

Back to the beginning

Cloudbase Mayhem Podcast 155 — Bill Belcourt

Published	2021-11-01
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-155-back-to-the-beginning-with-bill-belcourt/
Duration	00:45:38
Speakers	Bill Belcourt, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0155-back-to-the-beginning-with-bill-belcourt.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	6 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	11
Show notes	11
Transcript	11
Deutsch	20
Show notes	20
Transcript	20

English

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

Show notes

I've had my friend and mentor Bill Belcourt on my mind a lot lately. He managed to handily win the US XContest this season with a series of impressive, committing, deep flights in the Intermountain west while juggling two professional jobs and being a father and husband; and he won a task at the XRedRocks hike and fly race last month and nearly took 1st place overall, proving there is no need for a masters category even when races are extremely physical. For this show we went back to the archives to bring you the very first show that kicked off the Cloudbase Mayhem way back in 2014.

The post Episode 155- Back to the beginning with Bill Belcourt first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hi there everybody. Welcome to another episode of the Cloudbase Mayhem. This is actually an oldie but goodie episode. We haven't done this, I think we've only done this once. I've gone back to the archives and posted up a show, but Bill Belcourt has been on my mind a lot lately. He was down at the ex-Red Rocks. One day two of that hike and fly race, we had a three day stage race down there that I was the race director for. A very different position than something I've done in the past. It was a blast. We had awesome weather. It was an amazing inaugural event. And our friend Matt Datum won the \$5,000 prize for first place in the pro division and everybody's already talking about and starting to plan next year's event.

[00:00:55] So, yeah. If you missed it this year and you're into hike and fly, pay attention to the ex-redrocks.com website. We'll be opening applications up there soon and changing a bunch of things to make it even better. And it was a blast. It was pretty amazing. It completely wore me out and I came back to a very furious final build here back in Sun Valley in Idaho to get my family moved in and out of the trailer. We've been in since before the X-House and so I've been burning the midnight oil for the last few weeks big time and I have not been able to record a show. I haven't been able to get anybody lined up in the last couple weeks.

[00:01:41] So, we thought we'd go to the archives and go to the very first one, the show that inspired all of this mayhem and all of this madness. It was with Bill Belcourt and we went through. He was the head of the Red Rocks. He was the head of R & D at that time for Black Diamond down in Salt Lake and we were shooting 500 miles to nowhere and went in and had a chat with him with the red cameras rolling and everything. And, you know, whenever you have a chat and an opportunity to sit down with Bill Belcourt, it's a bit mind-blowing. And so we used, you know, it was a seven-minute film in the end, 500 miles to nowhere, and we got a couple of really good lines from him as we knew we would. Yeah.

[00:02:26] Yeah. Yeah. There was an hour of footage in this interview I did with him then. This was 2014. It sat on a hard drive for quite a while. Was it 2014? Maybe 2013. Anyway, it sat on this hard drive for quite a long time and I just thought, God, what do I do with this? I didn't know anything about podcasting. And those of you who have bought the book, Advanced Paragliding, know this story because it's the opener. It's how this all got going. But, anyway, somebody mentioned at one point, I think it was Nick Greece, actually. He mentioned at one point, hey, you should put this in a podcast. And I'm like, a podcast? Well, how's that work? And that's how the mayhem happened. But what he said back then is still totally relevant, if not more so, as it is today.

[00:03:12] And it's still gold. We had some weird problems with the sound during the interview with the RED cameras. These are these incredibly expensive, really high-end cameras. But they have a lot of... overheating issues and the fan kept coming on. But the audio is still plenty good enough. And Miles will, of course, do his magic. And I think you'll enjoy it. I am sitting down tomorrow with Eduardo Garza. So we will get caught back up, as we always do. I'm sorry if we're at least a week late right now. But we will get caught back up, back on our regularly scheduled programming of putting out a show every couple weeks. Also working on some bonus stuff in the background, which we'll have out. Shortly as well.

[00:03:57] And keep an eye out for our newsletter. We're going to have a pretty nice discount in that at the XC shop. With XC Mag. To take there and buy books if you want. You know, we've got Ricard Martin's latest updated Thermal Flying, which is who I had on the show recently. Or Advanced Paragliding or Beginner Paragliding or whatever. If you're missing some books from your library, you can go and use that code. And that will be in our next newsletter for 15 % off. What else has happened? I went out to Turkey for the World Cup. And that went pretty well. That was a lot of fun since I've talked to you all. And yeah, we ran this X-Red Rocks thing, which was truly a blast.

[00:04:43] It was really cool to see. We had 50 people in this thing. The Adventure and Pro class. People went really hard for three days. It was very impressive. And really excited for the next one. So yeah, again. Keep an eye out for that. And in the meantime, enjoy this very first show that we did with Bill Belcourt. Cheers.

[00:05:08] Well, good morning, good afternoon, or good evening, wherever you are in the world. This is the inaugural episode, the very first episode of the Cloud-Based Mayhem podcast. I've been threatening to do this for an awful long time. And I've finally gotten my act together. We'll see how this goes. This first show is really amazing. But first, what is this all about? What is the Cloud-Based Mayhem podcast? Basically, it was born out of a hope to kind of disperse knowledge about all things free flight. So, acro, cross country, whatever you fly, I think this will be very valuable to you. The reason this kind of sparked my interest in doing it to begin with was my first World Cup that I ever flew.

[00:05:54] I flew in, was here in the hometown of Sun Valley in 2012. And after the comp, it was the first time I'd ever flown a comp wing. It was the first time I'd ever really raced with guys and gals who were incredibly talented pilots. And after the race, we had an open distance competition here and had really bad weather, couldn't fly much at all. And instead of just wasting the time and going biking every day, a lot of the real legends in our sport got up and gave some really amazing talks. About how to eat and how to hydrate and how to think big and basically how to fly big distances. And we heard from Matt Beechinor and Nate Scales and Nick Greece and Russ Ogden and Bill Belcourt. And it was just incredible.

[00:06:40] We have resources like Cross Country Magazine and Hang Gliding and Paragliding and other resources. But it was just so much information condensed into a really small timeframe. And I think everybody that was there, I was lucky enough to be there, was just blown away. And I thought, God, wouldn't this be amazing to disperse this to the wider flying audience, whether you're an expert or a novice like I was. I just found that I got so much out of it. One of the podcasts I listen to all the time is the Tim Ferriss podcast. And he kind of tries to dissect excellence and provide it to laymen. And that's what this podcast is all about. I'm going to try to interview the really, really exceptional pilots, whether they be hang gliders, paragliders, what have you, in our little French sport and try to disperse that knowledge.

[00:07:30] The first guest I have with us is Bill Belcourt. He actually wasn't a guest for the podcast, but he's given me the okay to put this out live. When we were filming 500 Miles to Nowhere, we stopped by Black Diamond. He's the director of research and development there at Black Diamond. And if you've seen the film, you know that there's a couple lines in that film that are just phenomenal. Of course, they came from Bill, our little Yoda. He's the leader of the sport. But what many of you probably don't know is that we sat down with him for over an hour and a half. And I asked him all kinds of things about throwing a reserve and what the concept of bringing it means and how do you fly big, ascetic lines and risk and reward and safety and gear and equipment and where paragliding came from and where it's going and two liners.

[00:08:16] And the list just goes on and on and on. It was just this insane course. In free flight that we luckily recorded it. We had the red cameras going. I have to apologize for some of the sound. There's a lot of kind of fan sound coming off one of the cameras. But I've kind of put this together and edited a bit. And I hope you enjoy. So without further ado, here is Bill Belcourt, the legend.

[00:08:52] **Bill Belcourt:** I'm Bill Belcourt and I've been flying paragliders since 1989.

[00:08:57] **Gavin McClurg:** And why paragliding? I know you've got a background in rock climbing and alpine climbing. But why paragliding? What attracted you to that sport?

[00:09:07] **Bill Belcourt:** It seemed like a great descent tool for alpine climbing. Instead of carrying a bunch of ropes and equipment to get down off of something, you could just carry a small paraglider and fly. Fly off the top. That at least

was the mentality in the late 80s.

[00:09:26] **Gavin McClurg:** And as a paraglider myself, we all kind of see you as kind of the legend. As the one that really paved the way in cross country paragliding. How did you make the transition from using it as a descent tool to using it as a traveling tool?

[00:09:43] **Bill Belcourt:** It became obvious almost instantly that the paraglider had way more potential in it than just a descent tool. And I wasn't the first one to realize that. People I was flying with also had put that together sooner. My mentors, like John Bouchard being one of them, Todd Bidler being another one. They had realized the potential of paragliders to fly distance. And the glider design at the time was evolving towards that. And in a way from being used as a descent tool.

[00:10:30] And if I think back, John Mittendorf, who was one of the bad ass big wall climbers and one of the early users of paragliders as a descent tool, he noticed that the speed increase of the new paraglider descent tool, the new designs made them that much more difficult to launch in precarious places and use as a descent tool. So it was moving away from that to a flying machine that was just more capable of flying. Not just getting down on things. What do you think

[00:11:09] **Gavin McClurg:** of our aircraft in the year 2014?

[00:11:16] **Bill Belcourt:** Well what I think of a paraglider now is,

[00:11:22] I'm constantly amazed by the technology's ability to continue to evolve. And that's a credit to the companies making paragliders. I remember thinking in the 90s, oh these things are as good as they're going to get. And even as much as five or six years ago, that they're as good as they're going to get. And now we're just going to see incremental gain. And then there's another breakthrough. Like the two liner. And they just get better. So I've been proven wrong enough to know that they'll just continue to get better. And the amazing thing about it is it's still basically

[00:12:08] Dacron or nylon fabric and string. And they just can fold up and fit into a pack and still do incredible things. More incredible things. Than ever before.

[00:12:24] **Gavin McClurg:** Bill, just in the last couple of seasons, it seems like a handful of pilots here in the West have been flying these really big lines. You know, you and Dadum flew to Moab this year. All these records went down last year and this year. What do you attribute that to? What's going on? Is it just wing design? Days

[00:12:49] **Bill Belcourt:** that you can go far is just the realization of years of planning and waiting. And you have some ideas in mind as to what you want to do with a particular day based on the conditions of that day. Whether it be lift, whether it be wind speed, direction. And if you can work out your schedule. It's just a great way for an individual to have that day to go flying. And if you have a plan in mind that you've been thinking about for a long time, then you're just much more likely to be able to execute on the plan instead of just randomly coming up with something while you're in the air.

[00:13:41] And trying to think big. And trying to see the day coming. Have a plan in place for the day. Which is always subject to change. But it means you're just more likely to pull it off. And there's been plenty of days in the past where I haven't thought big enough. I've only thought about a flight up to a certain point. Only to arrive at that point with a little bit of day left with no idea what to do next. And now I just try to look out as far as possible on those potential flights. Knowing that they can go better than expected.

[00:14:27] They can go worse than expected. And you should be mentally prepared for both. And that is just have a plan.

[00:14:36] **Gavin McClurg:** And are you able to identify those days in advance? Or is this something that you're seeing? Yeah. In the air. And how do you have a plan for the difference? Or how do you adjust to that difference?

[00:14:52] **Bill Belcourt:** You can identify only so much in advance. And you have a plan and a couple of contingencies. And then based on the day that you get, you can adjust. And if you've thought about a big flight in a variety of different ways, then you always have a contingency. You always have an idea of what else you can do with a day besides what you thought might be what you were doing. If that makes any sense. And you just have to have looked

at a lot of maps. And you have to have given it a lot of thought.

[00:15:36] Talked it over with your flying buddies at times.

[00:15:42] And then when the conditions present themselves, even when they're in the air, the solutions are obvious.

[00:15:51] **Gavin McClurg:** Last year at the World Cup, you talked about the concept of bringing it. Can you speak for a moment about risk? What that meant to me was that if you're thinking about flying big, you can't be thinking about landing and being tired or being dehydrated. Bringing it meant willing to put yourself in compromised places and having the skills and having the mental acuity to deal with it. Can you talk about that a bit?

[00:16:27] **Bill Belcourt:** Yeah. What I meant on bringing it, which is basically bringing a mental attitude, a mental focus, a degree of commitment to the flight, and staying on the offensive. And it's another way of putting it is you can fly offensively or you can fly defensively. And a defensive position in flying has to happen at times. But, but if you can keep mentally on the offensive, you can be pushing it.

[00:17:13] You can be going for what's next. And knowing that you'll have to ultimately switch at times between flying offensive and flying defensively based on the conditions that present themselves. But you always have to be thinking about the goal, which is to fly, to fly a significant flight, and to do it within a reasonable degree of safety. But these are not safe sports. And there's no guarantee of a safe outcome. So you have to use your skills and what you know to protect yourself, but at the same time to be pushing it.

[00:18:03] And it's, it's a fine line at times. And you learn where that line is via experience. And if you're not out there, if you're not out there training all the time, which is trying to fly these flights, then you're not going to have the experience and you're not going to have a good sense of the line. So, so you have to, you have to go a lot. You have to test your theories. You have to have that attitude of, of bringing it when you're going for it. And you have to know when to, when to switch from offense to defense.

[00:18:45] **Gavin McClurg:** Last summer, we had in kind of short, short succession,

[00:18:51] a series of just remarkable flights. It started off with Matt Beechner's flight of 193 miles from Sun Valley. And then shortly after that, Nate Scales went 193 miles from Sun Valley. And then shortly after that, Nick Greece went 204 miles from Jackson. What's going on? What's, again, what's, what's changed here?

[00:19:13] **Bill Belcourt:** Well, I think the reason those big flights were happening was,

[00:19:20] there's a few reasons. One being, we're a fairly tight group of friends. We talk all the time about trying to do something that's not going to work. And so, we were talking about something big. I was talking to Farmer about 200 miles with a two liner, you know, two for two is what I was calling it. And, and how that was an exciting thing for me to try to, to try to get to as a goal. And if we could all try to get there, it'd be, be hilarious if a bunch of us were focusing on the same thing. So that was happening. We were talking about it. And then, the competition scene had dramatically changed with,

[00:20:05] the banning of open class gliders and, and most every competition in the world. And, the fact that, that, to me was a signal that, there was, there was a bit of an end to the amount of freedom that we had when we were flying competitions. And, in order to, you know, to experience, something similar, we were just going to have to switch gears, no longer focus as much on, race to goal competitions and start to focus on, big mountain free flying. And,

[00:20:49] and I saw evidence of that in other sports, for instance, for years, in skiing, in this type of skiing that we were doing, and I think that's what I was more into, which is back country. It's gone away from,

[00:21:05] it's gone, it's gone away from, safer lines in the trees. It's gone away for years now from ski racing, which, when I started skiing, it seemed like that was everybody's focus. And now you, you see, more people just, riding big lines in the mountains. And, I, I took a little from that, in my shift in focus from flying competitions, to just trying to fly big lines in the mountains. Because as an alpinist, you're, you're looking for cool lines, to climb. They don't have to be the biggest or the longest. And, you're just looking for an aesthetic aspect, a commitment, a,

[00:21:57] something that's just inspiring, to you personally. And, and you try to find something that, reflects those qualities, when you're out looking for something new to climb. And, with flying, I see it much the same way. It's not the longest line. It's not the, it's not the records really. It's trying to find an aesthetic line to fly, that is personally inspiring. So you just focus on, that. Do

[00:22:30] **Gavin McClurg:** you think these big lines, is there a maximum? Is it just going to keep going?

