

Soaring through History

Cloudbase Mayhem Podcast 246 — Bill Liscomb

Published	2025-05-17
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/246-soaring-through-history-with-bill-liscomb/
Duration	01:23:34
Speakers	Bill Liscomb, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0246-soaring-through-history-with-bill-liscomb.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	2 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	18
Show notes	18
Transcript	18
Deutsch	35
Show notes	35
Transcript	35

English

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

Show notes

This conversation delves into the rich history of hang gliding, exploring the personal journeys of the early pioneers of free flight. It highlights the evolution of hang gliding, the DIY spirit of early glider construction, and the influential eccentric figures who shaped the hang gliding community. The discussion also touches on the challenges faced in the sport, the importance of safety, and the role of photography in documenting this unique culture. Through personal anecdotes and reflections, the conversation captures the essence of what it means to be part of the hang gliding world. Bill Liscomb shares his journey through the world of hang gliding and sailplanes, reflecting on the early days of the sport, the creation of the incredible documentary 'Big Blue Sky', and the impact of tragedy on the aviation community.

The post #246 Soaring through History with Bill Liscomb first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Hi

[00:00:09] there, everybody. Welcome to another episode of the Cloudbase Mayhem. We continue our legend series with this one with Bill Liscombe. And as we did with the Malcolm Jones show previously, Tom Pagini graciously offered to be the interviewer for this one again because he was there with Bill back in the day and back in the early 70s through this whole incredible journey. You're going to hear some of, of course, it would take us days to get the entire journey, but Bill was the mastermind behind the incredible documentary film, The Big Blue Sky. It's incredible that they had footage from back in those days, from the very first beginnings of hang gliding on all kinds of crazy contraptions to sort of fly back in the early 70s.

[00:01:01] And the film is amazing. It took him five years to put together. His mother was a very famous photographer. They've got a lot of the still shots over the ages, many covers of hang gliding magazines around the world. But you're going to hear a lot of names in this one. Otto Lilienthal and Bill Bennett, Dave Kilbourn, Barry Palmer, Joe Faust, John Dickinson, Richard Miller, Terrace Cassano. Saniuk, Jr. and Sr., Jack Lambie and Mark and his brother, Mark Lambie, Dave Kronk, Danita Hall, the Wills brothers, of course, Peter Brock, Lloyd Licker, Balmer Jansen, Bob Tampano, Roy Haggard, Tom Price, Anthony Matthews, and

[00:01:53] many, many more. This is really a walk back in time. As I've said many times, we stand on the shoulders of giants and Bill was certainly one. A lot of fascinating subjects here and great stories.

[00:02:12] Again, if you haven't seen the film, you must. The link is up in the show notes. The Big Blue Sky, It'll Leave You Smiling. It's an incredible documentary, a work of passion for Bill and we're all very thankful for him putting that together because it does a great job of documenting the early days. And these guys going from just trying to make a movie to making a movie. Trying to make it down to learning how to thermal and learning how to go far. Enjoy this chat with Tom Pagini and Bill Liscombe. Cheers.

[00:02:51] This is really special to me. Thank you guys for joining us on the mayhem this week because Bill, I was sent your film quite a long time ago by Hugh at XC Mag and said, you got to check this out. And I just was, it sucked me in. Right from the moment. Go. And it's just a beautiful film. The Big Blue Sky and the history is amazing. I've got this. I showed you guys this before we started recording. I just took note after note after note after note because it's just got, it's got all the names, Otto and Barry Palmer and Dave Kilmore and Joe Faust and John Dickinson. It goes on and on and on and on. And of course, Tom Pagini, you're, you're part of that list. And thank you again for doing this together.

[00:03:40] And like we did with Malcolm, you're going to be the main interviewer here because you know so much of this history better than I do, but welcome both of you to the show. And I, I just can't wait to dive into this. Appreciate you guys.

[00:03:53] **Bill Liscomb:** Thank you. Thank you very much.

[00:03:56] That's great. Bill, you and I have known each other for a long time. So I'm going to ask some questions to begin with from the start of your flying adventures. It seems that flying has been a constant theme in your life. And where did that come from? I don't know. You know, I have a picture of my sister and myself at the beach in Santa Monica in the very early fifties playing in the sand. And I got a cast metal jet fighter, you know, and, um, you know, at home I'd for, for entertainment, I'd get two chairs facing each other and put a cardboard box upside down between them and get up inside the box and draw instrument panels on the inside of the box.

[00:04:41] And make believe I was flying airplanes, you know, and, um, my dad was a, uh, a decorated world war II veteran. He, uh, was a co-pilot on a B-24D and, uh, he was one of the survivors of the August 1st, 1943 Ploesti raid, the low level kamikaze run on the refineries there. And, uh, you know, you get the air metal and the DFC for flying that. And it was later, um, uh, they crashed. They did an emergency landing in Switzerland and he was interned for two years there. And, uh, you know, I've always shared that love of aviation with my dad, you know, we, we speak flying, you know, and, uh, um, I've, you know, I just

[00:05:29] always loved everything flying. I remember, I believe when it came out, Ernest Gans, Fate is the Hunter came out in the early sixties. And I remember reading that when I was like 10 or 12 years old and just going. Wow, this is amazing stuff, you know, and, uh, um, you know, I got, uh, I just had the airplane bug, you know, somebody told me in high school about this. This is in 1967 or so mentioned the phrase radio controlled glider. And I was like, Ooh, I could, I could afford one of those. I need one of those. Where do I find one of those? In 1967, South shore, Massachusetts, South of Boston there. I went no radio control gliders.

[00:06:15] I'll tell you, but, um, you know, that, that kind of got me on the path, you know, that's great. Well, we're going to, that's also been a constant theme in your life. We're going to get back to that a little later, but by, uh, August, 1972 issue of grounds camera, which I just looked at this morning, by the way, uh, you wrote in which grounds camera was the newsletter of the Southern California hang gliding association, which is the predecessor to the. And it, and it was after the Harvey harbor soaring society. Yeah.

[00:06:51] Um, you, you wrote in saying that you were selling a lighter version of my cylindrical or Gallo called an area on, or area was your company. Um, when did you first fly or attempt to fly a hang glider? Um, actually photographic proof will show that it is May 23rd. 19. 71 at the first Lilienthal meet, but actually we had that hang loose and built in Riverside and near Mount Rubidoux and we finished it one night and crepe stood across, uh, university Ave to a empty field at about 11 o'clock at night and ran it down the slope.

[00:07:37] And, um, I think I flew from where the hill kind of, you know, rolled into the sidewalk to the other side of the sidewalk, you know, and everybody. Fell down and skinned their ankles and knees or whatever, but the, the first real flight I had was that at the first Lilienthal meet, which is, which is really interesting. Cause the third question is you were present flying a hang loose biplane at the first auto meet in Riverside in 1971, Corona Delmar, Newport, not Riverside. Yeah. Yeah. Okay. Oh, it was in, okay. It was in, and that was the first auto meet and that was on May 23rd. Do you say auto Lillian? Lillian Thal's birthday.

[00:08:21] May 23rd. So, you know, it's, it's, it's.

[00:08:24] **Gavin McClurg:** In your, in your film bill, it was, uh, you guys started these, these meets started happening every weekend, right? I mean, it was.

[00:08:34] **Bill Liscomb:** Yes. To an extent. Yeah. Joe Faust was very instrumental in that. He had, uh, if after the first Lillian Thal meet, you know, there was a Montgomery meet, I think in August down in San Diego, but you know, they had, he had like the Turkey fly, the beach fly, you know, the photo fly with the, you know, everybody on the hillside out in Norco. And, uh, Joe was very, very instrumental in, in organizing those things.

[00:09:00] **Gavin McClurg:** That's amazing. How many, and how many were, you know, in a typical meet, how many people would show up?

[00:09:06] **Bill Liscomb:** Well, at the first Lillian Thal meet, there were about. About a dozen hang gliders there, roughly. And, um,

[00:09:13] **Gavin McClurg:** really, you

[00:09:14] **Bill Liscomb:** know, when I, when I moved to California in 1969, I ended up in Riverside, California, and I was just over the hill from Flay Bob airport, which is experimental aircraft association chapter one. And, uh, it was a hotbed of aviation whack jobs, you know, Art Scholl was the, uh, um, he was the aviation. He was in, uh, in charge of the aviation department at San Bernardino Valley college, where I was enrolled. And he also gave lessons there, aerobatic lessons. And, um, you know, Mack Riley was there. He, uh, had the sailplane operation at Elsinore. They used Howard DGAs for tow planes.

[00:09:59] And, um, you know, just a whole raft of other people met Jack Lambie there before his hang gliding adventures. And, you know, it was, it was like. Old home week to go out to the first Lilienthal meet and see all, Hey, I know you, you know, and I'd see them building their stuff at the airport too, you know?

[00:10:20] **Gavin McClurg:** And is there the, uh, Tom mentioned you had a company already at this point, but when I had Miguel Gutierrez on the show, you know, he would, they were kind of getting started around the same time also because of his father down in Mexico. And, you know, he talked about that. They were building these things from just junk. They were finding on the side of the road, you know, the rubber tires. Tires from bikes and bamboo poles. And, you know, was it, was it pretty ghetto like that? You're just, just putting these things together. Yeah. After that first

[00:10:50] **Bill Liscomb:** Lilienthal meet, um, a bunch of us dropped out of school and just made it our daily job to, to work on the hang glider in the parking lot of our apartment building and, uh, build new stuff, fix the old stuff and then go fly in the afternoon and party, dude. What else was there? You know, we made the hang gliders out of the first one. The first few regalos, you know, I had that hang loose at the, at the first, uh, Lilienthal meet. And it, when we left, it was in a 55 gallon barrel. It had been crashed so many times. There was nothing worth saving and, uh, too much plastic in the wreckage to start a fire with, you know, but, uh, Terrace Kucinich, his stuff flew good.

[00:11:35] That batso flew great. So I called him up, went over and measured his batso. And, uh, you know, me and the crew, we'd get in the Volkswagen camper with some hacks. And drive around Riverside and go, look, a stand of bamboo. And we go over there and cut down the bamboo, tie it on the roof and trim it up and make the hang gliders out of it. Get the steel tubing to sleeve it at the muffler shop, you know, and plastic sheeting, bailing wire, duct tape, colored duct tape was pretty cool. I'll tell you.

[00:12:05] **Gavin McClurg:** Terrace. I've got, I've got him written down. He was the Icarus one. And the Icarus five. Yeah.

[00:12:10] **Bill Liscomb:** And his, his father was very, um. Uh, a big part of organizing the hang gliding too, you know, when it went from, you know, the South Bay hang gliding to, you know, SoCal hang gliding. Um, you know, I did get a phone call saying, would you like to be the, would you consider being the president of it? And I was out in Riverside and they're all over and, you know, Long Beach. I'm like, no, no, no, Billy, don't do that. You know, and, uh, but he was also the, our in-spirit Terrace senior was. He was the, he was the inspiration for our cylindrical leading edge truncated tip glider that we built under the banner of Imperial engine works and what we, how we built that was we found, um, an irrigation company called rain for rent, just South of Riverside on the 15 and it was two inch Oh five Oh tubing and the alloy of it.

[00:13:07] It was like 50 hyphen question mark dash two question mark. You know, you get rust. Spots in it, you know, but it was like, you know, affordable, you know, it was like 25 cents a foot. Yeah. Okay. Yeah. It's a little loaded up boy. And, uh, you know, we got those cylindrical leading edges by marking it and, you know, every six inches or so. And we, we found that where we lived, there was a telephone pole with a stop sign next to it. And, you know, we get the thing and just kind of put dense in it every six inches until we got the shape. Right.

[00:13:46] And, uh, you know, so that was, you know, that was probably the, you know, he gave me NASA reports that showed the benefits of cylindrical leading edges and truncated tips. And we're like, Oh, that's far out, man. Let's try that.

[00:14:01] And, uh, Yeah. Most of the, uh, early experimenters had the same NASA reports because they had, uh, different aspects. Yeah. Yeah. They tested truncated tips in your glider at one time and truncated tips on it. Yeah. The

first one. Yeah. And I, in 71, we had a truncated tip glider. Well, what was the biggest flight you had? It had a T-bar? An inverted T-bar, all cantilevered. Right. With a little prince post, not a king post, but a prince post because the aspect ratio was like one.

[00:14:34] Square, yeah. It was, it was. 20 foot keel. Yeah, you know, so the keel is kind of.

[00:14:40] Little two flexes. So what was your, what was your greatest flight you had? Um, we made it to the bottom of the hill a lot of times.

[00:14:54] And we could, and we could turn and land into the wind and not have to nurse cracked ribs or broken glider, you know, land on your feet. Sometimes even, it was pretty exciting. I have to, I have to remind myself sometimes when we just get, uh, going to the beach, sinky flight that, Hey, remember there was a time in your life where you'd have talked about this for months. Right. Well, you know, the, the next glider we made after that.

[00:15:22] We found some pole vault poles and we pre-tensioned the pole vault poles, you know, and everybody, you know, like Flay Bob's like, uh, pre-tension, that ain't good, you know, whoa, you know, we're like, well, it's really light, you know, and it, it may have had an aspect ratio of two, you know, geez, it was a hot rod, you know, and it had a regular control bar by then, but that was, uh, kind of a, kind of a cool thing. And there's a picture somewhere in my art, in my. Library of, uh, John Haven's flying that with a regular control bar on the ends of it, extended past the corners and were swept back. And he's like totally supplying zooming down the Hill. It's like, dude, this is going to be a thing.

[00:16:09] So, uh, you, you knew all of the original California enthusiasts, like Jack Lambie, Richard Miller, Joe Faust, Bruce Carmichael. Yeah. Um, Dave Kronk, uh, do you have, do you have any precious anecdotes that you, we've only got an hour, Tom, but it's all right. We'll stretch it out. No, actually, you know, I, I will say that big blue sky is autobiographical. It's my life story. You know, I know I'm in that movie at least a dozen times and, you know, and I was there and I'm like Forrest Gump. I didn't, I didn't ever design anything famous. I didn't. I didn't, you know, have a big King glider company.

[00:16:55] I never want to meet, but you know, I'm, I'm in a lot of those pictures, you know, just like Forrest Gump, you know, there, I was there. I know the people, I know them all, you know, when they did big blue sky, it was like, uh, every middle-aged man's dream of reliving his youth, going to visit everybody, you know? And, uh, you know, it was, it was really fun to do that. Yeah. That's, um, you know, I look back on it, you know, and I learned. I met Lloyd Leitcher, you know, and we're a bunch of hippies and Lloyd is like square, you know, and you know, he's, if, if I ever get a chance to grow up, I'd, I'd like to be like Lloyd Leitcher. Let me say that, you know, he's just a really fine

[00:17:40] human being, you know, really nice man. He, uh, took the swing. Please elaborate about what he did, by the way, for our viewers. Yeah. Yeah. So Lloyd Leitcher was an aeronautical engineer who, um, he worked with the boys up there in the Sierras. Where they're doing the wave experiments and examined some of the wreckage after some of the planes got dissected by the wave. And, uh, he went on to become the editor of, and the director of the Soaring Society of America for 20 years. And over that 20 years, they averaged a new member a day. Wow. Think about that. And he, um, fortunately got in as the director of Yushka.

[00:18:25] You know, I did States, so for SoCal and the United States hang gliding association, and it was just, you know, excellent about it. I asked him, you know, when I interview him, I said, how did, you know, your, your lifestyle is so different from people in early hang gliding, you know, what was that? Was, did that present any problems for you? You know, like if Dick Iper showed up tripping his brains out, you know, I mean, I didn't say that, but, you know, uh, you know, Lloyd's just so cool and kind. And, um, and collected, you know, and focused on his, you know, just his love of flight. He says, uh, no, you know, we just had a job to do. We had work to do and we did it, you know? Well, he also, uh, left the Soaring Society to pursue creating that.

[00:19:15] That's right. Hang gliding association. That's very important. After trying to, to bring the two together because he thought that there was so much knowledge that could be shared with hang gliding to make it safer. Yeah. And, uh, and they didn't, the people at SSA didn't buy it and, uh, and, uh, yeah, left to, uh, to pursue, to pursue useful, which was really great. That was a big sacrifice. He saw hang gliding as a perfect gateway drug to sailplanes. And, you know, he's absolutely right. When I was flying sailplanes in the early two thousands, I go to Warner Springs and 60%.

And of the people there were my buddies from Torrey Pines, you know, dudes from Elsinore, but he's flying sailplanes, you know, so he is very, he

[00:20:08] was on it, you know, what

[00:20:10] **Gavin McClurg:** grabs me so much bill from the movie that just made me smile endlessly was the, you know, we always say we're standing on the shoulders of giants and, you know, we, these days you wouldn't go out for what you guys were doing. You know, you're getting more on a glide on your very beginning ENA paraglider. And you guys were on these hang gliders and, you know, like you said, it was such a big deal to just make it down to the bottom of the hill and be able to turn into the wind. But, you know, you could just see that these week weekend meets, the stoke was through the roof. I mean, you were, you were doing what Da Vinci had surmised was possible. And, uh, but the, I don't, I don't even have a question here, but I mean, the, the, the, the stoke and the drive.

[00:21:00] And, uh, it seemed like the community too, was, was driving this pioneering this, uh, new sport, but you were, uh, I don't know, uh, comment on that. Just the, the, uh, the, the,

[00:21:17] **Bill Liscomb:** sure, sure. Yeah. That's, you know, the, when Joe Faust had those first beats, you know, in, in 71, um, I think it was in the fall. Uh, we went to Torrance beach.

[00:21:34] And, you know, George French, one of our crew at Imperial engine works made it to like where the sand was freshly wet. And we're like, dude, see how far he went. And then, you know, like an hour or so later, we're sitting there and this terrace shows up with the Icarus one takes off right

[00:21:58] to left, goes down a couple hundred yards. And he does a soaring turn and comes back. And he's like. 20 to 50 feet above us. You know, he's flying with the hang tubes and his feet up in front of him. And he just looks over at us and goes, we're just like, he's soaring. Oh my God. You know, yeah, we just, you know, we were.

[00:22:23] **Gavin McClurg:** Minds blown.

[00:22:23] **Bill Liscomb:** Blown away. But yeah, you know, it was, it was like that. You go see stuff, you know, and there's some real crackpot gizmos that people were trying to fly with. And, um, you know, some were successful. Some were hilarious, you know, like look at the outtakes in, um, big blue sky, the whack attack, you know, says it all. And, uh,

[00:22:51] So, um, you were present also at Joe Faust's iconic photo fly photo session. It was really, I think it was the first color photo of hang gliders that was distributed other than, uh, National Geographic went. And, uh, and every. Everyone, all the experimenters at the time were there. And so you knew Vollmer Jensen and, uh, all the others. Yeah. Oh yeah. It was, you know, like we knew everybody, you know, Vollmer did not like the flexible wings.

[00:23:32] And, you know, we're a bunch of hippies. He's a little scary. He had this hat he wore that was a little, maybe

[00:23:40] it leaned one way that we didn't lean, you know. And, uh. Um, you know, everybody there, you know, Lloyd Leitcher was there, Joe Faust. I worked for Joe Faust one day, it is a publishing suite over there in Venice, I believe. And, uh, you know, uh, Richard Miller, um, in later years, you know, he lived in my neck of the woods in San Diego County and I'd stop by and see him all the time. And then it was always like, you know, yes, master go in there. And what are we doing? I'm. I tried to interview him for big blue sky. I had an RV and, you know, all the video equipment, my son's with me. We're on a road trip.

[00:24:25] We get up to, um, Santa Cruz and he's, uh, doing like kinesiology analysis of customers there, you know? And so I'm like, Hey, Richard, this is great. I showed him a, a little model. I had an electric model with carbon D tube on it. You know, he's like, oh, this is fascinating. This is unbelievable. You know, and, uh, Richard, can we do this is, and I would do it later with other important things here, hold, sit down knees to knee and hold my hands, you know, and told me what supplements I need to take, you know, just, just like, okay, that's what we got, you know? And, and indeed it's kind of better that he's wasn't interviewed just kind of that he can remain the, uh, the mystic, you know, the

[00:25:14] ascended master of spiritual faith. And you know, he just had so many wonderful concepts like in the sixties, in his book, uh, without visible means of support, he was talking about parachutes and says, you know, I can see some day where these things can actually glide and people will use them to do cross country flights, you know, you read that.

And it's like, okay, he's, he's not a crackpot. He just really is a visionary, you know? He was really into the, the place where our dreams are. made you know so for people who don't know richard miller was uh really one of the great inspirations of free flight starting with hang gliding and his book without visible means of support it's full of the anecdotes from the perilous and poignant past that are

[00:26:09] very as he turned it but it really can even good contemporary you know it still still gets the meaning of flight in this the spirit of it literally yes yeah and here's the editor of soaring magazine and with jack lamby did a very interesting article about uh called project thistledown that really uh saw foresaw uh planes like archaeopteryx and the swift rigid wing with uh high school kids bungee launching their friends from montana grassy slopes and things just really true true vision and you know he and um uh richard miller joe faust jack lamby his brother mark lamby um you know i'm sure i'm missing a couple of people there were the were

[00:27:15] the the people who the organizers for the first lilienthal meet and um you know it was just kind of i was going to college and i got a in an airframe maintenance repair class got a little booklet that somebody had made up and it was called low and slow volume one plans hang gliders i know what hang gliders are oh there's going to be a meet i should get these plans and build something for it and um you know we got to the meet and there's hundreds of people there's a lot of people there cars and the cops show up and a helicopter comes flying overhead i'm standing next to jack lamby and the helicopter says well the organizers of this meet please report to the police cars at the bottom of the hill and jack lamby right on cue goes oh somebody organized this

[00:28:13] classic okay guys just don't start any fires okay and and if you need it this is uh owned by a cemetery you know over the hill you know look us up and we'll see you next time if you have any problems you know

[00:28:26] so uh my first soaring ocean soaring flight was with you at tory pines i believe it was in early what was in may 1974 after the auto meet that was held up at silmar that year and you're flying a uh an hyper standard but it had a camber cut sail made by tom albatross sail yeah albatross sail right and that uh that began a long friendship and collaboration between you two i'd like to think that i'm alive because of tom price you know he's an aeronautical engineer he worked for mcdonald douglas worked on the designing the wing for the dc 9 and 10 burned out on that on the av on the aerospace industry and went to work at north sails saw

[00:29:23] a hang glider and you know he had the fuel pack right there you know and um yeah i spent a lot of time with tom you know worked on uh um you know in 1976 at telluride we had hang glider manufacturers association meeting and they had been pretty active but this in 76 they elected uh peter brock to be the president and i was the treasurer and we got it in gear you know glider started getting certified you know Everybody started, all the manufacturers started working on the certification prog, you know, things.

[00:30:07] And, you know, I worked with Tom. I did airspeed calibration. I flew with an anemometer and lowered it 50 feet below the glider and had another one on the control bar. So, we calibrated the, you know, the pressure wave, creating the different airspeeds and stuff like that. And right after, I kind of burned out on hang gliding and played music for a while. And right about then is when he and the real Jim Walker put a platform on top of a travel all. And I think there's some footage around. You can see the young Tom Pagini just about get killed with those things bucking and jumping around and pitch excursions. Not tied in, no helmet, no shirt, no pants. Just a pair of shorts, 40 miles an hour down a country road.

[00:30:53] What could go wrong? Yeah. Dead. With a negative pitch stability glider, you know, trying to throw you off

[00:31:01] **Gavin McClurg:** the back.

[00:31:01] **Bill Liscomb:** Yeah, so Tom Price, you know, working there was just, that was a lot of fun. I did the wiring and final assembled a lot of ASG-21s. And, unfortunately, I had to test fly them. You know, you put it together, you test fly it, you know.

[00:31:21] **Gavin McClurg:** Bill, why did you get burned out on hang gliding?

[00:31:27] **Bill Liscomb:** I think I was just scared,

[00:31:32] you know. Was

[00:31:34] **Gavin McClurg:** this around when, because in the movie there's this real shift from, you know, there's weekend meets, everybody's flying down the hill, it's a big party, bunch of hippies, others, you know, there's the airspace, there's all these, this combination of kind of the right people, it seems like, come together. Everybody, you know, even now this community is so eccentric. You know, you've just got people from so many different backgrounds, just one of the things I love about it. But you had this right combination. And then, I guess it's Terrace Jr. who's the first person to thermal and things really shift there, right? There's a real shift and accidents start going through the roof. Was that part of it?

[00:32:20] **Bill Liscomb:** Yeah. I mean, that was 74 when Terrace saw it. The first time. That was at the Annie Green Springs. You know, he took off and he's just like, up over the back of the hill. It's like, and then he came back, you know, and I was scared flying there. I was flying on the coast and smooth air and, you know, it was a little bumpy in there at Selmar.

[00:32:42] And, you know, by then I had seen what happens to quote unquote standard regals at low angles of attack. You know, you ever been on a sailboat and you come, you tack, you get that angle too low and.

[00:33:01] Locked in irons. Yeah. Or, you know, it just full off dive, you know, I'd seen it, you know, I hadn't experienced it firsthand, but, you know, that's a, that's a sound I'll never forget as long as I live. You know, every time I hear a truck go down the road with a big flag on the back, I can hear it. You know, it sounds just like it. Was that one of the reasons why you switched over to. Yeah. You were an early. I am. I mean, you had a quick. Exactly right. That is exactly right. You know, I saw that. Let's see. Now, when Boeing makes an airplane, they put in, they put the company on the line, you know, that it's going to be successful. They have a tail. It's in the back. I'll take one of those. There. And you, you.

[00:33:46] I did. I flew the cheapers out of that poor thing.

[00:33:49] **Gavin McClurg:** How much knowledge back then too was being the cool picture.

[00:33:54] **Bill Liscomb:** That's it. Uh,

[00:33:56] **Gavin McClurg:** there, how much knowledge then is, cause it also talks about Mr. Smooth in the movie, uh, Dave Cronk. And, and the, the first. World championship in 75, which Tom, you did too, right? Yeah. Over in, over in coast and amazing site. Uh, they just flew quite a few 300 plus FAIs out of there the other day on paragliders. I don't know if you guys saw that epic day in Europe. Uh, but it, you know, this is, these pockets are happening. I mean, it wasn't just you guys, you know, it was happening in other parts of the world, uh, around the same time. It's. But it's a lot of that knowledge being shared or you guys kind of in a bubble

[00:34:40] **Bill Liscomb:** Knowledge about. Well, just

[00:34:41] **Gavin McClurg:** design thermaling, uh, going place, starting to go places.

[00:34:49] **Bill Liscomb:** Ms. MD monkey see monkey do, you know, and it's like, it's like hot rodding. It's like surfing, you know, I can go faster than that. What's this. Yeah.

[00:35:00] I, I can do better than that. You know, it's just, you know, nature of humanity. mankind you know that uh you know there was um you know the get it but the getting together at the meets and stuff is where you'd get that information you know by seeing it you know um

[00:35:25] your mother patina gray aka batty white was uh one of the three top photographers three or four uh in hang gliding what was her background along with bill allen and uh steve mccarroll and george yes yeah patina patina white you know many covers of hang gliding magazine and she she wasn't a camp follower but she did go to a lot of the uh she would drive up in her mercedes uh saloon and uh it was present at a lot of the meets could you tell us more about her all right she was the daughter of a um automotive industrialist a little over 100 years ago she'd be uh she'd be 110 she was born in 1915 and and you know uh got into acting you know debutante and all that old school boston brahman stuff you know and uh um had my sister in 1941 and um me in 49

[00:36:37] and uh she was interested in flying you know we moved to florida and she took flying lessons down there and i got to backseat a few of those you know and my stepdad who she met down there was a pilot i don't know if he was licensed or not but he'd rent airplanes and fly places he was a real certified crazy my kind of guy i'll just say that you know and uh so you know she was into that and She came to that first Lilienthal meet, you know, her first hang gliding pictures are of the first auto, 052371. And she took them with an Instamatic 110.

[00:37:25] And my first flight, the hang tubes that you hung on to broke out of the glider and spilled me verily onto the earth. So we duct tape, bailing wire, screwdriver, hammer, you know, rigged the thing back up and then did the big flight where I did the big deep stall and recovery. So she, you know, there's pictures of that thing coming back down the hill, upside down and broken. You know, I was having lunch and then we went on to fly. A year or two later, my sister gave her a Nikomat camera for Christmas. And I guess the rest is history from there. You know, she really enjoyed.

[00:38:05] Going to all the meets like the Owens Valley, you know, world's meets, you know, in Japan and the masters at grandfathers, you know, she was all, she was all over the map, man.

[00:38:19] Bettina, how Bettina, how are you? I'm wonderful.

[00:38:24] Beautiful. She also one of the, one

[00:38:26] **Gavin McClurg:** of the ways you got so much footage. Was she taking video as well?

[00:38:31] **Bill Liscomb:** No, she wasn't that footage I have of the first Lilienthal meet. Um, was taken by my sister Bettina Bancroft, she was there with a super eight, she's wearing, um, a black top and white shorts and of some of those shots at the first Lilienthal meet, like of me taking off when that segment of the film starts, that's me, you know, it's in super eight and then the zoom in is 16 millimeter that was digitized and, you know, there's several flights. I think Richard Miller's really long flight with the conduit conduit. We were, where the guys duck under the bat. So Terrace and his crew duck, you know, and Bill got it's Richard that there's like three or four different camera angles on that from people who shot the same thing, you know?

[00:39:17] So that was pretty cool to get, get all those different angles at the same shot. Um, Oh God, who did a playground in the sky?

[00:39:24] **Gavin McClurg:** Hmm.

