

A lifetime in the clouds

Cloudbase Mayhem Podcast 234 — Chuck Smith

Published	2024-11-29
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/234-a-lifetime-in-the-clouds-with-chuck-smith/
Duration	01:57:27
Speakers	Chuck Smith, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0234-a-lifetime-in-the-clouds-with-chuck-smith.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	14 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	28
Show notes	28
Transcript	28
Deutsch	55
Show notes	55
Transcript	55

English

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

Show notes

Free flight tends to attract some rather big personalities to its crutches. And among its most interesting and passionate devotees is American pilot and pioneer Chuck Smith. Chuck learned back east on the dunes in the US with his brother in the late 80's under the tutelage of climbing legend John Bouchard. From there the search for airtime and the love of the flying community brought him all over the world. The people he's impacted or been impacted by is an impressive rolodex of the history of flying.

The post #234 A lifetime in the clouds with Chuck Smith first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Hi there everybody, welcome to another episode of Cloudbase Mayhem. I've been meaning to do this one for a long time, this would definitely fall into our legend series, but Chuck Smith, who has been running our tandem operation here since the beginning of time here in Sun Valley, has cut his teeth back in the late 80s, and I gotta go through this sheet of names here in a second, but Chuck has just been incredibly instrumental in the flying industry. Chuck Smith, who I've only seen here for the last 40 years, has taught pretty much everybody who's come through, who was anybody at some time, and as we talk about a little bit in the show, there's something pretty special about Sun Valley. I believe somewhere around 50%, maybe even a little bit more, of all the U.S.

[00:00:59] athletes who have competed over the decades in the Red Bull X-Alps have cut their teeth here in Sun Valley, including Will Gadd. Nate Scales, Mitch Riley, of course, Hans Urmanek, myself, Willie Connell, goes on and on. Pretty special place for a lot of reasons, but Chuck picked this spot to lay down in his tandem business, and he's been going hard, he's been super passionate about it forever, all these years, and this was his last year. He's gonna close up shop. Close up shop. After this summer, he's still probably going out and doing his Ghana thing, which you'll hear about in the show, but that's it for Sun Valley Paralighting, who's been a staple here for a very long time, and he has had the great fortune of flying with tons and tons of very recognizable names over the last 30-plus years, and let me just get into some of these.

[00:02:07] I mean, he got started back east. East in the late 80s, under the tutelage of John Bouchard, and flew with his brother out there back east, Dixon White, the Yates brothers, Michael Gaudu, Philip Renudua, sorry, I had the name wrong, Granger Banks, a bunch of skydivers, Peter Zimarelli, the Domenico brothers, and then Bob Schick, Bob England, Ken Baer, Todd Bibler. You might need to get on the show desperately. A lot of these people I do. Amy Brothers, Lee Kieser, Chris Santacroce, Jimmy Grossman, who died in a kayaking accident here a couple years ago, I miss him, Joe Gudzenski, Scott Gresset, Chris Blachley, Greg Kelly, the Ferguson brothers, Josh Cohn, of course, Zach Housington, Mark Shipman, Jan Stenstervold, Pierre Boulot with Subair, Xavier Raymond, Uli Weissmeyer, Bruce Goldsmith, Richard Gallone, Robbie Whittall, John Pendry, John Heine, I left that on the show, and Robbie, always meant to get Richard Gallone on, and unfortunately, I don't have that opportunity anymore, but he taught a lot of the climbing guides, because, of course, as we've all known, this was originally seen as a descent tool, and now using it, of course, as an ascent tool in the mountains, but he taught a bunch of climbers, Dave Carl, the Grant brothers, Jeff Swayze, of course, Bill Bell, and a bunch of other climbers.

[00:03:40] and worked for a number of different manufacturers, it just took him by the reins. He moved to Europe, chasing it. He summited Alca Congua in 89 to attempt to fly off, which turned into a total disaster. You'll hear some about that. He did some stuff down at Kitty Hawk, and a crash out there in the trees. I'm not sure we talked about that in this show, but maybe. He competed in the 89 World Championships. He was our Dialone winner. first U.S. national champion, which you'll hear about what that was all about down at the point back in the day. He worked with the Smith brothers and worked down at Mount Holm. He did tandems out with Dick Jackson out in Aspen, was a co-owner there for quite a while before he made his way to Sun Valley and set up shop here.

[00:04:32] He talks about Hobbs and going down there and chasing records with Larry Tudor back in the day and did a bunch of stuff in Europe and back and forth. And, you know, at this point had completely given up what he was planning on doing with his life and just stuck with flying and then had a crazy accident that he thinks might have been triggered by an earthquake out near Reno. He talks about life in a pre-accident days and post-accident days. Chuck talks about the World Cup in Japan and landing in the city at goal and watching Mitch McAleer go in and out of the clouds and some of his insane loops. Yeah, we had a lot of fun with this.

[00:05:17] It was nice to have him at the house and do it in person. We don't get to do that very often. It was nice to just finally do this show with someone who's been so instrumental in free flight and so instrumental to all of us here in Sun Valley. Of course, many of those pilots I mentioned are scattered all around the world these days, but had a lot of fun. Some great stories. I think you'll enjoy it. Cheers.

[00:05:45] Chuck, I don't get to do too many of these in person. Welcome to my house. We've been meaning to do this for 10 years, but that just gives us more time for more stories. How are you, buddy?

[00:05:56] **Chuck Smith:** Doing all right. Hey, thanks for the invitation. It's really great to be here. Well,

[00:06:03] **Gavin McClurg:** you know, this is a crazy time. You've been the king of our mountain for, forever, uh, way, way before.

[00:06:13] That

[00:06:14] **Chuck Smith:** title's yours, man. You got a distance record up there. Well,

[00:06:18] **Gavin McClurg:** we've got to, uh, we got to spend some time. I'm so glad you made this list of all the legends and all the people you've flown with and been around over the decades, but let's rewind the clock to the beginning. And you got into this with your brother. I understand. How did you, how did this all begin? What year? How old? All that, all that funny data stuff.

[00:06:42] **Chuck Smith:** So, you know, I, I got into paragliding, I think like a lot of the other early pilots, we came in through the climbing community. And, um, for me, I just kind of fell into it. I, you know, I grew up on Cape Cod and, um, actually there's a rich history on Cape Cod of gliding, um, back to the man, late 1800s, early 1900s, you know, actually in the 20s, the Germans, um, had a glider school out there in my hometown of Wellfleet, which is out towards the end of Cape Cod, you know, on the far end of the arm out there. And we have these really high sand dune bluffs. And, uh, but, um, and I think there were some records set there.

[00:07:28] I forgot who said it. It was on the Bay side and that was, um, second only, I think to the Wright brothers. I think their record at the time was about eight minutes. And this was the first time somebody exceeded 15 minutes in the air off some sand dunes. Actually a sand dune called the corn hill. And it's where a lot of people don't know. I'm going to stay on paragliding, but we're going to, we're going to deviate. So people know that the general story about the pilgrims coming over on the Mayflower and going to Plymouth and, you know, landing on Plymouth rock and all that. Well, you know, that's all pretty contrived, but before they actually went to Plymouth, they were hanging out in my hometown for about a month and the outer Cape looking for water and this and that.