[00:22:37] **Bill Belcourt:** Is there a maximum? It depends on what the definition of maximum is. If the only metric you're using is kilometers, then yeah, sure, there's, there's, probably a maximum. But, if, if, the metric that you're using to judge the quality of the flight, is something other than just ultimate kilometers, then there is none. You know, there's, there's cooler lines to fly. There's just deeper lines, more spectacular positions to be in. And, that, in my mind, is, is the number one quality I'm looking for. I'm not necessarily looking for, just measuring it, the quality of the flight by the distance of the flight.

[00:23:26] Have

[00:23:26] **Gavin McClurg:** we touched the surface? You know, I know in the Alps, most, not all the lines have been done, but, have we touched the surface here in the, in the Intermountain West?

[00:23:36] **Bill Belcourt:** We're scratching the surface, as far as big lines go, in the States.

[00:23:44] I use a climbing analogy to describe this.

[00:23:49] When people ask me about paragliding, and what I'm doing with a paraglider, and I say, I feel like George Lowe in the Canadian Rockies in the 70s. And that is, if you look at the significant, ascents done in the Rockies in the 70s, George Lowe is usually, the man to have done them, with various partners. And, it's a really great place to be, if you realize that, you're there. And, I think we're here. And, that's why,

[00:24:24] we're having such good success, because, a lot of this hasn't been done before. And, to be there to do it, and to figure it out, is a very special time.

[00:24:35] **Gavin McClurg:** Have you ever been hurt paragliding?

[00:24:37] **Bill Belcourt:** Have I ever been hurt paragliding? I tell people, I only broke my neck once. So, yes, I have been hurt paragliding, and I did break my neck, crashing a paraglider in a competition.

[00:24:49] **Gavin McClurg:** And, did you throw your reserve?

[00:24:51] **Bill Belcourt:** No, it was too low to throw it. I didn't throw the reserve. I just had one reflexive shot at recovering the glider. And, did so for the most part, but didn't have the glide

[00:25:08] away from the hill, as the glider was recovering, and ended up, you know, tumbling across the terrain. And, at the time, I had one of those fairing, mildly fairing helmets, like a time trial helmet. And, it was what all the cool guys were wearing. So, so, we had them as well. And, as I tumbled across the ground, which I didn't impact, very hard, the, the helmet managed to catch the ground, in the crash, and twist my head around and break my neck. But other than that, I didn't have a scratch on me.

[00:25:45] **Gavin McClurg:** Have you ever thrown your reserve?

[00:25:47] **Bill Belcourt:** I've thrown my reserve once, and it didn't help.

[00:25:51] **Gavin McClurg:** Did you ever throw your reserve? It didn't help.

[00:25:52] **Bill Belcourt:** No. What happened? You really want this story?

[00:25:58] **Gavin McClurg:** Off the record. Okay.

[00:26:00] **Bill Belcourt:** You can have it on the record. So, was, PWC in the mid-90s, near the,

[00:26:11] what was it called?

[00:26:14] It was the one near the town of Lecco in Italy, Lake Como. There's a PWC that happens there quite often. And, it was, I don't know, maybe the second or the third task. And, there were some signs of vertical development earlier in the day, but then it just grayed over. So, anything we saw had become embedded. And, while we were seeing the vertical in other valleys, when it grayed over, we didn't notice the vertical in the valley that we were in. And, we were just, I was flying with Dave Bridges, who's an old buddy and a two-time national champion, who was, you know, killed with Alex Lowe on Shishapangma in 99.

[00:27:03] And, Dave and I were, maybe, 5K from goal with three-quarters of the field over the town of Lecco when the cumulonimbus above us embedded in the gray dropped out. So, we had one quick turn point to hit before we could glide over the goal line. And, suddenly, I was going down at about, I don't know, 24, 2500 feet a minute. And, I was thinking, man, this is some big sink. So, I pointed the glider towards the last sun patch, figuring I'd just fly over there and, and wait this one out. And, all I could do was point the glider in a different direction.

[00:27:51] But, because of the sink, I couldn't glide anywhere. And, and then, you know, I could feel the air get cold. And, I knew that it was a cell and it was dropping. It was the very first stage of it dropping. And, it was going to be trouble. So, uh,

[00:28:13] the dropping air turned to wind. And, I, at that point, crept out to the first soccer field. I saw another glider just landing in. And, before I could get into that soccer field, the wind started to pick up. And, um, and blow me past it. So, then the glider, I was flying a Firebird Colt at the time, which was one of the hotter gliders ever made. And, was very susceptible to some dramatic frontals. So, the glider would just disappear. So, the glider disappears. Um, but at this point, I was kind of used to that with this glider. And, I just get it back. And, and then I arrived at the next field I could land in.

[00:28:59] And, then I got blown past that one. Glider would disappear. I'd get it back. And, now it's coming up on the town to let go. And, I said to myself, the glider blows up one more time. I'm just going to toss it. So, at this point, I'm maybe a few hundred feet. The glider blows up one more time. I just instantly toss the reserve, uh, as the glider, uh, recovers in a steep spiral within asymmetric. And, the reserve, is, the reserve weather vanes behind me, but doesn't come out of the envelope. So, it's, it's not, I can't reach the bridle, because it's just right behind me as I'm, as I'm in the spiral from the glider. So, I just go back to the glider.

[00:29:45] And, I recover the glider. Uh, into the wind at rooftop level. And, at this point, it's, it's raining, lightning, hail. And, and for a moment, everything stops. And, I just see this rooftop to my right. Glider comes into the wind. Everything stops. And then the reserve opens. So, the reserve just opens, like a gunshot. And, starts,

[00:30:18] dragging me at a high rate of speed through the neighborhood. Um, and I'm still off the ground. So, so in a moment later, um, I get, I get pasted against this chain link fence, which was good. It was like, because it had a lot of flex to it. So, I just hit the fence. It flexes. And, I grab onto it. And the reserve is on the other side of the fence. Uh, and it's just pulsing with the wind. And the wind is blowing, um, at like 40 miles an hour. So, the reserve's pulsing with the wind. And, I've got my hands through the chain link, like this. And, I've warmed my toes underneath the bottom of the fence. And so, and I was climbing a lot at the time.

[00:31:04] And I was really strong. I could do one arm pull up with either hand. And so, I'm thinking, nothing's getting me off this fence. You know, I don't care how hard it blows. And so, the winds, just pulsing. And, the posts for the fence are in asphalt. And, then I'm looking, I'm looking at the post, cause the fence is flexing a lot. And the concrete cylinders are starting to crack the asphalt and come out of the ground, on either side of me. So, it's just splintering. And I'm seeing the cylinders just kind of start rising, um, on the two posts. And I'm going, no, no, no,

[00:31:47] no, no, no, no, no, no, no, no, no, no, no,

[00:31:56] no,

[00:32:03] no, one hand and, uh, and then managed to unclip the buckles, uh, and then just raise my arms really quickly until the harness just got sucked off me. And, uh, and the reserve blew a couple yards, a couple houses away and, and just got caught in some tree. So I was, I was out, I was standing in the hail and the lightning and the rain, um, on, in

somebody's driveway, you know, and there I was. So I gathered up my stuff and while I was doing so, um, old Italian ladies were coming out of the houses going, Oh, Madonna, Oh, Madonna, whatever that means. Oh my God, I guess.

[00:32:48] So, uh, so one of them brought me like a double whiskey and, uh, and I just drained it and I could really have used another one, but my Italian, wasn't that good. Uh, and, and then she opened the garage for me to stand in while, uh, uh, while the, until the rain stopped. So I'm standing in this open garage, I've gathered up all my kids, stuffed it into the bag and the cops show up. So it's some Italian cop with a, uh, VW GTI. And he just motions me to throw my stuff in the car. And, and I, I do, and I get, I get in the front seat and he doesn't say a word and he just drives down the wrong side of the street, runs people off the road with his lights on and he drives to meet headquarters.

[00:33:36] And he doesn't say a word to me. He just pulls up on the curb in front of me, headquarters, and just gets out of the car and just walks in. So I just kind of gather my stuff and I'm walking in like 50 feet behind him and he finds the meat organizer and he just starts laying into him in Italian. Um, and there's a lot of hand-waving going on and a lot of yelling and then the cop just leaves. And there I am. And I just check in and, uh, and that was it. But the reserve didn't help me that day. And, um, I haven't thrown it since.

[00:34:10] So that's my one reserve.

[00:34:12] **Gavin McClurg:** Bill, can you compare the flying here in the American West to other places in the world? I know you've flown comps all over the world and you've flown in Europe a lot. Um, what's the, what are the major differences between the flights that we do here? Um, versus other places that you've flown?

[00:34:29] **Bill Belcourt:** Flying in the U.S. versus Europe? In the U.S. it's burlier. There's more winds. I think the thermals are, uh,

[00:34:40] are rougher.

[00:34:44] Being on the speed bar for any length of time requires a lot more glider management. I've just been amazed at times in Europe where I could be well into the speed bar in a really complex, uh, kind of, uh, kind of, uh, kind of, uh, kind of, uh, kind of, uh, kind of, calm piece of air and just being shocked by how calm it was between thermals. And obviously there's, there's no place very remote in Europe. You're going to find roads and cell service virtually everywhere. And in the States, uh, as, as indicated by Guy Anderson's Sun Valley experience, there's a lot of, uh, a lot of, uh, a lot of, uh, a lot of, uh, a lot of, uh, a lot of, a lot of places that you can be where there's no cell coverage and there's going to be, uh, uh, you're going to be difficult to find if something should go wrong and you're out of communication.

[00:35:42] So, so when you're flying in the West, you're largely on your own. And, um, and there's, there's also, uh, there's mountain lions, there's bears, there's rattlesnakes,

[00:35:59] uh, there's usually more wind. So, so there's a, there's a lot that can, uh, can present additional challenges when you fly in the West versus Europe.

[00:36:13] **Gavin McClurg:** Do those changes that you just talked about, does that impact your kit? Tell me a little bit about what you carry when you do say big flights on the Uintas or in the Wasatch or other places that you've flown in the American West. Do you, uh, do you carry a different things in your, in your harness than you do in other parts of the world here?

[00:36:36] **Bill Belcourt:** Perfectly honest, not really besides bringing some food. Certainly if you're flying at altitude, you have plenty of clothes with you. Um, you've got your glider. I'm not, I'm not bringing much in addition to, uh, I'm not bringing camping gear. If you will, because as a, as an alpinist, the amount of stuff that we have with us just to go flying is more than an alpinist would have. Uh, and where you could potentially be sleeping is going to be less harsh anyway. It's not like you're high on some North facing ice climb on some tiny ledge shaking, shaking all night because, um, that's, that's really what, uh, the high end of alpinism can involve.

[00:37:31] Uh, if you're landing out in the middle of nowhere, you're, you're not as high. You've got this big paraglider you can sleep in. And, uh, if you've got a GPS, you can find some trail systems or whatnot and, and just walk out. It's

just like, it's like a long approach, uh, for going climbing just in reverse. So it's, it's, I don't really think you need to have, uh, a lot of stuff with you besides the basics, food, water, and your gliders, your shelter.

[00:38:06] **Gavin McClurg:** What about oxygen? Um, we're really the kind of only group of pilots in the world that have tanks in our houses and stuff. What do you think about oxygen?

[illegible]

[00:38:55] a helicopter helicopter helicopter helicopter helicopter helicopter helicopter helicopter helicopter! a helicopter helicopter helicopter helicopter helicopter helicopter helicopter helicopter decisions in order to stay warm and to have some visual acuity to pick out either climbing birds or good places to land or power lines or whatnot. You need that O2 to stay sharp enough to stack the deck in your favor as far as making good decisions and staying out of trouble. You've

[00:39:23] **Gavin McClurg:** inspired a huge number of people over the years. Who inspired you?

[00:39:30] **Bill Belcourt:** Well, who inspires me?

[00:39:35] I've said this before and that's anyone pushing hard for nothing.

[00:39:41] That's what paragliding to me has been about. That is, here's an obscure sport just like climbing used to be an obscure sport.

[00:39:54] You're trying to realize your own potential in a place where no one sees and no one cares.

[00:40:06] There's a purity in that. There's a lack of distraction that goes with it. It's just you and the elements.

[00:40:19] That's it. It's a pure thing. It's a real personal experience. So an alpinist before me, like some of the names I've mentioned earlier, whether it be Bouchard, George Lowe, or Todd Bibler, George never got into flying paragliders, but Bouchard and Bibler did. And they came from alpinism and that was a sport which the basic premise was doing the most with the least. And I see a paraglider as the ultimate flying machine because it is really the least.

[00:41:04] So you're doing the most with the least with a paraglider and you're doing it in a very similar way to alpinism. And you're far from the public eye when you're doing that. As a paraglider, that's the other you're doing it and there's no there's no corruption from that and you're just doing your craft for you and when you have some friends you can do with it makes it all that much more special but but anything I've done relative to inspiring anybody else is also doing is passing the baton as it was passed to me

[00:41:50] and and it's the obligation to pass the baton next to whoever gets it and that's you know that's how it goes well

[00:42:03] **Gavin McClurg:** that is it for the inaugural cloud-based mayhem podcast I hope you enjoyed all that I certainly did and next up well I don't know who I'm going to be interviewing next we've got quite a few candidates a couple things in the hole maybe we'll talk to Nick who is our U.S. champion and just return from the world down in Columbia recently but anyway stay tuned and hope you enjoyed it and this is over and out from Gavin McClurg cheers

[00:42:30] if you find the cloud-based mayhem valuable you can support it in a lot of different ways you can give us a rating on iTunes or Stitcher or 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 I hope you enjoyed it and I'll see you next time

[00:42:54] take care

[00:43:16] \$25 a year so way cheaper than a magazine subscription service 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 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. Um, you can support us. If you go to cloudbasedmayhem.com, you can find the places to support. You can do it through patreon.com forward slash [cloudbasedmayhem](https://cloudbasedmayhem.com). If you want a recurring subscription, you can also do that directly through the website. We've tried to make it really easy and 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.