[00:39:27] Yeah. Banish. Yeah. Was there, was there Bill, did your mom's going to all these meets and shooting all this stuff? Did you guys ever get it? Talking to, I mean, was there ever any, uh, you know, listen, Bill, this, you need to slow it down here. She was just gung-ho. That is awesome. No, no. No helicopter parenting going on here.

[00:39:50] **Bill Liscomb:** No, no. Get out of the way. Here's an example of a conversation between us. Torrey Pines, it's crack, it's cracking, you know, and there's a bunch of gliders lined up to go. And I'm about five or six in the line. I'm walking down to launch to get in line. And my mom's down there. And I'd yell out, Hey, somebody get that old bat out of the launch area.

[00:40:17] She's like, Oh, Bill. And guys were like, Hey, that's Bettina. You watch her. You talk to my mom back off.

[00:40:28] We have, she is, she was into having fun. I'll tell you that. That is awesome. Yeah. Didn't she have you modeled when you were a child? Yeah. Well, not her. But this girl had a crush on me and talked my mom into getting horseback riding lessons. So I'd go out and horseback ride lessons with this girl. I had a crush on me. And this girl was tied up with the Kalo model agency in Palm beach, Florida. And I was redheaded kid, you know, and. Like Billy mummy. And, uh, pretty soon I'm in an L and M cigarette ad. It was both still and on TV and Buick automobiles, Studebaker. Lark fashion shows, those, those were the worst you're 12 years old.

[00:41:13] And these, these women who are ancient, God, they must've been 40 or something. You know, come up too much perfume and big bosoms giving you, Oh, you're so cute. And it's like, run, but yeah, I did that part of my experience. And, uh, you were a very early convert to flying advanced rigid wing gliders, like the ATOS and the axis. No, no, I was kind of. Yeah. Um, I got out of my focus in flying, went from hang gliding to sailplanes in the nineties. And when I sold my last hang glider of that era, it was a, uh,

[00:41:57] uh, seed wings sensor. Five, 10 ABC, D E F whatever the heck. I don't know the remember that. Yeah, they really were. You know, I had the opportunity at Torrey pines before I bought my last sensor of flying Bob tramp and O's sensor against Steve Pearson and Steve Pearson's HP and swapping gliders. So I'd fly the designer in his glider, you know, versus the other designers glider against him. And it was a really, really wonderful comparison. And, and I would say if, um, you know, my decision was that for, for coastal flying for mild, milder thermals, the sensor just kicked ass. You know, as you could skate it sideways, you find the core, you kind of throw your.

[00:42:42] Feet and push and the thing would start just track and core up for the, but the, the Wills Wing was a lot. It made you feel a lot safer with a, with a more pointy nose. You know, um,

[00:42:59] you

[00:43:02] then started flying sailplanes in Southern California, but actually before that, do you think that flying RC gliders may have been a key in keeping you from doing a lot of stupid stuff? Yeah. Other. People I've, I've, I've credit that for saving my life. A lot of people do.

[00:43:21] **Gavin McClurg:** I, we hear that a lot on the show. That seems to be an excellent precursor, maybe kayaking, sailing. There's some other sports too, that seem to really help us understand the invisible, but RC seems to be the key one there. Right.

[00:43:38] **Bill Liscomb:** Right. Yeah. Before that first Lillienthal meet, I'd flown RCs for at least a year. I'd, um, soloed, uh, uh. Cubs special at Flay Bob and, um, I'd been up in sailplanes at Elsinore, you know, with Mack. That's great. Great. So, you know, I had, I knew how to fly. Basically. I understood how the whole thing worked rather than like, Oh, look, an airplane.

[00:44:07] Um, so then, then you became a sailplane pilot and really. Yeah. Yeah. In the, um, in the early eighties is when I got my sailplane license. I built a Moni. By Moni aircraft. I built a little single seat motor glider called the Moni and, um, you know, got my license so I can fly it whenever I wanted to. And, um, you know, I got, I flew it. I registered it as a motor glider, so I could fly it with a glider rating. So I didn't have to go through all that talk on the radio and navigate crap. I just wanted to fly, you know? And, um, that's where I got my license. So I got my license up at, uh, Hemet Ryan. And, uh, Galen Fisher, who was a hang glider pilot, RC pilot was my instructor and, you know, held my hand through the whole process of up and through the check ride.

[00:45:00] And, uh, you know, that kind of laid dormant for another 10 years and, um, I ended up in the mid nineties, 96, 97, buying a Russia AC-4C, a little single seat, 13 meter, 13 and a half meter sailplane. And, uh, you know, started, you know. Started flying sailplanes and, you know, it was just, um, it took a while because the thermaling, you know, my inner ear just circling 40 degree bank, 30 degree bank endlessly is kind of took a little getting used to, but, you know, that kind of, uh, I really, really enjoyed that. All my hang gliding experience really, really helped me transition into that, you know, aside from the.

[00:45:49] Physiological issue, but, uh, you know, I just really, you know, that was my dream, you know, I, I was getting soaring magazine in 1970, you know, and I'd seen the SW 12 and just, wow, wow, look at that. Oh my God. You know, and, um, you know, I, I lived to fly for about 12 years in sailplanes. I had the Russia and I'd, um, got rid of. That and had a, um, HPH three Oh four CZ 17 made for me, you know, plug in interchangeable wing tips would be 15 meters or 17.4. And, um, another opportunity presented itself and I got a, the first Diana two, um,

[00:46:43] 15 meter racer in the United States. And that's all carbon. The wings are hollow. There's a partition down the middle of the inside of the wing. So that you can have front and rear water tanks, the whole wing fills up with water and, um, uh, close to 50 to one L over D the first glider, Richard Johnson tested that when they loaded it up with water, it went faster. So the Reynolds number was higher drag went down and the L over D actually increased. Most of the time, the polar just shifts over, you know, 10, 15 miles an hour when you add water. So, uh, you know, that was, that thing was just an. Amazing is like the starship enterprise, you know, and, um,

[00:47:28] you know, 50 to one, you're 15,000 feet over big bear Lake Warner Springs is 50 miles, 50, 55 miles away. You can't see it because of the mountains and the curvature of the earth and you got it punched it in on the flight

computer. And it's like, oh, you'll arrive there with over 9,000 feet of altitude. It's like, and the thing would just. You could, you know, a lot of the sailplane pilots talk about the dolphin flying where you slow down and lift and then speed up before you get the edge of it and race off to the next bump. It didn't take too strong a day to do that with the Diana because of the debt, because of the, uh, the low sink rate, you know, they right around 90 feet of set or a minute.

[00:48:15] And, um, you know, 50 to 48 to 50 to one L over D, you know, I'd take off from Warner Springs and go. To, uh, San Jacinto, 35 miles away, take off at, you know, 3,800 feet and go to almost 11,000 and I can just kind of bump fly over there in the previous sailplanes. You have to stop and climb and glide and stop, you know, people take off after me. Where are you, Bill? I go, oh, they don't want to hear this. I'm at San Jack.

[00:48:45] They're looking for their second thermal, you know, it's just like, oh, that, uh, you know, I really, really enjoyed. I got my diamond badge at Warner Springs and, um, you know, it was like a dream come true. You know, it was just, just fantastic experiences flying that thing.

[00:49:05] So, uh, what, what was your motivation and what did you think of making Big Blue Sky? Well, when Bettina passed away, she gave all of her photos to, um, Vertigo Inc, Roy Haggard's company. She really had a crush. She had a crush on Dave Kronk in her, in her final chapter of life. And God bless me. It was such a gentleman, you know, I'd send her cars, dear Bettina, thank you so much for your card and note, you know? And so they ended up with all the stuff and they called me up and said, dude, we, we don't know what to do with this stuff. We're going to throw it out. You want it? You know, like three or four filing cabinets. Unfortunately, all the black and white negatives had been in her garage in Rancho Santa Fe, which was neither heated nor air conditioned.

[00:49:52] And it was in a dark room with plumbing and it got really moist and it destroyed all the, um, the negatives. They all got, uh, all the emulsion came out of the color slides and all the black and whites, you know, look like a dry lake bed. So it was kind of, you know, picking shoes. I was going, oh man, this is a nightmare. When is like 50,000 pictures here for God? Who gave this woman a camera? Jesus. And I'm walking by those one day. To go to my little recording studio in the garage. And I just had this epiphany and it's like, Bill, you must make the movie and tell the story. And it was just like, I was just vibrating with that.

[00:50:40] And I went, yeah, you know, I know all the people I have footage. I know who has the footage, you know, I, I, this, it'd be easy. It'd be so easy, you know, to do it. And so I didn't, it wasn't easy. No. For five years. It was almost five years.

[00:50:57] **Gavin McClurg:** Yeah. I would have guessed that. Yeah. There's a lot going on. Stops and

[00:51:02] **Bill Liscomb:** starts. Yeah. You time out, go fly the cell phone. Yeah. Get aired out. And editing's brutal. And

[00:51:08] **Gavin McClurg:** it's an important story. I imagine you were very passionate about getting it right. Cause it clearly comes through.

[00:51:16] **Bill Liscomb:** Yeah. I looked at, at different ways to do it as, you know, I got the project. I started writing the script and, um, you know, getting the story out. I got the story line laid out in my head and everything. And, you know, I thought, ah, yeah, PBS, this'd be great on PBS. And they said, well, here's the first loophole you have to jump through. And then you can do this, but you can't do that. And you can do this and do that. And then you have to, and I'm like, nope, I think I'm paying for this one. This one's on me, boys. This is the way it has to be told, you know? And, uh, I heard one filmmaker somewhere in a talk somewhere or something say, you know, the, uh, the best way, my advice to people who are, who want to be, who want to be, who want to be, who want to be, who want to be, filmmakers is, you know, if you want to, if you want to be a successful filmmaker,

[00:52:04] you have to be willing to do everything it takes to do the film, whatever's next. And holy mackerel, some of those next things are backbreaking. There's this,

[00:52:19] **Gavin McClurg:** there's this scene in the, in the film. I forget who the pilots were, but I mean, sorry for the language here, but it's just batshit to me. I couldn't believe it. But these guys launch. Into Bryce Canyon, uh, it doesn't look like there's any place to land. It's, it's beautiful. It's amazing. But I, there's, it strikes the question of, you know,

what, what's the most amazing thing you've seen in these decades and decades of free flight? I

[00:52:57] **Bill Liscomb:** think soaring in the sailplanes, you know, just cause they're so dynamic. You know, I mean, it's, it's just, there's just been some amazing experiences with birds and weather and, uh, at Torrey Pines and, and some of the inland sites and in hang gliding, but with a sail plane, I mean, you know, you fly through a bunch of different, um, air masses, you know, like you have the Gulf of Mexico air mass coming up and they have the Anza Brego air mass and they have the on shore breeze. Then you have the other, you know, and. Just the vastness of the earth, you know, and seeing these gigantic swifts at 14,000 feet flying the same speed I'm flying, you know, and a long sighting of them is like three seconds, you know, and

[00:53:55] again, it really just get a sense of just being a grain of sand, you know, at the bottom of the ocean, you know, it's just, yeah, yeah, really. And just the awe and the beauty of nature, you know,

[00:54:05] **Gavin McClurg:** Tom's got a Wills Wing. T-shirt on and, uh, about halfway down our list of all these amazing people are the, the Will's brothers, Peter Brock, Danita Hall. Tell us a story about this, this gang.

[00:54:24] **Bill Liscomb:** Oh man. Well, you know, it was kind of like, it was like surfing dude, you know, everybody had their spot and their crew, you know, and that was like a Torrey rat. And, uh, you know, we were like, I was aligned with the hyper guy. You know, so I knew them and I don't know if you want any of those stories, but Tom, I think Tom went there, uh, and, um, you know, so that was, that was Dave mills van. Yeah. Yeah. And, um, you know, the Will's guys, you know, they're just kind of like these straight cut dudes, you know, and they had their crew. They had that, that cowboy that drove that light blue pickup truck up and down the mountain at escape.

[00:55:10] Country and, uh, you know, so it didn't really have much interaction with them, you know, or kind of, you're always kind of doing your thing. And, um, Danita and Dave moved down to San Diego, you know, what, in the eighties, I think, and, uh, got to fly with them a lot and they were really fun. You know, Danita's just kick ass, get out of the way, you know, and, uh, Dave was a lot of fun. I went, flew with him, took me for a ride in his long Yeezy. Um, you know, and some of these other Peter Brock, Peter Brock, yep. Did a lot of flying with him. He was there in 1973 down at Pio Pico park in San Diego. And, uh, we watched a Whitney Porta wing full luff in that, that flapping in the breeze flag sound that triggers my PTSD.

[00:56:03] I will tell you standing there talking to Peter and all this is guy like bounced. At least one, maybe two, it's like, oh, and, uh, you know, that was pretty terrifying. I showed up next day. I had, you know, had, had both his hands in a cast. Like he's holding the control bar. It was kind of like, oops, but, uh, flew Peter a lot. You know, he, um, it's interesting. My, my sister's first husband, Michael Goth raced cars and the guys who were his engineers and mechanics were, um, Bruce Burness and Trevor Harris. Who later worked for Peter Brock and made Brock racing enterprises where they raced a little dust and five tens in two forties that made, they were the core of that, you know?

[00:56:52] So I didn't, I just found that out recently, you know, and, uh, a little good time with the Peter, you know, it was really special getting to interview him. And, uh, you were, uh, you're inducted into the, uh, Regalo hall of fame.

[00:57:08] No, I thought you were. And well, you were definitely. Uh, made a presentation to Smithsonian. Yeah. Yeah. Via, um, uh, Gary Fogle put that together, you know, um, the Smith, the national air and space museum had the, uh, general electric aviation, general aviation lecture series. And, um, I got in, I got K and I got flown back to DC and put up for a couple of nights and had a catered dinner in the, uh, in the right. Brothers room. Um, gallery with, uh, you know, the president, the, the head curator who is, uh, ex Marine general. And I was kind of thinking, boy, it's 10 hood and a flat top.

[00:57:55] And the guy was just like us, you know, oh man, age, you go down and see this stuff, you know, and just airplane junkie, you know, and it was really fun. So that was, that was very exciting to get to do that, you know, to bring hang gliding downtown, you know, to the mall, baby. And, uh, so, you know, hang glider pilots, you know? Yeah. Geez, we're not, not real high on the hierarchy of glamorous aviators, you know, it's just like whack jobs, you know, in America anyway, you know, here it was like, you know, suicidal tendencies, you know, dusty bums. And, uh, I went to Germany with Larry Newman in 1976 and we said, oh, you were an American. You are an American hangs on a pilot. You will sit with us and we will buy you beer, you know, and you're setting up your hang glider.

[00:58:43] There's a Lufthansa 747. One pilot here. And in front of you is some nuclear physicist, you know, and they're all like, oh, American hang glider pilot, you know, and they get back home and say, out of the way, dirtbag, you know, but they paid a lot of money for my equipment.

[00:59:03] **Gavin McClurg:** You're in the, in the film, you talk about, uh, that Anthony Matthews, uh, the musician, his steamboat Springs, his death really struck hard. And then of course the two wheels. Those brothers, Eric and Bob, uh, you know, there, there were some, there's some pretty heavy carnage going on when things started going up with hang gliders. What did that do to the community? What, you know, we, we talk about now that we really need cheap mistakes to what we want is cheap mistakes to learn. These were not cheap mistakes. They were the worst kind of mistakes, obviously. But, uh, I imagine they were quite instrumental. I mean, safety and the future, but also these are hard knocks.

[00:59:53] **Bill Liscomb:** Yeah. Yeah. It's, um, you know, like Danita said there, you know, it was just so hard to comprehend, you know, it was like, you know, we've got some bad stuff in it's mixed with fentanyl and somebody OD'd, you know, won't happen to me. You know, it can do is he says, yeah, it's safe. It's safe. Come on. What's the problem? You're fine. You know, but, you know, it was a real. Dichotomy there, you know, between, you know, I, I've got to go do this, you know, Anthony Matthews and, um, Peter Brock, son hall, they both died almost on, there was like three weeks there where, you know, they went in, those two went in and then Jack Schroeder is paralyzed up at a point Furman. And I just, you know, I just went, man, I think maybe I'm going to do

[01:00:41] something else for a little while here and digest this. But. You know, that.

[01:00:49] The goodness. Is everybody took note of it and was well aware of what they did wrong and strove to, um, not repeat the same mistake and develop the, the aircraft a lot better, you know, and that goes back to getting them certified. That really helped a lot. And the, the parachute, those are, those were just like, uh, epic events, you know,

[01:01:14] **Gavin McClurg:** big, huge shifts in the sport. Yeah.

[01:01:18] **Bill Liscomb:** Yeah. The, the, I remember in the nineties flying magazine. I had a article on, um, aviation safety is somebody who's really into researching it. That article is there and it showed the, um, fatalities per a hundred thousand hours and general aviation was at like 5.2 or 5.2 hang gliding was like 2.4. I'm like, dude, it's because we were offline with a parachute right here, hooked to the airframe, you know? And because of that, I always felt naked. I was naked going for a ride with, uh, some kid in his Ukrainian airplane with no parachute, you know, and, uh, you

[01:02:02] know, that it's just such a boon, you know, to have that just right

[01:02:07] **Gavin McClurg:** there. There's a, there's actually a quote in the film is that reason a lot of people died is that they thought it was safe. This still surprises me. I mean, you will, you hear this now with, you know, beginners are when they get into. Into the sport, they're not told that, and it's not intrinsic, you know, I think it's, I think these things are very easy to fly and they're hard to fly well, but they're very easy to fly. And this is a weird one, isn't it? I mean, that we, that people still think it's safe. It's avi, it's not.

[01:02:44] **Bill Liscomb:** Well, I think that's kind of the sales pitch. Yeah.

[01:02:47] **Gavin McClurg:** 100%. You know, because we're still dealing with this quote.

[01:02:51] **Bill Liscomb:** You know, back in the day. You know, it was like, ah, it's dangerous. Like it'll be another one died. Another one died. And that's true. You know, we've run out of fingers and toes counting our friends who perished. I mean, wow. And so when somebody asks you how safe it is, you know, I think for the pilots and the people actively doing it, it's, it's kind of a defensive thing to say, you know, well, it's as safe as you make it. You know, it's a, yeah, it's safe. I'm doing it. You know, what

[01:03:25] **Gavin McClurg:** do you chalk up your own survival to that? There are, you know, in this list, we're talking, we've got one sitting with us right now, Tom Pagini, but in this list, you know, a lot of these guys and girls still around. How did you thread that needle?

[01:03:48] **Bill Liscomb:** You

[01:03:51] know, I think I didn't want to be the first to do a 360.

[01:03:58] You know, they're in 72. Three, four. That was a big deal doing a 360 and people died. There's one of the scenes in whack attack is Lloyd short with the moon eyes kite taken out a big creosote Bush with his hang glider trying to 360 and blah, blah. It's hilarious. But, you know, people didn't know when you turn in an airplane, you have to increase the angle of attack to create more lift to keep the nose up. So you don't do a death spiral.

[01:04:32] You know, and, um, you know, I think, you know, I was just very timid. I'd want to see people do stuff, you know, and, and like Tom said earlier, you know, it's like, well, do you, this regals have an, a known issue with, you know, pitch instability, a tail. That seems pretty good. Yeah. Yeah. Put it, get something with a tail. That's the ticket. And I did get back into hang gliding, by the way, after, um, I started getting, I started really scaring myself with the Diana too. With that much performance, with that amazing sync rate and spectacular glide ratio, I'd, I'd go a little farther up that Canyon, you know, I'd get a little lower, farther away, you know, I'd start doing, you know, get into situations and later go.

[01:05:23] I was cutting it too close. That wasn't very conservative, you know, it was a little on the other side of the, of the risk line. And, um, you know, I just knew I, I started having vision problems. I started getting ophthalmic migraines where you'd get these, like a, um, prismatic thing in your, in your vision and you lose your peripheral vision and, and everything kind of looks like that. You know, you can see it, but you can't get the detail. And I thought, well, you know what? I go back into hang gliding. Is this stuff happening? Happens a lot slower. If I'm a slower, if I'm slope soaring at Torrey pines, where are you going to go? You know, where's in the sail plane. You know, if I get one of those events, I can't.

[01:06:08] I can't look at my flight computer, which is, you know, screen that big, you know, to get me home, you know? So it's like, well, wait here until this passes, you know? So, uh, I got an Atos and a Freedom 170 and wow, both of those excellent choices. I would have to say that early Atos was the best thermal and glider I've ever flown. You know, you get it in at one of those Torrey pines, 300 foot a minute thermals and drifting back with the sea breeze. And it's like flying a Schweitzer 233. You bank it. You just push it out until the, the wing starts to rumble a little bit and you go way far back and play at home. So, uh, and then I, I pulled a muscle taking off in the, uh, uh, Freedom 170 one, one late afternoon.

[01:06:56] And, uh, Hey Bill, maybe it's time to quit hang gliding. So, um, on a very light note, tell us about hang diving magazine and diver driver. Well, I

[01:07:18] don't know if you guys ever noticed this, but like in the early days of hang gliding, there was a large percentage of the population of pilots were cynical, smart Alex.

[01:07:30] Then the first one that was really fun to be around was rich Finley, who was a top gun, naval aviator. He may very well have been in the first generation of people to come through there in the early seventies. I met him like 73.

[01:07:48] And I think that's about when top gun started. And I know he went on to be a, uh, an adversary instructor, but he, he had nicknames for everybody. You know, we'd be at a meet and he was just, we called him motor mouth. Cause he's just going all the time, but all this data and stuff you never knew you needed to know. And then somebody come in and go like hang glider and they'd try to be hitting the bullseye and they'd, he'd flare 20 feet above the bullseye. And, and Richard just say, well, you can park it there, but it won't taxi very well. You know, stuff like that. And, you know, we started nicknaming the, calling them hang divers, you know, and, and, uh, you know, that just kind of went on and on and on. And, and, uh, my friend Bill wrecker and I, uh, I think we excelled at that.

[01:08:37] We had a natural born talent for that. And, uh, we did a, um, we, we talked Gil, Gil Dodgen at the editor of hang gliding magazine. To let us do an April fool's issue. And we did the hang diving magazine and it was towards the back of the magazine and it was upside down. And I mean, they got on us loose. Hey, you guys need to talk to your publisher. Hey, print this stuff upside down.

[01:09:05] And, uh, you know, just, it lampooned everybody and everything in, in hang gliding, you know, and it was just absolutely hilarious. You know, we, we had mornings we get together in the morning and, you know, have breakfast

and go up there and, and pork's dungeon. And start clicking the keys and, you know, more, we'd be holding our guts doubled up on the floor, you know, just laughing our butts off, you know? And, uh, so, so apparently Gil didn't think some of that stuff was very funny. He, he felt a little offended by some of it. I don't know if it was the, the picture of me with a hat and the, you know, the big nose and the glasses at the keyboard, you know, he's a pianist, a really good pianist, you know? And, uh, so it was a little finished. So they didn't want to do it again. Hmm. So, uh, my sister confronted us and we did our own hang diving with a yellow cover with George Worthington, his letter to the editor.

[01:10:00] Dear editor, that was the best letter by George that I, George, have ever seen about George.

[01:10:08] George B. Fossilton, you know, with the shaky signature.

[01:10:13] And then, uh, pet names like Dennis Pagan was dense. Yeah. Oh my God. Yeah. The list.

[01:10:23] I was, I was, uh, Thumb Pigs Weenie. I always had pet names for everyone. I didn't hook in at Torrey Pines and he had my Thumb Pigs Weenie and the Free Fallers with their new hit, the Gravitational Boogie. Nice. Yeah. That's how he wore that. And it's had nice pet names for everybody. Nobody escaped it.

[01:10:45] **Gavin McClurg:** Yes. You got to lampoon everybody.

[01:10:47] **Bill Liscomb:** And if he knew, if he knew, you know, you'd have the same thing with the World Cup. They do it a little bit with X-Men magazine on the last page. The World Cup, W-H-I-R-L-E-D, not the W-O-R. And then, uh, the centerfold with Mr. Bill goes hang diving. We had a little Mr., made a Mr. Bill doll and a little toy hang glider and, you know, oh, I'm getting drilled by the rotor, you know, and there's a quarter inch drill bit coming into the picture, you know, ending up in a crater with, you know, sluggo trying to give him a, a rotor noogie. Uh-huh. It's just too much fun.

[01:11:23] **Gavin McClurg:** Brilliant. You've mentioned music a few times. You're a musician. Yeah.

[01:11:29] **Bill Liscomb:** Uh-huh. I have been known to do that. Yeah. You know, when I, when I stopped flying and in this hang gliding, you know, really dedicated in the, in the late seventies, I ended up in a, in a five piece country Western band. And, uh, that was very fun. You'd be surprised how many beer stinking honky tonks there are in San Diego, dude, you know, in the East County. It gets pretty cowboy out there did back in those days. And, uh, from there I played in the bluegrass band in the, um, early late eighties. I started playing bluegrass and that got disinterested in those same three gigs at the same three places every year and, uh, started a little coffee house trio. And we played for close to 10 years, you know, myself, another guy on electric guitar and a gal who played bass and saying, and we did that every weekend for a very long time.

[01:12:22] It was. It was most fun ever.

[01:12:26] **Gavin McClurg:** Okay. We're going to, we're going to talk to Botry. Go for it.

[01:12:29] **Bill Liscomb:** I get a call one day and it's like, Hey Bill, this is Steve Wilson up here at IPER. Yeah. Hey Steve, what's up? Hey, uh, Kronk's out of town and we've got some, um, factory built Quicksilvers that need to be flight tested. Could you come up here and, and fly them for us, you know, test fly them so we can deliver them. Like, sure. He says, yeah, and we'll update your glider to the latest specs, put the latest cool stuff on it. I'm like, sure, let's do it. So I get up there up to Torrance beach. At about, you know, 738 is really, really Dan Fitzgerald was working there and, uh, he was the kid. I still am in touch with him and I come into the shop and there's all the people who work there. You know who they were? Their pupils are like really small. You have pupils in there with the, what's going on?

[01:13:17] And everybody was tripping their brains out.

[01:13:27] Oh, everybody's tripping. This is going to be an interesting day. They gave me a, they loaded up all the stuff on their truck and somebody drove us out there and they weren't tripping and I flew off, scared all the hell out, all the, all the peacocks, but you know, this is stuff like that. And they'd come down and, and party with us in San Diego. We went to Reggie Jones's one time and Dave Mule had sent all these UPS boxes to Reggie's house and we get there and open it up. It's all fireworks. It's like. Didn't know you could do that. Damn. And we get about this many fireworks, you know, for new years. And you know, all those guys are Vietnam vets, you know? So like about 10 minutes to midnight, you know, the pop bottle rocket war started out in front of the street and it was epic.

[01:14:15] All I can is epic. And it's amazing. We didn't burn down lemon Grove that night. My God,

[01:14:25] there's some cool guys. So it was a lot of fun. Partying with those guys and shrote Jack Schroeder. Give us a Jack Schroeder. Impersonation there, Tom. Uh, I just won the Kitty Hawk meet and then went out to Frankfurt, Michigan and, uh, and won that meet on consecutive weekends. And I was really a little punk kid. And he said, listen, you know, fricking dirt bag, we're going to take you out to tell you, right. But if you went out, I want to strangle you, you know, blank and strangle you fucking dirt bag. Yeah. Pardon me, Jack Schroeder.

[01:15:02] Ah, some characters. Bob Trampano, you know, I was, when I was flying model airplanes and I built them, I'd really got into that quite a bit and I get a call. I had this, um, Michael Selig model, airplane airfoil, his thesis, you know, published it in the gut. It was just, you know, these airfoils he'd developed and, and Bob Trampano was just, you know, he's really wanted to use those airfoils on his hang letters. So I get phone calls. Hi, Bill. It's Bob Trampano. How are you doing? Hi, Bob. What's up? Well, I was wondering if you still have that book grant, you know, because he's hours, Bob, I'd never forget going up to his place and going to the bathroom. And there was one was B.

[01:15:47] Cleban books, you know, never read anything bigger than your head. Ah, oh yeah. There's yeah. Yeah. So SD airfoils.

[01:15:59] Sweet. Make it a little hand launch. So there's still use the same book I have in the basement, but. So. In the bathroom at, at, at Trampano's house is, you know, is the, um, the B. Cleban book. I should drag that one out someday. And there's really never read anything bigger than your head. You know, he did the cats, the real famous, very expressive cast. And there's one is all these cavemen sitting around. There's a little fire and, you know, rocks and stuff around. And, and one guy is just throwing his spear down and he's walking away in the caption for the thing is fuck this primitive shit.

[01:16:40] And I was like the, the shop motto at seed wings, you know, and I performance at, at Dave Cronk's office, you know, there was, there was one, I think over the door, it said, doxor, you know, they had the flexi flyer over the door. It said, doxor, Dr. Flexi jerk off. And,

[01:17:03] and then, you know, on his desk, it was gyro gear loose. You remember that Disney character? Yeah. Oh

[01:17:10] **Gavin McClurg:** God. Gotta love whack jobs. Real

[01:17:12] **Bill Liscomb:** whack jobs out there.

[01:17:16] Thank God I'm excluded. Right.

[01:17:20] **Gavin McClurg:** Bill, I, uh, I asked Malcolm this and the answer was, was, was fantastic. So I got to ask you the same thing. Uh, if you could rewind the clock back to your 50 hour self, whatever that was teen somewhere, I imagine, uh, but you could magically transport yourself back to that bill and give him some advice. Yeah. And I'm not sure if it's, I'm not sure if you know what advice knowing what you know now, what would it be?

[01:17:52] **Bill Liscomb:** Yeah.