[00:08:16] And they, they came across this stash of corn that belonged to the law, uh, the local Wampanoag Indians and they stole it. And, uh, so anyway, that's why it's called corn hill. And, uh, they came across that. So besides that history, that goes way back, but, um, but there's a, a lot of gliding history out there. And, um, so just a mile or two from my house where I grew up is, uh, you know, the launch site and also where they had the Germans had that glider school and so on. And, uh, so the main flying site, a lot of people in the, in the U S flying community will know Whitecrest beach. You know, that's where people, if they fly on Cape Cod, that's where you launch from.

[00:09:03] And, um, I'd been watching the hang gliders fly out there for years. And I was like, I got to do this. I got to do this. I got to get one. I got to figure out how to do that. And, uh, so essentially saving up some money to buy a hang glider. And then I think it was late 1986, early 1987. I'd been climbing for, I don't know, five or six years. And I read in by climbing

[00:09:28] **Gavin McClurg:** and mountaineering. Yeah.

[00:09:30] **Chuck Smith:** I started rock climbing. They got into ice climbing and then mountaineering, you know, it's tough being a mountaineer living on Cape Cod. Yeah. We made it work. And, uh, and, uh, so I came, I came across this, uh, this article in climbing magazine written by John Bouchard and, uh, John, of course, uh, is a legend in the climbing community, certainly in the new England climbing community. And it was an article about how he came across paragliders in France. And it was even before I think that the word paragliding existed. We, we, most of the time we use the word parapont. You know, the French term. Sure. And, uh, as soon as I saw the image, oh, those guys flying in France, I said, that's it.

[00:10:16] I got to do that because the main thing about it was, and what we believed in the early days that every mountain climber would have one of these as part of this normal equipment as a descent tool. Yeah. So I said, that's it. I got to get one of those. So I actually drove up to New Hampshire one time because with my buddy, Mike Nagel, my climbing buddy. At the time. And, uh, just stopped by John Bouchard's house unannounced one Saturday morning. I'm like, Hey, I want to buy a paraglider. Really? He was making them. Yeah. It was Feral Corporation is, uh, was the company. He already had his, I knew his company, Wild Things. And, uh, he was making, you know, climbing gear, you know, harnesses and, you know, so runners and so on.

[00:11:02] In fact, Bill Belcourt was working for him. Right. And that's when I first met Bill. Um, it was, it was about a year later after I purchased my glider. You're kidding me.

[00:11:13] **Gavin McClurg:** So this is kind of late, 87, 80. Yeah. So I'm

[00:11:17] **Chuck Smith:** not sure when Bill was there. I met Bill probably certainly in 88. Okay. So in 87, I got the glider and it was, uh, you know, you acquired your paraglider a little bit differently back in those days. I mean, there were really not much for instructors. Um, you know, I went there, woke up Mark Twight, who's a famous climber. Working for John at the time, he was living out in his cabin, told him I want to buy a paraglider. And in those days you just told them what glider, what colors you wanted on your cells and, uh, Nine or 11. Yeah. Nine or 11, I think seven and eight, the small ones. And, uh, so they sent it to you, UPS.

[00:12:02] You got it in the box. There was, um, understanding, no, not understand. Um, oh, I forgot what it was. It was a book on the web. I'm not

[00:12:11] **Gavin McClurg:** sure if it was written

[00:12:11] **Chuck Smith:** by Dennis Pagan, but it was an understanding. This guy was a different book that preceded that. I can't recall. I still have it somewhere. And a video, it wasn't really an instructional video. It just showed people flying and launching. Yeah. So I'm in his VHS and I'm looking at it. I'm like, okay, you pull on that thing, you pull this up, you hold there and, you know, went out to the sand dunes with mine. Yeah. Oh, and we flew in our climbing harnesses back then. There was nothing else to fly. Of course. And, uh. Just some webbing. So it took me about half an hour to figure out how to get myself in the air. But when I did, and I know a lot of people will appreciate this when they had their very first taste of flight, it's, I still, I still think of it today.

[00:13:00] It's always the best one. I was only like three feet in the air for like three seconds, four seconds at the most. We chased that feeling forever. Yeah, exactly. Yeah. That sensation. I don't know. Everybody will understand that. Totally. And you never forget it. Yeah. It was amazing. Wow. And I just like, wow, I just fulfilled the dream just now. It was amazing. And your

[00:13:20] **Gavin McClurg:** brother was with you?

[00:13:21] **Chuck Smith:** So my brother, so I'm out there. He's still in school. And, you know, my brother Rob and I, we're kind of like the Wright brothers out on the sand dunes, but not nearly as smart. We nearly killed each other. I don't know how many times. The performance of those gliders were so bad. You're always on the edge of either soaring or getting blown back. I mean, it was that window was so narrow. And then I just can't believe that we didn't really get hurt with the stupid stuff that we did. But, you know, we'd flying in just tremendously strong winds, him holding on to me and holding on to my ankles and getting airborne and letting go.

[00:14:07] And he couldn't hold on any longer. Or, you know, we'd go to the beaches where there weren't sand dunes, but the wind was onward. It was wind, you know, and or windward. And so we do a lot of, you know, you know, just tying a rope onto somebody, you know, just up you go. Yeah. Flying you like a kite. Right. And I'd use my climbing harness and like a figure eight belay device to basically, you know, anchor whoever's in the air, you know, and make hand loops in the ropes. And, uh, yeah, we didn't blow up any gliders. I was surprised that we didn't, but we, you know, but yeah, we learned about lockout. That's for sure.

[00:14:49] **Gavin McClurg:** Just towing by pulling. Yeah. Just

[00:14:51] **Chuck Smith:** by flying them like a kite. Yeah. Just anchoring with a rope, you know, and the pilot just getting too far off to the side. And I remember my brother almost hit a pier or a breakwater, actually giant boulders. I was like, how am I going to explain to mom that I just killed her second son? But we survived and, uh, yeah, here we are. When

[00:15:15] **Gavin McClurg:** I watch those, the, those videos of the early days, the, the stoke combined with the absurdity is really compelling. I mean, you just watch you guys going, that was epic. And you're talking a four second sledder, you know, just, just everybody's in the dismantling it all. I mean, I'm talking about the hang gliders, but dismantling and put it all back together. And just the. You know, how fortunate we are now, our first flight can be off Baldy for 20 minutes. It

[00:15:47] **Chuck Smith:** was really fun to be part of, and it was all, you know, it was really John Bouchard that really in that, that climbing community in new England, at least that I was in that click. And, um, yeah, it was exactly what you just said. It was that stoke and we're so excited. And it was a lot of the climbing community in North Conway where, uh, John Bouchard lived and where he had his company, you know, and it was like Joe Lentini and, um, you know, the grant brothers, Jeff Swayze, and, uh, another person that still, still around Dave Carl. Um, they were all climbing guides up there and we were all just like, you know, we, we did a climb like white horse cliff and it was this big slab at the top that we'd launched from.