[00:44:13] 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 you're being in a position someday to be able to support us, but you'll find all that on the website. Uh, 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 and 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..

[00:45:24] .

Français

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

Show notes

J'ai beaucoup pensé à mon ami et mentor Bill Belcourt ces derniers temps. Il a réussi à remporter haut la main l'US XContest cette saison avec une série de vols profonds, impressionnants et engagés dans l'ouest de l'Intermountain tout en jonglant avec deux emplois professionnels et en étant père et mari ; et il a remporté une épreuve lors de la course de randonnée et de vol XRedRocks le mois dernier, frôlant la première place au général, prouvant qu'il n'y a pas besoin d'une catégorie masters même lorsque les courses sont extrêmement physiques. Pour cet épisode, nous sommes retournés dans les archives pour vous apporter le tout premier épisode qui a lancé Cloudbase Mayhem en 2014.

Le post Episode 155- Back to the beginning with Bill Belcourt est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloudbase Mayhem. C'est en fait un "oldie but goodie". Je ne pense pas qu'on l'ait fait, on ne l'a fait qu'une seule fois je crois. Je suis retourné dans les archives et j'ai posté un épisode, mais Bill Belcourt m'a beaucoup occupé l'esprit ces derniers temps. Il était aux ex-Red Rocks. Un jour, lors de cette course de marche et vol, on avait une course par étapes de trois jours là-bas pour laquelle j'étais le directeur de course. C'était une position très différente de ce que j'ai fait par le passé. C'était génial. On a eu une météo superbe. C'était un événement inaugural incroyable. Et notre ami Matt Datum a remporté le prix de 5 000 \$ pour la première place en division pro, et tout le monde en parle déjà et commence à planifier l'événement de l'année prochaine.

[00:00:55] Alors, ouais. Si vous l'avez raté cette année et que vous êtes fans de marche et vol, surveillez le site ex-redrocks.com. On va ouvrir les inscriptions là-bas bientôt et on va changer pas mal de trucs pour que ce soit encore mieux. Et c'était génial. C'était assez incroyable. Ça m'a complètement épuisé et je suis rentré à Sun Valley dans l'Idaho pour un dernier montage très intense afin de faire déménager ma famille du trailer. On y est depuis avant la X-House, donc j'ai vraiment fait des nuits blanches ces dernières semaines et je n'ai pas pu enregistrer d'épisode. Je n'ai pas réussi à caler personne ces deux dernières semaines.

[00:01:41] Alors, on s'est dit qu'on irait dans les archives pour retrouver la toute première, l'émission qui a inspiré tout ce chaos et toute cette folie. C'était avec Bill Belcourt et on a fait le tour. Il était le responsable de Red Rocks. Il était le responsable R&D à l'époque pour Black Diamond là-bas à Salt Lake, et on tournait 500 miles to nowhere et on est allés discuter avec lui, avec les caméras rouges qui tournaient et tout le reste. Et, vous savez, dès que vous avez une discussion et l'occasion de s'asseoir avec Bill Belcourt, c'est assez bluffant. Alors on a utilisé, vous savez, c'était un film de sept minutes au final, 500 miles to nowhere, et on a récupéré quelques très bonnes répliques de sa part, comme on s'y attendait. Ouais.

[00:02:26] Ouais. Ouais. Il y avait une heure de rushes dans cette interview que j'ai faite avec lui à l'époque. C'était en 2014. Ça est resté sur un disque dur pendant un bon moment. C'était en 2014 ? Peut-être 2013. Enfin, ça est resté sur ce disque dur très longtemps et je me suis dit : "Mon Dieu, qu'est-ce que je fais de ça ?" Je n'y connaissais rien au podcasting. Et ceux d'entre vous qui ont acheté le livre, Advanced Paragliding, connaissent cette histoire parce que c'est l'introduction. C'est comme ça que tout a commencé. Mais bon, quelqu'un a mentionné à un moment donné, je crois que c'était Nick Greece, en fait. Il a mentionné à un moment donné : "Hé, tu devrais mettre ça dans un podcast." Et j'étais en mode : "Un podcast ? Mais ça marche comment ?" Et c'est comme ça que le chaos a commencé. Mais ce qu'il a dit à l'époque est toujours tout à fait pertinent, sinon plus encore qu'aujourd'hui.

[00:03:12] Et c'est toujours une pépite. On a eu des problèmes bizarres de son pendant l'interview avec les caméras RED. Ce sont des caméras incroyablement chères, du très haut de gamme. Mais elles ont beaucoup de... problèmes de surchauffe et le ventilateur n'arrêtait pas de se déclencher. Mais l'audio est quand même largement assez bon. Et Miles

fera, bien sûr, sa magie. Je pense que vous allez apprécier. Je m'assois demain avec Eduardo Garza. On va donc rattraper le temps perdu, comme toujours. Je suis désolé si on a au moins une semaine de retard pour le moment. Mais on va rattraper le temps perdu et reprendre notre programmation régulière avec un épisode toutes les deux semaines. Je travaille aussi sur du contenu bonus en arrière-plan, que nous publierons aussi très bientôt.

[00:03:57] Et gardez un œil sur notre newsletter. On va y mettre une belle réduction pour la boutique XC Mag. Pour aller y acheter des livres si vous voulez. Vous savez, on a le dernier livre mis à jour de Ricard Martin sur le Thermal Flying, celui de la personne que j'ai reçue récemment dans l'émission. Ou sur le Paragliding Avancé ou Débutant, peu importe. Si il vous manque des livres dans votre bibliothèque, vous pouvez aller utiliser ce code. Il sera dans notre prochaine newsletter pour une réduction de 15 %. Quoi d'autre ? Je suis allé en Turquie pour la Coupe du Monde. Et ça s'est plutôt bien passé. C'était super sympa depuis que je vous ai parlé. Et oui, on a fait ce truc X-Red Rocks, qui était vraiment génial.

[00:04:43] C'était vraiment impressionnant à voir. On avait 50 personnes sur cette épreuve. La catégorie Adventure et Pro. Les gens se sont donnés à fond pendant trois jours. C'était très impressionnant. Et j'ai vraiment hâte de voir la prochaine. Alors oui, encore une fois, gardez un œil dessus. Et en attendant, profitez de ce tout premier épisode que nous avons fait avec Bill Belcourt. Santé.

[00:05:08] Eh bien, bonjour, bon après-midi ou bonsoir, où que vous soyez dans le monde. Voici l'épisode inaugural, le tout premier épisode du podcast Cloud-Based Mayhem. Ça fait un sacré bout de temps que je menace de le faire. Et j'ai enfin réussi à m'organiser. On verra bien comment ça se passe. Ce premier épisode est vraiment incroyable. Mais d'abord, de quoi s'agit-il ? C'est quoi le podcast Cloud-Based Mayhem ? En gros, il est né de l'espoir de diffuser des connaissances sur tout ce qui touche au vol libre. Que ce soit l'acro, le cross country, peu importe ce que vous pratiquez, je pense que ça vous sera très utile. La raison pour laquelle ça a suscité mon intérêt pour le faire au départ, c'était ma toute première Coupe du Monde que j'ai pilotée.

[00:05:54] J'ai volé ici, dans la ville natale de Sun Valley, en 2012. Et après la compétition, c'était la première fois que je pilotais une aile de compétition. C'était la première fois que je faisais vraiment la course avec des gars et des filles qui étaient des pilotes incroyablement talentueux. Et après la course, on avait une compétition de distance libre ici et il faisait vraiment mauvais, on n'a pas pu beaucoup voler. Et au lieu de juste perdre notre temps et d'aller faire du vélo tous les jours, beaucoup de vraies légendes de notre sport se sont levées pour donner des conférences vraiment incroyables. Sur la façon de s'alimenter, de s'hydrater, sur la façon de viser grand et, en gros, sur la façon de parcourir de grandes distances. Et on a écouté Matt Beechinor, Nate Scales, Nick Greece, Russ Ogden et Bill Belcourt. C'était tout simplement incroyable.

[00:06:40] On a des ressources comme Cross Country Magazine, Hang Gliding and Paragliding et d'autres supports. Mais c'était tellement d'informations condensées dans un laps de temps très court. Et je pense que tout le monde qui était là, j'ai eu la chance d'y être, en a été bluffé. Et je me suis dit : mon Dieu, ne serait-ce pas incroyable de diffuser ça au plus grand nombre de pilotes, que vous soyez un expert ou un novice comme moi ? J'ai trouvé que j'en ai tiré énormément. L'un des podcasts que j'écoute tout le temps est celui de Tim Ferriss. Il essaie d'analyser l'excellence pour la rendre accessible aux profanes. Et c'est exactement le but de ce podcast. Je vais essayer d'interviewer les pilotes vraiment, vraiment exceptionnels, qu'ils soient en aile, en parapente ou autre, dans notre petit sport français, et essayer de diffuser ce savoir.

[00:07:30] Le premier invité que j'ai avec nous est Bill Belcourt. En fait, il n'était pas un invité pour le podcast, mais il m'a donné son accord pour diffuser ça en direct. Quand nous avons tourné 500 Miles to Nowhere, nous sommes passés chez Black Diamond. Il est le directeur de la recherche et du développement là-bas chez Black Diamond. Et si vous avez vu le film, vous savez qu'il y a quelques répliques dans ce film qui sont tout simplement phénoménales. Bien sûr, elles venaient de Bill, notre petit Yoda. C'est le leader du sport. Mais ce que beaucoup d'entre vous ne savent probablement pas, c'est que nous nous sommes assis avec lui pendant plus d'une heure et demie. Et je lui ai posé toutes sortes de questions sur le fait de lancer un parachute de secours, ce que signifie le concept de le sortir, comment on vole des lignes longues et ascendantes, le risque et la récompense, la sécurité, le matériel et l'équipement, d'où vient le parapente et où il va, et les bi-ailes.

[00:08:16] Et la liste ne fait que s'allonger. C'était un parcours complètement dingue en vol libre que nous avons heureusement pu enregistrer. On avait les caméras rouges activées. Je dois m'excuser pour le son à certains moments. Il y a pas mal de bruit de souffle provenant de l'une des caméras. Mais j'ai un peu assemblé et monté tout ça. J'espère que vous apprécierez. Alors, sans plus attendre, voici Bill Belcourt, la légende.

[00:08:52] **Bill Belcourt:** Je suis Bill Belcourt et je pratique le parapente depuis 1989.

[00:08:57] **Gavin McClurg:** Et pourquoi le parapente ? Je sais que vous avez une expérience en escalade et en alpinisme. Mais pourquoi le parapente ? Qu'est-ce qui vous a attiré vers ce sport ?

[00:09:07] **Bill Belcourt:** Ça semblait être un excellent outil de descente pour l'alpinisme. Au lieu de transporter des tonnes de cordes et d'équipement pour descendre d'un sommet, on pouvait juste emporter un petit parapente et s'envoler. S'envoler depuis le haut. C'était au moins la mentalité à la fin des années 80.

[00:09:26] **Gavin McClurg:** Et en tant que parapentiste, on nous voit tous un peu comme la légende. Celui qui a vraiment ouvert la voie pour le cross country en parapente. Comment avez-vous réussi la transition entre l'utilisation du parapente comme outil de descente et comme outil de voyage ?

[00:09:43] **Bill Belcourt:** Il est devenu évident presque instantanément que le parapente avait bien plus de potentiel qu'un simple outil de descente. Et je n'ai pas été le premier à le réaliser. Les gens avec qui je volais l'avaient aussi compris plus tôt. Mes mentors, comme John Bouchard dont je suis l'un, ou encore Todd Bidler. Ils avaient réalisé le potentiel du parapente pour parcourir de la distance. Et la conception de l'aile à l'époque évoluait vers cela. Et d'une certaine manière, s'éloignant de son utilisation comme outil de descente.

[00:10:30] Et si je repense à John Mittendorf, qui était l'un des grimpeurs de grandes parois les plus costauds et l'un des premiers utilisateurs du parapente comme outil de descente, il a remarqué que l'augmentation de vitesse du nouvel outil de descente en parapente, les nouveaux modèles les rendaient beaucoup plus difficiles à lancer dans des endroits précaires et à utiliser pour descendre. Donc, on s'éloignait de ça pour aller vers une machine volante qui était tout simplement plus capable de voler. Pas seulement pour descendre quelque part. Qu'en penses-tu ?

[00:11:09] **Gavin McClurg:** de nos aéronefs en 2014 ?

[00:11:16] **Bill Belcourt:** Eh bien, ce que je pense d'un parapente aujourd'hui, c'est que,

[00:11:22] Je suis constamment impressionné par la capacité de la technologie à continuer d'évoluer. Et c'est un dû aux entreprises qui fabriquent des parapentes. Je me rappelle avoir pensé dans les années 90 : « Oh, ces trucs ne pourront pas être meilleurs que ça ». Et même il y a cinq ou six ans encore, que c'était le summum et qu'on ne verrait plus que des gains marginaux. Et puis, il y a une autre percée. Comme le bi-ligne. Et ils deviennent juste meilleurs. Alors, j'ai été assez souvent contredit pour savoir qu'ils vont continuer à s'améliorer. Et l'incroyable dans tout ça, c'est que c'est toujours essentiellement

[00:12:08] Du tissu en Dacron ou en nylon et de la corde. Et ils peuvent simplement se replier pour tenir dans un sac tout en faisant des choses incroyables. Plus incroyables que jamais.

[00:12:24] **Gavin McClurg:** Bill, juste ces deux dernières saisons, on dirait qu'une poignée de pilotes ici dans l'Ouest ont volé sur des lignes vraiment énormes. Tu sais, toi et Dadum avez volé à Moab cette année. Tous ces records ont été battus l'année dernière et cette année. À quoi est-ce que tu attribues ça ? Qu'est-ce qui se passe ? Est-ce juste la conception de l'aile ? Les jours...