[01:17:55] Maybe look into that advice of knowing when to keep your mouth shut.

[01:18:02] This

[01:18:02] **Gavin McClurg:** is a good life one. Not necessarily fly. Good life one. Yeah.

[01:18:07] **Bill Liscomb:** Yeah. You know, I thought you were going to say, don't eat those. Be real careful of that handful of pills. Yeah.

[01:18:15] Roll down the window. those in the van before you they let you in yeah um no you know i i as far as my flying goes you know i do think just being very cautious and uh you know not trying to be the at the cutting at the bleeding edge of it don't be

[01:18:33] **Gavin McClurg:** chuck yeager you

[01:18:34] **Bill Liscomb:** know survival skills you know just just just real personal survival skills you know keep doing that bill that would be in my advice you know that's a good a good attitude you know let's yeah don't go first you know as we were flying with al adams one of the old timers down in san diego helped me learn to fly tory you know he's 20 years older than me we're at some place we'd bushwhacked you know we were just driving around on a santa ana day always a good day to fly look check out a new place ripping out towards that's no don't do that don't do that some advice there and uh we found one place and al called it you go first

[01:19:20] nobody flew it it looked good looked really good

[01:19:26] **Gavin McClurg:** smart bill i i uh your movie is incredible it's so awesome i'm so glad you made it the entire community i'm sure is because it's just it's it's classic and it has it all it's all there and it's i'm so thankful to all the people who took the footage that you were able to assemble you so beautifully that tells such a poignant amazing story thank you very much and yeah tom thank you for making this happen this is uh precious as always i really appreciate i really appreciate both thank you

[01:20:02] **Bill Liscomb:** yeah well thank you you know for me doing big blue sky is it was like a it's a it's the story of the spirit of man certainly

[01:20:13] **Gavin McClurg:** is you know the

[01:20:14] **Bill Liscomb:** original the working title for the movie was dreams come true yeah you know and it really you know it's a it's a it's a it's a it really is the story yeah you know we had a dream and this is how we pursued it and we and we achieved it you

[01:20:29] **Gavin McClurg:** certainly did that's it's it's incredible at some cost at some cost yeah of course yeah sadly things that are worth it are well done boys thank you very much i appreciate it and uh this has been a real pleasure i'm i'm getting i've just gotten a lot more wrinkles in my life and i'm smiling so much the last hour thanks a lot thank

[01:20:50] **Bill Liscomb:** you if

[01:20:58] **Gavin McClurg:** you find the cloud am valuable you can support it in a lot of different ways you can give us a rating on itunes or stitcher however you get your podcast that goes a long ways and helps spread the word you can blog about it on your own website or share it on social media you can talk about it on the way up to launch with your pilot friends i know a lot of interesting conversations have happened that way and of course you can support us financially this show does take a lot of time a lot of editing a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes cost so if you can support us financially all we've ever asked for is a buck a show and you can do that through a one-time donation through paypal or you can set up a subscription service that charges you for each show that comes out we put a new show out every two weeks so for example if you did a buck a show and every two weeks it'd be about 25 a year so way cheaper than a magazine subscription and it makes all of this possible i do not want to fund this show with advertising or sponsors we get asked about that pretty frequently but i for a whole bunch of different reasons which i've said many times on the show i don't want to do that i don't like having that stuff at the front of the show and i also want you to know that these are authentic conversations with real people and these are just our opinions but our opinions are not being skewed by sponsors or advertising dollars i think that's a pretty toxic business model so i hope you dig that you can support us if you go to cloudbasedmayhem.com you can find the places to support you can do it through [patreon.com](https://www.patreon.com) forward slash cloud based mayhem if you want a recurring subscription you can also do that directly through the website we've tried to make it really easy

[01:22:29] that will give you access to all the bonus material little video casts that we do and extra little nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show but we feel like you should hear we don't put any of that behind a paywall if you can't afford to support us then just let me know and i'll set you up with an account of course that'll be lifetime and hopefully and you're being in a position someday to be able to support us but you'll find all that on the website all of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloud based mayhem merchandise t-shirts or hats or anything you should be all set up you should have an account you should be able to access all that bonus material now thank you so much for listening i really appreciate your support and we'll see you on the next show thank you

Français

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

Show notes

Cette conversation explore la riche histoire du hang gliding, en examinant les parcours personnels des premiers pionniers du vol libre. Elle met en lumière l'évolution du hang gliding, l'esprit DIY de la construction des premiers planeurs et les figures excentriques influentes qui ont façonné la communauté du hang gliding. La discussion aborde également les défis rencontrés dans ce sport, l'importance de la sécurité et le rôle de la photographie dans la documentation de cette culture unique. À travers des anecdotes personnelles et des réflexions, la conversation capture l'essence de ce que signifie faire partie du monde du hang gliding. Bill Liscomb partage son parcours dans l'univers du hang gliding et des planeurs, réfléchissant aux débuts du sport, à la création du documentaire incroyable 'Big Blue Sky' et à l'impact de la tragédie sur la communauté de l'aviation.

Le post #246 Soaring through History with Bill Liscomb est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

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

[00:00:09] Salut à tous. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloudbase Mayhem. Nous poursuivons notre série sur les légendes avec celle de Bill Liscombe. Et comme nous l'avons fait pour l'émission de Malcolm Jones précédemment, Tom Pagini a gracieusement proposé d'être à nouveau l'interviewer pour celle-ci, car il était présent avec Bill à l'époque, au début des années 70, durant tout ce voyage incroyable. Vous allez entendre quelques... bien sûr, il nous faudrait des jours pour retracer tout le parcours, mais Bill était le cerveau derrière l'incroyable documentaire The Big Blue Sky. C'est incroyable qu'ils aient eu des images de cette époque, depuis les tout premiers débuts du vol libre sur toutes sortes d'engins délirants jusqu'au début des années 70.

[00:01:01] Et le film est incroyable. Il lui a fallu cinq ans pour le monter. Sa mère était une photographe très célèbre. Ils ont beaucoup de photos fixes à travers les époques, dont de nombreuses couvertures de magazines de deltaplane à travers le monde. Mais vous allez entendre beaucoup de noms dans cet épisode. Otto Lilienthal et Bill Bennett, Dave Kilbourn, Barry Palmer, Joe Faust, John Dickinson, Richard Miller, Terrace Cassano, Saniuk Jr. et Sr., Jack Lambie et Mark et son frère, Mark Lambie, Dave Kronk, Danita Hall, les frères Wills, bien sûr, Peter Brock, Lloyd Licker, Balmer Jansen, Bob Tampano, Roy Haggard, Tom Price, Anthony Matthews, et

[00:01:53] et bien des autres encore. C'est vraiment un voyage dans le passé. Comme je l'ai dit plusieurs fois, nous nous tenons sur les épaules de géants et Bill en était certainement un. Il y a beaucoup de sujets fascinants ici et de superbes histoires.

[00:02:12] Encore une fois, si vous n'avez pas vu le film, vous devez le faire. Le lien est dans les notes de l'émission. The Big Blue Sky, ça vous laissera avec le sourire. C'est un documentaire incroyable, une œuvre de passion pour Bill, et nous lui sommes tous très reconnaissants d'avoir réalisé ça parce que ça documente super bien les débuts. Et ces gars qui passent du simple fait d'essayer de faire un film au fait de le faire. De l'essai à l'apprentissage de la thermique et de la façon d'aller loin. Profitez de cette discussion avec Tom Pagini et Bill Liscombe. Santé.

[00:02:51] C'est vraiment spécial pour moi. Merci à vous de nous rejoindre pour le mayhem cette semaine parce que Bill, Hugh de chez XC Mag m'a envoyé ton film il y a assez longtemps en me disant : « Tu dois voir ça ». Et je me suis juste laissé aspirer. Dès le premier instant. Allez. C'est juste un film magnifique. The Big Blue Sky et l'histoire est incroyable. J'ai ça. Je vous l'ai montré avant de commencer l'enregistrement. J'ai pris note après note après note parce que ça contient, ça contient tous les noms. Otto et Barry Palmer, Dave Kilmore, Joe Faust et John Dickinson. Ça ne s'arrête jamais. Et bien sûr, Tom Pagini, tu fais partie de cette liste. Et merci encore de faire ça ensemble.

[00:03:40] Et comme on l'a fait avec Malcolm, tu vas être l'interviewer principal ici parce que tu connais mieux cette histoire que moi, mais bienvenue à vous deux dans l'émission. Et moi, j'ai vraiment hâte de plonger là-dedans. Merci à vous deux.

[00:03:53] **Bill Liscomb:** Merci. Merci beaucoup.

[00:03:56] C'est génial. Bill, on se connaît depuis longtemps. Je vais donc commencer par vous poser des questions sur le début de vos aventures aériennes. Il semble que l'aviation ait été un thème constant dans votre vie. D'où cela vient-il ? Je ne sais pas. Vous savez, j'ai une photo de ma sœur et moi sur la plage de Santa Monica au tout début des années 50, en train de jouer dans le sable. J'avais un avion de chasse en métal moulé, et, vous savez, à la maison, pour m'amuser, je prenais deux chaises face à face, je mettais une boîte en carton à l'envers entre les deux, je montais dedans et je dessinais des tableaux de bord à l'intérieur de la boîte.

[00:04:41] Et je faisais semblant de piloter des avions, vous voyez, et mon père était un vétéran décoré de la Seconde Guerre mondiale. Il était co-pilote sur un B-24D et il était l'un des survivants du raid de Ploiești du 1er août 1943, cette attaque kamikaze à basse altitude sur les raffineries là-bas. Et il a reçu la Medal of Honor et la DFC pour ça. Plus tard, ils se sont écrasés. Ils ont fait un atterrissage d'urgence en Suisse et il y a été interné pendant deux ans. Et j'ai toujours partagé cette passion pour l'aviation avec mon père, on parle de vol, vous voyez, et j'ai juste...

[00:05:29] J'ai toujours adoré tout ce qui touche au vol. Je me souviens, je crois que quand il est sorti au début des années 60, le livre d'Ernest Gans, *Fate is the Hunter*, je me rappelle l'avoir lu quand j'avais 10 ou 12 ans et je me disais : « Waouh, c'est incroyable ». Et, vous savez, j'avais juste le virus de l'aviation. Quelqu'un m'en a parlé au lycée, vers 1967 environ, il a mentionné l'expression « aile télécommandée ». Et je me suis dit : « Oh, je pourrais m'en offrir une. Il me faut une de ces ailes. Où est-ce que je peux en trouver une ? » En 1967, sur la côte sud du Massachusetts, au sud de Boston. J'y suis allé et il n'y avait aucune aile télécommandée.

[00:06:15] Je vais vous le dire, mais, vous savez, ça m'a mis sur la bonne voie, c'est génial. Eh bien, c'est aussi un thème récurrent dans votre vie. On y reviendra un peu plus tard, mais pour le numéro d'août 1972 de *Grounds Camera*, que j'ai consulté ce matin d'ailleurs, vous avez écrit dans *Grounds Camera*, qui était le bulletin de l'association de deltaplane du sud de la Californie, l'ancêtre de la... Et c'était après la Harvey Harbor Soaring Society. Ouais.

[00:06:51] Vous avez écrit que vous vendiez une version plus légère de mon cylindre ou de Gallo appelée une aile, ou que la vôtre était votre entreprise. Quand avez-vous volé ou tenté de faire voler une aile pour la première fois ? En fait, les preuves photographiques montrent que c'était le 23 mai 1971, lors du premier rassemblement Lilienthal, mais en réalité, nous avions cette aile Hang Loose construite à Riverside, près du mont Rubidoux, et nous l'avons terminée une nuit et nous nous sommes rendus de l'autre côté de l'avenue University vers un champ vide vers 23 heures pour la faire descendre la pente.

[00:07:37] Et, je pense que j'ai décollé de l'endroit où la colline, vous savez, rejoignait le trottoir jusqu'à l'autre côté du trottoir, et tout le monde est tombé et s'est écorché les chevilles et les genoux ou quoi, mais mon premier vrai vol, c'était celui au premier rassemblement Lilienthal, ce qui est vraiment intéressant. Parce que la troisième question est : vous étiez présent pour le vol d'un Bir hang loose au premier rassemblement auto à Riverside en 1971, Corona Delmar, Newport, pas Riverside. Ouais. Ouais. D'accord. Oh, c'était à, d'accord. C'était à, et c'était le premier rassemblement auto et c'était le 23 mai. Vous dites auto Lillian ? L'anniversaire de Lillian Thal.

[00:08:21] Le 23 mai. Alors, vous savez, c'est, c'est, c'est.

[00:08:24] **Gavin McClurg:** Dans votre, dans votre film bill, vous avez commencé ces, ces rassemblements ont commencé à avoir lieu tous les week-ends, n'est-ce pas ? Je veux dire, c'était le cas.

[00:08:34] **Bill Liscomb:** Oui. Dans une certaine mesure. Ouais. Joe Faust a joué un rôle très important là-dedans. Après la première rencontre de Lillian Thal, il y a eu une rencontre à Montgomery, je crois en août à San Diego, mais ils ont fait le Turkey fly, le beach fly, le photo fly avec tout le monde sur la colline à Norco. Et Joe a été très, très important pour organiser tout ça.

[00:09:00] **Gavin McClurg:** C'est incroyable. Combien y en avait-il, et dans une rencontre typique, combien de personnes venaient ?

[00:09:06] **Bill Liscomb:** Eh bien, lors de la première rencontre Lillian Thal, il y avait environ une douzaine d'ailes delta, à peu près. Et, euh,

[00:09:13] **Gavin McClurg:** vraiment, vous

[00:09:14] **Bill Liscomb:** Vous savez, quand je me suis installé en Californie en 1969, je me suis retrouvé à Riverside, en Californie, juste derrière la colline de l'aéroport de Fly Bob, qui est le chapitre 1 de l'Experimental Aircraft Association. Et, c'était un véritable foyer de fous de l'aviation, vous voyez ? Art Scholl était le... il était responsable du département d'aviation au San Bernardino Valley College, où j'étais inscrit. Et il donnait aussi des cours là-bas, des cours d'acrobaties. Et, vous savez, Mack Riley était là. Il gérait l'exploitation des planeurs à Elsinore. Ils utilisaient des Howard DGA comme avions de remorquage.

[00:09:59] Et, vous savez, toute une bande d'autres personnes a rencontré Jack Lambie là-bas avant ses aventures en deltaplane. Et, vous savez, c'était comme... une réunion de vieux amis pour aller au premier rassemblement de Lilienthal et voir tout le monde, genre « Oh, je te connais », et je les voyais aussi construire leurs trucs à l'aéroport, vous savez ?

[00:10:20] **Gavin McClurg:** Et Tom a mentionné que tu avais déjà une entreprise à ce stade, mais quand j'ai eu Miguel Gutierrez sur l'émission, tu sais, ils commençaient aussi à peu près à la même époque à cause de son père au Mexique. Et, tu sais, il en a parlé. Ils fabriquaient ces trucs avec de simples déchets qu'ils trouvaient au bord de la route, tu sais, des pneus en caoutchouc, des pneus de vélos et des perches en bambou. Et, tu sais, c'était plutôt rudimentaire comme ça ? Tu assemblais juste ces trucs. Ouais. Après ce premier

[00:10:50] **Bill Liscomb:** Lilienthal meet, on en est un groupe d'entre nous qui ont arrêté l'école et qui se sont donné pour mission quotidienne de bosser sur l'aile dans le parking de notre immeuble, de construire des trucs neufs, réparer les vieux et puis aller voler l'après-midi et faire la fête, mec. Qu'est-ce qu'il y avait d'autre ? On a fabriqué les ailes à partir du premier modèle. Les premières ailes, tu sais, j'avais cette aile à la première rencontre de Lilienthal. Et quand on est partis, elle était dans un baril de 55 gallons. Elle avait crashé tellement de fois qu'il n'y avait plus rien à sauver et qu'il y avait trop de plastique dans les débris pour faire un feu, tu vois, mais le matos de Terrace Kucinich, ça volait bien.

[00:11:35] Cette aile volait super bien. Alors je l'ai appelé, je suis allé le voir et j'ai mesuré son aile. Et, enfin, l'équipe et moi, on montait dans le camping-car Volkswagen avec quelques bidules. On roulait dans le coin de Riverside et on se disait : « Tiens, un bosquet de bambou ». On y allait, on abattait le bambou, on le attachait sur le toit, on le taillait et on fabriquait les ailes avec. On allait chercher les tubes en acier pour les faire emmancher à l'atelier d'échappement, et puis on avait des bâches en plastique, du fil de fer, du ruban adhésif, le ruban adhésif de couleur, c'était plutôt cool, je vous jure.

[00:12:05] **Gavin McClurg:** Terrace. Je l'ai, je l'ai noté. C'était pour l'Icarus un. Et l'Icarus cinq. Ouais.

[00:12:10] **Bill Liscomb:** Et son père était très, euh. Une grande partie de l'organisation du vol en aile aussi, vous savez, quand c'est passé du vol en aile de South Bay au vol en aile de SoCal. Euh, vous savez, j'ai reçu un appel me demandant si j'aimerais être, si j'envisagerais d'être le président. Et j'étais à Riverside et ils sont partout, vous savez, à Long Beach. Je me suis dit : non, non, non, Billy, ne fais pas ça. Vous savez, et, euh, mais il était aussi, notre aîné Terrace dans l'esprit était. Il était, il était l'inspiration pour notre aile à bord d'attaque cylindrique à pointe tronquée que nous avons construite sous la bannière d'Imperial Engine Works et la façon dont nous l'avons construite, c'est que nous avons trouvé, euh, une entreprise d'irrigation appelée Rain for Rent, juste au sud de Riverside sur la 15, et c'était du tube 05 de deux pouces et l'alliage était...

[00:13:07] C'était du 50-quelque chose. Tu sais, ça rouille par endroits, mais c'était abordable, genre 25 cents le pied. Ouais. OK. Ouais. C'est un peu chargé, mon gars. Et, tu sais, on a fait ces bords d'attaque cylindriques en le marquant, tu sais, environ tous les 15 centimètres. Et on a trouvé, là où on habitait, un poteau télégraphique avec un panneau stop juste à côté. Et, tu sais, on a pris le truc et on a juste mis de la mousse dedans tous les 15 centimètres jusqu'à ce qu'on ait la forme. Exact.

[00:13:46] Et, euh, vous savez, c'était probablement, vous savez, il m'a donné des rapports de la NASA qui montraient les avantages des bords d'attaque cylindriques et des extrémités tronquées. Et on s'est dit : « Oh, c'est dingue, mec. Essayons ça. »

[00:14:01] Et, ouais. La plupart des premiers expérimentateurs avaient les mêmes rapports de la NASA parce qu'ils avaient des rapports d'aspect différents. Ouais. Ouais. Ils ont testé des extrémités tronquées sur votre aile à un moment donné et des extrémités tronquées sur celle-ci. Ouais. La première. Ouais. Et en 71, on avait une aile à extrémités tronquées. Bon, quel était votre plus gros vol ? Elle avait une barre en T ? Une barre en T inversée, tout en porte-à-faux. C'est ça. Avec un petit poteau prince, pas un poteau roi, mais un poteau prince parce que le rapport d'aspect était d'environ un.

[00:14:34] Carré, oui. C'était, c'était. Une quille de 20 pieds. Ouais, vous savez, donc la quille est un peu...

[00:14:40] Deux petites flexions. Alors, quel a été ton plus grand vol ? On est arrivés au bas de la colline beaucoup de fois.

[00:14:54] Et on pouvait tourner et se poser face au vent sans avoir à se soigner des côtes fêlées ou d'une aile cassée, vous voyez, on se posait sur nos pieds. Parfois, c'était même assez excitant. Je dois, je dois me rappeler parfois quand on va juste à la plage pour faire du vol plané, que, hé, rappelle-toi qu'il y a eu un temps dans ta vie où tu aurais pu parler de ça pendant des mois. C'est ça. Eh bien, vous savez, l'aile suivante qu'on a fabriquée après celle-là.

[00:15:22] On a trouvé des perches de saut en hauteur et on les a pré-tendues, vous voyez, et tout le monde, genre Bob Flay, était là, genre « pré-tendre, c'est pas bon », vous savez, « oh là là ». Et on était genre « enfin, c'est super léger », et ça avait peut-être un allongement de deux, vous voyez, purée, c'était une vraie bombe, et ça avait déjà une barre de commande classique à ce moment-là, mais c'était, euh, un truc assez cool. Et il y a une photo quelque part dans ma bibliothèque d'art, celle de John Haven qui vole avec ça avec une barre de commande classique aux extrémités, qui dépassait des coins et était en flèche vers l'arrière. Et il est en train de foncer à toute allure en descendant la colline. C'est genre, mec, ça va être un truc énorme.

[00:16:09] Alors, euh, vous, vous connaissiez tous les passionnés originaux de Californie, comme Jack Lambie, Richard Miller, Joe Faust, Bruce Carmichael. Ouais. Euh Dave Kronk, euh, est-ce que vous avez, est-ce que vous avez des anecdotes précieuses que, on n'a qu'une heure, Tom, mais c'est pas grave. On va s'étirer. Non, en fait, vous savez, je, je dirais que Big Blue Sky est autobiographique. C'est l'histoire de ma vie. Vous savez, je sais que je suis dans ce film au moins une douzaine de fois et, vous savez, j'y étais et je suis comme Forrest Gump. Je n'ai, je n'ai jamais rien conçu de célèbre. Je n'ai, je n'ai, vous savez, pas eu une grande entreprise d'aile King.

[00:16:55] Je n'ai jamais voulu le rencontrer, mais vous savez, je suis dans beaucoup de ces photos, comme Forrest Gump, j'étais là. Je connais les gens, je les connais tous. Quand ils ont fait Big Blue Sky, c'était comme le rêve de tout homme mûr de revivre sa jeunesse, d'aller voir tout le monde, vous voyez ? Et c'était vraiment sympa de faire ça. Ouais. Je m'en souviens, et j'ai appris des choses. J'ai rencontré Lloyd Leitcher, et on était une bande de hippies et Lloyd était plutôt carré, vous voyez. Et si j'ai un jour la chance de grandir, j'aimerais être comme Lloyd Leitcher. Je peux dire ça, c'est vraiment un homme formidable.

[00:17:40] Être humain, un homme vraiment sympa. Il a, euh, pris le swing. S'il vous plaît, apportez des précisions sur ce qu'il a fait, au fait, pour nos téléspectateurs. Ouais. Ouais. Alors, Lloyd Leitcher était un ingénieur en aéronautique qui, euh, a travaillé avec les gars là-haut dans les Sierras. Là où ils font les expériences sur les ondes et ont examiné certains débris après que des avions ont été découpés par l'onde. Et, euh, il est devenu ensuite le rédacteur en chef et le directeur de la Soaring Society of America pendant 20 ans. Et sur ces 20 ans, ils ont intégré en moyenne un nouveau membre par jour. Waouh. Réfléchissez à ça. Et il a, euh, heureusement été nommé directeur de Yushka.

[00:18:25] Vous savez, j'ai fait les États-Unis pour la SoCal et la United States Hang Gliding Association, et c'était vraiment excellent. Je lui ai demandé, quand je l'ai interviewé, comment son mode de vie était si différent de celui des pionniers du deltaplane, qu'est-ce que c'était ? Est-ce que ça vous posait des problèmes ? Genre, si Dick Iper arrivait en étant complètement défoncé, enfin, je n'ai pas dit ça, mais vous savez, Lloyd est tellement cool et gentil. Et posé, concentré sur son amour du vol. Il a dit : « Non, on avait juste un travail à faire. On avait du boulot et on l'a fait, vous

voyez ? » Eh bien, il a aussi quitté la Soaring Society pour se consacrer à la création de ça.

[00:19:15] C'est ça. L'association de deltaplane. C'est très important. Après avoir essayé de rapprocher les deux parce qu'il pensait qu'il y avait tellement de connaissances qui pourraient être partagées avec le deltaplane pour le rendre plus sûr. Ouais. Et les gens de la SSA n'ont pas adhéré et, ouais, il est parti pour poursuivre... pour poursuivre ce qui était vraiment génial. C'était un grand sacrifice. Il voyait le deltaplane comme la porte d'entrée parfaite vers les planeurs. Et il a absolument raison. Quand je pilotais des planeurs au début des années 2000, j'allais à Warner Springs et 60 % des gens là-bas étaient mes potes de Torrey Pines, des gars d'Elsinore, mais il pilotait des planeurs, donc il est très, il...

[00:20:08] était là, vous savez, ce que

[00:20:10] **Gavin McClurg:** ce qui me touche tellement dans le film et qui m'a fait sourire sans arrêt, c'est que, vous savez, on dit toujours qu'on se tient sur les épaules de géants et, vous savez, de nos jours, on ne sortirait pas pour faire ce que vous faisiez. Vous savez, on obtient plus de portance sur un parapente ENA tout débutant. Et vous étiez sur ces ailes et, comme vous l'avez dit, c'était un truc énorme de réussir à redescendre au pied de la colline et d'être capable de se tourner face au vent. Mais, vous savez, on pouvait voir que lors de ces rencontres du week-end, l'enthousiasme était au maximum. Je veux dire, vous faisiez ce que Da Vinci avait pressenti comme étant possible. Et, mais, je n'ai même pas de question ici, mais je veux dire, l'enthousiasme et la détermination.

[00:21:00] Et, on aurait dit que la communauté aussi poussait cette exploration, ce sport nouveau, mais vous étiez, je ne sais pas, commentez ça. Juste le, le, le, le...

[00:21:17] **Bill Liscomb:** Bien sûr, bien sûr. Ouais. C'est, tu sais, quand Joe Faust a fait ses premières vagues, tu sais, en 71, je crois que c'était à l'automne. On est allés à Torrance Beach.

[00:21:34] Et, tu sais, George French, l'un de nos gars chez Imperial Engine Works, est arrivé là où le sable était encore bien mouillé. Et on se dit : « Mec, regarde jusqu'où il est allé. » Et puis, tu sais, genre une heure plus tard, on est assis là et ce type arrive avec l'Icarus One qui décolle direct.

[00:21:58] vers la gauche, descend de quelques centaines de yards. Et il fait un virage en planant et revient. Il est à genre 6 à 15 mètres au-dessus de nous. Vous voyez, il vole avec les tubes de suspension et les pieds devant lui. Et il se contente de nous regarder et il dit... on est juste là, il plane. Oh mon Dieu. Vous savez, ouais, on était juste... on était.

[00:22:23] **Gavin McClurg:** On est restés bouche bée.

[00:22:23] **Bill Liscomb:** Sidéré. Mais oui, c'était comme ça. On voyait des trucs, et il y avait des engins complètement dingues avec lesquels les gens essayaient de voler. Et, eh bien, certains ont fonctionné. D'autres étaient hilarants, comme les images coupées dans Big Blue Sky, le Whack Attack, ça en dit long. Et, enfin.

[00:22:51] Alors, tu étais aussi présent lors de la séance photo emblématique de Joe Faust. C'était vraiment, je crois que c'était la première photo en couleur d'ailes delta qui a été diffusée, à part par National Geographic. Et tout le monde, tous les expérimentateurs de l'époque étaient là. Donc tu connaissais Vollmer Jensen et tous les autres. Ouais. Oh oui. C'était, on connaissait tout le monde, Vollmer n'aimait pas les ailes flexibles.

[00:23:32] Et, vous savez, on était une bande de hippies. Il était un peu effrayant. Il portait ce chapeau qui était un peu, peut-être

[00:23:40] Ça penchait d'un côté, contrairement à nous, vous voyez. Et, euh. Enfin, tout le monde était là, vous savez, Lloyd Leitcher était là, Joe Faust. J'ai travaillé pour Joe Faust un jour, c'est une maison d'édition là-bas à Venice, je crois. Et, euh, vous savez, Richard Miller, euh, plus tard, vous savez, il habitait dans mon coin, dans le comté de San Diego, et je passais le voir tout le temps. Et c'était toujours genre, vous savez, oui, maître, entrez. Et qu'est-ce qu'on fait ? J'ai. J'ai essayé de l'interviewer pour Big Blue Sky. J'avais un camping-car et, vous savez, tout le matériel vidéo, mon fils était avec moi. On était en voyage sur la route.

[00:24:25] On monte jusqu'à Santa Cruz et il fait, genre, des analyses de kinésiologie sur les clients là-bas, vous voyez ? Alors je me dis : « Hé, Richard, c'est génial. » Je lui ai montré une petite maquette. J'avais une maquette électrique avec un tube en carbone dessus. Vous voyez, il me dit : « Oh, c'est fascinant. C'est incroyable. » Et, euh, Richard, est-ce qu'on

peut faire ça ? Et je le ferais plus tard avec d'autres choses importantes ici, on s'assoit, genou contre genou, et il me tient les mains, vous voyez, et il me dit quels compléments alimentaires je dois prendre, vous voyez, juste, juste comme ça, d'accord, c'est ce qu'on a fait, vous voyez ? Et, en fait, c'est plutôt mieux qu'il n'ait pas été interviewé, juste pour qu'il puisse rester le, le mystique, vous voyez, le

[00:25:14] maître spirituel de la foi. Et vous savez, il avait tellement de concepts merveilleux, comme dans les années 60, dans son livre "Without Visible Means of Support", il parlait des parachutes et disait : "Je peux voir un jour où ces choses pourront réellement planer et que les gens les utiliseront pour faire des vols cross country". Vous avez lu ça. Et c'est comme : "Ok, il n'est pas un fou. C'est juste un vrai visionnaire". Il était vraiment passionné par l'endroit où nos rêves sont nés. Donc pour ceux qui ne savent pas, Richard Miller a été l'une des grandes inspirations du vol libre, en commençant par le deltaplane, et son livre "Without Visible Means of Support" est rempli d'anecdotes du passé périlleux et poignant qui sont

[00:26:09] très bien quand il l'a tourné, mais ça peut vraiment être une bonne œuvre contemporaine, vous savez, ça transmet toujours le sens du vol, l'esprit même du vol, littéralement, oui. Et voici l'éditeur du magazine Soaring qui, avec Jack Lamby, a fait un article très intéressant appelé Project Thistledown qui a vraiment anticipé des avions comme l'Archaeopteryx et le Swift à aile rigide avec des lycéens qui lançaient leurs amis en bungee depuis les pentes herbeuses du Montana, des trucs vraiment, une vraie vision. Et vous savez, lui et Richard Miller, Joe Faust, Jack Lamby, son frère Mark Lamby, je suis sûr que j'en oublie quelques-uns, il y avait les...