[00:16:39] I mean, you couldn't, you couldn't. We were all just like, you know, we did a climb like white horse cliff and it was this big slab at the top that we'd launched from. Well, there's no way you're going to stop. And we'd land down at echo echo lake down there. And I remember we timing ourselves. I'm like, wow, I got, I got one minute and 57 seconds in the air. Like, well, I got, I got two minutes and 10 seconds. I got lift.

[00:17:00] But it was, none of us really knew much in those days. Nothing about meteorology aerodynamics or anything, but it was. It was,

[00:17:10] **Gavin McClurg:** it was, it was.

[00:17:10] **Chuck Smith:** was that level of excitement and stoke yeah

[00:17:12] **Gavin McClurg:** nate's got this great story from here that i think his first flight off greenhorn but you know is that he walked into the ski shop and the guy said hey you want to go paragliding and whoever he was asking said no and nate said i'll go and he goes and takes him off greenhorn and he lands and the guy goes okay well now you know as much as i know i do i

[00:17:36] **Chuck Smith:** just love it you know that's exactly it well just figuring it out you know what parallels that a bit too is it so you know when i got into flying and then you know i was going to go back to school that that fall back

[00:17:51] **Gavin McClurg:** east yep

[00:17:51] **Chuck Smith:** and finished my degree i'd been out of college for a couple years i'd done a couple years of college was about to go back and what are you studying television production photojournalism oh

[00:18:05] **Gavin McClurg:** that kind of makes sense yeah and

[00:18:07] **Chuck Smith:** uh so i was about to go back and then that's about the time when i discovered the you know paragliding and then my buddy mike said hey listen i'm going to switzerland to go climb in this fall and i'm like screw

school i'm going back to europe

[00:18:24] **Gavin McClurg:** and much to the delight of your parents i'm sure yeah

[00:18:27] **Chuck Smith:** they were like okay but um so i said that to lead to you that parallel and i mentioned before is that after a year in europe flying because you know i um i'd been an exchange student in germany in my uh for a month or two during my senior year in high school and we're still best friends to this day wow you know 40 odd years later but um so i had a base camp in europe to stay there work and then you know work for a month or two and then take off a few weeks to switzerland to go flying and climbing and etc. so after that year i came back to the states would

[00:19:09] **Gavin McClurg:** you say back then were you was your jam more climbing or was it more flying

[00:19:16] **Chuck Smith:** flying took over from the climbing okay yeah um not right away yeah you know because it was i wanted it as a descent tool yeah but um over the years it was less climbing and more flying that's why i tell climbers they're like yeah i want to get i'm like don't do it don't do it you won't climb anymore you just want to fly and uh so true so i had come back from europe pretty much dead dead broke you know and i but i was so excited about flying you know because that i called up john bouchard and just say hey john i i've been flying for a year i want to be involved in paragliding somehow i'll cut the material i'll stitch the material help build these i'll do anything he says well why don't you start teaching i'm like what but i don't know anything man yeah yeah and he's like yeah i don't know anything he's like well you've been flying for a year you know more than anyone else around here i'm like okay he said come on up spend the weekend with me so i'm like my god yeah i mean it's like john bouchard oh i mean i'm not worthy

[00:20:23] and uh you know spent some time with him that weekend and we climbed together and he sent me home with a bunch of gliders and i instantly had a flight school wow and sort of started teaching teaching out there on the dudes is this 90 that's 1988 1988

[00:20:40] **Gavin McClurg:** you had your first school yep that's awesome yeah it's like when they hand you a baby i learned this when they hand you a baby at the hospital and you go wait wait where's the manual what you're just sending me home with this thing i don't know what i'm doing where's the instruction

[00:20:54] **Chuck Smith:** where's the instruction manual yeah but uh yeah and then you know we spent some time with some california pilots and started just i mean we're just like sponges and you know yeah just learning everything you could from everybody you flew with i'm looking at

[00:21:12] **Gavin McClurg:** i'm looking at your list here bob schick bob england ken bear john bouchard i see todd bibbler on the show

[00:21:20] **Chuck Smith:** yeah amy

[00:21:21] **Gavin McClurg:** brothers who are the circus performers yeah so that's what

[00:21:27] **Chuck Smith:** was interesting you know there was definitely i at least my perception from that time was that you know the vast majority of the of the people that are involved in paragliding in those very early days it was the climbing community and then there was this other kind of subset of where they were circus performers you know people like cirque topol that's why his name was cirque after circus you know and um dixon white was involved in dixon god bless him yeah i wish he was still around yeah and michael mike godot he he and i used to juggle together on launch all the time but he was um he performed a lot with lance burton who was kind of like a i think he's a retired magician now but he had a big act in vegas for many many years he's kind of like a david copperfield and um i'm trying to think who else well yeah well uh granger banks i think he was a big actor in vegas for many many years i think was doing that stuff circus stuff and uh philippe renaudon he was a french guy out on long island one of the early guys he came here as a circus performer amusement park stuff and he was involved in the f1 you know um you know car racing and stuff like that but so you had this weird combination of climbers and like and circus circus and then there was the skydiving element too like peter zimily and the dominico brothers they had excalibur and uh you had the yates brothers you know jim and john they had their uh climbing company making gear and so you had all these different factions and there was a whole faction of like of pilots up in the northwest

[00:23:20] you know shipmen and so on that i didn't know them that as well but uh it was just interesting to see how these things different locations

[00:23:28] **Gavin McClurg:** it's kind of interesting that that's still totally exists you know i mean the frenchies uh the that's what they call themselves the frenchies you know they're they they do all the high lining and the playing the instruments and basing and winds wingsuit and flying and you know they're it's always the french isn't it they're pushing this stuff but they

[00:23:48] **Chuck Smith:** are yeah i mean well of course and that gets back to like the stuff i do in ghana until he passed away just a few years ago you know you know girode basson used to live in togo and he joined us in ghana and he was one of the three original frenchmen that were out there running down slopes with their skydiving rigs that really i think turned paragliding into a sport right you know depends on what how you you know how you perceive the different area i mean the british were parasending you know and dave bearish was running down slopes with his single you know those multi-lobed kind of single surface things that he had you know but i think it was really the french that yeah they really got it going they like to have fun don't they they

[00:24:34] **Gavin McClurg:** do yeah they like to push it uh gosh look at all these names buddy it's incredible they're just uh it's so what a what a journey that you've gotten to cross paths with so you know wonderful

[00:24:48] **Chuck Smith:** characters i've been i've been so fortunate to fly with so many legendary pilots that are just just giants you know and

[00:24:58] **Gavin McClurg:** how did it go from instructing back east how'd you end up out here and if we're jumping too far ahead to just slow me down this is all i want to yeah take take your time no