[00:12:49] **Bill Belcourt:** Le fait de pouvoir aller loin, c'est juste la concrétisation d'années de planification et d'attente. Et on a des idées en tête sur ce qu'on veut faire pour une journée précise en fonction des conditions du moment. Que ce soit la portance, la vitesse du vent, la direction. Et si on arrive à établir son programme, c'est juste un excellent moyen pour un individu de profiter de sa journée de vol. Et si on a un plan en tête auquel on réfléchit depuis longtemps, on a beaucoup plus de chances de pouvoir l'exécuter au lieu de simplement improviser quelque chose une fois en l'air.

[00:13:41] Et essayer de voir grand. Essayer d'anticiper la journée. Avoir un plan pour la journée, qui est toujours sujet à changement. Mais ça signifie que vous avez plus de chances de réussir. Il y a eu beaucoup de jours par le passé où je n'ai

pas assez vu grand. Je n'ai pensé qu'à un vol jusqu'à un certain point, pour finalement arriver à ce point avec un peu de journée restante et aucune idée de ce qu'il fallait faire ensuite. Maintenant, j'essaie de regarder aussi loin que possible sur ces vols potentiels, en sachant qu'ils peuvent être meilleurs que prévu.

[00:14:27] Elles peuvent aussi être moins bonnes que prévu. Et il faut être mentalement préparé aux deux cas de figure. C'est simplement une question de plan.

[00:14:36] **Gavin McClurg:** Et est-ce que vous arrivez à identifier ces jours à l'avance ? Ou est-ce que c'est quelque chose que vous voyez... oui, sur le vif ? Et comment avez-vous un plan pour la différence ? Ou comment vous adaptez-vous à cette différence ?

[00:14:52] **Bill Belcourt:** On ne peut identifier qu'une partie à l'avance. On a un plan et quelques imprévus. Ensuite, selon la journée qu'on obtient, on s'adapte. Et si vous avez réfléchi à un long vol de différentes manières, vous avez toujours un plan B. Vous avez toujours une idée de ce que vous pouvez faire d'autre de la journée, en plus de ce que vous pensiez faire. Si vous voyez ce que je veux dire. Il faut juste avoir consulté beaucoup de cartes et avoir beaucoup réfléchi.

[00:15:36] En en avoir discuté avec tes potes pilotes, parfois.

[00:15:42] Et quand les conditions se présentent, même lorsqu'elles sont en plein vol, les solutions sont évidentes.

[00:15:51] **Gavin McClurg:** L'année dernière à la Coupe du Monde, tu as parlé du concept de « s'investir à fond ». Peux-tu nous parler un instant du risque ? Pour moi, ça signifiait que si tu veux voler de manière ambitieuse, tu ne peux pas penser à l'atterrissage, à la fatigue ou à la déshydratation. S'investir à fond, c'était accepter de se mettre dans des situations précarisées, tout en ayant les compétences et l'acuité mentale pour y faire face. Peux-tu en dire un peu plus sur ce point ?

[00:16:27] **Bill Belcourt:** Ouais. Ce que je voulais dire par « bringing it », c'est essentiellement adopter une attitude mentale, une concentration, un certain degré d'engagement envers le vol, et rester sur l'offensive. Une autre façon de le dire, c'est que vous pouvez voler de manière offensive ou défensive. Une position défensive en vol est parfois nécessaire. Mais si vous parvenez à rester mentalement sur l'offensive, vous pouvez continuer à repousser vos limites.

[00:17:13] Vous pouvez viser la suite. Tout en sachant que vous devrez finalement passer de temps en temps du vol offensif au vol défensif en fonction des conditions qui se présentent. Mais vous devez toujours penser à l'objectif, qui est de réaliser un vol significatif, et de le faire avec un degré de sécurité raisonnable. Mais ce ne sont pas des sports sûrs. Et il n'y a aucune garantie d'un résultat sans danger. Vous devez donc utiliser vos compétences et vos connaissances pour vous protéger, mais en même temps, pour aller au bout des choses.

[00:18:03] Et c'est, c'est une ligne très fine parfois. Et on apprend où se situe cette ligne par l'expérience. Si vous n'êtes pas sur le terrain, si vous ne vous entraînez pas tout le temps en essayant de réaliser ces vols, alors vous n'aurez pas l'expérience et vous n'aurez pas une bonne perception de cette limite. Donc, il faut y aller souvent. Il faut tester vos théories. Il faut avoir cette attitude de donner tout ce que vous avez quand vous tentez le coup. Et il faut savoir quand passer de l'offensive à la défensive.

[00:18:45] **Gavin McClurg:** L'été dernier, on a eu, en assez courte succession,

[00:18:51] une série de vols tout simplement remarquables. Ça a commencé avec le vol de Matt Beechner de 193 miles depuis Sun Valley. Et peu après, Nate Scales a fait 193 miles depuis Sun Valley. Et peu après ça, Nick Greece a fait 204 miles depuis Jackson. Qu'est-ce qui se passe ? Qu'est-ce qui a, encore une fois, qu'est-ce qui a changé ici ?

[00:19:13] **Bill Belcourt:** Eh bien, je pense que la raison pour laquelle ces vols de longue distance avaient lieu, c'est que...

[00:19:20] il y a plusieurs raisons. L'une d'elles, c'est qu'on est un groupe d'amis assez soudé. On se parle tout le temps de projets qui ne vont pas marcher. Alors, on parlait de quelque chose de grand. Je parlais à Farmer de faire 200 miles avec un biplan, vous savez, je l'appelais "two for two". Et comment c'était un défi passionnant pour moi d'essayer d'atteindre cet objectif. Et si on pouvait tous essayer d'y arriver, ce serait hilarant qu'une bande d'entre nous se concentre

sur la même chose. C'est ce qui se passait. On en discutait. Et puis, le milieu de la compétition avait radicalement changé avec,

[00:20:05] l'interdiction des ailes de classe ouverte et de presque toutes les compétitions dans le monde. Et le fait que, pour moi, c'était le signe qu'il y avait une sorte de fin à la liberté dont nous disposions quand nous faisions des compétitions. Et pour, vous savez, vivre quelque chose de similaire, nous allions simplement devoir changer de braquet, ne plus nous concentrer autant sur les compétitions de type course vers un objectif et commencer à nous concentrer sur le free flying en haute montagne. Et,

[00:20:49] et j'en ai vu des preuves dans d'autres sports, par exemple, pendant des années dans le ski, dans ce type de ski que nous pratiquions, et je pense que c'est ce qui m'intéressait le plus, le ski de randonnée. Ça a disparu des,

[00:21:05] ça a disparu, ça s'est éloigné des lignes plus sûres dans les arbres. Ça a disparu depuis des années pour le ski de compétition, qui, quand j'ai commencé le ski, semblait être la priorité de tout le monde. Et maintenant, on voit plus de gens simplement enchaîner de grandes lignes en montagne. Et j'en ai tiré un peu, dans mon changement de focus des compétitions de vol vers le simple fait d'essayer de voler de grandes lignes en montagne. Parce qu'en tant qu'alpiniste, on cherche des lignes sympas à gravir. Elles n'ont pas besoin d'être les plus grandes ou les plus longues. On cherche juste un aspect esthétique, un engagement, un...

[00:21:57] quelque chose qui soit simplement inspirant pour vous personnellement. Et vous essayez de trouver quelque chose qui reflète ces qualités quand vous partez à la recherche d'une nouvelle voie à gravir. Et pour le vol, je vois ça de la même manière. Ce n'est pas la ligne la plus longue. Ce ne sont pas vraiment les records. C'est essayer de trouver une ligne esthétique à survoler, qui soit personnellement inspirante. Alors, vous vous concentrez juste sur ça. Faites

[00:22:30] **Gavin McClurg:** Tu penses que pour ces grandes lignes, il y a un maximum ? Est-ce que ça va continuer indéfiniment ?

[00:22:37] **Bill Belcourt:** Est-ce qu'il y a un maximum ? Ça dépend de la définition qu'on donne au mot maximum. Si le seul critère que vous utilisez est le kilomètre, alors oui, bien sûr, il y a probablement un maximum. Mais si le critère que vous utilisez pour juger la qualité d'un vol est autre chose que le simple kilomètre ultime, alors il n'y en a pas. Vous savez, il y a des lignes plus stylées à voler. Il y a des lignes plus profondes, des positions plus spectaculaires à occuper. Et, à mes yeux, c'est la qualité numéro un que je recherche. Je ne cherche pas forcément à mesurer la qualité d'un vol par la distance parcourue.

[00:23:26] On a-t

[00:23:26] **Gavin McClurg:** On a juste effleuré la surface ? Vous savez, je sais que dans les Alpes, la plupart, pas toutes les lignes, ont été faites, mais est-ce qu'on a seulement effleuré la surface ici, dans l'Ouest intérieur ?

[00:23:36] **Bill Belcourt:** On ne fait qu'effleurer la surface, en ce qui concerne les grandes lignes, aux États-Unis.

[00:23:44] J'utilise une analogie avec l'alpinisme pour décrire cela.

[00:23:49] Quand les gens me posent des questions sur le parapente, et sur ce que je fais avec un parapente, je dis que je me sens comme George Lowe dans les Rocheuses canadiennes dans les années 70. Et c'est que, si vous regardez les ascensions significatives réalisées dans les Rocheuses dans les années 70, George Lowe est généralement l'homme qui les a faites, avec différents partenaires. Et c'est un endroit vraiment génial où se trouver, si vous réalisez que vous y êtes. Et je pense que nous y sommes. Et c'est pourquoi,

[00:24:24] on a rencontré un tel succès parce que beaucoup de ces choses n'ont jamais été faites auparavant. Et être là pour le faire, et pour trouver comment s'y prendre, c'est un moment très spécial.

[00:24:35] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu t'es déjà blessé en faisant du parapente ?

[00:24:37] **Bill Belcourt:** Est-ce que je me suis déjà blessé en faisant du parapente ? Je dis souvent aux gens que je ne me suis cassé le cou qu'une seule fois. Donc, oui, je me suis blessé en faisant du parapente, et je me suis effectivement cassé le cou en m'écrasant en parapente lors d'une compétition.

[00:24:49] **Gavin McClurg:** Et, est-ce que tu as déclenché ton parachute de secours ?

[00:24:51] **Bill Belcourt:** Non, c'était trop bas pour le lancer. Je n'ai pas lancé le parachute de secours. J'ai juste eu un réflexe pour essayer de récupérer l'aile. Et j'y suis presque arrivé, mais je n'avais plus de portance.

[00:25:08] loin de la pente, alors que l'aile se redressait, et j'ai fini par, vous savez, culbuter sur le terrain. Et, à l'époque, j'avais un de ces casques avec un carénage, un casque légèrement caréné, comme un casque de contre-la-montre. Et c'était ce que portaient tous les types cools. Donc, on en avait aussi. Et, alors que je culbutais sur le sol, sans m'écraser très fort, le casque a réussi à accrocher le sol pendant la chute, a fait pivoter ma tête et m'a cassé le cou. Mais à part ça, je n'avais aucune égratignure.

[00:25:45] **Gavin McClurg:** As-tu déjà déclenché ton parachute de secours ?

[00:25:47] **Bill Belcourt:** J'ai déjà utilisé mon parachute de secours une fois, et ça n'a pas aidé.

[00:25:51] **Gavin McClurg:** As-tu déjà utilisé ton parachute de secours ? Ça n'a pas aidé.

[00:25:52] **Bill Belcourt:** Non. Qu'est-ce qui s'est passé ? Tu veux vraiment cette info ?

[00:25:58] **Gavin McClurg:** Hors micro. D'accord.

[00:26:00] **Bill Belcourt:** Vous pouvez le dire officiellement. Alors, PWC au milieu des années 90, près de,

[00:26:11] comment ça s'appelait ?

[00:26:14] C'était près de la ville de Lecco en Italie, au lac de Côme. Il y a un PWC qui se produit assez souvent là-bas. Et c'était, je ne sais pas, peut-être la deuxième ou la troisième manche. Il y avait eu des signes de développement vertical plus tôt dans la journée, mais ensuite, tout est devenu gris. Donc, tout ce que nous voyions était devenu intégré. Et alors que nous voyions le vertical dans d'autres vallées, quand c'est devenu gris, nous n'avons pas remarqué le vertical dans la vallée où nous nous trouvions. Et nous étions juste... je volais avec Dave Bridges, un vieux pote et deux fois champion national, qui a été, vous savez, tué avec Alex Lowe sur le Shishapangma en 99.

[00:27:03] Et Dave et moi étions à peut-être 5 000 mètres de l'objectif avec trois quarts du champ au-dessus de la ville de Lecco quand le cumulonimbus au-dessus de nous, noyé dans le gris, s'est effondré. On avait donc un seul point de virage rapide à atteindre avant de pouvoir planer au-dessus de la ligne d'arrivée. Et soudain, je descendais à environ, je ne sais plus, 2 400, 2 500 pieds par minute. Je me suis dit : « Purée, c'est une grosse zone de subsidence. » Alors, j'ai braqué l'aile vers la dernière plaque de soleil, en me disant que j'allais juste voler là-bas et attendre que ça passe. Tout ce que je pouvais faire, c'était d'orienter l'aile dans une autre direction.

[00:27:51] Mais à cause de la descente, je ne pouvais planer nulle part. Et là, je sentais l'air se refroidir. Je savais que c'était une cellule et qu'elle était en train de tomber. C'était le tout premier stade de sa chute. Ça allait être chaud. Alors,

[00:28:13] l'air qui tombait s'est transformé en vent. Et, à ce moment-là, j'ai rampé vers le premier terrain de foot. J'ai vu une autre aile qui arrivait juste pour atterrir. Et, avant que je puisse atteindre ce terrain de foot, le vent a commencé à forcer. Et, il m'a poussé au-delà. Alors, l'aile, je pilotais une Firebird Colt à ce moment-là, qui était l'une des ailes les plus performantes jamais conçues. Et, elle était très sensible à certains fronts dramatiques. Donc, l'aile disparaissait tout simplement. Donc, l'aile disparaît. Mais à ce stade, j'étais plutôt habitué à ça avec cette aile. Et, je la récupère. Et, puis je suis arrivé au prochain terrain où je pouvais atterrir.

[00:28:59] Et là, je me suis fait emporter par rapport à celui-là. L'aile disparaissait. Je la récupérais. Et là, on approche de la ville pour lâcher. Je me suis dit : si l'aile se met à s'envoler une encore une fois, je la lâche, tout simplement. À ce moment-là, je suis peut-être à quelques centaines de pieds. L'aile s'envole encore une fois. Je largue instantanément le parachute de secours alors que l'aile se remet en spirale serrée asymétrique. Le parachute de secours, il se met en dérive derrière moi, mais il ne sort pas de la gaine. Donc, je ne peux pas atteindre la dragonne parce qu'il est juste derrière moi pendant que je suis dans la spirale de l'aile. Alors, je reviens à l'aile.