[00:27:15] ceux qui étaient les organisateurs du premier rassemblement Lilienthal... enfin, c'était juste que j'allais au collège et j'ai eu dans un cours de maintenance et de réparation de cellules d'avion un petit livret que quelqu'un avait fabriqué. Ça s'appelait "Low and Slow Volume 1 : Plans de hang gliders". Je sais ce que sont les hang gliders. Ah, il va y avoir un rassemblement, je devrais récupérer ces plans et construire quelque chose pour l'occasion. Et on est arrivés au rassemblement, il y avait des centaines de personnes, énormément de monde, des voitures, la police est arrivée et un hélicoptère est passé au-dessus. J'étais debout à côté de Jack Lamby et l'hélicoptère a dit : "Eh bien, les organisateurs de ce rassemblement, veuillez vous présenter aux voitures de police au bas de la colline". Et Jack Lamby, pile au bon moment, a dit : "Oh, quelqu'un a organisé ça".

[00:28:13] Classique. Bon les gars, ne faites pas de feu, d'accord ? Et si vous en avez besoin, c'est la propriété d'un cimetière juste là-bas, derrière la colline. Allez nous voir et on se verra la prochaine fois si vous avez des problèmes.

[00:28:26] Alors, mon premier vol en vol plané au-dessus de l'océan était avec vous à Tory Pines, je crois que c'était au début... en mai 1974, après le meeting auto qui a eu lieu à Silmar cette année-là. Vous pilotiez un Hyper Standard, mais avec une voile à profil cambré faite par Tom Albatross Sail, oui, Albatross Sail, c'est ça. Et ça a marqué le début d'une longue amitié et d'une collaboration entre vous deux. J'aimerais penser que si je suis en vie, c'est grâce à Tom Price. C'est un ingénieur en aéronautique, il a travaillé pour McDonald Douglas sur la conception de l'aile du DC 9 et 10, il s'est épuisé dans l'industrie aérospatiale et est allé travailler chez North Sails.

[00:29:23] un deltaplane et, vous savez, il avait le réservoir juste là, vous voyez, et euh ouais, j'ai passé beaucoup de temps avec Tom, vous savez, on a travaillé en 1976 à Telluride, on avait la réunion de l'association des fabricants de deltaplanes et ils avaient été assez actifs, mais en 76, ils ont élu Peter Brock comme président et j'étais trésorier et on a mis les choses en branle, vous savez, l'aile a commencé à être certifiée, tout le monde a commencé, tous les fabricants ont commencé à travailler sur le programme de certification, vous savez, ce genre de choses.

[00:30:07] Et, vous savez, j'ai travaillé avec Tom. J'ai fait l'étalonnage de la vitesse air. Je volais avec un anémomètre que je descendais à 50 pieds sous l'aile et j'en avais un autre sur la barre de direction. On a donc calibré, vous voyez, l'onde de pression, créant les différentes vitesses air et tout ça. Et juste après, j'ai un peu fait une pause avec le deltaplane et j'ai fait de la musique pendant un moment. Et c'est à peu près à ce moment-là qu'il et le vrai Jim Walker ont mis une plateforme au sommet d'un Travel All. Je crois qu'il y a des images qui circulent. On peut voir le jeune Tom Pagini qui a failli se faire tuer avec ces trucs qui secouaient et sautaient partout avec des excursions de tangage. Pas attaché, pas de casque, pas de chemise, pas de pantalon. Juste un short, à 40 miles à l'heure sur une route de campagne.

[00:30:53] Qu'est-ce qui pourrait mal tourner ? Ouais. Mort. Avec une aile à stabilité de tangage négative, tu sais, qui essaie de te déséquilibrer

[00:31:01] **Gavin McClurg:** l'arrière.

[00:31:01] **Bill Liscomb:** Ouais, alors Tom Price, tu sais, travailler là-bas, c'était vraiment sympa. J'ai fait le câblage et l'assemblage final de plein d'ASG-21. Et, malheureusement, j'ai dû les tester en vol. Tu sais, tu les montes, tu les testes en vol, quoi.

[00:31:21] **Gavin McClurg:** Bill, pourquoi est-ce que tu as fini par te lasser du deltaplane ?

[00:31:27] **Bill Liscomb:** Je pense que j'avais juste peur,

[00:31:32] vous savez. C'était

[00:31:34] **Gavin McClurg:** C'était vers cette époque, parce que dans le film, il y a ce vrai changement : on passe des rencontres du week-end où tout le monde descend la pente, c'est une grande fête avec plein de hippies et d'autres gens, vous voyez, il y a l'espace aérien, cette combinaison de personnes qui, on dirait, se retrouvent. Tout le monde, même aujourd'hui, cette communauté est tellement excentrique. Vous avez des gens de tellement d'horizons différents, c'est juste une des choses que j'adore. Mais vous aviez la bonne combinaison. Et puis, je suppose que c'est Terrace Jr. qui est le premier à faire du thermique et là, tout bascule, non ? Il y a un vrai changement et les accidents commencent à exploser. Est-ce que ça faisait partie du problème ?

[00:32:20] **Bill Liscomb:** Ouais. Je veux dire, c'était en 74 quand Terrace l'a vu. La première fois. C'était à Annie Green Springs. Tu sais, il a décollé et il s'est retrouvé juste au-dessus de la crête de la colline. C'était genre... et puis il est revenu, tu sais, et j'avais peur en volant là-bas. Je volais sur la côte dans un air calme et, tu sais, c'était un peu cahoteux là-bas à Selmar.

[00:32:42] Et, vous savez, à ce moment-là, j'avais vu ce qui arrivait aux soi-disant modèles standards à des angles d'attaque faibles. Vous savez, vous avez déjà été sur un voilier et vous avez fait un vire de bord, vous avez pris un angle trop faible et...

[00:33:01] Bloqué par le vent. Ouais. Ou, tu sais, ça part juste en piqué, tu sais, je l'avais vu, tu sais, je ne l'avais pas vécu de mes propres yeux, mais, tu sais, c'est un, c'est un son que je n'oublierai jamais de toute ma vie. Tu sais, chaque fois que j'entends un camion passer sur la route avec un grand drapeau à l'arrière, je peux l'entendre. Tu sais, ça ressemble exactement à ça. Est-ce que c'était l'une des raisons pour lesquelles tu es passé à... Ouais. Tu étais un des premiers. Je le suis. Je veux dire, tu as eu une transition rapide. Exactement. C'est exactement ça. Tu sais, j'ai vu ça. Voyons voir. Maintenant, quand Boeing fabrique un avion, ils mettent, ils engagent la société, tu sais, pour que ce soit un succès. Ils ont une dérive. C'est à l'arrière. J'en prendrais une de celles-là. Là. Et toi, toi.

[00:33:46] Je l'ai fait. J'ai fait voler les moins chers avec cette pauvre chose.

[00:33:49] **Gavin McClurg:** À l'époque aussi, il y avait une part de savoir-faire dans le fait d'être l'image cool.

[00:33:54] **Bill Liscomb:** C'est tout. Euh,

[00:33:56] **Gavin McClurg:** donc, quel est le niveau de connaissances, parce qu'on parle aussi de Mr. Smooth dans le film, Dave Cronk. Et, et du premier championnat du monde en 75, que tu as fait aussi, Tom, non ? Ouais. Sur la côte, un site incroyable. Ils ont juste fait voler pas mal de FAI de plus de 300 là-bas l'autre jour en parapente. Je ne sais pas si vous avez vu cette journée épique en Europe. Mais, vous savez, ces poches se forment. Je veux dire, ce n'était pas seulement vous, ça arrivait dans d'autres parties du monde, à peu près au même moment. Mais est-ce que toutes ces connaissances sont partagées ou est-ce que vous êtes un peu dans une bulle ?

[00:34:40] **Bill Liscomb:** Des connaissances sur... Eh bien, juste

[00:34:41] **Gavin McClurg:** conception thermique, euh, aller quelque part, commencer à aller quelque part.

[00:34:49] **Bill Liscomb:** C'est le principe du singe qui imite le singe, vous voyez, c'est comme le hot-rodding. C'est comme le surf, vous voyez, je peux faire mieux que ça. C'est quoi ça ? Ouais.

[00:35:00] Je peux faire mieux que ça. C'est juste, vous savez, la nature humaine, l'humanité, vous savez, il y avait... enfin, on comprend, mais c'est en se réunissant lors des rassemblements et tout ça qu'on obtenait ces informations, vous savez, en voyant ça, vous savez...

[00:35:25] Ta mère, Patina Gray, alias Batty White, était l'une des trois meilleures photographes, trois ou quatre, en deltaplane. Quel était son parcours, ainsi que celui de Bill Allen, Steve McCarroll et George ? Oui, Patina White, tu sais, elle a fait beaucoup de couvertures du magazine Hang Gliding. Elle n'était pas une adepte des camps, mais elle y allait souvent ; elle montait dans sa Mercedes berline et elle était présente à beaucoup de rassemblements. Peux-tu nous en dire plus sur elle ? Très bien, elle était la fille d'un industriel de l'automobile. Il y a un peu plus de 100 ans, elle aurait eu 110 ans, elle est née en 1915. Elle s'est lancée dans le métier d'actrice, débutante et tout ce genre de trucs de la vieille école bostonienne, tu sais. Elle a eu ma sœur en 1941 et moi en 49.

[00:36:37] et elle s'intéressait à l'aviation, vous savez, on a déménagé en Floride et elle a pris des cours de pilotage là-bas, et j'ai pu être passager à quelques reprises. Mon beau-père, qu'elle a rencontré là-bas, était pilote ; je ne sais pas s'il était licencié ou non, mais il louait des avions et allait partout. C'était un vrai fou certifié, le genre de gars que j'aime bien, je vais juste dire ça. Donc, elle était branchée par ça et elle est venue au premier rassemblement de Lilienthal. Ses premières photos de deltaplane sont de la première auto, la 052371, et elle les a prises avec un Instamatic 110.

[00:37:25] Et pour mon premier vol, les tubes de suspension sur lesquels on s'accroche ont lâché sur l'aile et je me suis littéralement étalé sur le sol. Alors on a utilisé du ruban adhésif, du fil de fer, un tournevis, un marteau, vous voyez, on a remonté le truc et on a fait le grand vol où j'ai fait le gros décrochage parachutal et la récupération. Alors, vous savez, il y a des photos du truc qui redescend la colline, à l'envers et cassé. Vous savez, j'étais en train de déjeuner et ensuite on est partis voler. Un an ou deux plus tard, ma sœur lui a offert un appareil photo Nikomat pour Noël. Et je suppose que le reste est une suite logique à partir de là. Vous savez, elle a vraiment aimé.

[00:38:05] Elle allait à toutes les compétitions comme Owens Valley, vous savez, les compétitions mondiales, au Japon et les masters à Grandfathers, elle était partout, mec.

[00:38:19] Bettina, comment vas-tu, Bettina ? Je vais à merveille.

[00:38:24] Magnifique. Elle était aussi l'une des, l'une

[00:38:26] **Gavin McClurg:** C'est pour ça que tu as autant de séquences. Est-ce qu'elle filmait aussi en vidéo ?

[00:38:31] **Bill Liscomb:** Non, elle ne l'était pas. Ces images que j'ai du premier meet de Lilienthal ont été prises par ma sœur Bettina Bancroft ; elle était là avec un Super 8, elle porte un haut noir et un short blanc. Parmi ces prises de vue du premier meet de Lilienthal, comme quand je décolle au début de ce segment, c'est bien moi, vous savez, c'est en Super 8, puis le zoom est en 16 millimètres, c'était numérisé, et il y a plusieurs vols. Je crois que le très long vol de Richard Miller avec le conduit, là où les gars se baissent sous la batte. Donc Terrace et son équipe se baissent, vous voyez, et Bill l'a eu, c'est Richard, il y a genre trois ou quatre angles de caméra différents sur ça, pris par des gens qui ont filmé la même chose, vous voyez ?

[00:39:17] C'était assez cool d'avoir tous ces différents angles sur le même plan. Oh mon Dieu, qui a fait un terrain de jeux dans le ciel ?

[00:39:24] **Gavin McClurg:** Hmm.

[00:39:27] Ouais. Bannir. Ouais. Est-ce que Bill était là ? Est-ce que ta mère allait à toutes ces compétitions et filmait tout ça ? Vous avez fini par l'avoir ? En parlant de ça, est-ce qu'il y a eu un moment où, genre, écoute Bill, il faut ralentir ici. Elle était juste ultra motivée. C'est génial. Non, non. Pas de parentalité hélicoptère ici.

[00:39:50] **Bill Liscomb:** Non, non. Pousse-toi. Voici un exemple de conversation entre nous. Torrey Pines, il fait un froid de canard, tu vois, et il y a plein d'ailes alignées pour décoller. Et je suis cinquième ou sixième dans la file. Je marche vers la zone de décollage pour me mettre en place. Et ma mère est là en bas. Et je criais : « Hé, que quelqu'un

éloigne cette vieille dame de la zone de décollage ! »

[00:40:17] Elle me disait : « Oh, Bill. » Et les gars disaient : « Hé, c'est Bettina. Regarde-la. » Je disais à ma mère : « Recule. »

[00:40:28] Elle, elle aimait bien s'amuser, je vous le garantis. C'est génial. Elle ne vous a pas fait poser pour des photos quand vous étiez enfant ? Ben, pas elle. Mais cette fille avait un coup de cœur pour moi et elle a convaincu ma mère de m'inscrire à des cours d'équitation. Du coup, j'allais aux cours avec cette fille qui était amoureuse de moi. Et cette fille était engagée par l'agence de mannequinat Kalo à Palm Beach, en Floride. J'étais un gamin roux, vous voyez, genre Billy le môme. Et assez vite, je me retrouve dans une pub pour les cigarettes L&M. C'était en photo et à la télé, et aussi pour les voitures Buick, Studebaker. Les défilés de mode, ça, c'était le pire quand on a 12 ans.

[00:41:13] Et ces femmes qui étaient vieilles, mon Dieu, elles devaient avoir 40 ans ou quelque chose comme ça. Vous savez, avec trop de parfum et de gros seins qui vous font : « Oh, tu es si mignon ». Et c'est genre, cours ! Mais ouais, j'ai vécu cette partie de mon expérience. Et, euh, vous avez été l'un des premiers convertis au vol d'ailes rigides avancées, comme l'ATOS et l'Axis. Non, non, j'étais plutôt... Ouais. Euh, j'ai changé de discipline de vol, je suis passé du deltaplane au planeur dans les années 90. Et quand j'ai vendu mon dernier deltaplane de cette époque, c'était un, euh,

[00:41:57] uh, les ailes Sensor. 5, 10 ABC, D E F peu importe. Je ne me rappelle plus. Ouais, elles l'étaient vraiment. Tu sais, j'ai eu l'occasion à Torrey Pines avant d'acheter mon dernier Sensor de voler Bob Tramp et O's Sensor contre Steve Pearson et le HP de Steve Pearson et d'échanger des ailes. Donc je volais le concepteur dans son aile, tu vois, contre l'aile de l'autre concepteur face à lui. Et c'était une comparaison vraiment, vraiment magnifique. Et, et je dirais que, euh, tu sais, ma décision était que pour le vol côtier avec des thermiques plus doux, le Sensor était une tuerie. Tu sais, comme tu pouvais le faire glisser de côté, trouver le cœur, tu lançais un peu ton.

[00:42:42] pieds et tu poussais, et le truc commençait juste à suivre et à monter dans le cœur pour le, mais le Wills Wing était beaucoup mieux. Ça te donnait beaucoup plus de sécurité avec un nez plus pointu. Tu vois,

[00:42:59] tu

[00:43:02] puis j'ai commencé à piloter des voiliers en Californie du Sud, mais en fait, avant ça, penses-tu que le pilotage d'ailes RC a pu être un facteur clé pour t'empêcher de faire beaucoup de conneries ? Ouais. D'autres personnes m'ont, m'ont, m'ont attribué ça pour m'avoir sauvé la vie. Beaucoup de gens le font.

[00:43:21] **Gavin McClurg:** On entend souvent ça dans l'émission. Ça semble être un excellent précurseur, peut-être le kayak ou la voile. Il y a d'autres sports aussi qui semblent vraiment nous aider à comprendre l'invisible, mais le RC semble être le plus important là-dedans. C'est ça.

[00:43:38] **Bill Liscomb:** Exactement. Ouais. Avant ce premier meeting de Lillienthal, j'avais piloté des modèles réduits pendant au moins un an. J'avais fait mon premier vol en solo, euh, sur un Cubs Special à Fly Bob, et j'étais monté en planeur à Elsinore, tu sais, avec Mack. C'est génial. Génial. Donc, tu vois, je savais piloter. En gros. Je comprenais comment tout ça fonctionnait, au lieu de me dire, « Oh, regarde, un avion ».

[00:44:07] Alors, tu es devenu pilote de planeur et vraiment... Ouais. Ouais. C'est au début des années 80 que j'ai obtenu ma licence de planeur. J'ai construit un Moni. Par Moni Aircraft. J'ai construit un petit aile motorisée monoplace appelé le Moni et, tu sais, j'ai obtenu ma licence pour pouvoir le piloter quand je voulais. Et, tu sais, je l'ai piloté. Je l'ai enregistré comme aile motorisée pour pouvoir le piloter avec une qualification de planeur. Comme ça, je n'avais pas à gérer toutes ces procédures radio et cette histoire de navigation. Je voulais juste voler, tu vois ? Et c'est là que j'ai obtenu ma licence. Je l'ai obtenue à Hemet Ryan. Et Galen Fisher, qui était pilote de deltaplane et de modèles réduits, était mon instructeur et il m'a tenu la main pendant tout le processus, jusqu'à l'examen final.

[00:45:00] Et, euh, vous savez, ça est resté en sommeil pendant encore 10 ans et, euh, je me suis retrouvé au milieu des années 90, en 96, 97, à acheter un Russia AC-4C, un petit planeur monoplace de 13 mètres, 13 mètres et demi. Et, euh, vous savez, j'ai commencé, vous savez, j'ai commencé à piloter des planeurs et, vous savez, ça a pris un peu de temps parce que pour le thermique, vous savez, mon oreille interne avec les virages en continu à 40 degrés, 30 degrés d'inclinaison, ça a demandé un peu d'adaptation, mais, vous savez, ce genre de chose, euh, j'ai vraiment, vraiment aimé

ça. Toute mon expérience en deltaplane m'a vraiment, vraiment aidé à faire cette transition, vous savez, mis à part le...

[00:45:49] Problème physiologique, mais, vous savez, c'était vraiment mon rêve, je recevais le magazine Soaring en 1970, et j'avais vu le SW 12 et je me disais juste : wow, wow, regardez-moi ça. Oh mon Dieu. Et, vous savez, j'ai vécu à voler en planeur pendant environ 12 ans. J'avais la Russia et je m'en suis débarrassé pour avoir une HPH 304 CZ 17 faite pour moi, avec des embouts d'aile interchangeables qui pouvaient être en 15 mètres ou 17,4. Et une autre opportunité s'est présentée et j'ai eu la première Diana 2,

[00:46:43] un racer de 15 mètres aux États-Unis. Et c'est tout en carbone. Les ailes sont creuses. Il y a une cloison au milieu de l'intérieur de l'aile. Comme ça, vous pouvez avoir des réservoirs d'eau avant et arrière, toute l'aile se remplit d'eau et, euh, on est proche de 50 pour 1 en finesse. Pour le premier aile, Richard Johnson a testé ça quand ils l'ont chargée d'eau, elle allait plus vite. Le nombre de Reynolds était plus élevé, la traînée a baissé et la finesse a en fait augmenté. La plupart du temps, la polaire se déplace juste de, vous savez, 10, 15 miles par heure quand on ajoute de l'eau. Donc, euh, vous savez, ce truc était juste... incroyable, c'était comme le Starship Enterprise, vous savez, et, euh,

[00:47:28] Vous savez, avec un rapport portance/traînée de 50 pour 1, à 15 000 pieds au-dessus de Big Bear Lake, Warner Springs est à 50, 55 miles de là. On ne peut pas le voir à cause des montagnes et de la courbure de la terre, mais vous l'avez rentré dans l'ordinateur de vol. Et là, ça affiche : « Oh, vous y arriverez avec plus de 9 000 pieds d'altitude ». C'est comme si... vous savez, beaucoup de pilotes de plane parlent du vol en "dauphin" où on ralentit et on monte, puis on accélère avant d'atteindre le bord pour foncer vers la prochaine bosse. Avec la Diana, ça ne demandait pas une journée trop forte pour faire ça à cause de la portance, de la faible vitesse de descente, vous savez, ils étaient autour de 90 pieds par minute.

[00:48:15] Et, euh, vous savez, entre 50 pour 48 et 50 pour 1 de finesse, je décollais de Warner Springs pour aller à San Jacinto, à 35 miles de là, je décollais à 3 800 pieds et je montais jusqu'à presque 11 000, et je pouvais juste enchaîner les bosses là-bas avec les planeurs précédents. Il faut s'arrêter, monter, planer, s'arrêter, vous savez, les gens décollent après moi. Ils demandent : « Où es-tu, Bill ? » Je réponds : « Oh, ils ne veulent pas entendre ça. Je suis à San Jack. »

[00:48:45] Ils cherchent leur deuxième thermique, vous voyez, c'est juste comme, oh, ça, vous savez, j'ai vraiment, vraiment apprécié. J'ai obtenu mon badge diamant à Warner Springs et, vous savez, c'était comme un rêve devenu réalité. Vous savez, c'était juste, juste des expériences fantastiques de piloter cet appareil.

[00:49:05] Alors, euh, quelle était ta motivation et qu'as-tu pensé du fait de faire Big Blue Sky ? Eh bien, quand Bettina est décédée, elle a donné toutes ses photos à, euh, Vertigo Inc, la société de Roy Haggard. Elle avait vraiment un coup de cœur. Elle avait un coup de cœur pour Dave Kronk dans, dans le dernier chapitre de sa vie. Et que Dieu me bénisse. C'était un tel gentleman, vous savez, je lui envoyais des voitures, chère Bettina, merci beaucoup pour votre carte et votre mot, vous savez ? Et donc ils se sont retrouvés avec tout ce matériel et ils m'ont appelé pour me dire : mec, on ne sait pas quoi faire de tout ça. On va tout jeter. Tu le veux ? Vous savez, genre trois ou quatre armoires de classement. Malheureusement, tous les négatifs en noir et blanc avaient été dans son garage à Rancho Santa Fe, qui n'était ni chauffé ni climatisé.

[00:49:52] C'était dans une chambre noire avec de la plomberie, et c'est devenu vraiment humide, ce qui a détruit tous les négatifs. Toute l'émulsion des diapositives couleur et des photos en noir et blanc s'est décollée, on aurait dit un lit de lac asséché. C'était un peu comme trier des chaussures. Je me disais : « Oh là là, c'est un cauchemar. Il y a genre 50 000 photos ici, pour Dieu ? Qui a donné un appareil photo à cette femme ? Jésus. » Et un jour, je passais devant pour aller dans mon petit studio d'enregistrement dans le garage. Et j'ai eu cette épiphanie, genre : « Bill, tu dois faire le film et raconter l'histoire. » Et là, j'étais juste en train de vibrer d'excitation.

[00:50:40] Et je me suis dit : « Ouais, je connais tous les gens, j'ai les images. Je sais qui a les images, tu vois, moi, ça, ça serait facile. Ce serait tellement facile de le faire. » Et donc je ne l'ai pas fait, ce n'était pas facile. Non. Pendant cinq ans. C'était presque cinq ans.

[00:50:57] **Gavin McClurg:** Ouais. Je l'aurais bien deviné. Ouais. Il y a beaucoup de choses qui se passent. Des arrêts et

[00:51:02] **Bill Liscomb:** ça commence. Ouais. Tu fais une pause, tu vas prendre l'air avec ton portable. Ouais. Tu te déconnectes. Et le montage, c'est brutal. Et

[00:51:08] **Gavin McClurg:** C'est une histoire importante. J'imagine que vous étiez très passionné par l'idée de bien la raconter. Parce que ça se ressent clairement.

[00:51:16] **Bill Liscomb:** Ouais. J'ai examiné différentes façons de faire quand j'ai eu le projet. J'ai commencé à écrire le scénario et, enfin, à mettre l'histoire en forme. J'avais la trame en tête et tout le reste. Et je me suis dit : ah oui, PBS, ça serait génial sur PBS. Et ils m'ont dit : « Eh bien, voici la première étape à franchir. Ensuite, vous pouvez faire ceci, mais pas cela. Et vous pouvez faire ça et ça. » Et puis ils ont dit qu'il fallait, et j'ai répondu : « Non, je pense que je vais payer pour celle-là. Celle-là, c'est pour ma pomme, les gars. C'est comme ça que ça doit être raconté, vous voyez ? » Et, j'ai entendu un cinéaste quelque part, dans une conférence ou un truc du genre, dire : « Vous savez, la meilleure façon, mon conseil pour ceux qui veulent être, qui veulent être, qui veulent être, qui veulent être, qui veulent être des cinéastes, c'est, vous savez, si vous voulez être un cinéaste qui réussit, »

[00:52:04] il faut être prêt à faire tout ce qu'il faut pour réaliser le film, peu importe ce qui suit. Et purée, certaines de ces étapes sont épuisantes. Il y a cette...

[00:52:19] **Gavin McClurg:** il y a cette scène dans le film. J'ai oublié qui étaient les pilotes, mais je m'excuse pour le langage, mais c'est juste complètement dingue pour moi. Je n'arrivais pas à y croire. Mais ces gars se lancent dans Bryce Canyon, et on dirait qu'il n'y a aucun endroit où atterrir. C'est magnifique. C'est incroyable. Mais ça, ça soulève la question de savoir, vous savez, quelle est la chose la plus incroyable que vous ayez vue en toutes ces décennies de vol libre ?

[00:52:57] **Bill Liscomb:** pensez au vol plané en planeur, vous savez, juste parce qu'ils sont si dynamiques. Je veux dire, c'est juste... il y a eu des expériences incroyables avec les oiseaux et la météo, à Torrey Pines et sur certains sites à l'intérieur des terres, et en deltaplane, mais avec un planeur, vous savez, vous traversez plein de différentes masses d'air, comme quand vous avez la masse d'air du golfe du Mexique qui arrive, ils ont la masse d'air d'Anza Brego et la brise marine. Ensuite, vous avez l'autre, vous savez, et juste l'immensité de la terre, vous savez, et voir ces martinets géants à 14 000 pieds volant à la même vitesse que moi, vous savez, et on ne les voit que pendant trois secondes, vous savez, et

[00:53:55] ça permet vraiment de se sentir comme un grain de sable, vous voyez, au fond de l'océan, c'est juste, ouais, vraiment. Et juste l'émerveillement et la beauté de la nature, vous voyez,

[00:54:05] **Gavin McClurg:** Tom a une Wills Wing. T-shirt sur le dos et, euh, à peu près à la moitié de notre liste de toutes ces personnes incroyables, on trouve les frères Wills, Peter Brock, Danita Hall. Racontez-nous une histoire sur cette bande.

[00:54:24] **Bill Liscomb:** Oh là là. Eh bien, c'était un peu comme le surf, tu vois, tout le monde avait son spot et sa bande, et c'était comme une sorte de Torrey rat. Et, tu sais, j'étais avec le gars hyper. Donc je les connaissais, je ne sais pas si tu veux ces histoires, mais Tom, je crois que Tom y est allé, et, tu sais, c'était le van de Dave Mills. Ouais, ouais. Et, tu sais, les gars de Wills, ils étaient juste des types très directs, tu vois, et ils avaient leur bande. Ils avaient ce cow-boy qui conduisait ce pick-up bleu clair en haut et en bas de la montagne à Escape.

[00:55:10] Campagne et, euh, vous savez, il n'y avait pas vraiment beaucoup d'interactions avec eux, vous savez, ou enfin, on fait toujours son truc. Et, euh, Danita et Dave ont déménagé à San Diego, vous savez, quoi, dans les années 80 je crois, et, euh, j'ai beaucoup volé avec eux et ils étaient vraiment sympas. Vous savez, Danita, c'est juste une machine, elle fonce, vous savez, et, euh, Dave était super sympa. Je suis allé, j'ai volé avec lui, il m'a fait faire un tour dans son long Yeezy. Euh, vous savez, et certains de ces autres Peter Brock, Peter Brock, ouais. J'ai beaucoup volé avec lui. Il était là en 1973 au parc Pio Pico à San Diego. Et, euh, on a regardé une aile Whitney Porta en plein luff, avec ce bruit de battement dans la brise qui déclenche mon PTSD.