[00:25:08] **Chuck Smith:** um yeah the i was teaching a lot of it was you know kind of clandestine because it's national seashore out there and you know what we needed out there was easter winds and the east winds for most of it and that's pretty rare but um then um i started traveling out west we were flying in the owens like you know it gets a little blurry i remember john telling me hey you need to come out here with me because we were meeting in the owens i think for like a friendly competition but it was also kind of a meeting when we started putting together the apa the american paragliding association which preceded USHPA okay and uh so it's myself and a lot of those early pilots and we were just you know and fred stockwell um was really spearheading i think a lot of it and um and

[00:26:03] **Gavin McClurg:** we're we're guys like not larry didn't cross over to paragliding until much more recently but uh larry tudor but uh we're we're the we're the hangies already coming over at this point or is that still they were still pretty in their group and you're yeah i think

[00:26:20] **Chuck Smith:** not too many crossed over it yet okay okay um i think when when the performance started getting better knowledge started getting a little bit better then more of them started crossing over but it didn't take you know it was a couple years okay years later yeah but um but yeah we all just got together and started coming up with a pilot proficiency program and things like that just kind of you know the just the seminal start of of uh the apa and that was exciting you know but once again i was like i don't know what we're doing right to make this stuff up as we go along you know and uh and then um 88 i guess yeah we had the first u.s nationals i drove cross country with my brother

[00:27:08] my dad would let us borrow the car and drove all the way to utah and uh and

[00:27:15] **Gavin McClurg:** the first nationals got to talk about this what was it how did you win because you were you won you were our first national champion

[00:27:22] **Chuck Smith:** yeah yeah you know i didn't screw up um yeah it wasn't much for cross country in those days you know it was out there at the point i mean we're flying it was basically speed over a course and uh some duration extra bonus points for you know if you were spot landing after you finished your your flight things like that and uh so

[00:27:48] **Gavin McClurg:** is it the point yep north side north

[00:27:50] **Chuck Smith:** side yeah

[00:27:51] **Gavin McClurg:** and it's kind of an endurance thing right i mean you just stayed in the air longer yeah some

[00:27:55] **Chuck Smith:** endurance a lot of it's just speed over course okay you know get to this point at that point and there's

[00:28:02] **Gavin McClurg:** a lot of people who

[00:28:02] **Chuck Smith:** get who did it the fastest and stuff and uh yeah yeah lucky and you know but the cool thing that did was kind of open up some windows for me or some doors rather and uh and i think sometime it was either it wasn't there but it was at one of those sessions when we were getting together kind of coming up with the apa stuff that i met greg smith and uh so he was importing comet gliders at the time and then

[00:28:32] He was one of the primary designers of the original katana made by UP. And he and I had done some work together. We had taught a course down in, I think it was 1990. We went down to Kitty Hawk and taught a course down there. And so we worked together really well. We flew together. And he said, hey, you want a job with UP? Come on out here. So that's when I moved out west.

[00:29:03] **Gavin McClurg:** So at this stage, you never did go back to school. At this stage, your survival is flying. Yeah. Okay.

[00:29:12] **Chuck Smith:** Life happens when we're making other plans. Yeah, right. So yeah, paragliding just took over. And I was really a bit unfortunate for a long time that way. But yeah, I'm trying to remember. Is your

[00:29:26] **Gavin McClurg:** brother at this point still into it?

[00:29:27] **Chuck Smith:** He's still flying. Not much. He was out here. This summer, I would have liked to put him. He flew tandem with my buddy, Eduardo.

[00:29:36] **Gavin McClurg:** Oh, cool.

[00:29:36] **Chuck Smith:** But yeah, I wouldn't feel comfortable sending him off the mountain. But off the sand dunes on a calm day, he'd still be fine. But he's a Secret Service agent. He's got his hands full. Yeah, he's busy. He's busy. Used to be a respected position.

[00:29:51] But yeah, he's getting ready to retire from there. But

[00:29:56] **Gavin McClurg:** back then, was he still flying with you much? Or was he already off on his career?

[00:30:01] **Chuck Smith:** Yeah, off and on. Okay. Yeah. Yeah, okay. Yeah. Okay. So for whatever reason,

[00:30:07] **Gavin McClurg:** they grabbed you more. No, yeah. This was your thing. Yeah,

[00:30:10] **Chuck Smith:** I was a little older. And he was still involved in school, high school, then into college. But he got there. We had some good, fun flights together.

[00:30:23] But I'm just trying to think else. Yeah, so before, I actually moved out west. And Greg and I had done that.

[00:30:32] We had a clinic down at Kitty Hawk. It was funny, because John Harris, he's still around. I don't know if he still owns Kitty Hawk Kites or not. But we went down there. We're all ready to, you know, it's like, I know the dunes. I know them well. I'll be able to teach out here, no problem. We got out there, and they wouldn't let us fly. We're like, what's going on? It was a surprise to John, to me, to Greg. And we're like, what's wrong? And where they fly out there. You know, where the Wright brothers flew. And like I said, Kitty Hawk Kites, they still have their hang gliding school there. I'm assuming now they teach paragliding as well. But it's State Park. And the North Carolina State Park said, nope, there's no parachuting permitted in the state parks here.

[00:31:21] And we're like, it's not a parachute. It's a paraglider. Right. And they're like, nope, that's a parachute. And we're like, the federal government considers us an ultralight type of hang glider. And they would not budge. So we had to do towing instead. Really? It worked out okay, but it wasn't the curriculum that we were certainly hoping for out there. But I was just like, man. And that's kind of like the first time I kind of butt-headed, butt-heads with the state

government somewhere. I was like, man, just let us be.

[00:31:57] One

[00:31:57] **Gavin McClurg:** of my funniest experiences with that kind of a thing was with Santa Croce. At the event center in Hood River. He came through on his way. Remember when you used to do all the towing up in Seattle on Lake Sammamish? And he was coming through Hood River on his way up to Seattle. And he called me up. And I had just done my instruction. He said, hey, you want to do a couple of bro-toes? Yeah, yeah, yeah. And we went down to the event center. And it was just him and the boat. And he was literally hooking me up. And I had just watched the videos. But I'd never towed. And I was like, wait, wait. Don't you need to give me more? Don't you need more instruction than this? And he's on his way running back to the boat. And a cop comes up. It wasn't a real cop. It was kind of a security guy. And he goes, hey, hey, you can't do that here. And Santa Croce goes, you can't do what?

[00:32:44] Exactly. And the guy goes, well, I don't know. Whatever you're doing. And he goes, you don't actually know what we're doing, do you? And he goes, no, but I know you can't do it. And he goes, I'm going to run the risk that we can.

[00:32:57] **Chuck Smith:** That's exactly the same thing happened to me on that trip. Really? Down to Nags Head. So we finished up, and I was flying out of Norfolk. And I'm not sure why Greg wasn't with me. I think maybe his flight was earlier, and I had a long delay prior to my flight. So I went down to Virginia Beach, and I was just on the beach ground handling. And some people are like, wow, what is that thing? And I'm like, hey, is there like a hill or anything around here? They fly off, and they're like, yeah, Trash Mountain. So it's an old dump that they've covered in grass. And everything turned it into a park. And they have the state emblem on it. So I'm like, cool. So I went back there. I flew off the top, come down and landed in the parking lot. And they come out of the building.