[00:29:45] Et je récupère l'aile. Euh, face au vent à la hauteur des toits. Et, à ce moment-là, il pleut, il y a de la foudre, de la grêle. Et, pendant un instant, tout s'arrête. Et je vois juste ce toit sur ma droite. L'aile se met face au vent. Tout s'arrête.

Et puis le parachute de secours s'ouvre. Le parachute de secours s'ouvre d'un coup, comme un coup de feu. Et commence,

[00:30:18] ça me traîne à toute vitesse à travers le quartier. Et je suis toujours en l'air. Donc, un instant plus tard, je me plaque contre ce grillage, ce qui était une bonne chose. Parce qu'il était très souple. Alors, je frappe le grillage. Il plie. Et je m'y agrippe. Et le parachute de secours est de l'autre côté du grillage. Et il est juste secoué par le vent. Le vent souffle à environ 40 miles à l'heure. Donc, le parachute de secours est secoué par le vent. Et j'ai les mains à travers le grillage, comme ça. Et j'ai réchauffé mes orteils sous le bas du grillage. Et donc, et je montais beaucoup à ce moment-là.

[00:31:04] Et j'étais vraiment fort. Je pouvais faire une traction à une main, avec n'importe laquelle. Alors je me disais : rien ne va me décoller de cette clôture. Vous savez, je me fiche de la force du vent. Et le vent continue de souffler par rafales. Les poteaux de la clôture sont dans l'asphalte. Et là, je regarde le poteau parce que la clôture bouge énormément. Et les cylindres en béton commencent à fissurer l'asphalte et à sortir du sol, de chaque côté de moi. Ça s'effrite. Je vois les cylindres commencer à se soulever, sur les deux poteaux. Et je me dis : non, non, non,

[00:31:47] non, non, non, non, non, non, non, non, non, non,

[00:31:56] non,

[00:32:03] non, une main et, euh, et j'ai réussi à déclipser les boucles, euh, et puis j'ai juste levé les bras très vite jusqu'à ce que la sellette se libère de moi. Et, euh, et le parachute de secours a explosé à quelques mètres, à quelques maisons de là, et s'est juste accroché dans un arbre. Donc j'étais, j'étais dehors, je me tenais sous la grêle, l'éclair et la pluie, hum, sur, dans l'allée de quelqu'un, vous voyez, et j'étais là. Alors j'ai ramassé mes affaires et pendant que je le faisais, hum, de vieilles dames italiennes sortaient des maisons en disant : Oh, Madonna, Oh, Madonna, peu importe ce que ça veut dire. Oh mon Dieu, j'imagine.

[00:32:48] Alors, l'une d'elles m'a apporté un double whisky et je l'ai vidé d'un trait, j'aurais bien pu en reprendre un autre, mais mon italien n'était pas si bon. Et puis elle m'a ouvert le garage pour que je puisse m'abriter jusqu'à ce que la pluie s'arrête. Je suis donc là, debout dans ce garage ouvert, j'ai rassemblé tout mon matos, je l'ai foutu dans le sac et la police arrive. C'est un flic italien avec une VW GTI. Il me fait signe de mettre mes affaires dans la voiture. Je le fais, je m'installe sur le siège passager, il ne dit pas un mot et il démarre sur le mauvais côté de la rue, il fait dévier les gens avec ses gyrophares et il roule jusqu'au quartier général.

[00:33:36] Et il ne me dit pas un mot. Il s'arrête juste sur le trottoir devant moi, au quartier général, et il sort de la voiture et entre simplement. Alors je ramasse mes affaires et je marche à genre 15 mètres derrière lui et il trouve l'organisateur de viande et il commence à l'agresser en italien. Il y a beaucoup de gestes de la main, beaucoup de cris, et puis le flic s'en va. Et je suis là. Je m'enregistre, et c'était tout. Mais le parachute de secours ne m'a pas aidé ce jour-là. Et je ne l'ai pas utilisé depuis.

[00:34:10] Alors, c'est mon seul parachute de secours.

[00:34:12] **Gavin McClurg:** Bill, est-ce que tu peux comparer le vol ici dans l'Ouest américain avec d'autres endroits dans le monde ? Je sais que tu as fait des compétitions partout dans le monde et que tu as beaucoup volé en Europe. Quelles sont les grandes différences entre les vols qu'on fait ici et ceux que tu as faits ailleurs ?

[00:34:29] **Bill Belcourt:** Voler aux États-Unis par rapport à l'Europe ? Aux États-Unis, c'est plus rude. Il y a plus de vent. Je pense que les thermiques sont, euh,

[00:34:40] plus rudes.

[00:34:44] Rester sur l'accélérateur pendant une certaine durée demande beaucoup plus de gestion de l'aile. J'ai été impressionné par moments en Europe, où je pouvais être bien engagé sur l'accélérateur dans une zone d'air vraiment complexe, mais plutôt calme, et j'ai été choqué par le calme entre les thermiques. Et évidemment, il n'y a pas d'endroit très isolé en Europe. On trouve des routes et du réseau mobile pratiquement partout. Et aux États-Unis, comme l'indique l'expérience de Guy Anderson à Sun Valley, il y a beaucoup d'endroits où il n'y a aucune couverture cellulaire et où il sera difficile de vous trouver si quelque chose devait mal tourner et que vous êtes hors communication.

[00:35:42] Donc, quand vous volez dans l'Ouest, vous êtes largement livrés à vous-mêmes. Et il y a aussi des lions des montagnes, des ours, des serpents à sonnette,

[00:35:59] il y a généralement plus de vent. Donc, il y a beaucoup de choses qui peuvent présenter des défis supplémentaires quand on vole dans l'Ouest par rapport à l'Europe.

[00:36:13] **Gavin McClurg:** Est-ce que les changements dont tu viens de parler ont un impact sur ton équipement ? Dis-moi un peu ce que tu transportes quand tu fais de longs vols dans les Uintas, dans le Wasatch ou ailleurs dans l'Ouest américain. Est-ce que tu transportes des choses différentes dans ta sellette par rapport à d'autres régions du monde ?

[00:36:36] **Bill Belcourt:** Pour être tout à fait honnête, pas vraiment, à part un peu de nourriture. Bien sûr, si vous volez en altitude, vous avez beaucoup de vêtements sur vous. Vous avez votre aile. Je n'apporte pas grand-chose en plus, je n'apporte pas de matériel de camping, si vous voulez. Parce qu'en tant qu'alpiniste, la quantité de choses que nous avons avec nous juste pour aller voler est plus importante que ce qu'un alpiniste aurait. Et de toute façon, l'endroit où vous pourriez potentiellement dormir sera moins rude. Ce n'est pas comme si vous étiez en haut d'une voie de glace orientée nord sur une minuscule corniche, à trembler toute la nuit parce que... c'est vraiment ce que peut impliquer le haut niveau de l'alpinisme.

[00:37:31] Euh, si vous atterrissez au milieu de nulle part, vous n'êtes pas aussi haut. Vous avez ce grand parapente dans lequel vous pouvez dormir. Et, euh, si vous avez un GPS, vous pouvez trouver des sentiers ou ce genre de choses et, et juste marcher jusqu'à la sortie. C'est juste comme, c'est comme une longue approche, euh, pour aller grimper, mais à l'envers. Donc, je ne pense pas vraiment que vous ayez besoin d'avoir, euh, beaucoup de choses avec vous à part les bases : nourriture, eau, vos ailes et votre abri.

[00:38:06] **Gavin McClurg:** Et pour l'oxygène ? On est vraiment le seul groupe de pilotes au monde à avoir des bouteilles chez nous et tout ça. Qu'est-ce que tu penses de l'oxygène ?

[00:38:16] **Bill Belcourt:** C'est une nécessité ici. On atteint la limite légale, qui est d'environ 5 500 mètres, ou 18 000 pieds. Comme

[00:38:55] un hélicoptère ! un hélicoptère ! des décisions pour rester au chaud et avoir assez de vision pour repérer des oiseaux en vol, des bons endroits pour atterrir, des lignes électriques ou quoi que ce soit. Vous avez besoin de cet O2 pour rester assez vif pour vous mettre dans les meilleures conditions possibles en termes de prise de décision et pour éviter les ennuis. Vous avez

[00:39:23] **Gavin McClurg:** a inspiré un très grand nombre de personnes au fil des années. Qui vous a inspiré ?

[00:39:30] **Bill Belcourt:** Eh bien, qui m'inspire ?

[00:39:35] Je l'ai déjà dit, et c'est n'importe qui qui se donne à fond pour rien.

[00:39:41] C'est ce que représente le parapente pour moi. C'est-à-dire, voici un sport obscur, tout comme l'escalade était un sport obscur autrefois.

[00:39:54] Vous essayez de réaliser votre propre potentiel dans un endroit où personne ne vous voit et à qui personne ne se soucie de vous.

[00:40:06] Il y a une certaine pureté là-dedans. Il n'y a aucune distraction. C'est juste vous et les éléments.

[00:40:19] C'est ça. C'est quelque chose de pur. C'est une véritable expérience personnelle. Alors, un alpiniste avant moi, comme certains des noms que j'ai cités plus tôt, qu'il s'agisse de Bouchard, George Lowe ou Todd Bibler, George ne s'est jamais mis au parapente, mais Bouchard et Bibler, si. Ils venaient de l'alpinisme, et c'était un sport dont le principe de base était de faire le maximum avec le minimum. Et je vois le parapente comme l'ultime machine volante parce que c'est vraiment le minimum.

[00:41:04] Donc, avec un parapente, vous faites le maximum avec le minimum, et vous le faites d'une manière très similaire à l'alpinisme. Et vous êtes loin des regards du public quand vous faites ça. En tant que parapentiste, c'est l'autre

chose, vous le faites sans aucune corruption, vous pratiquez votre art pour vous-même, et quand vous avez quelques amis avec qui le faire, ça rend tout ça encore plus spécial. Mais tout ce que j'ai fait par rapport à l'inspiration des autres, c'est aussi passer le relais, comme il m'a été transmis.

[00:41:50] et c'est l'obligation de passer le relais à la personne suivante et c'est, vous savez, c'est comme ça que ça se passe.

[00:42:03] **Gavin McClurg:** C'est tout pour le premier podcast Cloud-based Mayhem. J'espère que vous avez apprécié tout ça, moi j'en ai bien profité. Et pour la suite, eh bien, je ne sais pas encore qui je vais interviewer. On a pas mal de candidats, quelques noms en réserve, on parlera peut-être à Nick, notre champion américain, qui revient tout juste des mondiaux en Colombie récemment. Enfin bref, restez à l'écoute, j'espère que ça vous a plu. C'est fini, fin de transmission de la part de Gavin McClurg. Salut.

[00:42:30] 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, ou 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 en allant au Launch avec vos amis pilotes ; je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette manière. J'espère que vous avez apprécié et je vous dis à la prochaine.

[00:42:54] Prenez soin de vous.

[00:43:16] 25 \$ par an, donc bien moins cher qu'un abonnement à un magazine, et ça rend tout ça possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour plein de raisons différentes, que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises 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 et que ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. J'espère donc que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir. Si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous trouverez les options pour nous soutenir. Vous pouvez le faire via patreon.com/cloudbasedmayhem. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site web. On a essayé de rendre ça très simple et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, aux petits podcasts vidéo que nous faisons et aux petits extra que nous trouvons dans les conversations et qui n'entrent pas dans l'émission principale, mais qu'on pense que vous devriez entendre.

[00:44:13] On ne met aucun de tout ça derrière un paywall. Si vous n'avez pas les moyens de nous soutenir, dites-le-moi et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie et j'espère que vous serez en mesure de nous soutenir un jour, mais vous trouverez tout ça sur le site web. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou qui ont acheté du merchandising Cloud-based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez être prêts. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus. Maintenant, merci infiniment de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien et on se retrouve au prochain épisode. Merci.

[00:45:24] Merci beaucoup de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien et on se retrouve au prochain épisode. Merci.

Deutsch

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

Show notes

Ich habe in letzter Zeit oft an meinen Freund und Mentor Bill Belcourt gedacht. Er hat es geschafft, den US XContest in dieser Saison mit einer Reihe beeindruckender, engagierter, tiefer Flüge im Intermountain West zu gewinnen, während er zwei Berufe ausübte und gleichzeitig Vater und Ehemann war; und er gewann letzte Woche eine Aufgabe beim XRedRocks hike and fly Rennen und belegte fast den ersten Platz insgesamt, was beweist, dass es keine Master-Kategorie braucht, selbst wenn Rennen extrem körperlich sind. Für diese Show sind wir in die Archive zurückgekehrt, um euch die allererste Show zu präsentieren, die den Cloudbase Mayhem damals im Jahr 2014 startete.

Der Beitrag Episode 155- Back to the beginning with Bill Belcourt erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloudbase Mayhem. Das ist eigentlich eine alte, aber gute Folge. Wir haben das noch nicht gemacht, ich glaube, nur einmal. Ich bin in die Archive zurückgekehrt und habe eine Show hochgeladen, aber Bill Belcourt ist mir in letzter Zeit oft im Kopf herumgegangen. Er war bei den ex-Red Rocks. Eines Tages bei diesem Hike-and-Fly-Rennen, wir hatten dort ein dreitägiges Etappenrennen, für das ich der Rennleiter war. Eine ganz andere Position als das, was ich in der Vergangenheit gemacht habe. Es war klasse. Wir hatten fantastisches Wetter. Es war ein unglaubliches erstes Event. Und unser Freund Matt Datum hat den 5.000-Dollar-Preis für den ersten Platz in der Profi-Klasse gewonnen, und alle reden schon darüber und fangen an, das Event für nächstes Jahr zu planen.

[00:00:55] Also, ja. Wenn ihr es dieses Jahr verpasst habt und auf Hike-and-Fly steht, achtet auf die Website ex-redrocks.com. Wir werden dort bald die Bewerbungen öffnen und eine Menge Dinge ändern, um es noch besser zu machen. Und es war der Wahnsinn. Es war ziemlich unglaublich. Es hat mich völlig fertiggemacht und ich bin zurückgekommen zu einem sehr hektischen finalen Aufbau hier in Sun Valley in Idaho, um meine Familie aus dem Trailer ausziehen zu lassen. Wir sind schon seit vor dem X-House hier und ich habe die letzten Wochen richtig bis spät in die Nacht durchgearbeitet und konnte keine Show aufnehmen. Ich konnte in den letzten zwei Wochen niemanden unterbringen.