[00:56:03] Je vous le dis, en restant là à discuter avec Peter, ce gars a fait un bond. Au moins un, peut-être deux, genre « oh ». Et, vous savez, c'était assez terrifiant. Je suis arrivé le lendemain et il avait, vous savez, les deux mains dans un plâtre. Comme s'il tenait la barre de contrôle. C'était un peu genre « oups », mais j'ai beaucoup volé avec Peter. Vous

savez, c'est intéressant. Le premier mari de ma sœur, Michael Goth, faisait de la course automobile et les gars qui étaient ses ingénieurs et mécaniciens étaient Bruce Burness et Trevor Harris. Ils ont travaillé plus tard pour Peter Brock et ont créé Brock Racing Enterprises où ils faisaient courir des petites Dust et des Five Tens en deux forties ; ils étaient le noyau de tout ça, vous savez ?

[00:56:52] Alors je ne l'ai pas su, je viens seulement de le découvrir récemment, vous savez, et c'était un bon moment avec Peter, vous savez, c'était vraiment spécial de pouvoir l'interviewer. Et vous avez été intronisé au Regalo Hall of Fame.

[00:57:08] Non, je pensais que tu l'étais. Et eh bien, tu l'étais carrément. Tu as fait une présentation au Smithsonian. Ouais. Ouais. Via, euh, Gary Fogle a préparé ça, tu sais, le Smith, le musée national de l'air et de l'espace avait la série de conférences sur l'aviation générale de General Electric. Et, euh, j'y suis entré, j'ai été pris et on m'a fait voler jusqu'à DC, on m'a logé pour quelques nuits et j'ai eu un dîner traiteur dans la salle, euh, des frères Wright. Euh, la galerie avec, euh, tu sais, le président, le conservateur en chef qui est, euh, un ancien général des Marines. Et je me disais, purée, c'est un type avec un casque et une coupe militaire.

[00:57:55] Et le gars était comme nous, vous voyez, oh là là, l'âge, tu vas voir tout ça, tu es juste un mordu d'avion, vous voyez, et c'était vraiment sympa. Donc c'était, c'était très excitant de pouvoir faire ça, vous voyez, d'amener le deltaplane en centre-ville, vous voyez, au centre commercial, bébé. Et, euh, donc, vous voyez, les pilotes de deltaplane, vous voyez ? Ouais. Purée, on n'est pas, pas très haut dans la hiérarchie des aviateurs glamour, vous voyez, on est juste comme des fous, vous voyez, aux États-Unis de toute façon, vous voyez, ici c'était comme, vous voyez, des tendances suicidaires, vous voyez, des voyous poussiéreux. Et, euh, je suis allé en Allemagne avec Larry Newman en 1976 et on a dit : oh, tu es un Américain. Tu es un pilote de deltaplane américain. Tu vas t'asseoir avec nous et on va t'acheter une bière, vous voyez, et tu installes ton deltaplane.

[00:58:43] Il y a un Boeing 747 de Lufthansa. Un pilote ici. Et devant vous, un physicien nucléaire, vous voyez, et ils se disent tous : « Oh, un pilote d'aile américain », et quand ils rentrent chez eux, ils disent : « Pousse-toi de là, espèce de moins que rien », mais ils ont payé beaucoup d'argent pour mon équipement.

[00:59:03] **Gavin McClurg:** Dans le film, vous parlez d'Anthony Matthews, le musicien de Steamboat Springs, dont le décès a vraiment fait mal. Et puis bien sûr, les deux roues. Ces frères, Eric et Bob... il y a eu des scènes de carnage assez lourdes quand les choses ont commencé à déraiper avec les ailes. Quel impact cela a-t-il eu sur la communauté ? On dit souvent aujourd'hui qu'on a besoin de faire des erreurs peu coûteuses pour apprendre. Mais ce n'étaient pas des erreurs peu coûteuses. C'étaient évidemment les pires types d'erreurs. Mais j'imagine qu'elles ont été assez déterminantes. Je veux dire, pour la sécurité et l'avenir, mais aussi parce que ce sont des leçons dures.

[00:59:53] **Bill Liscomb:** Ouais. Ouais. C'est, enfin, comme Danita l'a dit là, c'était tellement difficile à concevoir, tu sais, c'était genre, on a des trucs pourris dedans, c'est mélangé avec du fentanyl et quelqu'un a fait un OD, tu sais, ça ne m'arrivera pas à moi. Tu sais, ce qu'il peut faire, il dit : « Ouais, c'est sûr. C'est sûr. Allez, c'est quoi le problème ? Tu vas bien. » Tu sais, mais c'était une vraie dichotomie là, entre, tu sais, je dois aller faire ça, tu sais, Anthony Matthews et, euh, Peter Brock, son hall, ils sont tous les deux morts presque en, il y a eu genre trois semaines là où, tu sais, ils y sont allés, ces deux-là y sont allés et puis Jack Schroeder est paralysé à un moment donné à Furman. Et j'ai juste, tu sais, j'ai juste pensé : « Mec, je crois que je vais peut-être faire... »

[01:00:41] faire autre chose pendant un moment pour digérer tout ça. Mais, vous savez, ça.

[01:00:49] C'est une bonne chose. Tout le monde en a pris note, était bien conscient de ses erreurs et s'est efforcé de ne pas les reproduire et de développer beaucoup mieux l'appareil, vous voyez, et ça remonte à leur certification. Ça a vraiment beaucoup aidé. Et les parachutes, ça, c'était juste des événements épiques, vous voyez,

[01:01:14] **Gavin McClurg:** de grands changements dans le sport. Ouais.

[01:01:18] **Bill Liscomb:** Ouais. Je me rappelle dans Flying Magazine dans les années 90, j'avais un article sur la sécurité aérienne, je suis quelqu'un qui s'y intéresse vraiment. Cet article était là et il montrait les fatalités pour cent mille heures de vol : l'aviation générale était à environ 5,2 et le deltaplane à 2,4. Je me suis dit : « Mec, c'est parce qu'on était

en ligne avec un parachute juste ici, accroché à la cellule, tu vois ? » Et à cause de ça, je me suis toujours senti à nu. J'étais à nu en faisant un vol avec un gamin dans son avion ukrainien sans parachute, tu vois, et...

[01:02:02] vous savez, c'est un tel atout, vous savez, d'avoir ça, juste au bon moment.

[01:02:07] **Gavin McClurg:** Là. Il y a, il y a en fait une citation dans le film qui dit que si beaucoup de gens sont morts, c'est parce qu'ils pensaient que c'était sûr. Ça me surprend encore. Je veux dire, on entend ça maintenant avec, vous savez, les débutants quand ils se mettent au sport, on ne leur dit pas ça, et ce n'est pas intrinsèque, vous savez, je pense que ces choses sont très faciles à piloter et difficiles à piloter bien, mais elles sont très faciles à piloter. Et c'est bizarre, non ? Je veux dire, que les gens pensent encore que c'est sûr. C'est de l'aviation, ce n'est pas sûr.

[01:02:44] **Bill Liscomb:** Eh bien, je pense que c'est un peu ça l'argument de vente. Ouais.

[01:02:47] **Gavin McClurg:** À 100 %. Parce qu'on est toujours confrontés à cette citation.

[01:02:51] **Bill Liscomb:** Vous savez, à l'époque, c'était genre : ah, c'est dangereux. Genre, il y en aura un autre qui va mourir. Un autre qui va mourir. Et c'est vrai. On n'a plus de doigts ni d'orteils pour compter nos amis disparus. Je veux dire, wow. Alors quand quelqu'un vous demande si c'est sûr, je pense que pour les pilotes et les gens qui le font activement, c'est un peu une réponse défensive, genre : eh bien, c'est aussi sûr que vous le rendez. Vous savez, c'est, ouais, c'est sûr. Je le fais. Vous savez, quoi

[01:03:25] **Gavin McClurg:** est-ce que tu attribues ta propre survie à ça ? Il y a, tu sais, dans cette liste, on a Tom Pagini avec nous en ce moment, mais dans cette liste, beaucoup de ces gars et de ces filles sont encore là. Comment as-tu réussi à passer entre les mailles du filet ?

[01:03:48] **Bill Liscomb:** Vous

[01:03:51] Vous savez, je ne voulais pas être le premier à faire un 360.

[01:03:58] Vous savez, ils sont en 72. Trois, quatre. Faire un 360, c'était un truc énorme et des gens en sont morts. Il y a une scène dans Whack Attack où Lloyd Short, avec son cerf-volant Moon Eyes, se fait dégommer par un gros buisson de créosote avec son aile en essayant de faire un 360 et bla bla. C'est hilarant. Mais, vous savez, les gens ne savaient pas que quand on tourne en avion, il faut augmenter l'angle d'attaque pour créer plus de portance et garder le nez levé. Comme ça, on ne fait pas de spirale de la mort.

[01:04:32] Vous savez, et, euh, je pense que j'étais juste très timide. Je voulais voir les gens faire des trucs, vous savez, et comme Tom l'a dit plus tôt, c'est genre, eh bien, est-ce que ces Regalos ont un problème connu d'instabilité de tangage, une queue ? Ça semble plutôt bien. Ouais. Ouais. Prenez quelque chose avec une queue. C'est ça qu'il faut. Et je me suis remis au deltaplane, d'ailleurs, après que j'ai commencé à... à vraiment me faire peur avec la Diana aussi. Avec autant de performance, avec ce taux de synchronisation incroyable et une finesse spectaculaire, j'allais un peu plus haut dans le canyon, vous savez, je descendais un peu plus bas, plus loin, vous savez, je commençais à... à me mettre dans des situations et à me dire plus tard...

[01:05:23] Je jouais trop près du bord. Ce n'était pas très prudent, vous voyez, j'étais un peu du mauvais côté de la ligne de risque. Et, je savais que je commençais à avoir des problèmes de vision. Je me suis mis à avoir des migraines ophtalmiques où on a comme une sorte de distorsion prismatique dans la vue, on perd la vision périphérique et tout commence à ressembler à ça. Vous voyez, on peut voir, mais on ne voit plus les détails. Et je me suis dit : « Bon, vous savez quoi ? Je retourne au deltaplane. Est-ce que ce truc arrive ? Ça arrive beaucoup plus lentement. Si je vais plus lentement, si je fais du vol de pente à Torrey Pines, où est-ce que vous allez aller ? Vous voyez, dans un plane à voile. Si j'ai l'un de ces épisodes, je ne peux pas. »

[01:06:08] Je ne peux pas regarder mon ordinateur de vol, qui a, vous savez, un écran aussi grand, pour rentrer chez moi, vous voyez ? C'est comme, eh bien, attends ici que ça passe, vous voyez ? Alors, j'ai un Atos et un Freedom 170 et wow, les deux sont d'excellents choix. Je devrais dire que le premier Atos était la meilleure aile et thermique que j'aie jamais pilotées. Vous savez, vous la prenez dans l'une de ces thermiques de 300 pieds par minute à Torrey Pines et vous dérivez avec la brise de mer. C'est comme piloter un Schweitzer 233. Vous l'inclinez. Vous le poussez juste jusqu'à ce que l'aile

commence à vibrer un peu et vous allez bien en arrière pour rester tranquille. Alors, et puis je me suis fait un muscle en décollant dans le Freedom 170 un après-midi.

[01:06:56] Et, euh, Hé Bill, peut-être qu'il est temps d'arrêter le deltaplane. Alors, euh, sur une note très légère, parlez-nous du magazine Hang Diving et Diver Driver. Eh bien, je...

[01:07:18] Je ne sais pas si vous avez remarqué, mais aux débuts du deltaplane, une grande partie des pilotes étaient cyniques, intelligents, Alex.

[01:07:30] Le premier qui était vraiment sympa à côtoyer, c'était Rich Finley, un Top Gun, aviateur de la Navy. Il a probablement fait partie de la première génération de personnes à passer par là au début des années 70. Je l'ai rencontré vers 73.

[01:07:48] Et je pense que c'est à peu près là que Top Gun a commencé. Je sais qu'il est devenu instructeur d'adversaires par la suite, mais il avait des surnoms pour tout le monde. Vous savez, on était à une compétition et il ne s'arrêtait jamais, on l'appelait "moteur à paroles". Parce qu'il parlait tout le temps, mais il donnait toutes ces données et ces trucs dont vous ne saviez même pas que vous aviez besoin. Et puis quelqu'un arrivait et disait "aile", et ils essayaient de viser le centre, mais il faisait une flare à 6 mètres au-dessus de la cible. Et Richard disait juste : "Eh bien, tu peux la garer là, mais elle ne roulera pas très bien." Vous voyez, des trucs comme ça. Et, vous savez, on a commencé à les surnommer les "hang divers", vous savez, et ça a continué sans fin. Et, mon ami Bill Wrecker et moi, je pense qu'on était excellents pour ça.

[01:08:37] On avait un talent inné pour ça. Et, on a parlé à Gil Dodgen, le rédacteur en chef du magazine de deltaplane, pour nous laisser faire un numéro du poisson d'avril. On a fait le magazine "Hang Diving" et il était placé vers le fond du magazine, à l'envers. Je veux dire, ils nous ont bien eus. "Hé, vous devriez parler à votre éditeur. Hé, ils ont imprimé ça à l'envers."

[01:09:05] Et, vous savez, ça se foutait de la gueule de tout le monde et de tout ce qui touche au deltaplane, c'était absolument hilarant. On se réunissait le matin, on prenait le petit-déjeuner, on montait là-haut dans le repaire de Pork et on commençait à taper sur les touches. On se repliait en deux par terre, on se tordait les tripes tellement on en avait marre de rire, vous voyez ? Et apparemment, Gil n'a pas trouvé certaines choses très drôles. Il s'est senti un peu offensé par certaines parties. Je ne sais pas si c'était la photo de moi avec un chapeau, un gros nez et des lunettes devant le clavier, vous savez, il est pianiste, un très bon pianiste. Donc, ça a été un peu tendu. Ils ne voulaient plus recommencer. Hmm. Alors, ma sœur nous a confrontés et on a fait notre propre magazine de deltaplane avec une couverture jaune et la lettre de George Worthington à la rédaction.

[01:10:00] Cher éditeur, c'était la meilleure lettre de George que moi, George, j'aie jamais vue sur George.

[01:10:08] George B. Fossilton, vous savez, avec la signature tremblante.

[01:10:13] Et puis, il y avait des surnoms comme Dennis Pagan était "Dense". Ouais. Oh mon Dieu. Ouais. La liste est longue.

[01:10:23] J'étais, j'étais, euh, Thumb Pigs Weenie. J'avais toujours des petits noms pour tout le monde. Je n'étais pas intégré à Torrey Pines et il m'appelait Thumb Pigs Weenie, et les Free Fallers avec leur nouveau tube, le Gravitational Boogie. Sympa. Ouais. C'est comme ça qu'il le portait. Et il avait de jolis petits noms pour tout le monde. Personne n'a échappé à ça.

[01:10:45] **Gavin McClurg**: Oui. Il faut se moquer de tout le monde.

[01:10:47] **Bill Liscomb**: Et s'il savait, s'il savait, tu sais, tu aurais la même chose avec la Coupe du Monde. Ils le font un peu avec le magazine X-Men sur la dernière page. La Coupe du Monde, W-H-I-R-L-E-D, pas W-O-R. Et puis, euh, le double page avec Mr. Bill qui fait du saut à l'élastique. On avait un petit Mr., on avait fait une poupée Mr. Bill et une petite aile, et tu sais, oh, je me fais percer par le rotor, tu sais, et il y a un foret d'un quart de pouce qui entre en scène, tu sais, finissant dans un cratère avec, tu sais, Sluggo qui essaie de lui mettre un noogie avec le rotor. Ouais. C'est juste trop drôle.

[01:11:23] **Gavin McClurg**: Génial. Tu as mentionné la musique à plusieurs reprises. Tu es musicien. Ouais.

[01:11:29] **Bill Liscomb**: Ouais. Ça m'est déjà arrivé. Ouais. Tu sais, quand j'ai arrêté de piloter et que je me suis mis sérieusement au deltaplane à la fin des années 70, je me suis retrouvé dans un groupe de country western de cinq personnes. Et, euh, c'était vraiment sympa. Tu serais surpris du nombre de honky-tonks qui sentent la bière à San Diego, mec, tu sais, dans l'East County. C'était assez cowboy là-bas à l'époque. Et, euh, à partir de là, j'ai joué dans un groupe de bluegrass au début des années 80. J'ai commencé le bluegrass et je me suis lassé de faire les trois mêmes jobs aux trois mêmes endroits chaque année, alors j'ai monté un petit trio de café-concert. Et on a joué pendant près de 10 ans, tu sais, moi, un autre gars à la guitare électrique et une fille qui jouait de la basse et des percussions, et on a fait ça tous les week-ends pendant très longtemps.

[01:12:22] C'était... C'était le plus grand plaisir de ma vie.

[01:12:26] **Gavin McClurg**: D'accord. On va parler à Botry. Vas-y.

[01:12:29] **Bill Liscomb**: Un jour, je reçois un appel : « Salut Bill, c'est Steve Wilson ici chez IPER. » Ouais, salut Steve, qu'est-ce qu'il y a ? « Salut, euh, Kronk est en déplacement et on a des Quicksilvers sortis d'usine qu'il faut tester en vol. Tu pourrais monter ici et les piloter pour nous, tu sais, faire des vols d'essai pour qu'on puisse les livrer. » Genre, « Bien sûr. » Il me dit : « Ouais, et on mettra ton aile à jour avec les dernières spécifications, on y mettra les derniers trucs cool. » Je me dis : « Carrément, on fait ça. » Alors j'y vais, jusqu'à Torrance Beach. Vers, tu sais, 7h38, c'était vraiment, vraiment Dan Fitzgerald qui bossait là-bas, et c'était le gamin. Je suis toujours en contact avec lui. J'entre dans l'atelier et il y a tous les gens qui bossent là-bas. Tu sais qui ils étaient ? Leurs pupilles étaient vraiment petites. T'as des pupilles là-dedans avec, qu'est-ce qui se passe ?

[01:13:17] Et tout le monde était complètement défoncé.

[01:13:27] Oh, tout le monde est en train de craquer. Ça va être une journée intéressante. Ils ont chargé tout le matos dans leur camion, quelqu'un nous a conduits là-bas et ils ne flippaient pas, et moi j'ai décollé, j'ai fait fuir tous les, tous les paons, mais bon, c'est ce genre de trucs. Et ils descendaient pour faire la fête avec nous à San Diego. On est allés chez Reggie Jones une fois et Dave Mule avait envoyé toutes ces boîtes UPS chez Reggie, et on arrive et on ouvre. C'était que des feux d'artifice. Je ne savais pas qu'on pouvait faire ça. Putain. Et on a eu environ autant de feux d'artifice, vous voyez, pour le Nouvel An. Et vous savez, tous ces gars sont des vétérans du Vietnam, non ? Alors, environ 10 minutes avant minuit, vous voyez, la guerre des fusées de bouteille a commencé en face de la rue et c'était épique.

[01:14:15] Tout ce que je peux dire, c'est que c'était épique. Et c'est incroyable. On n'a pas brûlé Lemon Grove cette nuit-là. Mon Dieu,

[01:14:25] Il y a des types super cools. C'était vraiment sympa de faire la fête avec eux et de faire des imitations de Jack Schroeder. Fais-nous une imitation de Jack Schroeder, Tom. Euh, je viens de gagner le meeting de Kitty Hawk et je suis parti à Frankfurt, dans le Michigan, et j'ai gagné ce meeting deux week-ends de suite. Et j'étais vraiment un petit punk. Et il m'a dit : « Écoute, espèce de sale type, on va t'emmener pour te dire, non ? Mais si tu sors, je veux t'étrangler, tu sais, et t'étrangler, espèce de sale type. » Ouais. Pardonnez-moi, Jack Schroeder.

[01:15:02] Ah, des personnages. Bob Trampano, vous savez, quand je faisais des avions modèles et que je les construisais, je m'y mettais vraiment beaucoup et je reçois un appel. J'avais ce modèle d'aile d'avion de Michael Selig, sa thèse, vous savez, publiée dans le domaine. C'étaient juste, vous savez, ces profils d'ailes qu'il avait développés et Bob Trampano voulait vraiment les utiliser sur ses avions de tourisme. Alors je reçois des appels. Salut Bill, c'est Bob Trampano. Comment ça va ? Salut Bob. Quoi de neuf ? Eh bien, je me demandais si vous aviez toujours ce livre, vous savez, parce que c'est des heures, Bob, je n'oublierai jamais d'aller chez lui et d'aller aux toilettes. Et il y en avait un qui était B.

[01:15:47] Les livres de Cleban, vous savez, je n'ai jamais rien lu de plus gros que votre tête. Ah, oh oui. Il y en a. Ouais. Donc les profils d'ailes SD.

[01:15:59] Génial. Fais-en un petit lancement à la main. Donc, on utilise toujours le même livre que j'ai au sous-sol, mais... Alors. Dans la salle de bain chez Trampano, il y a, tu sais, le livre de B. Cleban. Je devrais le sortir un de ces

jours. Et il y a vraiment "ne jamais lire rien de plus gros que ta tête". Tu sais, il a fait les chats, les vraiment célèbres, très expressifs chats. Et il y en a un avec tous ces hommes préhistoriques assis autour. Il y a un petit feu et, tu sais, des rochers et tout ça autour. Et un gars est juste en train de jeter sa lance par terre et il s'en va, et la légende pour le truc c'est "fais-moi chier cette merde primitive".

[01:16:40] Et j'étais en mode, le slogan de la boutique chez Seed Wings, tu sais, et j'ai fait une performance au bureau de Dave Cronk, tu sais, il y en avait un, je crois au-dessus de la porte, il disait Doxor, tu sais, ils avaient le Flexi Flyer au-dessus de la porte. Il était écrit Doxor, Dr. Flexi jerk off. Et,

[01:17:03] et puis, vous savez, sur son bureau, il y avait Gyro Gearloose. Vous vous souvenez de ce personnage de Disney ? Ouais. Oh

[01:17:10] **Gavin McClurg:** Mon Dieu. On adore les marginaux. Vraiment

[01:17:12] **Bill Liscomb:** des types complètement détraqués là-bas.

[01:17:16] Dieu merci, je suis exclu. C'est ça.

[01:17:20] **Gavin McClurg:** Bill, je, euh, j'ai posé cette question à Malcolm et la réponse était, était, était fantastique. Du coup, je dois te poser la même chose. Euh, si tu pouvais remonter le temps jusqu'à ta version de 50 heures, peu importe ce que c'était, un ado quelque part, j'imagine, euh, mais que tu pouvais magiquement te téléporter jusqu'à ce Bill et lui donner un conseil. Ouais. Et je ne sais pas si c'est, je ne sais pas si tu sais quel conseil, sachant ce que tu sais maintenant, quel serait-il ?

[01:17:52] **Bill Liscomb:** Ouais.

[01:17:55] Peut-être qu'il faudrait suivre ce conseil : savoir quand se taire.

[01:18:02] Ceci

[01:18:02] **Gavin McClurg:** c'est une bonne vie. Pas forcément stylée. Une bonne vie. Ouais.

[01:18:07] **Bill Liscomb:** Ouais. Tu sais, je pensais que tu allais dire : ne mange pas ça. Fais bien attention à cette poignée de pilules. Ouais.

[01:18:15] Baisse la vitre. Ceux dans la camionnette avant toi, ils t'ont laissé entrer ? Ouais, non, enfin, pour ce qui est de mon pilotage, je pense qu'il faut être très prudent et, tu sais, ne pas essayer d'être à la pointe de la technologie, ne sois pas...

[01:18:33] **Gavin McClurg:** Chuck Yeager, toi

[01:18:34] **Bill Liscomb:** les compétences de survie, vous savez, juste des vraies compétences de survie personnelles. Continuez comme ça, Bill, ce serait mon conseil. C'est une bonne attitude. Ouais, ne passe pas en premier. Vous savez, quand on volait avec Al Adams, l'un des anciens à San Diego qui m'a appris à piloter, vous savez, il a 20 ans de plus que moi. On était quelque part, on s'était frayé un chemin, on roulait juste un jour de Santa Ana — c'est toujours une bonne journée pour voler — on regarde, on checke un nouvel endroit, on fonce vers... non, ne fais pas ça, ne fais pas ça, voilà un conseil. Et on en a trouvé un, et Al a dit : « Tu passes en premier ».

[01:19:20] Personne ne l'avait fait voler, ça avait l'air bien, vraiment bien.

[01:19:26] **Gavin McClurg:** Smart Bill, ton film est incroyable, il est vraiment génial. Je suis tellement content que tu l'aies fait, toute la communauté est sûre de l'être parce que c'est tout simplement classique, c'est complet, tout y est. Et je suis tellement reconnaissant envers toutes les personnes qui ont filmé les séquences que tu as pu assembler si magnifiquement pour raconter une histoire aussi poignante et incroyable. Merci beaucoup. Et oui Tom, merci d'avoir rendu ça possible, c'est précieux comme toujours. Je vous remercie vraiment tous les deux.

[01:20:02] **Bill Liscomb:** Ouais, eh bien merci. Pour moi, Big Blue Sky, c'est comme... c'est l'histoire de l'esprit de l'homme, certainement.

[01:20:13] **Gavin McClurg:** c'est, vous savez, le

[01:20:14] **Bill Liscomb:** Le titre de travail original du film était Dreams Come True. Ouais, vous savez, et c'est vraiment, vous savez, c'est, c'est, c'est vraiment l'histoire. Vous savez, on avait un rêve, et voici comment on l'a poursuivi et comment on l'a réalisé.

[01:20:29] **Gavin McClurg:** Absolument. C'est incroyable. À quel prix ? À quel prix ? Oui, bien sûr. Malheureusement, les choses qui en valent la peine sont... très bien faites, les gars. Merci beaucoup, j'apprécie. Et ça a été un vrai plaisir. Je viens de me prendre pas mal de rides, mais j'ai tellement souri cette dernière heure. Merci beaucoup. Merci.

[01:20:50] **Bill Liscomb:** si vous

[01:20:58] **Gavin McClurg:** Si vous trouvez Cloud Based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous laisser une note sur iTunes ou Stitcher, peu importe la plateforme où vous écoutez votre podcast, ça aide énormément à faire passer le mot. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez aussi en discuter sur le chemin du travail avec vos amis de Launch. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette manière. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, de stockage, de musique et toutes sortes de frais logistiques. Donc, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal ou mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera chaque émission. Nous sortons une nouvelle émission toutes les deux semaines, donc par exemple, si vous donnez un dollar par émission, cela reviendrait à environ 25 dollars par an. C'est bien moins cher qu'un abonnement à un magazine et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour une multitude de raisons que j'ai déjà mentionnées plusieurs fois dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission et je veux aussi que vous sachiez que ce sont des conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce sont nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle commercial assez toxique, donc j'espère que vous comprenez. Vous pouvez nous soutenir si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous y trouverez les différents moyens de le faire. Vous pouvez passer par patreon.com/cloudbasedmayhem si vous voulez un abonnement récurrent, ou vous pouvez aussi le faire directement via le site web. On a essayé de rendre ça vraiment simple.

[01:22:29] Cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, aux petits vidéocasts que nous faisons et aux petits extra que nous découvrons dans nos conversations mais qui n'intègrent pas l'émission principale, alors que nous pensons que vous devriez les entendre. Nous ne mettons rien de tout cela derrière un paywall. Si vous n'avez pas les moyens de nous soutenir, faites-le-moi savoir et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera à vie, et j'espère que vous serez en position de pouvoir nous soutenir un jour, mais vous trouverez tout cela sur le site web. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou ont acheté des produits Cloud Based Mayhem, des t-shirts ou des casquettes, vous devriez déjà être configurés. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant. Merci beaucoup de nous avoir écoutés, j'apprécie vraiment votre soutien et on se voit au prochain épisode, merci.

Deutsch

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

Show notes

Dieses Gespräch taucht in die reiche Geschichte des Hanggleitflugs ein und erkundet die persönlichen Wege der frühen Pioniere des Freiflugs. Es beleuchtet die Entwicklung des Hanggleitflugs, den DIY-Geist des frühen Gleiterbaus und die einflussreichen, exzentrischen Persönlichkeiten, die die Hanggleitflug-Community geprägt haben. Die Diskussion befasst sich auch mit den Herausforderungen im Sport, der Bedeutung der Sicherheit und der Rolle der Fotografie bei der Dokumentation dieser einzigartigen Kultur. Durch persönliche Anekdoten und Reflexionen fängt das Gespräch die Essenz dessen ein, was es bedeutet, Teil der Welt des Hanggleitflugs zu sein. Bill Liscomb teilt seine Reise durch die Welt des Hanggleitflugs und der Segelflugzeuge und reflektiert über die frühen Tage des Sports, die Entstehung der unglaublichen Dokumentation 'Big Blue Sky' und die Auswirkungen von Tragödien auf die Luftfahrtgemeinschaft.

Der Beitrag #246 Soaring through History with Bill Liscomb erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

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

[00:00:09] Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloudbase Mayhem. Wir setzen unsere Legenden-Serie mit Bill Liscombe fort. Und so wie bei der Malcolm-Jones-Show zuvor, hat sich Tom Pagini wieder die Ehre, der Interviewer für diese Folge zu sein, weil er damals mit Bill in den frühen 70ern auf dieser ganzen unglaublichen Reise dabei war. Ihr werdet natürlich nur einen Teil davon hören, es würde uns Tage dauern, die gesamte Reise abzudecken, aber Bill war der Kopf hinter dem unglaublichen Dokumentarfilm The Big Blue Sky. Es ist unglaublich, dass sie Aufnahmen aus jener Zeit haben, von den ganz frühen Anfängen des Hanggleitens auf all möglichen verrückten Konstruktionen bis hin zum eigentlichen Flug in den frühen 70ern.