[00:33:42] They're like, you can't do that here. I'm like, do what? That. Whatever that is. It's precisely the same thing. Yeah, they didn't know what the term was. And I'm like, all right.

[00:33:52] **Gavin McClurg:** Show me the rules where you can't, because it's not in there. That's right. I guarantee it. That's awesome. Yeah.

[00:34:02] Yeah. Yeah. And then when you came out here, so you're at nationals. You win nationals at the point. Was Utah home? Did you have a home? Or are you just floating?

[00:34:13] **Chuck Smith:** So, well, I was living still back in the Cape. Moved out west. Okay. Took the job with UP. And so Greg and I were running the - And is that Elsinore? No, we, so Dick Cheney, I'm saying who else? So at the time, UP was primarily Japanese owned. Yeah. Mr. Isomura. And so we had our hang gliding production facility up in Mountain Green. Okay. Which is at the Morgan County Airport. So you go up Weber Canyon from Ogden. Okay. Beautiful area. Yeah. And so we had our facility there. Greg and I were running the paragliding aspect of things.

[00:34:59] But we produced the hang gliders on the spot there. That's when we were making the detours. TRX and so on. The first, you know, kind of production, you know, carbon fiber hang gliders. And of course, Mitch McAleer was around. Spent a lot of time with Mitch, which was awesome. And so our paragliders, though, at the time were being manufactured in Korea at the Airman Factory. And people know the owner of that as Jinsong. Yeah. You know, as Jinsong, of course, now. But that was before he had his own company there. At least his own line of gliders. So he would manufacture the gliders, ship them over. I'd test fly each glider before I went out the door.

[00:35:44] And either by towing or foot launching one or the other. And so, yeah. So we had UP Europe. We had UP in the U.S. up there at Mountain Green. And then UP University over in Japan. And

[00:36:03] **Gavin McClurg:** was that... Was this a time that would mirror the early 70s with hang gliders? Were there just a ton of companies, tons of stoke, sales were great, the future looked incredible? Or was it different than... Because hang gliding, was there like 60 companies or something early on? It was crazy.

[00:36:25] **Chuck Smith:** There was...

[00:36:28] Well, in the States, by this time, I think Farrell had stopped. And Bouchard had combined. He had combined with ITV for a while. I think he was still producing at the time. The Yates brothers had Summit Magic. I don't know if they were still producing domestically. But it was definitely European-based, most of the companies that were still around. But the stoke was high. And Greg and I worked hard to build the dealer network and get the best pilots in the country. On our equipment. And, well, we had Camelot for a while. It was really good. And I'm trying to think.

[00:37:16] And then they started making some changes at the upper management. And that's when we decided it's time to leave. And Greg went to... He started importing Adel, which I think most new pilots now know nothing about Adel. Yeah. But Adel was... It's as big as ozone is now. I mean, that was the equipment. That was the one. And, you know, they have a lot of sponsorship for pilots all over the world. You know. And that's one thing I have to say. You know, working with Greg was awesome at UP. You know, Greg was really probably the first person to really seriously start sponsoring pilots in the U.S. You know, it changed the whole atmosphere.

[00:38:06] You know, it changed the whole atmosphere here. Right. Yeah. So... But, yeah. UP days were some good days. I did a lot of test flying and a lot of travel, a lot of competitions. I was really fired up in those days.

[00:38:20] **Gavin McClurg:** And so that was... So now things are really shifting towards XC and race to goal or not yet?

[00:38:27] **Chuck Smith:** Yep. Okay. Yep. Race to goal. And the... We didn't have flight computers or anything. Yeah. Sure. You're taking pictures. You're taking pictures in those days. Yeah. You know, you get your finger over the lens. Oh, no points for you, man.

[00:38:47] You know, and of course, you know, you had to be in the quadrant, the correct quadrant to photograph your turn point. You know, and, you know, sometimes you're just getting your butt kicked in thermal turbulence as you're trying to take the picture. Yeah. You know, and you get this camera hanging around your neck and, you know, it's just, yeah, it was different.

[00:39:08] **Gavin McClurg:** Yeah. Slightly. Yeah, definitely.

[00:39:11] **Chuck Smith:** But there were some good days. And, you know, the projects I got to work on were really fun, really interesting. You know, big trip to Europe to get our new gliders, our new prototypes through the DHV testing. That was a fun job. I don't know. Load testing and flight testing, of course.

[00:39:40] **Gavin McClurg:** And did they have a whole kind of a, I think of it as kind of an air turquoise system, but they had a whole, you know, you'd force deflations and asymmetrics. And was it that kind of testing? Yep.

[00:39:51] **Chuck Smith:** Okay. You know, in the load testing we were doing, I forget what the facility was, somewhere in Bavaria. And so they had a vehicle pulling like a small trailer and the test pilot, you know, my job was the, for the load testing. They'd hook up the wing to. You know, some quick, some weak links and go streaming down this tarmac and generate X amount of G's on this thing. And, you know, the test pilot would then, you know, fly the glider from a seated position in this trailer and to keep it up overhead correctly. And I think, I think we're going to about eight G's. Whoa. Maybe it was a little bit less.

[00:40:37] I can't quite remember exactly. Gee. Basically you had to, the weak links had to fail before any line failed or any line attachment on the glider failed or any stitching, anything. You had to have a hundred percent. You had zero fails. Right. To pass the load testing. And then, and then of course, you know, we were doing a lot of the flight testing, getting ready to go to the DHV. The weather was bad in Italy at the time. They guard us. We ended up doing it, a lot of it in Monaco.

[00:41:10] **Gavin McClurg:** And I

[00:41:10] **Chuck Smith:** look back, I'm like, man, had I ended up in the water, I mean, we didn't have a boat.

[00:41:17] But a lot of my flight testing was over the ground. So it was, you know, same thing. Better than that. Full stalls, spins, everything, asymmetrics, everything we do today. Wow. So, yeah, I didn't get paid enough for that job. But

[00:41:32] **Gavin McClurg:** back then, I imagine you didn't care. I didn't care. You're young and dumb. You're having a blast. Yeah, yeah.

[00:41:38] **Chuck Smith:** But, you know, there's all kinds of stories. I guess from that trip, I don't know which ones you want to hear. Oh, yeah, the best ones. There was a good one. Well, the cool thing on that trip, I got to work with Ernst Strobel. And so he had come on to UP. And we were working on kind of the second generation of the Katana. In Europe, it was known as the Flash. And so one of the things we had to do, we were in Germany with Ernst Schneider. He was the head of UP Europe at the time. So it was me and him, Monty Bell. I can't remember if Ernst Strobel was in the car with us or not. So we're going to the Betzau, Austria for this weekend trade

[00:42:25] show slash symposium for manufacturers. So basically, all the different glider companies were going there for the weekend and just kind of showcasing our new gliders. So everything we had. Yeah. The car with us was a prototype. We had maybe, I don't know, 12 or 15 pair of gliders and a couple hand gliders. And everything was a prototype. It was unsellable in Europe.