[00:01:41] Also dachten wir uns, wir gehen in die Archive und nehmen das allererste, die Show, die all dieses Chaos und diesen Wahnsinn inspiriert hat. Es war mit Bill Belcourt und wir haben uns durchgearbeitet. Er war der Leiter von Red Rocks. Er war damals der Leiter für Forschung und Entwicklung bei Black Diamond in Salt Lake und wir haben „500 miles to nowhere“ gedreht und sind rein, um mit ihm zu plaudern, während die roten Kameras liefen und alles. Und, wisst ihr, wann immer man ein Gespräch und die Gelegenheit hat, sich mit Bill Belcourt zusammensetzen, ist das ein bisschen überwältigend. Und also haben wir es benutzt, wisst ihr, es war am Ende ein siebenminütiger Film, „500 miles to nowhere“, und wir haben ein paar wirklich gute Zeilen von ihm bekommen, wie wir es uns erhofft hatten. Ja.

[00:02:26] Ja. Ja. Es gab eine Stunde Material in diesem Interview, das ich damals mit ihm geführt habe. Das war 2014. Es lag ziemlich lange auf einer Festplatte. War es 2014? Vielleicht 2013. Wie auch immer, es lag eine ganze Weile auf dieser Festplatte und ich dachte mir nur: Gott, was mache ich damit? Ich wusste nichts über Podcasting. Und diejenigen von euch, die das Buch Advanced Paragliding gekauft haben, kennen diese Geschichte, weil sie der Einstieg ist. So fing das alles an. Aber wie auch immer, irgendwann hat jemand etwas erwähnt, ich glaube, es war eigentlich Nick Greece. Er erwähnte irgendwann: Hey, du solltest das in einen Podcast packen. Und ich so: Ein Podcast? Na, wie funktioniert das denn? Und so begann das ganze Chaos. Aber was er damals gesagt hat, ist immer noch absolut relevant, wenn nicht sogar noch mehr als heute.

[00:03:12] Und es ist immer noch Gold wert. Wir hatten ein paar seltsame Probleme mit dem Ton während des Interviews mit den RED-Kameras. Das sind unglaublich teure, wirklich High-End-Kameras. Aber sie haben viele...

Überhitzungsprobleme und der Lüfter ging ständig an. Aber der Ton ist immer noch gut genug. Und Miles wird natürlich seine Magie wirken. Und ich denke, ihr werdet es genießen. Morgen setze ich mich mit Eduardo Garza zusammen. Also werden wir uns wieder auf den neuesten Stand bringen, wie immer. Es tut mir leid, wenn wir gerade mindestens eine Woche spät dran sind. Aber wir werden uns wieder auf den neuesten Stand bringen, zurück zu unserem regulären Programm, in dem wir alle paar Wochen eine Show veröffentlichen. Außerdem arbeite ich im Hintergrund an einigen Bonus-Inhalten, die wir auch bald veröffentlichen werden.

[00:03:57] Und behaltet unseren Newsletter im Auge. Wir werden darin einen ziemlich guten Rabatt für den XC-Shop von XC Mag haben. Dort könnt ihr hingehen und Bücher kaufen, wenn ihr wollt. Ihr wisst ja, wir haben das neueste Update von Ricard Martin zum Thema Thermal Flying – er war vor Kurzem bei uns in der Show – oder Advanced Paragliding oder Beginner Paragliding oder was auch immer. Wenn euch Bücher in eurer Bibliothek fehlen, könnt ihr den Code nutzen. Der wird in unserem nächsten Newsletter für 15 % Rabatt stehen. Was ist sonst noch passiert? Ich war zur Weltmeisterschaft in der Türkei. Das lief ziemlich gut. Das war eine Menge Spaß, seit ich mit euch allen gesprochen habe. Und ja, wir haben dieses X-Red Rocks Ding gemacht, was wirklich ein Riesenspaß war.

[00:04:43] Es war echt cool das zu sehen. Wir hatten 50 Leute in dieser Kategorie, der Adventure- und Pro-Klasse. Die Leute haben drei Tage lang richtig Gas gegeben. Es war sehr beeindruckend. Und ich freue mich schon riesig auf das nächste Mal. Also ja, behaltet das im Auge. Und in der Zwischenzeit genießt diese allererste Folge, die wir mit Bill Belcourt gemacht haben. Prost.

[00:05:08] Nun, guten Morgen, guten Tag oder guten Abend, wo auch immer Sie auf der Welt sind. Dies ist die Auftaktfolge, die allererste Episode des Cloud-Based Mayhem Podcasts. Ich habe schon eine Ewigkeit damit gedroht, das zu tun. Und endlich habe ich mich zusammengerissen. Mal sehen, wie das wird. Diese erste Show ist wirklich toll. Aber zuerst: Worum geht es hier eigentlich? Was ist der Cloud-Based Mayhem Podcast? Im Grunde ist er aus der Hoffnung entstanden, Wissen über alles rund um das Freifliegen zu verbreiten. Egal ob acro, cross country, was auch immer Sie fliegen, ich denke, das wird für Sie sehr wertvoll sein. Der Grund, warum mich das Ganze überhaupt dazu gebracht hat, das zu tun, war mein erster World Cup, den ich je geflogen bin.

[00:05:54] Ich bin 2012 hier im Heimatort von Sun Valley gelandet. Und nach dem Wettbewerb war es das erste Mal, dass ich einen Wettkampf-Schirm geflogen habe. Es war das erste Mal, dass ich wirklich mit Typen und Mädels geflogen bin, die unglaublich talentierte Piloten waren. Und nach dem Rennen hatten wir hier einen Open-Distance-Wettbewerb und es war richtig schlechtes Wetter, wir konnten kaum fliegen. Und anstatt die Zeit einfach zu verschwenden und jeden Tag Rad zu fahren, standen viele der wahren Legenden in unserem Sport auf und hielten einige wirklich erstaunliche Vorträge. Darüber, wie man sich ernährt, wie man sich hydriert, wie man groß denkt und im Grunde, wie man große Distanzen fliegt. Und wir haben von Matt Beechinor, Nate Scales, Nick Greece, Russ Ogden und Bill Belcourt gehört. Und es war einfach unglaublich.

[00:06:40] Wir haben Ressourcen wie das Cross Country Magazine, Hang Gliding und Paragliding und andere Quellen. Aber das war einfach so viel Information, die in einen wirklich kurzen Zeitraum gepresst wurde. Und ich denke, jeder, der da war – ich hatte das Glück, dabei zu sein –, war einfach völlig überwältigt. Und ich dachte mir: Gott, wäre es nicht toll, das an das breitere Flugpublikum zu verbreiten, egal ob man ein Experte oder ein Anfänger wie ich ist. Ich habe festgestellt, dass ich so viel daraus mitgenommen habe. Einer der Podcasts, die ich ständig höre, ist der Tim Ferriss Podcast. Und er versucht quasi, Exzellenz zu analysieren und sie dem Laien zugänglich zu machen. Und genau darum geht es in diesem Podcast. Ich werde versuchen, die wirklich, wirklich außergewöhnlichen Piloten zu interviewen, egal ob sie Gleitschirmflieger, Hanggleiter oder was auch immer sind, in unserem kleinen französischen Sport und versuchen, dieses Wissen zu verbreiten.

[00:07:30] Mein erster Gast ist Bill Belcourt. Eigentlich war er kein Gast für den Podcast, aber er hat mir das Okay gegeben, das hier live zu veröffentlichen. Als wir 500 Miles to Nowhere gedreht haben, sind wir bei Black Diamond vorbeigeschaut. Er ist dort der Direktor für Forschung und Entwicklung bei Black Diamond. Und wenn ihr den Film gesehen habt, wisst ihr, dass es da ein paar Zeilen gibt, die einfach phänomenal sind. Natürlich kamen die von Bill, unserem kleinen Yoda. Er ist die Leitfigur des Sports. Aber was viele von euch wahrscheinlich nicht wissen, ist, dass wir über anderthalb Stunden mit ihm zusammengesessen haben. Und ich habe ihn nach allen möglichen Dingen gefragt

– zum Auslösen eines Rettungsschirms, was das Konzept des Mitführens bedeutet, wie man große, asketische Linien fliegt, Risiko und Belohnung, Sicherheit, Gear und Ausrüstung, woher das Gleitschirmfliegen kommt, wohin es geht und Zwei-Liner.

[00:08:16] Und die Liste geht immer und immer weiter. Es war einfach dieser wahnsinnige Kurs im Freiflug, den wir zum Glück aufgenommen haben. Wir hatten die Red-Kameras laufen. Ich muss mich für einen Teil des Tons entschuldigen. Es gibt viel Windgeräusch von einer der Kameras. Aber ich habe das Ganze zusammengesetzt und ein wenig geschnitten. Und ich hoffe, es gefällt euch. Also ohne Umschweife, hier ist Bill Belcourt, die Legende.

[00:08:52] **Bill Belcourt:** Ich bin Bill Belcourt und ich fliege Gleitschirme seit 1989.

[00:08:57] **Gavin McClurg:** Und warum Gleitschirmfliegen? Ich weiß, du hast einen Hintergrund im Klettern und im Alpinismus. Aber warum Gleitschirmfliegen? Was hat dich an diesem Sport angezogen?

[00:09:07] **Bill Belcourt:** Es schien ein großartiges Abstiegsmittel für das alpine Klettern zu sein. Anstatt ein ganzes Seil und Ausrüstung mitzuschleppen, um von etwas herabzukommen, konnte man einfach einen kleinen Gleitschirm mitnehmen und fliegen. Vom Gipfel abfliegen. Das war zumindest die Einstellung in den späten 80ern.

[00:09:26] **Gavin McClurg:** Und als Gleitschirmflieger sehen wir dich alle irgendwie als die Legende an. Als denjenigen, der im cross country Gleitschirmfliegen wirklich den Weg geebnet hat. Wie hast du den Übergang geschafft, ihn von einem Abstiegswerkzeug zu einem Reiseinstrument zu nutzen?

[00:09:43] **Bill Belcourt:** Es wurde fast augenblicklich offensichtlich, dass der Gleitschirm viel mehr Potenzial hatte als nur als Abseilgerät. Und ich war nicht der Erste, der das gemerkt hat. Die Leute, mit denen ich geflogen bin, hatten das auch schon früher zusammengefügt. Meine Mentoren, wie John Bouchard, einer von ihnen, und Todd Bidler, ein anderer. Sie hatten das Potenzial von Gleitschirmen erkannt, Strecken zu fliegen. Und das Gleitschirmdesign entwickelte sich zu dieser Zeit genau in diese Richtung. Und in gewisser Weise weg von der Nutzung als Abseilgerät.

[00:10:30] Und wenn ich zurückdenke, John Mittendorf, der einer der krassen Big-Wall-Kletterer und einer der frühen Nutzer von Gleitschirmen als Abseilgerät war, er bemerkte, dass die Geschwindigkeitssteigerung des neuen Gleitschirm-Abseilgeräts, die neuen Designs machten sie in prekanten Lagen viel schwieriger zu starten und als Abseilgerät zu nutzen. Es bewegte sich also weg davon hin zu einer Flugmaschine, die einfach besser fliegen konnte. Nicht nur, um von etwas herunterzukommen. Was denkst du?

[00:11:09] **Gavin McClurg:** unserer Flugzeuge im Jahr 2014?

[00:11:16] **Bill Belcourt:** Was ich heute über einen Gleitschirm denke, ist,

[00:11:22] Ich bin ständig erstaunt darüber, wie sich die Technologie weiterentwickelt. Und das ist den Unternehmen zu verdanken, die Gleitschirme herstellen. Ich erinnere mich, dass ich in den 90ern dachte: Oh, die Dinger können nicht besser werden. Und selbst noch vor fünf oder sechs Jahren dachte ich, dass sie so gut wie möglich seien und wir jetzt nur noch schrittweise Verbesserungen sehen würden. Und dann gibt es einen weiteren Durchbruch, wie den Two-Liner. Und sie werden einfach immer besser. Ich wurde also oft genug korrigiert, um zu wissen, dass sie einfach weiter besser werden werden. Und das Erstaunliche daran ist, dass es immer noch im Grunde

[00:12:08] Dacron- oder Nylonstoff und Schnur. Und sie lassen sich einfach zusammenfalten, passen in einen Rucksack und leisten trotzdem unglaubliche Leistungen. Unglaublichere Leistungen als je zuvor.

[00:12:24] **Gavin McClurg:** Bill, in den letzten paar Saisons scheint es so, als ob eine Handvoll Piloten hier im Westen diese wirklich großen Strecken geflogen sind. Du weißt schon, du und Dadum seid dieses Jahr nach Moab geflogen. All diese Rekorde sind letztes Jahr und dieses Jahr gefallen. Worauf schreibst du das zurück? Was ist da los? Liegt es nur am Schirmdesign?

[00:12:49] **Bill Belcourt:** dass man weit kommen kann, ist einfach die Realisierung von jahrelanger Planung und Wartezeit. Und man hat bestimmte Vorstellungen davon, was man an einem speziellen Tag machen will, basierend auf den Bedingungen dieses Tages. Ob es um den Auftrieb geht, die Windgeschwindigkeit oder die Richtung. Und wenn man seinen Zeitplan ausarbeiten kann, ist das einfach eine großartige Möglichkeit für einen Einzelnen, diesen Tag zum

Fliegen zu nutzen. Und wenn man einen Plan im Kopf hat, über den man schon lange nachgedacht hat, dann ist man viel wahrscheinlicher in der Lage, diesen Plan umzusetzen, anstatt einfach während des Fluges spontan etwas zu improvisieren.

[00:13:41] Und versuchen, groß zu denken. Und versuchen, den Tag vorwegzunehmen. Einen Plan für den Tag haben, der natürlich immer Änderungen vorbehalten ist. Aber es bedeutet, dass man ihn einfach eher umsetzen kann. Es gab in der Vergangenheit viele Tage, an denen ich nicht groß genug gedacht habe. Ich habe nur über einen Flug bis zu einem bestimmten Punkt nachgedacht, nur um an diesem Punkt anzukommen, noch ein bisschen Tag übrig zu haben und keine Ahnung zu haben, was als Nächstes zu tun ist. Und jetzt versuche ich, bei diesen potenziellen Flügen so weit wie möglich vorzuschauen. Wissen, dass sie besser als erwartet verlaufen können.