[00:01:01] Und der Film ist fantastisch. Er hat fünf Jahre gebraucht, um ihn zusammenzustellen. Seine Mutter war eine sehr berühmte Fotografin. Sie haben viele Standbilder über die Jahre hinweg, viele Cover von Hanggliding-Magazinen aus der ganzen Welt. Aber ihr werdet in dieser Folge viele Namen hören. Otto Lilienthal und Bill Bennett, Dave Kilbourn, Barry Palmer, Joe Faust, John Dickinson, Richard Miller, Terrace Cassano. Saniuk, Jr. und Sr., Jack Lambie und Mark und sein Bruder, Mark Lambie, Dave Kronk, Danita Hall, die Wills-Brüder, natürlich Peter Brock, Lloyd Licker, Balmer Jansen, Bob Tampano, Roy Haggard, Tom Price, Anthony Matthews und

[00:01:53] und viele, viele weitere. Das ist wirklich eine Zeitreise. Wie ich schon oft gesagt habe, stehen wir auf den Schultern von Riesen, und Bill war definitiv einer davon. Hier gibt es viele faszinierende Themen und großartige Geschichten.

[00:02:12] Wenn ihr den Film noch nicht gesehen habt, müsst ihr das unbedingt nachholen. Der Link steht in den Shownotes. The Big Blue Sky – das wird euch ein Lächeln ins Gesicht zaubern. Es ist eine unglaubliche Dokumentation, ein Werk voller Leidenschaft für Bill, und wir sind ihm alle sehr dankbar, dass er das zusammengestellt hat, denn es dokumentiert die frühen Tage hervorragend. Wie diese Typen von dem bloßen Versuch, einen Film zu drehen, zum eigentlichen Filmemachen kamen. Vom bloßen Versuch zum Lernen, wie man Thermik nutzt und wie man weit fliegt. Genießt dieses Gespräch mit Tom Pagini und Bill Liscombe. Cheers.

[00:02:51] Das ist mir wirklich etwas Besonderes. Danke, dass ihr diese Woche bei mayhem dabei seid, denn Bill, Hugh vom XC Mag hat mir deinen Film vor ziemlich langer Zeit geschickt und gesagt, ich müsse ihn mir unbedingt ansehen. Und ich wurde einfach sofort regelrecht hineingesogen. Von der ersten Sekunde an. Es ist einfach ein wunderschöner Film. The Big Blue Sky und die Geschichte dahinter ist unglaublich. Ich habe mir das alles notiert – ich habe euch das schon gezeigt, bevor wir mit der Aufnahme angefangen haben. Ich habe mir einfach Notiz nach Notiz nach Notiz gemacht, weil es einfach alle Namen hat: Otto und Barry Palmer, Dave Kilmore, Joe Faust und John Dickinson. Es geht immer und immer weiter. Und natürlich, Tom Pagini, du bist auch Teil dieser Liste. Und danke nochmals, dass ihr das zusammen macht.

[00:03:40] Und wie wir es bei Malcolm gemacht haben, wirst du hier der Hauptinterviewer sein, weil du dich mit so viel von dieser Geschichte besser auskennst als ich, aber herzlich willkommen an euch beide in der Show. Und ich kann es kaum erwarten, da einzutauchen. Danke euch beiden.

[00:03:53] **Bill Liscomb:** Danke. Vielen Dank.

[00:03:56] Das ist toll. Bill, wir kennen uns schon lange. Deshalb werde ich mit einigen Fragen beginnen, die ganz am Anfang deiner Flugabenteuer ansetzen. Es scheint, dass das Fliegen ein beständiges Thema in deinem Leben war. Und woher kam das? Ich weiß nicht. Weißt du, ich habe ein Foto von meiner Schwester und mir am Strand in Santa Monica in den frühen fünfziger Jahren, wie wir im Sand spielen. Und ich hatte einen Jet aus Metallguss, und zu Hause habe ich zur Unterhaltung zwei Stühle gegenübergestellt, einen Pappkarton auf den Kopf dazwischen gestellt, in den Karton geklettert und auf die Innenseite des Kartons Instrumententafeln gezeichnet.

[00:04:41] Und ich habe mir vorgestellt, ich würde Flugzeuge fliegen, weißt du, und mein Vater war ein hochdekorierter Veteran des Zweiten Weltkriegs. Er war Co-Pilot auf einer B-24D und einer der Überlebenden des Angriffs auf Ploesti am 1. August 1943, dieser Tiefflug-Kamikaze-Angriff auf die Raffinerien dort. Und weißt du, er hat die Air Medal und den DFC für diesen Flug bekommen. Später sind sie abgestürzt. Sie mussten in der Schweiz notlanden und er wurde dort zwei Jahre lang interniert. Und ich habe diese Liebe zur Luftfahrt immer mit meinem Vater geteilt, wir sprechen die Sprache des Fliegens, weißt du, und ich habe einfach...

[00:05:29] Ich habe schon immer alles rund um das Fliegen geliebt. Ich erinnere mich, ich glaube, als Ernest Gans' „Fate is the Hunter“ Anfang der sechziger Jahre herauskam. Ich erinnere mich, das mit 10 oder 12 Jahren gelesen zu haben und einfach nur zu denken: Wow, das ist ja Wahnsinn. Und ich hatte einfach dieses Flugzeug-Fieber, weißt du, irgendjemand hat mir in der High School davon erzählt. Das war so um 1967, da wurde die Phrase „funkgesteuerter Gleitschirm“ erwähnt. Und ich dachte mir: Oh, den könnte ich mir leisten. Ich brauche einen davon. Wo finde ich so einen? 1967, South Shore, Massachusetts, südlich von Boston. Ich ging hin und fragte: Habt ihr funkgesteuerte Gleitschirme?

[00:06:15] Ich sag's dir, aber das hat mich auf den richtigen Weg gebracht, das ist toll. Nun, das war auch ein ständiges Thema in deinem Leben. Wir kommen darauf später noch ein bisschen zurück, aber in der Ausgabe von Grounds Camera vom August 1972, die ich übrigens gerade heute Morgen angesehen habe, hast du geschrieben, in welcher Grounds Camera der Newsletter der Southern California Hang Gliding Association war, die der Vorläufer der ... und das war nach der Harvey Harbor Soaring Society. Ja.

[00:06:51] Du hast geschrieben, dass du eine leichtere Version meines zylindrischen oder Gallo-Modells verkauftest, die du Area On oder Area nanntest, das war deine Firma. Wann bist du zum ersten Mal mit einem Gleitschirm geflogen oder hast es versucht? Eigentlich beweisen Fotos, dass es der 23. Mai 1971 beim ersten Lilienthal-Treffen war, aber eigentlich hatten wir diesen Hang Loose in Riverside in der Nähe vom Mount Rubidoux gebaut und hatten ihn an einem Abend fertiggestellt. Dann standen wir gegen 23 Uhr auf der gegenüberliegenden Seite der University Ave vor einem leeren Feld und sind den Hang hinuntergeflossen.

[00:07:37] Und, ähm, ich glaube, ich bin von dort geflogen, wo der Hügel so, wissen Sie, zum Bürgersteig hinabrollte, auf die andere Seite des Bürgersteigs, wissen Sie, und alle sind hingefallen und haben sich die Knöchel und Knie aufgeschürft oder was auch immer, aber der erste richtige Flug, den ich hatte, war der beim ersten Lilienthal-Treffen, was wirklich interessant ist. Denn die dritte Frage ist, Sie waren beim Fliegen eines Hang Loose Biplanes beim ersten Auto-Treffen in Riverside im Jahr 1971, Corona Del Mar, Newport, nicht Riverside. Ja. Ja. Okay. Oh, es war in, okay. Es war in, und das war das erste Auto-Treffen und das war am 23. Mai. Sagen Sie Auto Lillian? Lillienthals Geburtstag.

[00:08:21] Der 23. Mai. Also, wissen Sie, es ist, es ist, es ist.

[00:08:24] **Gavin McClurg:** In deinem Film, in deinem Filmbill, haben diese Treffen doch jedes Wochenende stattgefunden, oder? Ich meine, das war so.

[00:08:34] **Bill Liscomb:** Ja, bis zu einem gewissen Grad. Joe Faust war da sehr maßgeblich beteiligt. Er hatte, also nach dem ersten Lillian Thal Meet, gab es ein Montgomery Meet, ich glaube im August runter in San Diego, aber weißt

du, er hatte den Turkey Fly, den Beach Fly, den Photo Fly mit allen auf dem Hügel in Norco. Und Joe war sehr, sehr maßgeblich an der Organisation dieser Dinge beteiligt.

[00:09:00] **Gavin McClurg:** Das ist ja Wahnsinn. Wie viele waren das, und wie viele Leute sind normalerweise bei so einem Treffen aufgetaucht?

[00:09:06] **Bill Liscomb:** Nun, beim ersten Lillian Thal Treffen waren etwa... etwa ein Dutzend Hängegleiter da, so ungefähr. Und, ähm,

[00:09:13] **Gavin McClurg:** wirklich, du

[00:09:14] **Bill Liscomb:** Wisst ihr, als ich 1969 nach Kalifornien zog, landete ich in Riverside, Kalifornien, und ich war direkt hinter dem Hügel vom Flay Bob Airport, das ist das Kapitel eins der Experimental Aircraft Association. Und das war ein Hotspot für Flug-Verrückte, wisst ihr, Art Scholl war der, er war der Leiter der Luftfahrtabteilung am San Bernardino Valley College, an dem ich eingeschrieben war. Und er gab dort auch Unterricht, Kunstflugunterricht. Und Mack Riley war auch da. Er hatte den Segelflugbetrieb in Elsinore. Sie nutzten Howard DGAs als Schleppmaschinen.

[00:09:59] Und, weißt du, eine ganze Reihe anderer Leute haben Jack Lambie dort getroffen, bevor er mit seinen Hängegleiter-Abenteuern anfang. Und, weißt du, es war so wie ein Wiedersehen, wenn man zum ersten Lilienthal-Treffen fuhr und alle sah – „Hey, ich kenn dich“ – und ich habe sie auch am Flughafen beim Bauen ihrer Sachen gesehen, weißt du?

[00:10:20] **Gavin McClurg:** Und Tom hat erwähnt, dass du zu diesem Zeitpunkt schon eine Firma hattest, aber als ich Miguel Gutierrez in der Show hatte, haben die auch so ungefähr zur gleichen Zeit angefangen, wegen seines Vaters da unten in Mexiko. Und er hat darüber gesprochen. Die haben diese Dinger aus reinem Schrott gebaut, den sie am Straßenrand gefunden haben, weißt du, Gummireifen, Fahrradreifen und Bambusstangen. Und war das ziemlich improvisiert so? Du hast diese Sachen einfach so zusammengebaut. Ja. Nach diesem ersten

[00:10:50] **Bill Liscomb:** Lilienthal-Treffen, um, eine ganze Reihe von uns haben die Schule abgebrochen und es uns zum täglichen Job gemacht, am Hangglider auf dem Parkplatz unseres Wohnblocks zu arbeiten, neue Sachen zu bauen, die alten zu reparieren und dann nachmittags fliegen zu gehen und zu feiern, Mann. Was anderes gab es denn? Wisst ihr, wir haben die Hangglider aus dem ersten gebaut. Die ersten paar Regalos, wisst ihr, ich hatte diesen Hangglider beim ersten Lilienthal-Treffen dabei. Und als wir wegfuhr, steckte er in einem 240-Liter-Fass. Er war so oft abgestürzt, dass nichts mehr zu retten war und es im Wrack zu viel Plastik gab, um ein Feuer zu machen, wisst ihr, aber Terrace Kucinich, sein Zeug flog gut.

[00:11:35] Der Batso flog super. Also habe ich ihn angerufen, bin rübergegangen und habe seinen Batso ausgemessen. Und, wisst ihr, ich und die Crew, wir sind in den Volkswagen-Camper mit ein paar Bastlern gestiegen. Und wir sind um Riverside gefahren und haben gesagt: Schau mal, da steht ein Bambushain. Und wir sind da rübergegangen und haben den Bambus abgehauen, ihn auf dem Dach festgebunden, zugeschnitten und daraus die Gleitschirme gebaut. Wir haben die Stahlrohre in der Auspuffwerkstatt überziehen lassen, und dann noch Plastikplanen, Bindedraht, Panzertape – buntes Panzertape war ziemlich cool, ich sag euch das.

[00:12:05] **Gavin McClurg:** Terrace. Ich habe ihn aufgeschrieben. Er war der Icarus One. Und der Icarus Five. Ja.

[00:12:10] **Bill Liscomb:** Und sein Vater war sehr, ähm. Ein großer Teil der Organisation des Hanggleitens auch, wissen Sie, als es von, wissen Sie, South Bay Hang Gliding zu, wissen Sie, SoCal Hang Gliding wurde. Ähm, wissen Sie, ich bekam einen Anruf, in dem es hieß, würden Sie gerne der, würden Sie in Erwägung ziehen, der Präsident davon zu sein? Und ich war draußen in Riverside und sie sind überall und, wissen Sie, Long Beach. Ich sage: Nein, nein, nein, Billy, mach das nicht. Wissen Sie, und, äh, aber er war auch unser, unser geistiger Terrace-Senior war. Er war die, er war die Inspiration für unseren Gleitschirm mit der zylindrischen Vorderkante und der verkürzten Spitze, den wir unter dem Banner von Imperial Engine Works gebaut haben, und wie wir den gebaut haben, war, dass wir eine Bewässerungsfirma namens Rain for Rent fanden, direkt südlich von Riverside an der 15, und es war zwei Zoll 050-Rohr und die Legierung davon.

[00:13:07] Es war so 50 mal Fragezeichen Bindestrich zwei mal Fragezeichen. Du weißt schon, da kriegt man Roststellen, aber es war irgendwie erschwinglich, so 25 Cent pro Fuß. Ja, okay. Ja, das ist schon ein ordentliches Stück, Junge. Und wir haben diese zylindrischen Vorderkanten bekommen, indem wir es markiert haben, so alle sechs Zoll oder so. Und wir haben gemerkt, dass es dort, wo wir wohnten, einen Telefonmast mit einem Stoppschild daneben gab. Und wir haben das Teil genommen und einfach alle sechs Zoll so viel Material reingepackt, bis wir die Form hatten. Richtig.

[00:13:46] Und, also, das war wahrscheinlich der... er hat mir NASA-Berichte gegeben, die die Vorteile von zylindrischen Vorderkanten und verkürzten Spitzen zeigten. Und wir dachten uns: Oh, das ist ja der Wahnsinn, Mann. Lass uns das mal ausprobieren.

[00:14:01] Und ja. Die meisten der frühen Experimentatoren hatten dieselben NASA-Berichte, weil sie unterschiedliche Streckzahlen hatten. Ja. Ja. Sie haben zeitweise verkürzte Spitzen an eurem Gleitschirm und verkürzte Spitzen an dem getestet. Ja. Das erste. Ja. Und ich hatte 71 einen Gleitschirm mit verkürzter Spitze. Also, was war dein größter Flug? Hatte er einen T-Balken? Einen umgekehrten T-Balken, alles auskragend. Richtig. Mit einem kleinen Prince-Post, kein King-Post, sondern ein Prince-Post, weil die Streckzahl bei etwa eins lag.

[00:14:34] Quadratisch, ja. Das war es. Eine 20 Fuß lange Kielfläche. Ja, wissen Sie, der Kiel ist sozusagen...

[00:14:40] Zwei kleine Flexen. Also, was war dein größter Flug? Ähm, wir haben es oft bis zum Fuß des Hügels geschafft.

[00:14:54] Und wir konnten umdrehen und gegen den Wind landen, ohne uns um gebrochene Rippen oder einen kaputten Gleitschirm kümmern, wissen Sie, wir konnten auf den Füßen landen. Manchmal war das sogar ziemlich aufregend. Ich muss mich manchmal daran erinnern, wenn wir einfach nur zum Strand fliegen und so ein sinkendes Flugverhalten haben, Hey, erinner dich daran, dass es eine Zeit in deinem Leben gab, in der du monatelang darüber geredet hättest. Richtig. Tja, wissen Sie, der nächste Gleitschirm, den wir danach gebaut haben.

[00:15:22] Wir haben ein paar Stabhochsprungstangen gefunden und die haben wir vorgespannt, wissen Sie, und alle, wissen Sie, wie Flay Bob, waren so: „Vorgespannt? Das ist nicht gut, wow.“ Und wir waren so: „Naja, es ist wirklich leicht, wissen Sie, und es hatte vielleicht eine Streckung von zwei, meine Güte, das war ein echtes Rennteil, wissen Sie, und es hatte bis dahin einen normalen Steuerholm, aber das war irgendwie eine ziemlich coole Sache. Und irgendwo in meiner Kunst, in meiner Bibliothek gibt es ein Bild von John Haven, wie er damit fliegt, mit einem normalen Steuerholm an den Enden, der über die Ecken hinausragte und nach hinten geschwungen war. Und er ist voll dabei, den Hügel runterzuzischen. Das war so: Alter, das wird ein Ding.“

[00:16:09] Also, du hast ja alle ursprünglichen Enthusiasten aus Kalifornien gekannt, wie Jack Lambie, Richard Miller, Joe Faust, Bruce Carmichael. Ja. Ähm Dave Kronk, hast du irgendwelche kostbaren Anekdoten? Wir haben nur eine Stunde, Tom, aber ist okay, wir werden es ausdehnen. Nein, eigentlich, ich würde sagen, Big Blue Sky ist autobiografisch. Es ist meine Lebensgeschichte. Ich weiß, ich bin in diesem Film mindestens ein Dutzend Mal drin, und ich war da und ich bin wie Forrest Gump. Ich habe nie etwas Berühmtes entworfen. Das habe ich nicht. Ich hatte keine große King-Gleitschirm-Firma.

[00:16:55] Ich möchte die Leute nie treffen, aber ich bin in vielen dieser Bilder, weißt du, genau wie Forrest Gump, ich war da. Ich kenne die Leute, ich kenne sie alle. Als sie Big Blue Sky gemacht haben, war das wie der Traum eines jeden Mannes mittleren Alters, seine Jugend zu erleben, alle zu besuchen, weißt du? Und es hat wirklich Spaß gemacht, das zu tun. Ja. Wenn ich darauf zurückblicke, habe ich gelernt. Ich habe Lloyd Leitcher getroffen, und wir waren eine Truppe Hippies und Lloyd war so ein Konformist, weißt du? Wenn ich jemals die Chance hätte, erwachsen zu werden, würde ich gerne so sein wie Lloyd Leitcher. Darf ich das sagen? Er ist einfach ein wirklich toller...

[00:17:40] ein Mensch, ein wirklich netter Mann. Er hat den Schirm genommen. Bitte erläutern Sie unseren Zuschauern kurz, was er eigentlich gemacht hat. Ja. Ja. Also Lloyd Leitcher war ein Luftfahrtingenieur, der mit den Jungs dort in den Sierras zusammengearbeitet hat. Dort haben sie die Wellenexperimente durchgeführt und einige der Trümmer untersucht, nachdem einige Flugzeuge von der Welle zerlegt wurden. Und er wurde später zum Redakteur und Direktor der Soaring Society of America für 20 Jahre. Und in diesen 20 Jahren hatten sie durchschnittlich ein neues Mitglied pro

Tag. Wow. Denken Sie mal darüber nach. Und er ist glücklicherweise als Direktor von Yushka eingetreten.

[00:18:25] Ich habe für die SoCal und die United States Hang Gliding Association die Staatsprüfungen gemacht, und es war einfach, wissen Sie, hervorragend. Ich habe ihn im Interview gefragt, wie sein Lebensstil so anders war als der der Leute in der frühen Zeit des Hanggleitens – was war das? Hat das Probleme bereitet? Wissen Sie, wenn Dick Iper aufgetaucht wäre und völlig abgefahren gewesen wäre – ich meine, das habe ich nicht gesagt – aber Lloyd ist einfach so cool und freundlich. Und er war besonnen und konzentriert auf seine Liebe zum Fliegen. Er sagte, nein, wir hatten einfach eine Aufgabe zu erledigen. Wir hatten Arbeit zu tun und wir haben sie erledigt, wissen Sie? Nun, er hat die Soaring Society auch verlassen, um die Gründung von jenem Verein voranzutreiben.

[00:19:15] Genau. Die Hang Gliding Association. Das ist sehr wichtig. Nachdem er versucht hatte, die beiden zusammenzubringen, weil er dachte, dass es so viel Wissen gäbe, das man mit dem Hang Gliding teilen könnte, um es sicherer zu machen. Ja. Und die Leute bei der SSA haben das nicht abgekauft und er ist gegangen, um sein Ziel zu verfolgen, was wirklich großartig war. Das war ein großes Opfer. Er sah Hang Gliding als das perfekte Einstiegsdroge für Segelflugzeuge. Und er hat absolut recht. Als ich Anfang der 2000er Jahre mit Segelflugzeugen flog, bin ich nach Warner Springs und 60 % der Leute dort waren meine Kumpels aus Torrey Pines, Typen aus Elsinore, aber er fliegt Segelflugzeuge, also ist er sehr, er...

[00:20:08] war da drin, weißt du, was

[00:20:10] **Gavin McClurg:** Was mich so sehr an dem Film packt und mich einfach ununterbrochen zum Lächeln bringt, ist das – wir sagen ja immer, wir stehen auf den Schultern von Riesen, und heutzutage würde man nicht für das rausgehen, was ihr damals gemacht habt. Ihr habt mit eurem allerersten ENA Gleitschirm mehr erreicht als heute. Und ihr wart auf diesen Hängegleitern und, wie du schon sagtest, es war so eine große Sache, einfach bis zum Fuß des Hügels runterzukommen und in den Wind drehen zu können. Aber man konnte einfach sehen, dass bei diesen Wochenendtreffen die Begeisterung riesig war. Ich meine, ihr habt getan, was Da Vinci vermutet hatte, dass es möglich ist. Und ich habe zwar keine konkrete Frage dazu, aber ich meine, die Begeisterung und der Antrieb.

[00:21:00] Und es schien so, als würde die Community diesen Pioniergeist für diesen neuen Sport vorantreiben, aber du warst, ich weiß nicht, kommentiere das mal. Einfach nur der, der, der, der...

[00:21:17] **Bill Liscomb:** Stimmt, stimmt. Ja. Das war, weißt du, als Joe Faust diese ersten Beats hatte, weißt du, 1971, ich glaube, das war im Herbst. Wir sind zum Torrance Beach gefahren.

[00:21:34] Und, weißt du, George French, einer unserer Leute bei Imperial Engine Works, kam bis dahin, wo der Sand noch frisch nass war. Und wir so: Alter, sieh mal, wie weit er gekommen ist. Und dann, weißt du, so eine Stunde später sitzen wir da und diese Terrasse taucht auf mit der Icarus One, die direkt abhebt, richtig?

[00:21:58] nach links, fliegt ein paar hundert Yards runter. Und dann macht er einen Segelflug und kommt zurück. Und er ist nur so 6 bis 15 Meter über uns. Wisst ihr, er fliegt mit den Hangtubes und den Füßen vor sich. Und er schaut uns einfach an und sagt... wir sind nur so: Er segelt. Oh mein Gott. Wisst ihr, ja, wir waren einfach... wisst ihr, wir waren...

[00:22:23] **Gavin McClurg:** Einfach umgeblasen.

[00:22:23] **Bill Liscomb:** Völlig überwältigt. Aber ja, es war eben so. Man hat Sachen gesehen, und da gab es einige echt verrückte Apparaturen, mit denen die Leute versucht haben zu fliegen. Und einige waren erfolgreich. Andere waren urkomisch, schau dir mal die Outtakes in „Big Blue Sky“ an, „Whack Attack“ sagt ja alles aus. Und...

[00:22:51] Du warst also auch bei Joe Fausts ikonischer Foto-Session dabei. Es war wirklich, ich glaube, es war das erste Farbfoto von Hängegleitern, das verbreitet wurde, außer in der National Geographic. Und jeder, alle Experimentatoren der damaligen Zeit waren da. Du kanntest also Vollmer Jensen und alle anderen. Ja. Oh ja. Wir kannten ja jeden, Vollmer mochte die flexiblen Schirme nicht.

[00:23:32] Und wissen Sie, wir waren eine Truppe von Hippies. Er war ein bisschen unheimlich. Er trug diesen Hut, der war ein bisschen, vielleicht

[00:23:40] Es neigte sich in eine Richtung, in die wir uns nicht neigten, wissen Sie. Und, ähm, wissen Sie, jeder war da, wissen Sie, Lloyd Leitcher war da, Joe Faust. Ich habe mal für Joe Faust gearbeitet, das ist ein Verlagshaus dort in Venice, glaube ich. Und, wissen Sie, Richard Miller, ähm, in späteren Jahren, wissen Sie, er wohnte in meiner Gegend im San Diego County und ich bin ständig vorbeigekommen, um ihn zu sehen. Und dann war es immer so, wissen Sie, ja, Meister, geh da rein. Und was machen wir? Ich habe versucht, ihn für Big Blue Sky zu interviewen. Ich hatte einen Wohnwagen und, wissen Sie, die ganze Videoausrüstung, mein Sohn war bei mir. Wir waren auf einer Roadtrip.

[00:24:25] Wir fahren nach Santa Cruz und er macht dort so eine Kinesiologie-Analyse bei Kunden, weißt du? Und ich sage so: Hey, Richard, das ist klasse. Ich habe ihm ein kleines Modell gezeigt. Ich hatte ein elektrisches Modell mit Carbon-D-Tube drauf. Weißt du, er sagt dann: Oh, das ist faszinierend. Das ist unglaublich. Weißt du, und Richard, können wir das machen, und ich würde das später mit anderen wichtigen Dingen machen, halt, setz dich knie an knie und halt meine Hände, weißt du, und er erzählte mir, welche Nahrungsergänzungsmittel ich nehmen muss, weißt du, einfach so, okay, das war das, was wir hatten, weißt du? Und tatsächlich ist es irgendwie besser, dass er nicht interviewt wurde, einfach damit er der Mystiker bleiben kann, weißt du, der

[00:25:14] der erhabene Meister des spirituellen Glaubens. Und wisst ihr, er hatte so viele wunderbare Konzepte, wie in den sechziger Jahren in seinem Buch „Without Visible Means of Support“, da sprach er über Fallschirme und sagt, wisst ihr, ich kann mir einen Tag vorstellen, an dem diese Dinge tatsächlich gleiten können und die Leute sie für cross country Flüge benutzen werden, wisst ihr, das habt ihr gelesen. Und da denkt man sich, okay, er ist kein Spinner. Er ist einfach wirklich ein Visionär, wisst ihr? Er war wirklich besessen von dem Ort, an dem unsere Träume entstehen. Also für Leute, die es nicht wissen, war Richard Miller wirklich eine der großen Inspirationen des Free Flight, beginnend mit dem Hanggliding, und sein Buch „Without Visible Means of Support“ ist voller Anekdoten aus der gefährlichen und bewegenden Vergangenheit, die...

[00:26:09] sehr, wie er es umgesetzt hat, aber es ist wirklich sogar heute noch gut zeitgemäß, wissen Sie? Es vermittelt immer noch die Bedeutung des Fliegens, den Geist davon, buchstäblich ja. Und hier ist der Herausgeber des Soaring Magazine, der mit Jack Lamby einen sehr interessanten Artikel über das sogenannte Project Thistledown geschrieben hat, der wirklich vorausgesehen hat, wie Flugzeuge wie die Archaeopteryx und der Swift Rigid Schirm mit Highschool-Kids funktionieren würden, die ihre Freunde von den grasbewachsenen Hängen in Montana mit dem Bungee ablassen, und das ist einfach wirklich wahre, wahre Vision. Und wissen Sie, er und Richard Miller, Joe Faust, Jack Lamby, sein Bruder Mark Lamby, ich bin mir sicher, dass mir ein paar Leute fehlen, da waren die...

[00:27:15] Die Leute, die die Organisatoren für das erste Lilienthal-Treffen waren, und ähm, weißt du, ich war gerade im College und hatte in einem Kurs für Flugzeugwartung und -reparatur ein kleines Heftchen, das jemand erstellt hatte. Es hieß „Low and Slow, Band 1: Pläne für Hangglider“. Ich weiß, was Hangglider sind. Oh, da gibt es ein Treffen, ich sollte mir diese Pläne holen und etwas dafür bauen. Und ähm, wir kamen zum Treffen und da waren hunderte Leute, viele Leute, Autos, die Polizei tauchte auf und ein Hubschrauber flog darüber hinweg. Ich stand neben Jack Lamby und der Hubschrauber sagte: „Nun, die Organisatoren dieses Treffens melden sich bitte bei den Polizeiwagen am Fuße des Hügels“, und Jack Lamby sagte genau im richtigen Moment: „Oh, da hat jemand das organisiert.“

[00:28:13] Alles klar, Leute, fackelt bitte nicht hier rum, okay? Und falls ihr was braucht, das Gelände gehört einem Friedhof da hinten über den Hügel. Schaut uns einfach mal an und wir sehen uns beim nächsten Mal. Wenn ihr Probleme habt, wisst ihr schon.

[00:28:26] Also, mein erster Segelflug über dem Ozean war mit dir in Tory Pines, ich glaube, das war Anfang... was war, im Mai 1974, nach dem Auto-Treffen, das in jenem Jahr in Silmar stattfand. Und du flogst einen Hyper Standard, aber mit einem Schirm mit Profilschnitt von Tom Albatross Sail, ja, Albatross Sail, richtig? Und das war der Beginn einer langen Freundschaft und Zusammenarbeit zwischen euch beiden. Ich würde gerne glauben, dass ich noch am Leben bin, weil von Tom Price, weißt du, er ist Luftfahrtingenieur, er hat für McDonald Douglas gearbeitet, hat am Entwurf des Schirms für die DC 9 und 10 gearbeitet, hat sich in der Luftfahrtindustrie ausgebrannt und ist zu North Sails gegangen.