[00:42:54] And so it's Friday night. We have to be in Betzau at like 6 or 7 in the morning because that's when they have this little glider ratio contest. You know, everyone's flying off to the same point, seeing which glider goes the furthest. You know, just a simple thing. And then we set up a stand. The people could come in and show us their flights. Line, you know, credentials. And they could take our glider out for a test flight or whatever. You know, it's like test driving a car, that type of thing. So we're at the border going into Austria. And we show up. It's like 11 o'clock at night. We got to get to this place. And they stop us. And they're like, okay, where are you going? What are you doing? Blah, blah, blah. And they look at all the gliders and like, you can't come in. And I was like, what?

[00:43:39] I've never been denied entrance into a European. Country, at least in Western European country. And they're like, yeah, you have all those gliders. We need a bond. Because yeah. I'm like, why? He goes, well, you could sell them here. And I'm like, they're unsellable. Yeah. They're prototypes. We're the company. We need to be this location in the morning. First thing we're going to totally screw up what we're doing. And they're like, nope. And of course it's like 10, 11 o'clock at night on a Friday. There's no banks open. Right. So we can't get a bond.

[00:44:14] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. Cause you're, you're, this is way before the Eurozone. You had to deal with this shit back then. Yeah, of course. This is

[00:44:20] **Chuck Smith:** nine 91 or 92. I can't remember that, but we're like, well, we're screwed. What are we going to do? So we all decided in our infinite wisdom, well, let's just go down the border, another 20 kilometers and try another border crossing and sure. It was a much smaller road, much smaller border. It was a much smaller border crossing and the guy just waved us on through. Nice. Okay. Perfect. No problem. So we get them, get their hotel, get up the morning. I come down, it's the early morning glide ratio thing going on. And I land in one of the, the, uh, coordinators of the event comes over. He said, Mr. J Mr. Smith. I'm like, yeah, he goes, where, where is her Schneider? And I'm like, he's sleeping at the hotel. He's like, oh, we must go down right away.

[00:45:07] Like what? And I look over and there's these three guys with side. Arms on their hips and they're from Austrian, they tracked

[00:45:15] **Gavin McClurg:** you guys down. So

[00:45:16] **Chuck Smith:** what they saw, I guess they had a camera at that and they saw this, uh, our license plate and they're like, yep. And so they tracked us down and I was like, oh man, Ernst is in a load of shite now. And I told, I got there and I earned something. I was like, listen, tell them, tell them it was my fault. What are they going to do? Deport me and kick me and kick the American out. You're the one that needs to live here. So I think they might've give them a fine, but, uh, it ended up being, okay, no time for Ernst or anything, but man, it's just like, I've never, like I said before, I've never been denied entrance into a country before because I had too many paragliders.

[00:45:57] **Gavin McClurg:** That's amazing. That's amazing. The, uh, we're already ahead. I'm going to bring you back a little bit. So 89, you go to Aconcagua and I, I didn't know about all these mountaineering feats until I got here. Until I talked to Dick Jackson, I didn't know that part of your background, but what we, before we started recording, you were

telling me a bit about, about that. So you get hired to go, to take somebody to fly off the top.

[00:46:20] **Chuck Smith:** Yeah, it was a guy I was teaching to fly. He was from Boston and, uh, his name was John Nordlinger. Great guy passed away from ALS a few years ago, absolute bear of a man, but he, um, he hired me to teach him how to fly and also guide him on to fly off. And, um, and then we also had Brian Becker with us. He was a guy, a mountaineering guide from Colorado. So the three of us went down there, but, uh, you know, we kept, we needed a visa to get into Argentina and, uh, Brian had been down there a couple of times prior. He's already climbed Aconcagua before, and, but we kept it. He didn't have a visa yet.

[00:47:06] And we're like, dude, you got to get your visa. He's like, oh no, you can get it at the airport. And we're like, eh, I don't think so. I mean, it says right here, black and white, you got to do it prior. So sure enough, we were all supposed to rendezvous in Miami and then go from Miami to Buenos Aires. And so John and I are Miami and there's no Brian. And yeah, they wouldn't let him on the plane is we're out of Denver because he didn't have his visa for Argentina. I'm like, ah,

[00:47:34] **Gavin McClurg:** better to find out there than I've done it the other way. Get down to Brazil. Oh, you need that. Oh. Oh, shit. Back to Copenhagen.

[00:47:42] **Chuck Smith:** Yeah. So we just continued on. We're like, well, we have to continue. So we're in Buenos Aires for a while. And then Mendoza and just basically waiting for Brian to get his paperwork sorted out. And so it was taken about a week. So we're hanging out at the hotel and we ended up meeting this reporter and he introduced us to this guy that he knew who was involved with this hotel. Yeah. And he said, I'm going to be your host for the night. And we told him what we're going to do because we're going to climb Aconcagua and fly off of it. And I don't think it had been done at the time yet. Maybe. And they're like, and they didn't know anything about paragliding, really. You know, this is eight. Yeah. Eighty nine, I think. And so they wanted to be involved.

[00:48:29] So they sponsored the entire expedition for us. Really? Yeah. Just. Yeah. I was like, great.

[00:48:36] **Gavin McClurg:** Wow. What a nice delay.

[00:48:38] **Chuck Smith:** Yeah. Yeah. So it actually was serendipitous that Brian didn't make it because otherwise we wouldn't have made those connections. Wow. So we just, you know. Meant to be. Lemonade out of lemons. Yeah. It worked out great. And, you know, we had free lodging at this hotel and, you know, we climbed Aconcagua and that's, it turned into an epic. We don't need to go into it. Oh, yes, we do. No, it was just, John wasn't feeling well. And I just, one thing led to another, I ended up losing the tips of my toes to frostbite, went down a shoe size. Really? Yeah. You lost parts of your feet? Yeah, just two big toes.

[00:49:23] Wow. And so, yeah. I thought I knew you, Chuck. Yes.

[00:49:29] And, but we survived, put it that way. Did you

[00:49:33] **Gavin McClurg:** get to fly off it? No. Aconcagua was windy.

[00:49:35] **Chuck Smith:** Got a pair

[00:49:35] **Gavin McClurg:** of windy. Yeah.

[00:49:36] **Chuck Smith:** You know, like a lot of things. So, yeah. And that's kind of what led. I think, you know, they cascade and one little thing leads to another. And before you know it, you're in a life-threatening situation. So, it was, yeah, it was.

[00:49:52] **Gavin McClurg:** Anybody else in

[00:49:52] **Chuck Smith:** those parts?

[00:49:52] **Gavin McClurg:** Coldest night of my

[00:49:53] **Chuck Smith:** life coming down off that mountain, I'll tell you that. Oh, God. 23,000 feet. Yeah. Yeah. It was, I don't want to be that

[00:49:58] **Gavin McClurg:** cold again. Anybody with any kind of edema stuff? Any kind of? Yeah.