[00:14:27] Sie können auch schlechter laufen als erwartet. Und man sollte mental auf beides vorbereitet sein. Und das bedeutet einfach, einen Plan zu haben.

[00:14:36] **Gavin McClurg:** Und können Sie diese Tage im Voraus identifizieren? Oder ist das etwas, das Sie erst während des Fluges sehen? Ja. Und wie haben Sie einen Plan für die Unterschiede? Oder wie passen Sie sich an diese Unterschiede an?

[00:14:52] **Bill Belcourt:** Man kann im Voraus nur bedingt etwas erkennen. Man hat einen Plan und ein paar Notfalloptionen. Und dann kann man sich je nach Tag anpassen. Wenn man einen großen Flug auf verschiedene Arten durchdacht hat, hat man immer einen Plan B. Man hat immer eine Vorstellung davon, was man an einem Tag noch alles machen kann, außer dem, was man ursprünglich geplant hatte. Wenn das Sinn ergibt. Man muss einfach viele Karten angesehen haben und sich viel Gedanken darüber gemacht haben.

[00:15:36] Man hat es manchmal mit seinen Flugkollegen besprochen.

[00:15:42] Und wenn die Bedingungen dann da sind, selbst wenn sie in der Luft liegen, sind die Lösungen offensichtlich.

[00:15:51] **Gavin McClurg:** Letztes Jahr beim World Cup hast du das Konzept vom „Bringing it“ angesprochen. Kannst du kurz über das Risiko sprechen? Für mich bedeutete das, dass man, wenn man über großes Fliegen nachdenkt, nicht darüber nachdenken darf, wie man landet oder dass man müde oder dehydriert ist. „Bringing it“ bedeutete, bereit zu sein, sich in prekäre Situationen zu bringen und die Fähigkeiten sowie die mentale Schärfe zu haben, damit umzugehen. Kannst du das ein bisschen erläutern?

[00:16:27] **Bill Belcourt:** Ja. Was ich mit „bringing it“ meinte, ist im Grunde eine mentale Einstellung, ein mentaler Fokus, ein gewisses Maß an Engagement für den Flug und das Dranbleiben an der Offensive. Und man kann es auch so ausdrücken: Man kann offensiv oder defensiv fliegen. Eine defensive Position beim Fliegen muss manchmal vorkommen. Aber wenn man mental an der Offensive bleibt, kann man die Grenzen ausreizen.

[00:17:13] Man kann auf das nächste Ziel hinarbeiten und wissen, dass man letztlich je nach Bedingungen zwischen offensivem und defensivem Fliegen wechseln muss. Aber man muss immer das Ziel im Kopf haben, nämlich einen bedeutenden Flug zu absolvieren und das in einem angemessenen Maße an Sicherheit zu tun. Aber das sind keine sicheren Sportarten. Und es gibt keine Garantie für ein sicheres Ergebnis. Man muss also seine Fähigkeiten und sein Wissen nutzen, um sich zu schützen, aber gleichzeitig die Grenzen ausreizen.

[00:18:03] Und es ist manchmal ein schmaler Grat. Und wo diese Linie verläuft, lernt man durch Erfahrung. Wenn du nicht da draußen bist, wenn du nicht ständig trainierst, indem du diese Flüge versuchst, dann wirst du die Erfahrung nicht haben und kein gutes Gefühl für diese Linie entwickeln. Du musst also viel fliegen. Du musst deine Theorien testen. Du musst die Einstellung haben, alles zu geben, wenn du es wagst. Und du musst wissen, wann du von der Offensive in die Defensive wechseln musst.

[00:18:45] **Gavin McClurg:** Letzten Sommer hatten wir in so kurz aufeinanderfolgenden Abständen,

[00:18:51] eine Reihe einfach bemerkenswerter Flüge. Es begann mit Matt Beechners Flug von 193 Meilen aus Sun Valley. Und kurz darauf flog Nate Scales 193 Meilen von Sun Valley. Und kurz darauf flog Nick Greece 204 Meilen

von Jackson. Was ist da los? Was hat sich hier, was hat sich hier eigentlich geändert?

[00:19:13] **Bill Belcourt:** Nun, ich denke, der Grund, warum diese großen Flüge stattfanden, war,

[00:19:20] Es gibt da ein paar Gründe. Einer ist, dass wir eine ziemlich enge Freundesgruppe sind. Wir reden ständig darüber, etwas zu versuchen, das wahrscheinlich nicht funktionieren wird. Und deshalb haben wir über etwas Großes gesprochen. Ich habe mit Farmer über 200 Meilen mit einem Zweileiner gesprochen, weißt du, „Two for Two“ habe ich das genannt. Und wie das für mich ein spannendes Ziel war, das ich erreichen wollte. Und wenn wir alle versuchen könnten, dorthin zu kommen, wäre es urkomisch, wenn eine ganze Gruppe von uns sich auf dasselbe konzentrieren würde. Das ist also passiert. Wir haben darüber gesprochen. Und dann hatte sich die Wettbewerbsszene dramatisch verändert mit,

[00:20:05] das Verbot von Gleitschirmen der offenen Klasse und fast jeder Wettbewerb auf der Welt. Und die Tatsache, dass das für mich ein Signal war, dass die Freiheit, die wir bei Wettbewerbsflügen hatten, ein Ende hatte. Um also etwas Ähnliches zu erleben, mussten wir einfach die Marschrichtung ändern, uns nicht mehr so sehr auf Wettbewerbe mit Zielvorgaben konzentrieren und stattdessen anfangen, uns auf Big Mountain Free Flying zu konzentrieren. Und,

[00:20:49] und ich habe dafür Beweise in anderen Sportarten gesehen, zum Beispiel jahrelang beim Skifahren, in dieser Art des Skifahrens, die wir gemacht haben, und ich denke, das war das, was mich mehr interessiert hat, nämlich das Backcountry. Das ist weggegangen von,

[00:21:05] Es ist weg, es hat sich wegbewegt von sichereren Linien in den Bäumen. Es ist seit Jahren weg vom Skirennen, was so schien, als wäre das der Fokus von jedem, als ich mit dem Skifahren anfang. Und jetzt sieht man mehr Leute, die einfach große Linien in den Bergen fahren. Und ich habe mir ein bisschen davon abgeschaut, als ich meinen Fokus von Flugwettbewerben auf das bloße Versuchen, große Linien in den Bergen zu fliegen, verlagert habe. Denn als Alpinist sucht man nach coolen Linien zum Klettern. Sie müssen nicht die größten oder längsten sein. Man sucht einfach nach einem ästhetischen Aspekt, einer Verpflichtung, einem...

[00:21:57] etwas, das dich persönlich inspiriert. Und du versuchst, etwas zu finden, das diese Qualitäten widerspiegelt, wenn du draußen nach etwas Neuem zum Klettern suchst. Und beim Fliegen sehe ich das ganz ähnlich. Es geht nicht um die längste Strecke. Es geht nicht wirklich um Rekorde. Es geht darum, eine ästhetische Linie zum Fliegen zu finden, die dich persönlich inspiriert. Also konzentrierst du dich einfach darauf. Tu es.

[00:22:30] **Gavin McClurg:** Glaubst du, dass es bei diesen großen Routen eine Obergrenze gibt? Geht das einfach immer weiter?

[00:22:37] **Bill Belcourt:** Gibt es ein Maximum? Das hängt davon ab, wie man Maximum definiert. Wenn die einzige Metrik, die du verwendest, Kilometer sind, dann ja, klar, da gibt es wahrscheinlich ein Maximum. Aber wenn die Metrik, mit der du die Qualität des Fluges beurteilst, etwas anderes als nur die reinen Kilometer ist, dann gibt es keines. Weißt du, es gibt coolere Linien zu fliegen. Es gibt einfach tiefere Linien, spektakulärere Positionen. Und das ist in meinem Kopf die wichtigste Qualität, nach der ich suche. Ich beurteile die Qualität des Fluges nicht zwangsläufig nur anhand der Flugdistanz.

[00:23:26] Haben

[00:23:26] **Gavin McClurg:** Haben wir nur an der Oberfläche gekratzt? Ich meine, ich weiß, dass in den Alpen die meisten, wenn nicht alle Routen bereits begangen wurden, aber haben wir hier im Intermountain West nur an der Oberfläche gekratzt?

[00:23:36] **Bill Belcourt:** Was die großen Linien in den USA angeht, kratzen wir gerade erst an der Oberfläche.

[00:23:44] Ich verwende eine Bergsteiger-Analogie, um das zu beschreiben.

[00:23:49] Wenn Leute mich nach dem Gleitschirmfliegen fragen und was ich mit einem Gleitschirm mache, sage ich, ich fühle mich wie George Lowe in den kanadischen Rockies in den 70ern. Und wenn man sich die bedeutenden Aufstiege ansieht, die in den 70ern in den Rockies gemacht wurden, ist George Lowe meistens der Mann, der sie mit verschiedenen Partnern bewältigt hat. Und es ist ein wirklich großartiger Ort, an dem man ist, wenn man realisiert, dass

man dort ist. Und ich denke, wir sind hier. Und deshalb,

[00:24:24] wir haben so viel Erfolg, weil vieles davon vorher noch nie gemacht wurde. Und dort zu sein, um es zu tun und herauszufinden, wie es geht, ist eine ganz besondere Zeit.

[00:24:35] **Gavin McClurg:** Bist du schon mal beim Gleitschirmfliegen verletzt worden?

[00:24:37] **Bill Belcourt:** Bin ich beim Gleitschirmfliegen schon mal verletzt worden? Ich sage den Leuten immer, ich habe mir nur einmal den Hals gebrochen. Also ja, ich bin beim Gleitschirmfliegen verletzt worden, und ich habe mir tatsächlich den Hals gebrochen, als ich bei einem Wettkampf mit dem Gleitschirm abgestürzt bin.

[00:24:49] **Gavin McClurg:** Und hast du deinen Rettungsschirm ausgezogen?

[00:24:51] **Bill Belcourt:** Nein, es war zu tief, um ihn zu werfen. Ich habe den Rettungsschirm nicht geworfen. Ich hatte nur einen reflexartigen Versuch, den Gleitschirm zu stabilisieren. Das ist mir größtenteils auch gelungen, aber ich hatte nicht die Gleitfähigkeit

[00:25:08] weg vom Hang, während sich der Gleitschirm erholte, und landete dann, wissen Sie, rollend über das Gelände. Und zu der Zeit hatte ich einen dieser Verkleidungshelme, so eine leicht verkleidete Form, wie ein Zeitfahrhelm. Und das war das, was alle coolen Typen trugen. Also, wir hatten die auch. Und während ich über den Boden rollte, was ich nicht sehr hart aufschlug, fing der Helm beim Absturz den Boden ab, drehte meinen Kopf um und brach mir den Nacken. Aber abgesehen davon hatte ich keine einzige Schramme.

[00:25:45] **Gavin McClurg:** Hast du deinen Rettungsschirm jemals ausgelöst?

[00:25:47] **Bill Belcourt:** Ich habe meinen Rettungsschirm einmal ausgezogen, und es hat nicht geholfen.

[00:25:51] **Gavin McClurg:** Hast du jemals deinen Rettungsschirm ausgepackt? Er hat nicht geholfen.

[00:25:52] **Bill Belcourt:** Nein. Was ist passiert? Willst du die Geschichte wirklich wissen?

[00:25:58] **Gavin McClurg:** Nicht für die Akten. Okay.

[00:26:00] **Bill Belcourt:** Das darfst du offiziell sagen. Also, war PWC Mitte der 90er, in der Nähe von,

[00:26:11] Wie hieß das noch mal?

[00:26:14] Es war das in der Nähe der Stadt Lecco in Italien, am Comer See. Da gibt es ein PWC, das ziemlich oft vorkommt. Und es war, ich weiß nicht, vielleicht die zweite oder dritte Task. Es gab früher am Tag einige Anzeichen für vertikale Entwicklung, aber dann wurde es einfach grau. Alles, was wir sahen, war eingebettet. Und während wir in anderen Tälern die Vertikale sahen, haben wir sie in dem Tal, in dem wir uns befanden, nicht bemerkt, als es grau wurde. Und ich bin mit Dave Bridges geflogen, einem alten Kumpel und zweifachen Nationalmeister, der, wissen Sie, 99 auf dem Shishapangma zusammen mit Alex Lowe getötet wurde.

[00:27:03] Dave und ich waren vielleicht 5 Kilometer vom Ziel entfernt, mit drei Vierteln des Feldes über der Stadt Lecco, als der über uns im Grau eingebettete Cumulonimbus wegbrach. Wir mussten also noch einen schnellen Wendepunkt erreichen, bevor wir über die Ziellinie gleiten konnten. Und plötzlich sank ich mit etwa, ich weiß nicht, 24, 2500 Fuß pro Minute. Ich dachte mir, Mann, das ist ein heftiger Sinkflug. Also zeigte ich den Gleitschirm auf den letzten Sonnenfleck und dachte mir, ich fliege einfach da rüber und warte das hier ab. Alles, was ich tun konnte, war, den Gleitschirm in eine andere Richtung zu zeigen.

[00:27:51] Aber wegen des Sinkflugs konnte ich nirgendwo gleiten. Und dann konnte ich spüren, wie die Luft kalt wurde. Ich wusste, dass es eine Zelle war und dass sie absank. Es war die allererste Phase des Absinkens. Das würde Probleme geben. Also,

[00:28:13] die sinkende Luft wurde zu Wind. Und ich kroch zu diesem Zeitpunkt zum ersten Fußballfeld vor. Ich sah einen anderen Gleitschirm gerade landen. Und bevor ich auf dieses Fußballfeld gelangen konnte, nahm der Wind zu und blies mich daran vorbei. Also, dann der Gleitschirm – ich flog zu der Zeit einen Firebird Colt, der einer der leistungsstärksten Gleitschirme aller Zeiten war. Und er war sehr anfällig für dramatische Frontalbewegungen. Also

verschwand der Gleitschirm einfach. Der Gleitschirm verschwindet also. Aber zu diesem Zeitpunkt war ich diesen Gleitschirm schon etwas gewohnt. Und ich kriege ihn einfach wieder zurück. Und dann erreichte ich das nächste Feld, auf dem ich landen konnte.