[00:29:23] einen Gleitschirm und er hatte das Kraftpaket direkt dabei, weißt du, und ja, ich habe viel Zeit mit Tom verbracht, weißt du, wir haben 1976 in Telluride auf der Versammlung der Hangglider-Herstellervereinigung gearbeitet,

und die waren schon ziemlich aktiv, aber 76 wählten sie Peter Brock zum Präsidenten und ich war der Schatzmeister, und wir haben das Ganze in Schwung gebracht, weißt du, Gleitschirme begannen zertifiziert zu werden, jeder, also alle Hersteller begannen, an den Zertifizierungsprogrammen und solchen Dingen zu arbeiten.

[00:30:07] Und, wissen Sie, ich habe mit Tom zusammengearbeitet. Ich habe die Geschwindigkeitskalibrierung gemacht. Ich bin mit einem Anemometer geflogen und habe es 50 Fuß unter den Gleitschirm herabgelassen und hatte noch einen an der Steuerstange. Wir haben also die Druckwelle kalibriert, die die verschiedenen Fluggeschwindigkeiten und so weiter erzeugt. Und kurz danach war ich irgendwie mit dem Hanggliding durch und habe eine Weile Musik gespielt. Und genau um diese Zeit haben er und der echte Jim Walker eine Plattform oben auf einen Travel-All gesetzt. Ich glaube, es gibt da noch Aufnahmen davon. Man kann den jungen Tom Pagini sehen, wie er mit diesen Dingen fast umkommt, die herumschlagen und springen und diese Nickbewegungen machen. Nicht angelehnt, kein Helm, kein Hemd, keine Hose. Nur eine kurze Hose, 40 Meilen pro Stunde eine Landstraße runter.

[00:30:53] Was könnte schiefgehen? Ja. Tot. Mit einem Gleitschirm mit negativer Pitch-Stabilität, der versucht, dich abzuwerfen, weißt du schon.

[00:31:01] **Gavin McClurg:** das Heck.

[00:31:01] **Bill Liscomb:** Ja, also Tom Price, weißt du, dort zu arbeiten war einfach, das hat echt Spaß gemacht. Ich habe die Verkabelung gemacht und viele ASG-21 fertig montiert. Und leider musste ich sie auch testfliegen. Du weißt schon, man baut es zusammen, man testfliegt es, so geht das.

[00:31:21] **Gavin McClurg:** Bill, warum hast du dich beim Gleitschirmfliegen ausgebrannt?

[00:31:27] **Bill Liscomb:** Ich glaube, ich hatte einfach Angst,

[00:31:32] Weißt du. War das...

[00:31:34] **Gavin McClurg:** das war so um die Zeit, weil es im Film diesen richtigen Wandel gibt von, weißt du, den Wochenendtreffen, wo alle den Hügel runterfliegen, es ist eine große Party, eine Menge Hippies, andere, weißt du, da ist der Luftraum, da ist diese ganze Kombination aus den richtigen Leuten, die scheinbar zusammenkommen. Alle, weißt du, selbst heute ist diese Community so exzentrisch. Weißt du, da hast du Leute aus so vielen verschiedenen Hintergründen, das ist eine der Dinge, die ich daran liebe. Aber ihr hattet diese richtige Kombination. Und dann, ich schätze, ist Terrace Jr. der Erste, der in die Thermik geht und da verschiebt sich wirklich etwas, oder? Da gibt es einen echten Wandel und die Unfälle schießen durch die Decke. War das ein Teil davon?

[00:32:20] **Bill Liscomb:** Ja. Ich meine, das war '74, als Terrace es zum ersten Mal sah. Das war bei Annie Green Springs. Weißt du, er ist abgehoben und ist einfach über den hinteren Teil des Hügels geflogen. Und dann kam er zurück, weißt du, und ich hatte Angst beim Fliegen dort. Ich bin an der Küste geflogen, bei ruhiger Luft, und weißt du, in Selmar war es ein bisschen unruhig.

[00:32:42] Und, weißt du, bis dahin hatte ich gesehen, was mit sogenannten Standard-Regalos bei niedrigen Anstellwinkeln passiert. Weißt du, warst du schon mal auf einem Segelboot und du tackst, du kriegst diesen Winkel zu niedrig und dann...

[00:33:01] Festgefahren. Ja. Oder, weißt du, es geht einfach voll in den Sturzflug, ich hab das gesehen, ich hab es zwar nicht selbst erlebt, aber das ist ein Geräusch, das ich so lange ich lebe nie vergessen werde. Jedes Mal, wenn ich einen LKW mit einer großen Flagge hinten auf der Straße vorbeifahren höre, kann ich es hören. Es klingt genau so. War das einer der Gründe, warum du auf ... Ja. Du warst einer der Ersten. Ich bin es. Ich meine, du hattest einen schnellen. Genau richtig. Das ist genau richtig. Ich hab das gesehen. Mal sehen. Wenn Boeing jetzt ein Flugzeug baut, setzen sie die Firma auf die Linie, dass es erfolgreich sein wird. Sie haben ein Leitwerk. Es ist hinten dran. Ich nehme eins davon. Da. Und du, du.

[00:33:46] Ich habe es getan. Ich habe die billigen aus diesem armen Ding herausgeflogen.

[00:33:49] **Gavin McClurg:** Wie viel Wissen war damals auch das coole Bild.

[00:33:54] **Bill Liscomb:** Genau das ist es. Äh,

[00:33:56] **Gavin McClurg:** da, wie viel Wissen da eigentlich vorliegt, weil es im Film auch über Mr. Smooth spricht, äh Dave Cronk. Und, und die erste Weltmeisterschaft 75, an der Tom, du hast auch teilgenommen, oder? Ja. Da in, da in Coast, ein unglaublicher Spot. Äh, die haben neulich ziemlich viele über 300 FAIs von dort mit Gleitschirmen geflogen. Ich weiß nicht, ob ihr diesen epischen Tag in Europa gesehen habt. Äh, aber, ihr wisst schon, diese Pockets passieren. Ich meine, ihr wart nicht die Einzigen, ihr wisst schon, das ist zur gleichen Zeit auch in anderen Teilen der Welt passiert. Es ist. Aber wird viel von diesem Wissen geteilt oder seid ihr irgendwie in einer Blase?

[00:34:40] **Bill Liscomb:** Wissen über... Nun ja, einfach nur

[00:34:41] **Gavin McClurg:** Thermik-Design, äh, an Orte gehen, anfangen, an Orte zu gehen.

[00:34:49] **Bill Liscomb:** Frau MD, Affe sieht Affe zu, wissen Sie, und das ist wie Hot Rodding. Das ist wie Surfen, wissen Sie, ich kann schneller sein als das. Was ist das? Ja.

[00:35:00] Ich kann das besser machen. Weißt du, das ist einfach die Natur des Menschen, der Menschheit. Du weißt schon, es gab das... also das Zusammenkommen auf den Treffen und so, da hat man diese Informationen bekommen, indem man es gesehen hat, weißt du...

[00:35:25] Deine Mutter Patina Gray, auch bekannt als Batty White, war eine der drei bis vier besten Fotografinnen im Hanggleiten. Was war ihr Hintergrund, zusammen mit Bill Allen, Steve McCarroll und George? Ja, Patina Patina White, sie war auf vielen Covern des Hanggliding Magazine. Sie war keine Typin, die einfach nur den Camps hinterherlief, aber sie war oft dabei; sie fuhr mit ihrer Mercedes-Limousine hoch und war bei vielen Treffen anwesend. Kannst du uns mehr über sie erzählen? Also, sie war die Tochter eines Automobilindustriellen. Vor etwas über 100 Jahren wäre sie 110 Jahre alt gewesen, sie wurde 1915 geboren und kam in die Schauspielerei, als Debütantin und all das alte Schule Boston-Brahman-Zeug. Sie bekam meine Schwester 1941 und mich 1949.

[00:36:37] und sie interessierte sich für das Fliegen. Wir zogen nach Florida und sie nahm dort Flugstunden, und ich durfte bei ein paar davon auf dem Rücksitz mitfahren. Mein Stiefvater, den sie dort kennengelernt hat, war Pilot – ich weiß nicht, ob er lizenziert war oder nicht, aber er mietete Flugzeuge und flog überall hin. Er war ein echter zertifizierter Verrückter, genau mein Typ, würde ich sagen. Sie war also total dabei und kam zum ersten Lilienthal-Treffen. Ihre ersten Hanggliding-Fotos zeigen das erste Auto, 052371, und sie hat sie mit einer Instamatic 110 gemacht.

[00:37:25] Und bei meinem ersten Flug brachen die Haltegriffe, an denen man sich am Gleitschirm festhielt, ab und ich wurde direkt auf die Erde geschleudert. Also haben wir das Teil mit Panzertape, Bindendraht, einem Schraubenzieher und einem Hammer wieder zusammengeflickt und dann den großen Flug gemacht, bei dem ich den großen Sackflug und die Bergung durchgeführt habe. Also, es gibt Bilder davon, wie das Teil den Hügel runtergekommen ist, auf dem Kopf und kaputt. Ich habe gerade zu Mittag gegessen und dann sind wir zum Fliegen gegangen. Ein oder zwei Jahre später schenkte meiner Schwester ihr zu Weihnachten eine Nikomat-Kamera. Und ich schätze, der Rest ist Geschichte. Sie hat es wirklich genossen.

[00:38:05] Sie war auf allen Treffen, wie dem Owens Valley, den Weltmeisterschaften in Japan und den Masters in Grandfathers – sie war einfach überall unterwegs, Mann.

[00:38:19] Bettina, wie geht's, Bettina? Mir geht's wunderbar.

[00:38:24] Wunderschön. Sie war auch eine der, eine

[00:38:26] **Gavin McClurg:** ...von den Arten, wie du so viel Material bekommen hast. Hat sie auch Video aufgenommen?

[00:38:31] **Bill Liscomb:** Nein, sie nicht. Das Material, das ich vom ersten Lilienthal-Treffen habe, wurde von meiner Schwester Bettina Bancroft aufgenommen. Sie war mit einer Super 8 dabei, sie trägt ein schwarzes Oberteil und weiße Shorts. Von einigen dieser Aufnahmen vom ersten Lilienthal-Treffen, zum Beispiel als ich abhebe, wenn dieser Filmabschnitt beginnt, bin das ich, wisst ihr, das ist in Super 8, und dann ist der Zoom in 16 Millimeter, der digitalisiert wurde, und es gibt mehrere Flüge. Ich glaube, Richard Millers sehr langer Flug mit dem Conduit. Wir waren da, wo die

Jungs unter den Bat ducken. Also Terrace und seine Crew ducken, wisst ihr, und Bill hat es – es ist Richard, da gibt es so drei oder vier verschiedene Kamerawinkel von Leuten, die das Gleiche gefilmt haben, wisst ihr?

[00:39:17] Es war ziemlich cool, all diese verschiedenen Winkel von derselben Aufnahme zu bekommen. Oh Gott, wer hat diesen Spielplatz am Himmel gemacht?

[00:39:24] **Gavin McClurg:** Hmm.

[00:39:27] Ja. Verbannt. Ja. War da, war da Bill, ist deine Mutter zu all diesen Wettkämpfen gegangen und hat das ganze Zeug abgeschossen? Habt ihr das jemals bekommen? Wenn du mit ihr redest, ich meine, gab es jemals so ein, äh, weißt du, hör mal, Bill, hier musst du mal bremsen. Sie war einfach total begeistert. Das ist der Wahnsinn. Nein, nein. Hier gibt es kein Helicopter-Parenting.

[00:39:50] **Bill Liscomb:** Nein, nein. Mach Platz. Hier ist ein Beispiel für ein Gespräch zwischen uns. Torrey Pines, es ist voll, es bricht förmlich zusammen, weißt du, und da stehen eine Menge Gleitschirme Schlange, um zu starten. Und ich stehe so an fünfter oder sechster Stelle in der Schlange. Ich gehe zum Startplatz, um mich einzuordnen. Und meine Mutter ist da unten. Und ich würde rufen: Hey, holt die alte Hexe mal aus dem Startbereich.

[00:40:17] Sie meinte so: „Oh, Bill.“ Und die Typen meinten: „Hey, das ist Bettina. Schau sie dir an.“ Und sie sagte zu meiner Mutter: „Geh zurück.“

[00:40:28] Wir haben, sie war, sie hatte Spaß daran. Das sag ich dir. Das ist klasse. Ja. Hatte sie dich nicht als Kind modelliert? Ja. Tja, nicht sie. Aber dieses Mädchen hatte mich auf dem Schirm und hat meine Mutter dazu überredet, Reitstunden zu nehmen. Also bin ich mit diesem Mädchen zu den Reitstunden gegangen. Ich hatte ein Auge auf sie. Und dieses Mädchen war mit der Kalo Model Agency in Palm Beach, Florida, unter Vertrag. Und ich war ein rothaariges Kind, weißt du, so wie Billy Mummy. Und schon ziemlich bald war ich in einer L&M Zigarettenwerbung. Das war sowohl als Standbild als auch im Fernsehen und bei Buick-Autos, Studebaker. Lark-Modeschauen, das waren die Schlimmsten, wenn du 12 Jahre alt bist.

[00:41:13] Und diese Frauen, die waren uralte, Gott, die mussten 40 oder so gewesen sein. Weißt du, viel zu viel Parfüm und große Brüste, die dir so zuwerfen: Oh, du bist so süß. Und man denkt sich: Lauf weg. Aber ja, das war ein Teil meiner Erfahrung. Und, äh, du warst einer der ersten, die auf das Fliegen von fortschrittlichen Starrschirmen umgestiegen sind, wie die ATOS und die Axis. Nein, nein, ich war eher... Ja. Ähm, ich habe meinen Fokus geändert und bin in den Neunzigern vom Hanggleiten zu Segelflugmaschinen gewechselt. Und als ich meinen letzten Hanggleiter aus dieser Ära verkauft habe, war es ein, äh,

[00:41:57] äh, Seed Wings Sensor. Fünf, zehn ABC, DEF, egal wie das heißt. Ich weiß nicht mehr, wie das war. Ja, die waren wirklich... Weißt du, ich hatte die Gelegenheit bei Torrey Pines, bevor ich meinen letzten Sensor kaufte, Bob Tramp und O's Sensor gegen Steve Pearson und Steve's HP zu testen und Gleitschirme zu tauschen. Ich flog also den Designer in seinem Gleitschirm, weißt du, gegen den Gleitschirm des anderen Designers gegen ihn. Und das war ein wirklich, wirklich wunderbarer Vergleich. Und ich würde sagen, meine Entscheidung war, dass für das Küstenfliegen bei milderer Thermik der Sensor einfach genial war. Weißt du, man konnte ihn seitlich schieben, den Kern finden, man hat seinen...

[00:42:42] Füße und drückst zu, und das Teil würde anfangen zu tracken und sich zum Kern hochzuschrauben, aber der Wills Wing war viel mehr. Er gab einem mit einer spitzeren Nase ein viel sichereres Gefühl. Weißt du, ähm,

[00:42:59] du

[00:43:02] dann fing ich an, Gleitschirme in Südkalifornien zu fliegen, aber glaubst du eigentlich, dass das Fliegen von RC-Gleitschirmen ein entscheidender Faktor war, um dich davor zu bewahren, viele dumme Sachen zu tun? Ja. Andere Leute, ich habe das, ich habe das, ich habe das damit begründet, dass es mein Leben gerettet hat. Viele Leute tun das.

[00:43:21] **Gavin McClurg:** Das hören wir in der Show oft. Das scheint eine hervorragende Voraussetzung zu sein, vielleicht Kajakfahren oder Segeln. Es gibt auch andere Sportarten, die uns scheinbar wirklich helfen, das Unsichtbare zu verstehen, aber RC scheint hier der entscheidende Faktor zu sein. Richtig.

[00:43:38] **Bill Liscomb:** Genau. Ja. Vor diesem ersten Lillienthal-Treffen hatte ich mindestens ein Jahr lang RC-Modelle geflogen. Ich war, äh, allein geflogen, äh, die Cubs Special bei Flay Bob, und, ähm, ich war mit Mack in Segelflugzeugen in Elsinore unterwegs, weißt du. Das ist klasse. Klasse. Also, ich wusste im Grunde, wie man fliegt. Ich habe verstanden, wie das Ganze funktioniert, anstatt nur so zu denken: Oh, schau mal, ein Flugzeug.

[00:44:07] Also bist du dann Segelfluggpilot geworden und wirklich. Ja. Ja. In den frühen achtziger Jahren habe ich meine Segelfluglizenz bekommen. Ich habe eine Moni gebaut. Von Moni Aircraft. Ich habe einen kleinen einmotorigen Motorsegler namens Moni gebaut und meine Lizenz bekommen, damit ich ihn fliegen konnte, wann ich wollte. Und ich habe ihn geflogen. Ich habe ihn als Motorsegler registriert, damit ich ihn mit einer Segelfluglizenz fliegen konnte. Dann musste ich mich nicht durch das ganze Funkgespräch und den Navigationskram quälen. Ich wollte einfach nur fliegen, weißt du? Und da habe ich meine Lizenz bekommen. Ich habe sie in Hemet Ryan bekommen. Und Galen Fisher, der Segelflug- und RC-Pilot, war mein Instruktor und hat mich durch den gesamten Prozess bis hin zur Prüfung begleitet.

[00:45:00] Und, weißt du, das lag so eine Zeit lang für weitere 10 Jahre brach und, ähm, ich habe dann Mitte der Neunziger, 96, 97, eine Russia AC-4C gekauft, ein kleines einmotoriges, 13 Meter, 13,5 Meter Segelflugzeug. Und, weißt du, ich habe angefangen, Segelflugzeuge zu fliegen und, weißt du, es hat eine Weile gedauert, weil das Thermikfliegen, weißt du, mein Innenohr, das ständig im 40-Grad-Bank, 30-Grad-Bank Kreisen, hat sich ein bisschen gewöhnen müssen, aber, weißt du, das hat mir wirklich, wirklich Spaß gemacht. Meine ganze Gleitschirm-Erfahrung hat mir wirklich, wirklich geholfen, in diesen Bereich zu wechseln, abgesehen von dem...

[00:45:49] physiologisches Problem, aber, wissen Sie, das war wirklich mein Traum. Ich habe 1970 die Soaring-Zeitschrift abonniert und die SW 12 gesehen und nur so: Wow, wow, schau dir das an. Oh mein Gott. Und ich habe etwa 12 Jahre lang mit Segelflugzeugen geflogen. Ich hatte die Russia und hatte mich dann davon getrennt und hatte eine HPH 304 CZ 17, die für mich gebaut wurde, mit austauschbaren Schirmspitzen, die entweder 15 Meter oder 17,4 Meter lang waren. Und dann gab es eine weitere Gelegenheit und ich bekam die erste Diana 2, um...

[00:46:43] 15-Meter-Rennschirm in den USA. Und das ist alles aus Carbon. Die Schirme sind hohl. Im Inneren des Schirms gibt es eine Trennwand, damit man vorne und hinten Wassertanks haben kann. Der ganze Schirm füllt sich mit Wasser und, ähm, bei fast 50 zu 1 Gleitverhältnis war der erste Gleitschirm, den Richard Johnson testete, schneller, als sie ihn mit Wasser beladen hatten. Die Reynolds-Zahl war höher, der Widerstand sank und das Gleitverhältnis stieg tatsächlich sogar an. Meistens verschiebt sich die Polargleichung einfach um, wissen Sie, um 10, 15 Meilen pro Stunde, wenn man Wasser hinzufügt. Also, das war, das Teil war einfach ein... Wahnsinn, wie die Starship Enterprise, wissen Sie, und, ähm,

[00:47:28] Weißt du, bei 50 zu 1 bist du 15.000 Fuß über Big Bear Lake. Warner Springs ist 50, 55 Meilen entfernt. Man kann es wegen der Berge und der Erdkrümmung nicht sehen, aber du hast es im Flugcomputer eingegeben. Und da steht: Oh, du wirst dort mit über 9.000 Fuß Höhe ankommen. Und das Teil würde einfach... Viele Segelfluggpiloten reden über das „Delfin-Fliegen“, wo man abbremst und steigt und dann wieder beschleunigt, bevor man die Kante erreicht und zum nächsten Hügel rast. Mit der Diana war das wegen des Auftriebs, wegen der geringen Sinkrate, weißt du, bei etwa 90 Fuß pro Minute, gar nicht so anstrengend.

[00:48:15] Und, ähm, weißt du, 50 zu 48 zu 50 zu eins Gleitverhältnis, ich wäre von Warner Springs gestartet und wäre nach San Jacinto geflogen, 35 Meilen entfernt, wäre auf etwa 3.800 Fuß gestartet und wäre auf fast 11.000 Fuß gestiegen, und ich hätte dort mit den vorherigen Segelflugzeugen einfach so über die Thermik hinweggeflogen. Man muss anhalten, steigen, gleiten und wieder anhalten, weißt du, die Leute starten nach mir. Wo bist du, Bill? Ich sage: Oh, die wollen das nicht hören. Ich bin bei San Jack.

[00:48:45] Sie suchen nach ihrer zweiten Thermik, wissen Sie, das war einfach so, oh, das, wissen Sie, das habe ich wirklich, wirklich genossen. Ich habe mein Diamond-Abzeichen in Warner Springs bekommen und, wissen Sie, das war wie ein wahr gewordener Traum. Wissen Sie, es waren einfach, einfach fantastische Erfahrungen, das Teil zu fliegen.

[00:49:05] Also, was war deine Motivation und was dachtest du darüber, Big Blue Sky zu machen? Nun, als Bettina verstarb, gab sie all ihre Fotos an Vertigo Inc, die Firma von Roy Haggard. Sie hatte wirklich eine Schwärmerei für Dave Kronk in ihrem letzten Lebensabschnitt. Und Gott segne mich. Er war so ein Gentleman, weißt du, ich schickte ihr

Autos, liebe Bettina, vielen Dank für deine Karte und deine Notiz, weißt du? Und die hatten dann das ganze Zeug und riefen mich an und sagten: Alter, wir wissen nicht, was wir mit dem Zeug machen sollen. Wir werden es wegwerfen. Willst du es? Weißt du, so drei oder vier Aktenschränke. Leider waren alle Schwarz-Weiß-Negative in ihrer Garage in Rancho Santa Fe, die weder beheizt noch klimatisiert war.

[00:49:52] Es war in einem dunklen Raum mit Wasserleitungen und es wurde richtig feucht, was all die Negativbilder zerstört hat. Bei den Farbabzügen ist die ganze Emulsion abgegangen und die Schwarz-Weiß-Aufnahmen sahen aus wie ein ausgetrocknetes Seebecken. Es war also so etwas wie eine mühsame Suche. Ich dachte mir: Oh Mann, das ist ein Albtraum. Wer hat dieser Frau bitte eine Kamera gegeben? Jesus. Und eines Tages ging ich an denen vorbei, um in mein kleines Tonstudio in der Garage zu gehen. Und plötzlich hatte ich diese Erleuchtung, so wie: Bill, du musst den Film machen und die Geschichte erzählen. Und ich hab einfach nur vor Aufregung gezittert.

[00:50:40] Und ich dachte mir: Ja, ich kenne alle Leute, ich habe das Material. Ich weiß, wer das Material hat, das wäre einfach. Es wäre so einfach, das zu machen. Und ich habe es nicht getan, es war nicht einfach. Nein. Fünf Jahre lang. Es waren fast fünf Jahre.

[00:50:57] **Gavin McClurg:** Ja. Das hätte ich gedacht. Ja. Da ist viel los. Pausen und

[00:51:02] **Bill Liscomb:** beginnt. Ja. Du hast Zeit, gehst zum Handy fliegen. Ja. Du kannst dich auslüften. Und das Schneiden ist brutal. Und

[00:51:08] **Gavin McClurg:** Es ist eine wichtige Geschichte. Ich stelle mir vor, dass du sehr leidenschaftlich dabei warst, sie richtig umzusetzen. Denn das merkt man deutlich.

[00:51:16] **Bill Liscomb:** Ja. Ich habe mir verschiedene Möglichkeiten angesehen, wie man das machen könnte, als ich das Projekt bekam. Ich habe angefangen, das Skript zu schreiben und, weißt du, die Geschichte zu entwickeln. Ich hatte die Handlung im Kopf und alles. Und ich dachte mir: Ah, ja, PBS, das wäre toll auf PBS. Und die sagten: Nun, hier ist die erste Hürde, die du nehmen musst. Und dann kannst du das, aber das nicht. Und du kannst das und das. Und dann musst du, und ich sage: Nein, ich bezahle das hier selbst. Das geht auf meine Kosten, Jungs. So muss es erzählt werden, verstehst du? Und ich habe irgendwo einen Filmemacher in einem Vortrag oder so sagen hören: Weißt du, der beste Weg, mein Rat an Leute, die sein wollen, die sein wollen, die sein wollen, die sein wollen, die sein wollen, Filmemacher zu sein, ist, weißt du, wenn du sein willst, wenn du ein erfolgreicher Filmemacher sein willst,

[00:52:04] man muss bereit sein, alles zu tun, was nötig ist, um den Film zu machen, egal was als Nächstes kommt. Und meine Güte, manches von dem, was als Nächstes kommt, ist knochenzertrümmernd. Da gibt es diese...

[00:52:19] **Gavin McClurg:** Es gibt da diese Szene im Film. Ich vergesse gerade, wer die Piloten waren, aber entschuldigen Sie die Ausdrucksweise, aber für mich ist das einfach der totale Wahnsinn. Ich konnte es kaum glauben. Aber diese Typen starten in den Bryce Canyon, und es sieht so aus, als gäbe es keinen Landeplatz. Es ist wunderschön. Es ist unglaublich. Aber es wirft die Frage auf, was das Erstaunlichste war, das man in diesen Jahrzehnten und Jahrzehnten des Freiflugs gesehen hat?

[00:52:57] **Bill Liscomb:** denk an das Segeln in Segelflugzeugen, weißt du, einfach weil sie so dynamisch sind. Ich meine, es gab einfach einige unglaubliche Erfahrungen mit Vögeln und Wetter, äh, in Torrey Pines und an einigen der inneren Standorte und beim Gleitschirmfliegen, aber mit einem Segelflugzeug – ich meine, du fliegst durch eine Menge verschiedener Luftmassen, weißt du, wie wenn die Luftmasse vom Golf von Mexiko hochkommt und sie haben die Anza Brego Luftmasse und die Seebriese. Dann hast du die andere, weißt du, und einfach die Weite der Erde, weißt du, und diese gigantischen Schwalben in 14.000 Fuß Höhe zu sehen, die mit der gleichen Geschwindigkeit fliegen wie ich, weißt du, und eine lange Sichtung von ihnen dauert etwa drei Sekunden, weißt du, und

[00:53:55] man bekommt einfach das Gefühl, nur ein Sandkorn zu sein, weißt du, am Boden des Ozeans, es ist einfach, ja, wirklich. Und einfach die Ehrfurcht und die Schönheit der Natur, weißt du,

[00:54:05] **Gavin McClurg:** Tom hat einen Wills Wing. Mit T-Shirt auf und etwa auf halber Strecke unserer Liste all dieser erstaunlichen Leute stehen die Wills-Brüder, Peter Brock, Danita Hall. Erzähl uns eine Geschichte über diese Bande.

[00:54:24] **Bill Liscomb:** Oh Mann. Also, das war irgendwie wie beim Surfen, weißt du? Jeder hatte seinen Spot und seine Crew, und das war so eine Torrey-Ratte. Und ich war mit dem Hyper-Typ verbunden. Ich kannte sie, und ich weiß nicht, ob du die Geschichten hören willst, aber Tom, ich glaube, Tom war auch da. Das war Daves Mills-Van. Ja, genau. Und die Wills-Jungs, das waren einfach solche geraden Typen, und sie hatten ihre Crew. Die hatten diesen Cowboy, der mit dem hellblauen Pickup-Truck den Berg hoch und runter gefahren ist, um zu entkommen.

[00:55:10] Land und, äh, weißt du, es gab also nicht wirklich viel Interaktion mit ihnen, weißt du, oder man macht immer irgendwie sein eigenes Ding. Und, ähm, Danita und Dave sind in die Achtziger, ich glaube, nach San Diego gezogen, weißt du, und, äh, ich bin viel mit ihnen geflogen und die waren echt lustig. Weißt du, Danita ist einfach so: „Verpiss dich, ich komm“, weißt du, und, äh, Dave war auch viel Spaß. Ich bin mit ihm geflogen, er hat mich in seinem langen Yeezy mitgenommen. Ähm, weißt du, und einige von diesen anderen Peter Brock, Peter Brock, ja. Ich bin viel mit ihm geflogen. Er war 1973 im Pio Pico Park in San Diego. Und, äh, wir haben einen Whitney Porta Schirm gesehen, der komplett im Luff war, dieses Flattern in der Brise, dieses Flaggengeräusch, das mein PTSD auslöst.

[00:56:03] Ich sag's euch, als ich da stand und mit Peter geredet habe, ist dieser Typ mindestens einmal, vielleicht zweimal, so richtig abgehoben. Das war, wisst ihr, ziemlich beängstigend. Ich tauchte am nächsten Tag auf und er hatte beide Hände im Gips. Als ob er die Steuerstange hält. Es war so nach dem Motto: „Ups“, aber ich bin oft mit Peter geflogen. Wisst ihr, das ist interessant. Der erste Ehemann meiner Schwester, Michael Goth, hat Rennwagen gefahren, und die Typen, die seine Ingenieure und Mechaniker waren, waren Bruce Burness und Trevor Harris. Die haben später für Peter Brock gearbeitet und Brock Racing Enterprises gegründet, wo sie mit kleinen Dusts und Fünfezern in den Vierzigern gefahren sind. Die waren das Herzstück davon, wisst ihr?