[00:50:05] **Chuck Smith:** John was, he was suffering a bit from pulmonary edema. Pretty acute. Yeah. Okay. We got him down. Yeah. And luckily for me, the muleteers that we had, the arrieros, they were training a new horse to learn the route because it's about a two-day, you know. Just getting in there. You know, getting into base camp. Yeah. And exiting base camp. And so, I got to ride a horse out and that's what saved my toes. Otherwise, I think I would have lost a lot more. Really? So, I got to ride a horse out because there was river cross, multiple river cross. And just, yeah, two days of trekking, it would have beat the crap out of my toes. So, that's what saved my, oh my, my toes to a horse. I wish I remembered that horse's name.

[00:50:50] Yeah. Because I feel guilty for not remembering. But that turned into then, we ended up staying down there. You know, working, doing promotion for that hotel company and promoting this Umbre Acero, this big like Ironman type of competition they were having. So, we're traveling around the country. Flying and just promoting that. What a cool

[00:51:13] **Gavin McClurg:** time of life where you can just. Yeah. There's no. You can stay away. There's no agenda. Yeah. Just, okay, we'll stay here. Yeah. Beautiful. That's amazing. Did you ever get to fly off it? Did you go back?

[00:51:24] **Chuck Smith:** Nope. Never got to

[00:51:25] **Gavin McClurg:** fly it. Yeah. I don't think it's been done much. Yeah. Dick got off it, I think. I remember him. Yeah. But it wasn't the first time. I think he had to go back or I can't remember. Yeah. Oh,

[00:51:36] **Chuck Smith:** yeah. Yeah. It's always, it's the Andes. It's always windy. Yeah. Always windy. But. Yeah. You know, that's what I, one thing I was bummed I never got to do while I was, you know, in New England, never got to fly Mount Washington. Really? Yeah. Because it's a third of the year there. It's, you know, it's hurricane force winds are higher. Yeah. I mean, the sailplane pilots fly and

[00:51:57] **Gavin McClurg:** wave there.

[00:51:58] **Chuck Smith:** Yeah. Yeah. But I know John Bouchard flew it. Okay. You know, for sure. Yeah. I don't know anyone else. Maybe Dave Karl did. I'm not sure of any of the other local guides up there in the colony ever got to fly. But yeah, you had to choose, of course, the, you know, the right day and get lucky. Yeah. Yeah. But yeah, we all know it's all about the wind. It's all about the wind. It's all about the weather. Yes. Why

[00:52:20] **Gavin McClurg:** do we do these sports that are so dependent on the weather? I don't know.

[00:52:25] **Chuck Smith:** So. Yeah. What else is out there? Yeah.

[00:52:30] **Gavin McClurg:** What about this, the world championships and coasts? I've heard a couple of stories about that already, but the coast has got a special place in my heart because we go through there, of course, on the X-Alps every year. I'm going to have another little nip of this gorgeous bottle. Yeah.

[00:52:45] **Chuck Smith:** Yeah. Well, you know, I think Austria is so gorgeous. It's so incredibly green. The mountains are so beautiful. But yeah. Yeah. On the U.S. team, it was, let's see, Mark Shipman was kind of like our team doctor. It was John Bouchard, me, Mark Axon. Yeah. Greg Smith, Ed Pittman.

[00:53:09] Who else was on the team? I know. I'm forgetting somebody. But yeah. But we, it was Mark Axon and John and I were flying on ITV. That's when we kind of, ITV came out with the Saphir. I don't know if anybody knows that. I think we'll wrestle you to the ground if it can. But it was. No, I will not fly. I will not fly. yeah god i still have it it's in the bag i'm holding on to it i mean it hasn't been unfurled since 1991 but i want to take it out because it was such a cool glider it had that checkerboard color pattern on it and it was kind of delta shaped yeah had that swept back leading edge and it was screened with valves in it and you know and it had that little tail section and and it had of course this this um you know the steer seat yeah and at that time we thought that was the way to go right you know i was like well that makes sense yeah it's like a hang glider you're changing your cg a bit you're leaning and you're in your you can steer your wing that way but then yeah when you think about it it doesn't make any sense because to go fast you had to lean forward so you're making your body totally perpendicular to the airflow yes you which is completely opposite of what

you want right you're trying to go fast right and then of course in turbulence and the thing's just tossing you around yeah so that was the uh times of the steer seat but yeah so we went uh the three of us end up in uh on sea at the factory picking up the glider and then flying over on sea and you know i would it was um their test pilots it's the ali gali and uh what's his name terry babu he's still around they were the chief test pilots for itv and they were kind of walk us through the you know the maneuvers and so on with it i was just scared but this

[00:55:16] and uh but yeah we went to the coast and we didn't do that well what

[00:55:22] **Gavin McClurg:** did the what was the comp what'd you have to do it

[00:55:25] **Chuck Smith:** was all xc of course just like today okay and um but taking pictures and all that but yeah okay and uh yeah but the weather wasn't that good in the finals i don't think i forgot what the hell if they actually named the champion or not andre bucher was around back in those days he was like the favorite and uh that's another story i don't know if you know about him getting arrested eventually no

[00:55:51] **Gavin McClurg:** tell it

[00:55:52] **Chuck Smith:** so but book i remember in the early morning boogers he was flying this huge glider big and slow it but he gets an incredible glide ratio out of it but um i think they know named carlo de la rosa or de la rosa the actual champion but um but i don't think they got enough uh enough tasks in to make it official okay but yeah andre bucher though he was one of the biggest names in paragliding in europe sure and it was years later i forgot i don't know how many years later he and his girlfriend robbed a bank i think he got into yeah he got into some financial issues i decided to rob a bank i think in germany austria and they had one of those exploding die pouches in there so he had it in the car and it went off and that's how they caught him and he ended up serving some time in jail i'm not sure how long and then but he just he just passed away from i think um cancer not too long oh really yeah was

[00:56:54] **Gavin McClurg:** this uh when did you have your pound you didn't was that am i getting way ahead that

[00:57:03] **Chuck Smith:** was in uh um april 25th 1992 oh okay yeah that's when i had my i started my second life yeah really oh yeah so we just finished yeah i we just come back from europe come back from flying the um the world cup in japan that was me and greg and mitch mcleary that wasn't really a cool um experience at that uh competition so

[00:57:34] **Gavin McClurg:** mitch is flying paragliders are you

[00:57:36] **Chuck Smith:** sure yeah i'm not sure

[00:57:36] **Gavin McClurg:** and he

[00:57:37] **Chuck Smith:** was there doing um some hang gliding demonstrations oh

[00:57:43] **Gavin McClurg:** that's when he had his the whole thing folded around him right that was a different trip okay okay this one's really cool i tell you