[00:28:59] Und dann wurde ich an diesem vorbeigeweht. Der Gleitschirm verschwand. Ich bekam ihn wieder. Und jetzt komme ich auf die Stadt zu, um loszulassen. Und ich sagte mir, wenn der Gleitschirm noch einmal wegnickt, werfe ich ihn einfach ab. Zu diesem Zeitpunkt bin ich vielleicht ein paar hundert Fuß hoch. Der Gleitschirm knickt noch einmal weg. Ich werfe sofort den Rettungsschirm ab, während der Gleitschirm in einer steilen Spirale innerhalb der Asymmetrie wieder Fahrt aufnimmt. Und der Rettungsschirm, der Rettungsschirm steht wie eine Wetterfahne hinter mir, kommt aber nicht aus der Hülle. Also, ich kann die Leine nicht erreichen, weil er direkt hinter mir ist, während ich mich in der Spirale des Gleitschirms befinde. Also gehe ich einfach zurück zum Gleitschirm.

[00:29:45] Und ich bringe den Gleitschirm wieder in den Wind auf Dachhöhe. Zu diesem Zeitpunkt regnet es, blitzt und hagelt. Und für einen Moment bleibt alles stehen. Und ich sehe plötzlich dieses Dach rechts von mir. Der Gleitschirm kommt in den Wind. Alles bleibt stehen. Und dann öffnet sich der Rettungsschirm. Der Rettungsschirm öffnet sich einfach wie ein Schuss. Und fängt an,

[00:30:18] ich werde mit hoher Geschwindigkeit durch die Nachbarschaft gezogen. Und ich bin immer noch in der Luft. Also, einen Moment später werde ich gegen diesen Maschendrahtzaun geschleudert, was gut war. Weil er eine Menge Flexibilität hatte. Also bin ich einfach gegen den Zaun gekracht. Er gibt nach. Und ich halte mich fest. Und der Rettungsschirm ist auf der anderen Seite des Zauns. Und er pulsiert im Wind. Und der Wind weht mit etwa 40 Meilen pro Stunde. Also pulsiert der Rettungsschirm im Wind. Und ich habe meine Hände so durch den Maschendraht gesteckt. Und ich habe meine Zehen unter dem unteren Ende des Zauns eingeklemmt. Und ich bin zu der Zeit ziemlich hoch geklettert.

[00:31:04] Und ich war echt stark. Ich konnte mit jeder Hand einen Armzug machen. Also dachte ich mir, nichts wird mich von diesem Zaun herunterreißen. Wisst ihr, mir ist egal, wie stark es weht. Und der Wind pulsiert einfach so. Und die Zaunpfosten stehen im Asphalt. Und dann schaue ich auf den Pfosten, weil der Zaun so stark nachgibt. Und die Betonzylinder fangen an, den Asphalt zu sprengen und aus dem Boden zu kommen, auf beiden Seiten von mir. Es splittert einfach nur. Und ich sehe, wie die Zylinder an den beiden Pfosten anfangen zu steigen, und ich denke mir, nein, nein, nein,

[00:31:47] nein, nein, nein, nein, nein, nein, nein, nein, nein, nein,

[00:31:56] nein,

[00:32:03] nein, eine Hand und dann habe ich es geschafft, die Schnallen zu öffnen, und dann einfach ganz schnell die Arme hochgestreckt, bis das Gurtzeug einfach von mir abgerissen wurde. Und der Rettungsschirm ist ein paar Meter, ein paar Häuser weiter aufgegangen und ist einfach in einem Baum hängen geblieben. Also war ich draußen, ich stand im Hagel, im Blitz und im Regen, in der Einfahrt von jemandem, wissen Sie, da stand ich. Also habe ich meine Sachen zusammengepackt und während ich das tat, kamen alte italienische Damen aus den Häusern und sagten: Oh, Madonna, Oh, Madonna, was auch immer das bedeutet. Oh mein Gott, schätze ich.

[00:32:48] Also, eine von ihnen hat mir so einen Doppelwhisky gebracht, den ich einfach ausgetrunken habe – ich hätte echt noch einen gebrauchen können, aber mein Italienisch war nicht so gut. Dann hat sie mir die Garage geöffnet, damit ich darin stehen kann, bis der Regen aufhört. Also stehe ich in dieser offenen Garage, habe all meine Sachen zusammengepackt, in die Tasche gestopft, und dann tauchen die Bullen auf. Es ist irgendein italienischer Polizist mit einem VW GTI. Er gibt mir ein Zeichen, meine Sachen ins Auto zu werfen. Und das tue ich, setze mich auf den Beifahrersitz, und er sagt kein Wort, sondern fährt einfach auf der falschen Straßenseite weiter, fährt die Leute mit eingeschalteter Beleuchtung von der Straße und fährt zum Hauptquartier.

[00:33:36] Und er sagt kein Wort zu mir. Er hält einfach vor mir am Bordstein vor dem Hauptquartier an, steigt aus dem Auto und geht einfach rein. Also packe ich meine Sachen zusammen und gehe etwa 15 Meter hinter ihm rein, und er findet den Fleischverpacker und fängt an, ihn auf Italienisch ordentlich zu bearbeiten. Da wird viel mit den Händen gewaved und viel geschrien, und dann geht der Polizist einfach weg. Und da stehe ich. Ich melde mich an, und das war's.

Aber der Rettungsschirm hat mir an dem Tag nicht geholfen. Und ich habe ihn seither nicht mehr benutzt.

[00:34:10] Das ist mein einziger Rettungsschirm.

[00:34:12] **Gavin McClurg:** Bill, kannst du das Fliegen hier im amerikanischen Westen mit anderen Orten auf der Welt vergleichen? Ich weiß, dass du Wettbewerbe auf der ganzen Welt bestritten hast und viel in Europa geflogen bist. Was sind die großen Unterschiede zwischen den Flügen, die wir hier machen, im Vergleich zu anderen Orten, an denen du geflogen bist?

[00:34:29] **Bill Belcourt:** Fliegen in den USA im Vergleich zu Europa? In den USA ist es ruppiger. Es gibt mehr Wind. Ich denke, die Thermik ist, äh,

[00:34:40] rauer.

[00:34:44] Längere Zeit auf dem Beschleuniger zu verbringen, erfordert ein viel anspruchsvolleres Gleitschirmmanagement. Ich war in Europa manchmal einfach erstaunt, wie ich mitten auf dem Beschleuniger in einem wirklich komplexen, aber irgendwie ruhigen Luftstück sein konnte und wie schockiert ich war, wie ruhig es zwischen den Thermik war. Und offensichtlich gibt es in Europa keinen sehr abgelegenen Ort. Man findet praktisch überall Straßen und Mobilfunkempfang. In den USA hingegen, wie Guy Andersons Erfahrung in Sun Valley zeigt, gibt es viele Orte, an denen es keinen Mobilfunkempfang gibt und man schwer zu finden wäre, wenn etwas schiefgehen sollte und man nicht erreichbar ist.

[00:35:42] Wenn du also im Westen fliegst, bist du weitgehend auf dich allein gestellt. Und außerdem gibt es dort Berglöwen, Bären, Klapperschlangen,

[00:35:59] da gibt es meistens mehr Wind. Es gibt also vieles, was beim Fliegen im Westen im Vergleich zu Europa zusätzliche Herausforderungen darstellen kann.

[00:36:13] **Gavin McClurg:** Beeinflussen diese Änderungen, von denen du gerade gesprochen hast, deine Ausrüstung? Erzähl mir ein bisschen darüber, was du dabei hast, wenn du große Flüge in den Uintas, im Wasatch oder an anderen Orten, an denen du im amerikanischen Westen geflogen bist, machst. Hast du in deinem Gurtzeug andere Sachen als in anderen Teilen der Welt hier?

[00:36:36] **Bill Belcourt:** Ehrlich gesagt, nicht wirklich, außer etwas Verpflegung. Wenn man in der Höhe fliegt, hat man natürlich genug Kleidung dabei. Man hat seinen Gleitschirm. Ich nehme nicht viel zusätzlich mit, ich nehme kein Campingequipment mit, wenn man so will. Denn als Alpinist ist die Menge an Zeug, die wir nur zum Fliegen dabei haben, mehr als ein Alpinist normalerweise hätte. Und der Ort, an dem man potenziell schlafen könnte, wird sowieso weniger extrem sein. Es ist nicht so, als würde man hoch an einer nordseitigen Eiswand auf einem winzigen Vorsprung die ganze Nacht zittern, weil das ist wirklich das, was das High-End-Alpinismus beinhalten kann.

[00:37:31] Wenn du irgendwo mitten im Nirgendwo landest, bist du nicht so hoch oben. Du hast diesen großen Gleitschirm, in dem du schlafen kannst. Und wenn du ein GPS hast, kannst du Wanderwege oder so finden und einfach rauslaufen. Es ist wie ein langer Zustieg zum Klettern, nur eben in umgekehrter Reihenfolge. Ich denke also wirklich nicht, dass du außer dem Nötigsten – Essen, Wasser und deine Gleitschirme, deinen Unterschlupf – viel Ausrüstung dabei haben musst.

[00:38:06] **Gavin McClurg:** Was ist mit dem Sauerstoff? Wir sind eigentlich die einzige Gruppe von Piloten auf der Welt, die Sauerstoffflaschen zu Hause stehen haben und so weiter. Was hältst du von Sauerstoff?

[00:38:16] **Bill Belcourt:** Hier draußen ist es eine Notwendigkeit. Man erreicht die gesetzliche Grenze von etwa 5.500 Metern oder 18.000 Fuß. Als

[00:38:55] ein Hubschrauber Hubschrauber Hubschrauber Hubschrauber Hubschrauber Hubschrauber Hubschrauber Hubschrauber Hubschrauber! ein Hubschrauber Hubschrauber Hubschrauber Hubschrauber Hubschrauber Hubschrauber Hubschrauber Hubschrauber Entscheidungen, um warm zu bleiben und genug Sehschärfe zu haben, um entweder Klettervögel oder gute Landeplätze oder Stromleitungen oder so weiter zu erkennen. Man braucht diesen Sauerstoff, um scharf genug zu bleiben, um die Karten zu seinen Vorteil zu decken, was gute Entscheidungen angeht

und um keinen Ärger zu bekommen. Du hast

[00:39:23] **Gavin McClurg:** hat über die Jahre hinweg eine riesige Anzahl von Menschen inspiriert. Wer hat dich inspiriert?

[00:39:30] **Bill Belcourt:** Nun, wer inspiriert mich?

[00:39:35] Ich habe das schon mal gesagt: das sind alle, die sich hart für nichts aufraffen.

[00:39:41] Genau darum geht es für mich beim Gleitschirmfliegen. Das ist so, als wäre das hier eine Nischensportart, genau wie Klettern früher eine Nischensportart war.

[00:39:54] Du versuchst, dein eigenes Potenzial an einem Ort zu verwirklichen, an dem dich niemand sieht und es niemanden interessiert.

[00:40:06] Da steckt eine gewisse Reinheit darin. Es gibt keine Ablenkungen. Es ist nur du und die Elemente.

[00:40:19] Genau das ist es. Es ist etwas Reines. Es ist eine wirklich persönliche Erfahrung. Ein Alpinist vor mir, wie einige der Namen, die ich vorhin erwähnt habe – egal ob Bouchard, George Lowe oder Todd Bibler – George ist nie zum Gleitschirmfliegen gekommen, aber Bouchard und Bibler schon. Sie kamen aus dem Alpinismus, einem Sport, dessen Grundprinzip darin bestand, mit dem Wenigsten das Maximum zu erreichen. Und ich sehe den Gleitschirm als die ultimative Flugmaschine, weil er wirklich das Wenigste ist.

[00:41:04] Mit einem Gleitschirm macht man also das Beste aus dem Wenigsten, und das auf eine sehr ähnliche Weise wie im Alpinismus. Und man ist dabei weit abseits der Öffentlichkeit. Als Gleitschirmflieger macht man das, und da gibt es keine Korruption daraus; man widmet sich einfach seinem Handwerk für sich selbst, und wenn man Freunde hat, mit denen man es machen kann, macht das alles noch viel spezieller. Aber alles, was ich getan habe, um andere zu inspirieren, ist auch eine Art, das Staffelstab weiterzugeben, so wie er mir übergeben wurde.

[00:41:50] und es ist die Verpflichtung, das Zepter an den nächsten weiterzugeben, der es übernimmt, und so läuft das eben.

[00:42:03] **Gavin McClurg:** Das war's für den ersten Cloud-based Mayhem Podcast. Ich hoffe, es hat euch gefallen, mir hat es auf jeden Fall. Und als Nächstes – na ja, ich weiß noch nicht, wen ich als Nächstes interviewen werde. Wir haben ziemlich viele Kandidaten, ein paar Dinge sind noch in der Pipeline. Vielleicht sprechen wir mit Nick, unserem US-Champion, der gerade erst von der Weltmeisterschaft in Kolumbien zurückgekommen ist. Aber jedenfalls bleibt dran, ich hoffe, es hat euch gefallen, und das war's, Ende von Gavin McClurg, prost.

[00:42:30] Wenn Sie Cloud-based Mayhem wertvoll finden, können Sie uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Sie können uns auf iTunes oder Stitcher – oder wo auch immer Sie Ihren Podcast hören – eine Bewertung geben. Das hilft enorm, die Sache weiterzuverbreiten. Sie können darüber auf Ihrer eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Sie können auch mit Ihren Pilotfreunden darüber sprechen, während Sie zum Launch aufbrechen. Ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Ich hoffe, es hat Ihnen gefallen, und bis zum nächsten Mal.

[00:42:54] macht euch nichts daraus

[00:43:16] 25 Dollar pro Jahr, also viel günstiger als ein Magazin-Abonnement, und das macht das alles erst möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt, aber aus vielen verschiedenen Gründen, die ich in der Show schon oft erwähnt habe, möchte ich das nicht machen. Ich mag diese Sachen am Anfang der Show nicht. 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. Ich hoffe, ihr findet das gut. Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf cloudbasedmayhem.com geht, findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasedmayhem machen. Wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, könnt ihr das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen, und das gibt euch Zugriff auf das gesamte Bonusmaterial, die kleinen Videocasts, die wir machen, und die zusätzlichen kleinen Details, die wir in

Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, von denen wir aber finden, dass ihr sie hören solltet.

[00:44:13] Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr es euch nicht leisten könnt, uns zu unterstützen, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Natürlich wäre das ein Lifetime-Account und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen, aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt, unseren Newsletter abonniert oder Cloud-based Mayhem Merchandise wie T-Shirts oder Hüte gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und Zugriff auf all diese Bonusinhalte haben. Jetzt vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung sehr und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.

[00:45:24] Please provide the text under SEGMENT that you would like me to translate.