[00:56:52] Das habe ich erst vor Kurzem herausgefunden, weißt du, und es war eine schöne Zeit mit Peter. Es war wirklich etwas Besonderes, ihn interviewen zu dürfen. Und du bist in die Regalo Hall of Fame aufgenommen worden.

[00:57:08] Nein, ich dachte, du wärst es. Und nun, du warst es definitiv. Du hast eine Präsentation für das Smithsonian gehalten. Ja. Ja. Über Gary Fogle, der das zusammengestellt hat, weißt du, das Smithsonian, das National Air and Space Museum hatte die General Electric Aviation, General Aviation Vortragsreihe. Und ich kam rein, ich bekam ein K und wurde zurück nach DC geflogen, für ein paar Nächte untergebracht und hatte ein ??????n-Dinner in der Wright Brothers Room Galerie mit dem Präsidenten, dem Hauptkurator, der ein ehemaliger Marinegeneral ist. Und ich dachte mir so: Junge, das ist ein Hund und ein Kurzhaarschnitt.

[00:57:55] Und der Typ war genau wie wir, weißt du, oh Mann, das Alter, du gehst hin und siehst das Zeug, weißt du, und bist einfach ein Flugzeug-Junkie, weißt du, und es hat echt Spaß gemacht. Also war das, das war sehr aufregend, das zu machen, weißt du, das Hanggliding in die Innenstadt zu bringen, weißt du, in die Mall, Baby. Und, äh, also, weißt du, Hanglider-Piloten, weißt du? Ja. Mann, wir stehen nicht gerade weit oben in der Hierarchie der glamourösen Aviatoren, weißt du, wir sind einfach wie Verrückte, weißt du, in Amerika sowieso, weißt du, hier war das so, weißt du, suizidale Tendenzen, weißt du, staubige Vagabunden. Und, äh, ich bin 1976 mit Larry Newman nach Deutschland geflogen und wir sagten: Oh, du bist ein Amerikaner. Du bist ein amerikanischer Hanglider-Pilot. Du setzt dich zu uns und wir kaufen dir Bier, weißt du, und du baust deinen Gleitschirm auf.

[00:58:43] Da ist eine Lufthansa 747. Ein Pilot hier drin. Und vor dir sitzt irgendein Kernphysiker, weißt du, und die denken sich so: Oh, ein amerikanischer Gleitschirmpilot. Und wenn die dann nach Hause kommen, sagen sie: Mach Platz, du Dreckschlecker, aber sie haben viel Geld für meine Ausrüstung bezahlt.

[00:59:03] **Gavin McClurg:** In dem Film sprichst du über Anthony Matthews, den Musiker aus Steamboat Springs, dessen Tod einen wirklich schweren Schlag war. Und natürlich die beiden Wheels. Diese Brüder, Eric und Bob – da gab es ziemlich schwere Verwüstungen, als die Sache mit den Gleitschirmen gefährlich wurde. Was hat das mit der Community gemacht? Wir reden heute ja oft darüber, dass wir billige Fehler brauchen, um zu lernen. Das waren keine billigen Fehler. Es waren offensichtlich die schlimmsten Arten von Fehlern. Aber ich stelle mir vor, sie waren ziemlich entscheidend. Ich meine, für die Sicherheit und die Zukunft, aber das sind auch harte Lektionen.

[00:59:53] **Bill Liscomb:** Ja. Ja, es war, ähm, wissen Sie, wie Danita schon sagte, es war einfach so schwer zu begreifen. Es war so, als ob wir wissen, dass da schlimme Sachen drin sind, es ist mit Fentanyl gemischt und jemand hat eine

Überdosis, wissen Sie, das passiert mir nicht. Wissen Sie, das Einzige, was er sagt, ist: Ja, es ist sicher. Es ist sicher. Komm schon. Was ist das Problem? Dir geht's gut. Wissen Sie, aber es gab da eine echte Dichotomie, wissen Sie, zwischen, wissen Sie, ich muss das tun, wissen Sie, Anthony Matthews und ähm Peter Brock, Sohn Hall, die beiden sind fast gleichzeitig gestorben, da gab es so drei Wochen, in denen, wissen Sie, die beiden sind reingegangen und dann ist Jack Schroeder an einem Punkt bei Furman gelähmt. Und ich dachte mir einfach nur, Mann, ich glaube, ich werde vielleicht mal...

[01:00:41] etwas anderes für eine Weile und das sacken lassen. Aber, wissen Sie, das.

[01:00:49] Das Gute ist, dass alle es zur Kenntnis genommen haben und sich bewusst waren, was sie falsch gemacht haben, und sich bemüht haben, die gleichen Fehler nicht zu wiederholen und die Flugzeuge viel besser zu entwickeln, wissen Sie, und das geht zurück auf die Zertifizierung. Das hat wirklich sehr geholfen. Und die Fallschirme, das waren einfach nur epische Ereignisse, wissen Sie,

[01:01:14] **Gavin McClurg:** große, riesige Veränderungen im Sport. Ja.

[01:01:18] **Bill Liscomb:** Ja. Ich erinnere mich, in den Neunzigern im Flying-Magazin war ein Artikel über die Flugsicherheit von jemandem, der sich wirklich intensiv damit beschäftigt hat. In dem Artikel wurde die Zahl der Todesfälle pro hunderttausend Stunden gezeigt, und in der allgemeinen Luftfahrt lag sie bei etwa 5,2, beim Gleitschirmfliegen bei 2,4. Ich dachte mir: Alter, das liegt daran, dass wir mit einem Fallschirm dabei waren, der direkt am Flugzeug befestigt war, weißt du? Und deshalb habe ich mich immer nackt gefühlt. Ich war quasi nackt, als ich mit irgendeinem Typen in seinem ukrainischen Flugzeug ohne Fallschirm mitgeflogen bin, weißt du, und du...

[01:02:02] weißt du, dass es einfach so ein Segen ist, weißt du, das einfach genau richtig zu haben

[01:02:07] **Gavin McClurg:** Dort gibt es tatsächlich ein Zitat im Film, dass viele Leute gestorben sind, weil sie dachten, es sei sicher. Das überrascht mich immer noch. Ich meine, man hört das heute bei Anfängern, wenn sie in den Sport einsteigen, ihnen wird das nicht gesagt, und es ist nicht intuitiv. Ich denke, diese Dinger sind sehr einfach zu fliegen, aber schwer gut zu fliegen, aber sie sind sehr einfach zu fliegen. Und das ist schon seltsam, oder? Dass die Leute immer noch denken, es sei sicher. Es ist nicht sicher.

[01:02:44] **Bill Liscomb:** Nun, ich denke, das ist so eine Art Verkaufsargument. Ja.

[01:02:47] **Gavin McClurg:** Ganz genau. Weil wir uns immer noch mit diesem Zitat herumschlagen.

[01:02:51] **Bill Liscomb:** Weißt du, früher war das so: Ah, das ist gefährlich. Da wird wieder einer sterben. Wieder einer stirbt. Und das stimmt. Wir haben keine Finger und Zehen mehr, um unsere gefallenen Freunde zu zählen. Ich meine, wow. Und wenn dich also jemand fragt, wie sicher das ist, denke ich, für die Piloten und die Leute, die es aktiv machen, ist es irgendwie eine defensive Antwort zu sagen: Tja, es ist so sicher, wie du es machst. Weißt du, es ist, ja, es ist sicher. Ich mache es ja. Weißt du, was

[01:03:25] **Gavin McClurg:** Schreibst du dein eigenes Überleben darauf zurück? In dieser Liste, wir haben zum Beispiel Tom Pagini hier bei uns, aber in dieser Liste sind noch viele dieser Männer und Frauen am Leben. Wie hast du das alles überlebt?

[01:03:48] **Bill Liscomb:** Du

[01:03:51] Weißt du, ich wollte nicht der Erste sein, der einen 360er gemacht hat.

[01:03:58] Weißt du, die sind bei 72. Drei, vier. Es war eine große Sache, einen 360er zu machen, und Leute sind gestorben. Da gibt es eine Szene in Whack Attack, in der Lloyd Short mit dem Moon Eyes Kite versucht, einen großen Kreosot-Busch mit seinem Gleitschirm zu umwerfen, während er einen 360er macht und blablabla. Das ist urkomisch. Aber weißt du, die Leute wussten nicht, dass man bei einer Kurve in einem Flugzeug den Anstellwinkel erhöhen muss, um mehr Auftrieb zu erzeugen und die Nase oben zu halten. Damit man nicht in eine Todesspirale gerät.

[01:04:32] Wisst ihr, ich war einfach sehr schüchtern. Ich wollte sehen, wie die Leute Sachen machen, und wie Tom vorhin schon sagte, ist es so: Na, haben diese Regalos ein bekanntes Problem mit Pitch-Instabilität im Heck? Das scheint

ziemlich gut zu sein. Ja. Ja. Nimm etwas mit einem Heck. Das ist der Schlüssel. Und übrigens, ich bin wieder zum Hanggliding zurückgekehrt, nachdem ich mich mit der Diana wirklich zu erschrecken begonnen hatte. Bei so viel Leistung, mit dieser erstaunlichen Sinkrate und der spektakulären Gleitzahl bin ich ein Stück weiter den Canyon hochgefliegen, wisst ihr, ich bin etwas tiefer und weiter weg geflogen, ich bin in Situationen geraten und später dann...

[01:05:23] Ich bin zu knapp gefahren. Das war nicht gerade konservativ, weißt du, das war eher auf der anderen Seite der Risikogrenze. Und ich wusste einfach, ich fing an, Sehstörungen zu bekommen. Ich bekam ophthalmologische Migräne, bei denen man so eine prismatische Verzerrung im Sichtfeld bekommt und das periphere Sehen verliert, und alles sieht irgendwie so aus. Man kann es zwar sehen, aber man erkennt keine Details mehr. Und ich dachte mir, weißt du was? Ich kehre zum Hanggliding zurück. Diese Sachen passieren da viel langsamer. Wenn ich langsamer bin, wenn ich am Hang bei Torrey Pines gleite, wo willst du hin? Wo ist das Flugzeug? Wenn mir so ein Anfall passiert, kann ich nicht.

[01:06:08] Ich kann nicht auf meinen Flugcomputer schauen, der hat ja eine so große Anzeige, um nach Hause zu kommen, weißt du? Also ist es so: Warte hier, bis das vorüber ist, verstehst du? Also, ich habe einen Atos und einen Freedom 170 und wow, beides hervorragende Entscheidungen. Ich würde sagen, der frühe Atos war der beste Thermik- und Gleitschirm, den ich je geflogen habe. Du kommst in eine dieser Thermik-Aufwinde in Torrey Pines, 300 Fuß pro Minute, und treibst mit der Meeresbrise zurück. Das ist wie das Fliegen einer Schweizer 233. Du neigst ihn ein. Du drückst ihn einfach so weit raus, bis der Schirm anfängt ein bisschen zu brummen, und du gehst weit nach hinten und spielst zu Hause. Und dann habe ich mir einen Muskel gezuckt, als ich an einem späten Nachmittag mit dem Freedom 170 abgefahren bin.

[01:06:56] Und, äh, hey Bill, vielleicht ist es an der Zeit, mit dem Hanggliding aufzuhören. Also, äh, ganz locker, erzähl uns mal etwas über das Hang Diving Magazin und Diver Driver. Nun, ich...

[01:07:18] Ich weiß nicht, ob euch das aufgefallen ist, aber in der Anfangszeit des Hanggleitens war ein großer Teil der Pilotenpopulation ziemlich zynisch, schlau, Alex.

[01:07:30] Dann war der Erste, mit dem es wirklich Spaß machte, Zeit zu verbringen, Rich Finley, ein Top Gun Naval Aviator. Er gehörte höchstwahrscheinlich zur ersten Generation, die dort in den frühen siebziger Jahren durchlief. Ich habe ihn so um 1973 getroffen.

[01:07:48] Und ich glaube, das war etwa der Beginn von Top Gun. Und ich weiß, dass er später ein Adversary Instructor wurde, aber er hatte für jeden einen Spitznamen. Wisst ihr, wir waren auf einem Treffen und er war einfach – wir nannten ihn Motor Mund –, weil er die ganze Zeit einfach nur redete, aber über all diese Daten und Sachen, von denen man nie dachte, dass man sie wissen müsste. Und dann kam jemand rein und sagte so: „Hanggleiter“, und sie versuchten, die Mitte zu treffen, aber er hätte den Gleitschirm 20 Fuß über der Mitte abgebremst. Und Richard sagte dann einfach: „Tja, da kannst du ihn parken, aber er wird nicht besonders gut rollen.“ Wisst ihr, so ein Zeug. Und wir haben angefangen, sie „Hang Divers“ zu nennen, wisst ihr, und das ging dann einfach immer weiter. Und mein Freund Bill Wrecker und ich, ich glaube, wir waren da besonders gut darin.

[01:08:37] Wir hatten dafür ein natürliches Talent. Und wir haben mit Gil Dodgen, dem Herausgeber des Hang Gliding Magazins, gesprochen, damit wir eine Apriltricks-Ausgabe machen dürfen. Und wir haben das Hang Diving Magazin gemacht, und es war hinten im Magazin und auf dem Kopf stehend. Ich meine, die haben uns richtig abgezogen. „Hey, ihr müsst mit eurem Verleger reden. Hey, druckt das Zeug auf dem Kopf aus.“

[01:09:05] Und, wissen Sie, es hat einfach jeden und alles im Hanggleiten aufs Korn genommen, wissen Sie, und es war absolut urkomisch. Wir haben uns morgens getroffen, haben gefrühstückt, sind hochgegangen und haben angefangen, die Tasten zu klappern. Wir haben uns vor Lachen auf dem Boden verkrümmt, wissen Sie, wir haben uns den Bauch gehalten. Und anscheinend fand Gil einen Teil davon nicht so witzig. Er hat sich von einigen Dingen ein bisschen angegriffen gefühlt. Ich weiß nicht, ob es das Bild von mir mit dem Hut, der großen Nase und der Brille an der Tastatur war – er ist Pianist, ein wirklich guter Pianist, wissen Sie? Es war also ein bisschen zu viel. Also wollten sie das nicht noch mal machen. Hmm. Meine Schwester hat uns dann konfrontiert und wir haben unser eigenes Hanggliding-Magazin mit einem gelben Cover gemacht, auf dem George Worthingtons Brief an den Herausgeber stand.

[01:10:00] Lieber Herr Redakteur, das war der beste Brief von George, den ich, George, je über George gesehen habe.

[01:10:08] George B. Fossilton, wissen Sie, mit der zitternden Unterschrift.

[01:10:13] Und dann gab es noch Spitznamen wie Dennis Pagan war „dense“. Ja. Oh mein Gott. Ja. Die Liste ist lang.

[01:10:23] Ich war, ich war, ähm, Thumb Pigs Weenie. Ich hatte immer Spitznamen für jeden. Ich bin nicht bei Torrey Pines mitgegangen und er hatte meinen Thumb Pigs Weenie und die Free Fallers mit ihrem neuen Hit, dem Gravitational Boogie. Nice. Ja. So hat er das getragen. Und er hatte nette Spitznamen für jeden. Niemand kam davon unbeschadet davon.

[01:10:45] **Gavin McClurg:** Ja. Man muss jeden aufs Korn nehmen.

[01:10:47] **Bill Liscomb:** Und wenn er es wüsste, wenn er es wüsste, hättest du das Gleiche mit der World Cup. Die machen das ein bisschen mit dem X-Men Magazin auf der letzten Seite. Die World Cup, W-H-I-R-L-E-D, nicht W-O-R. Und dann, äh, die Mittelseite mit Mr. Bill beim Hanggleiten. Wir hatten ein kleines Mr., haben eine Mr. Bill Puppe und einen kleinen Spielzeug-Gleitschirm gemacht und, weißt du, oh, ich werde vom Rotor durchbohrt, weißt du, und da kommt ein Viertelzoll-Bohrer ins Bild, landet schließlich in einem Krater mit, weißt du, Sluggo, der versucht, ihm einen Rotor-Noogie zu geben. Uh-huh. Es ist einfach zu lustig.

[01:11:23] **Gavin McClurg:** Brillant. Du hast schon ein paar Mal Musik erwähnt. Du bist also Musiker. Ja.

[01:11:29] **Bill Liscomb:** Uh-huh. Das habe ich schon mal gemacht. Ja. Weißt du, als ich mit dem Fliegen aufgehört habe und mich Ende der siebziger Jahre richtig dem Hanggliding gewidmet habe, landete ich in einer Country-Western-Band mit fünf Leuten. Und das war sehr lustig. Du wärst überrascht, wie viele bierduftende Honky-Tonks es in San Diego gibt, Mann, weißt du, im East County. Da wurde es damals ziemlich cowboymäßig zu. Und von da aus spielte ich in den frühen späten achtzigern in einer Bluegrass-Band. Ich fing an, Bluegrass zu spielen, und das wurde irgendwann langweilig, weil wir jedes Jahr die gleichen drei Gigs an den gleichen drei Orten hatten, und ich gründete ein kleines Coffee-House-Trio. Und wir haben fast 10 Jahre lang gespielt, weißt du, ich selbst, ein anderer Typ auf E-Gitarre und eine Frau, die Bass und Gesang übernahm, und wir haben das sehr lange Zeit jedes Wochenende gemacht.

[01:12:22] Das war es. Das war das Beste, was ich je gemacht habe.

[01:12:26] **Gavin McClurg:** Alles klar. Wir werden mit Botry sprechen. Leg los.

[01:12:29] **Bill Liscomb:** Eines Tages bekomme ich einen Anruf und da heißt es: Hey Bill, hier ist Steve Wilson von IPER. Ja, hallo Steve, was gibts? Hey, äh, Kronk ist nicht in der Stadt und wir haben da einige fabrikgefertigte Quicksilvers, die flugtechnisch getestet werden müssen. Könntest du hierherkommen und sie für uns fliegen, weißt du, sie testfliegen, damit wir sie ausliefern können? Also klar. Er sagt, ja, und wir werden deinen Gleitschirm auf die neuesten Spezifikationen bringen und das neueste coole Zeug draufpacken. Ich sage, klar, machen wir das. Also fahre ich hoch zum Torrance Beach. Um etwa, weißt du, 7:38 Uhr, Dan Fitzgerald hat da gearbeitet und äh, er war der Junge. Ich bin immer noch mit ihm in Kontakt und ich komme in die Werkstatt und da sind alle Leute, die dort arbeiten. Weißt du, wer sie waren? Ihre Pupillen sind so richtig klein. Du hast da Pupillen drin mit dem, was ist da los?

[01:13:17] Und alle waren völlig abgefahren.

[01:13:27] Oh, alle drehen durch. Das wird ein interessanter Tag. Die haben mir das Zeug auf ihren LKW geladen, jemand hat uns dorthin gefahren und die waren nicht völlig abgefahren, aber ich bin abgehauen, hab alle die Verdammt, alle die Pfauen erschreckt, aber ihr wisst schon, so ist das eben. Und die kamen runter und haben mit uns in San Diego gefeiert. Wir waren einmal bei Reggie Jones und Dave Mule hatte all diese UPS-Pakete zu Reggies Haus geschickt, und wir kommen an und machen sie auf. Alles Feuerwerk. Ich wusste gar nicht, dass man das machen kann. Verdammt. Und wir haben etwa so viele Feuerwerke für Neujahr bekommen, wisst ihr? Und wisst ihr, all die Typen sind Vietnam-Veteranen, wisst ihr? Also so etwa 10 Minuten vor Mitternacht fing der Pop-Bottle-Raketenkrieg vor der Straße an und das war episch.

[01:14:15] Das ist einfach nur episch. Und es ist unglaublich. Wir haben Lemon Grove in dieser Nacht nicht niedergebrannt. Mein Gott,

[01:14:25] Da sind ein paar coole Typen dabei. Es hat echt Spaß gemacht, mit denen zu feiern und Jack Schroeder zu schröten. Gib uns mal eine Jack-Schroeder-Imitation, Tom. Äh, ich habe gerade das Kitty-Hawk-Treffen gewonnen und bin dann nach Frankfurt, Michigan gefahren und habe das Treffen an zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden gewonnen. Und ich war damals ein kleiner Punk. Und er sagte: „Hör mal zu, du verdammter Dreckskerl, wir werden dich mitnehmen, um es dir zu sagen, okay? Aber wenn du rausgehst, will ich dich erwürgen, du verdammter Dreckskerl.“ Ja, entschuldige mich, Jack Schroeder.

[01:15:02] Ah, einige Charaktere. Bob Trampano, weißt du, als ich Modellflugzeuge flog und sie baute, bin ich da richtig reingekommen, und dann bekomme ich einen Anruf. Ich hatte dieses Michael Selig Modellflugzeug-Profil, seine Abschlussarbeit, weißt du, die wurde im Gut veröffentlicht. Es waren einfach diese Profile, die er entwickelt hatte, und Bob Trampano wollte die unbedingt für seine Hangglitter verwenden. Also bekomme ich den Anruf: Hallo, Bill. Hier ist Bob Trampano. Wie geht's? Hallo, Bob. Was gibt's? Nun, ich habe mich gefragt, ob du noch das Buch hast, weißt du, weil er ist Stunden, Bob, ich werde nie vergessen, zu ihm nach Hause zu gehen und auf die Toilette zu gehen. Und da war eines von B.

[01:15:47] Clebans Bücher, weißt du, hab noch nie was Größeres als deinen Kopf gelesen. Ah, oh ja. Da ist ja. Ja. Also SD-Profil.

[01:15:59] Geil. Mach es ein bisschen wie einen Handwurf. Also, da wird immer noch das gleiche Buch benutzt, das ich im Keller habe, aber. Also. Im Badezimmer bei Trampano zu Hause steht, weißt du, das B. Cleban Buch. Ich sollte das irgendwann mal rausholen. Und da steht wirklich: Lies nie etwas Größeres als deinen Kopf. Weißt du, er hat die Katzen gemacht, die wirklich berühmten, sehr ausdrucksstarken Katzen. Und da ist eine, wo all diese Höhlenmenschen zusammensitzen. Da ist ein kleines Feuer und, weißt du, Steine und so Zeug drumherum. Und ein Typ wirft gerade seinen Speer hin und geht weg, und die Bildunterschrift dazu ist: Verpiss dich, du primitives Zeug.

[01:16:40] Und ich dachte mir, das Motto im Laden von Seed Wings, weißt du, und ich war bei Dave Cronks Büro, da war, ich glaube, über der Tür stand Doxor, weißt du, die hatten den Flexi Flyer über der Tür. Da stand Doxor, Dr. Flexi Jerk Off. Und,

[01:17:03] und dann, weißt du, auf seinem Schreibtisch stand Gyro Gearloose. Erinnerst du dich an den Disney-Charakter? Ja. Oh

[01:17:10] **Gavin McClurg:** Gott. Man muss diese Spinner einfach lieben. Echt

[01:17:12] **Bill Liscomb:** da draußen gibt es echt ein paar schiefe Dinger.

[01:17:16] Gott sei Dank bin ich ausgenommen. Richtig.

[01:17:20] **Gavin McClurg:** Bill, ich habe Malcolm das gefragt und die Antwort war fantastisch. Also muss ich dich das Gleiche fragen. Wenn du die Uhr zurückdrehen könntest zu deinem 50-Stunden-Ich, was auch immer das damals war, irgendwo in der Pubertät, schätze ich, aber du könntest dich magisch zu diesem Bill zurückversetzen und ihm einen Rat geben. Ja. Und ich bin mir nicht sicher, ob du weißt, was der Rat wäre, wenn du mit dem Wissen, das du jetzt hast, wüsstest, was wäre es?

[01:17:52] **Bill Liscomb:** Ja.

[01:17:55] Vielleicht solltest du dir den Rat ansehen, zu wissen, wann man lieber den Mund hält.

[01:18:02] Das

[01:18:02] **Gavin McClurg:** ist eine gute Lebensentscheidung. Nicht unbedingt die richtige, aber eine gute Lebensentscheidung. Ja.

[01:18:07] **Bill Liscomb:** Ja. Ich dachte schon, du würdest sagen, iss die nicht. Sei echt vorsichtig mit dieser Handvoll Pillen. Ja.

[01:18:15] Fahr das Fenster runter. Die in dem Van vor dir, die lassen dich rein, ja. Nein, also, was mein Fliegen angeht, ich denke, man sollte einfach sehr vorsichtig sein und nicht versuchen, an der absoluten Grenze zu sein, also nicht sein.

[01:18:33] **Gavin McClurg:** Chuck Yeager, du

[01:18:34] **Bill Liscomb:** Weißt du, Überlebenskompetenzen, also echte persönliche Überlebenskompetenzen. Mach weiter so, Bill, das wäre mein Rat. Das ist eine gute Einstellung. Ja, geh nicht zuerst. Als wir mit Al Adams geflogen sind, einem der alten Hasen in San Diego, der mir das Fliegen beigebracht hat – Tory, weißt du, er ist 20 Jahre älter als ich – waren wir an einem Ort, den wir durchs Unterholz erreicht hatten. Wir sind einfach nur rumgefahren an einem Tag in Santa Ana, immer ein guter Tag zum Fliegen. Schau, check mal den neuen Platz aus, flieg da hin. Nein, mach das nicht, mach das nicht. Da war ein Rat dabei, und wir haben einen Platz gefunden und Al sagte: Du gehst zuerst.

[01:19:20] Niemand ist dort geflogen, es sah gut aus, wirklich gut aus.

[01:19:26] **Gavin McClurg:** Smart Bill, dein Film ist unglaublich, er ist so klasse. Ich bin so froh, dass du ihn gemacht hast. Ich bin mir sicher, die ganze Community ist es auch, weil er einfach klassisch ist und alles hat, alles ist da. Und ich bin so dankbar für all die Leute, die das Filmmaterial aufgenommen haben, das du so wunderschön zusammenstellen konntest, um eine so bewegende, erstaunliche Geschichte zu erzählen. Vielen Dank und ja Tom, danke, dass du das ermöglicht hast. Das ist, wie immer, etwas Kostbares. Ich schätze beides wirklich sehr, danke euch beiden.

[01:20:02] **Bill Liscomb:** Ja, nun danke. Für mich ist Big Blue Sky, wissen Sie, es ist wie die Geschichte des menschlichen Geistes, ganz sicher.

[01:20:13] **Gavin McClurg:** ist also die

[01:20:14] **Bill Liscomb:** Der ursprüngliche Arbeitstitel für den Film war Dreams Come True. Ja, wissen Sie, und es ist wirklich, wissen Sie, es ist, es ist, es ist wirklich die Geschichte. Ja, wissen Sie, wir hatten einen Traum und so haben wir ihn verfolgt und wir haben ihn erreicht. Sie

[01:20:29] **Gavin McClurg:** Auf jeden Fall. Das ist unglaublich. Um einen Preis, um einen Preis, ja, natürlich. Ja, leider sind die Dinge, die es wert sind, eben so. Gut gemacht, Jungs, vielen Dank, ich weiß das zu schätzen. Und das war wirklich ein Vergnügen. Ich habe gerade noch mehr Falten bekommen, aber ich habe in der letzten Stunde so viel gelächelt. Vielen Dank.

[01:20:50] **Bill Liscomb:** wenn du

[01:20:58] **Gavin McClurg:** Wenn du Cloud Based Mayhem wertvoll findest, kannst du uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Du kannst uns auf iTunes oder Stitcher bewerten – egal, wo du deinen Podcast hörst –, das hilft enorm, die Mundpropaganda zu verbreiten. Du kannst darüber auf deiner eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst darüber reden, wenn du auf dem Weg zur Arbeit mit deinen Freunden im Auto sitzt; ich weiß, dass dort viele interessante Gespräche entstanden sind. Und natürlich kannst du uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn du uns finanziell unterstützen kannst, haben wir bisher nur einen Dollar pro Folge gebeten. Das kannst du über eine einmalige Spende via PayPal tun oder du richtest einen Abonnement-Service ein, der dich für jede veröffentlichte Folge belastet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus, also wenn du einen Dollar pro Folge gibst, wären das alle zwei Wochen etwa 25 Dollar im Jahr – viel günstiger als ein Magazin-Abo, und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt, aber ich möchte das aus vielen verschiedenen Gründen nicht tun, was ich in der Show schon oft gesagt habe. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show steht, und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind und das nur unsere Meinungen sind – aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell, also hoffe ich, ihr versteht das. Wenn ihr uns unterstützen wollt, könnt ihr auf cloudbasedmayhem.com die entsprechenden Stellen finden. Ihr könnt es über [patreon.com/cloudbasedmayhem](https://www.patreon.com/cloudbasedmayhem) machen, wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, oder ihr könnt das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen.

[01:22:29] Damit bekommt ihr Zugriff auf das gesamte Bonusmaterial, die kleinen Videocasts, die wir machen, und die zusätzlichen kleinen Kostbarkeiten, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, von denen wir aber finden, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch den Support nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Natürlich wird das lebenslang sein und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen, aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud Based Mayhem Merchandise gekauft haben – T-Shirts, Hüte oder sonst was – ihr solltet bereits eingerichtet sein, ein Konto haben und jetzt auf all dieses Bonusmaterial zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören, ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr und wir sehen uns in der nächsten Show. Danke.