[00:57:50] **Chuck Smith:** man when i was that competition japan that was i was looking at it fondly i was like a rock star you know yeah i mean i was coming off of 91 i was the number one rated pilot that year and so i'm in japan and they just love that stuff i was getting autographs i'm like i like japan you know but um you don't get that talk about high industrial flying now man we they had us land in the city of kiddie kyushu one time all right i mean you're flying through these huge buildings into right downtown city wow it's really cool and then uh but man power lines everywhere and when you're out on flying you're Jesus on your task man if you get you know pushed up or you know stuck on some ridge or some slope somewhere trying to work your way back up and you're just worrying about these giant power lines all the time and wow but one of the coolest things i'll tell you mitch mcleary in my opinion is the best hang glider pilot that's ever existed yeah you know you know what his loops are ballet oh my god they're crazy yeah when he does them he just he knows right where he can take it yeah before he finishes the loop

[00:59:06] most people they do the snap loops you know heine's really good John Honey but you know mitch is mitch is uh so the cool thing we were at launch one day in cloud base that morning was really low and mitch is on his hang glider and he thermals up into the cloud and he lose sight of him and everybody's there at launch there's hundreds of people

spectators all kinds of and uh all of a sudden he comes out of the bottom of the cloud in the full dive just straight at the people straight now he only did that too he did buzz to people at the launch he had people jumping out of the way but he comes straight out of the bottom of the cloud and then he commences his loop and the apex of his loop goes back into the cloud again so you can't see it so you're watching him come in and out of the base of this cloud i was just beautiful i wish i had video of it because somebody does because there's all kinds of tv crews there but it was just beautiful to witness awesome awesome legend

[01:00:07] he is a legend still is still you

[01:00:09] **Gavin McClurg:** go out to california you're like there he is above my ass how the hell is he doing it

[01:00:18] wow cool so so at this point is it more are you more in up design admin that world or is it more competitions and more going around being a rock star i

[01:00:33] **Chuck Smith:** don't know you know i had such multiple roles at up i mean i originally wanted to be a rock star but i didn't know i was going to be a rock star i was going to be a rock star but i didn't know i was going to be a rock star but i didn't know out there because they wanted to get a up school going out at the point yeah and then all of a sudden it was just more of admin stuff traveling around with greg you know building our dealer network competition flying and um so it was just were you really

[01:00:57] **Gavin McClurg:** jazzing on that i mean it was competition that was your thing yeah

[01:01:00] **Chuck Smith:** yeah i was fired up yeah fired up about competition at the time i mean like i think a lot of pilots are yeah you know i've been really lost that that fire you know and that's one i kind of found that tandem flying kind of fulfilled that that void in a way and

[01:01:20] **Gavin McClurg:** we skipped it so we were going down this road because your accident so with your oh yeah

[01:01:24] **Chuck Smith:** so yeah um so yeah we had just done the um the tory pine speed races what's that and so yeah so those were i'm not sure how many years that went on it was a couple two two three years at least so basically um we'd come off tory at the main launch you flew down coast and you had two pilots launching simultaneously one would turn right one would go to the north one go to the south you had a turn point hit that turn point they had judges there make sure that you hit that that that turn point then you race back the other race back the other way go to the other turn point and come back to the finish line cool and so it was gliders racing together but then of course it was you know whoever

[01:02:18] had the fastest time as well yeah and i think they'd go head to head in the in the end i'm not sure exactly how that was structured but it was a fun event so at that time it was i think spring of 92 greg had already left up i was still there and um so i had my team bob sheck and uh some other really hot pilots and that's when we nearly here's this here's another story yes so keep coming so bob sheck and i decided it would be a great idea because we want to mess with greg we're best friends but he was he was edel yeah at the time and i hadn't you know i hadn't left up yet and uh and um so it was a friendly little competition we had going on so it was one night

[01:03:08] bob sheck and i decided let's take one of these little smoke bombs right those are the ones with little canisters little chain you pull yeah and uh we'll mount it under greg's car

[01:03:21] and we'll tie a string to it so when he's driving on his way to tory that morning so but then you know hopefully then the the smoke bomb would be initiated and he had all the smoke come out of the bottom of his car and he wouldn't know what it was all right great good plan okay so it's in the middle of the night we can't really see that well i'm under one side of the car i think tying the string to somewhere on the axle i think on rear axle and bob was putting the smoke bomb up in the bumper of uh greg's vehicle and he it was a mitsubishi montero so what we couldn't see in the darkness was that there was a wiring harness right next to where he put the smoke bomb

[01:04:11] yeah so we waited we parked down the street from greg's hotel room and he was with his girlfriend excited little kids going oh yeah it's gonna be so much fun and he was with um his girlfriend lisa halls and christoph kirsch who was the european paragliding champion at the time okay and uh so they're in their vehicle riding and we're riding behind them and nothing happens i'm like ah we're like all right so we break off to go get some breakfast a little later we go to

we go to tori and then greg pulls in he's like okay who's the smart ass you know and we're like well what happened which we didn't witness is the bench i think the string was slipping on the on the axle and that's why it finally engaged after we had left and so the smoke bomb the heat from it ignited the smoke bomb and it was like oh my god i'm gonna die i'm gonna die i'm gonna die i'm gonna the wiring harness the plastic on it so it's on fire flames are shooting up and

[01:05:14] so greg explained the story to us it was like yeah we're riding down the road smoke comes out you didn't really see it but then the flames start shooting up from the rear bumper and they're right next to the gas the gas tank and christoph kirsch is crying foil foil

[01:05:33] but you know luckily and you know it was cool thing greg he was prepared he had a fire extinguisher vehicle and he put it out and uh but man i was in tears because i was like we nearly killed greg and the european champion and lisa all in one fell swoop i mean how did we ignited the gasoline tank or something but that car never rode again correctly they replaced the wiring harness and stuff but greg said uh yeah the electronics on were always screwed up

[01:06:05] **Gavin McClurg:** i'm sorry sorry man yeah so

[01:06:10] **Chuck Smith:** i think maybe that was really funny yes it was literally a week after that when i was passing through reno um unveiling kind of our new stuff and uh you know it was still a prototype i was on the new the new flash because we hadn't quite finished um the final testing with the dhv and i just was out there at p-line you know it was mid-morning and just coming in the land and wrong place at the wrong time man it

[01:06:42] **Gavin McClurg:** was a dust devil right devil

[01:06:43] **Chuck Smith:** yep and uh there's a there's a theory um who was it there uh anyway people said well there was an there was an earthquake at the time i said well that was that earthquake was me hitting the ground yeah right but uh they said no there was actually a tremor that went through which

[01:07:07] **Gavin McClurg:** you have a lot in reno i mean that and i think that

[01:07:10] **Chuck Smith:** might have triggered the dust devil because there were some other people up higher and they all reported like a couple minutes after i impacted and they were up a thousand feet or more that they all hit all this turbulence at the same time so it might have been all these multiple really you know warm air dust devils triggering off it's a theory yeah

[01:07:29] **Gavin McClurg:** i mean i grew up in in that part of the world and i mean my my parents used to you know you're a kid you sleep through all that stuff but they you know there was there's a lot of tremors in that that i mean you're right on the fault line yep it's not that out there to think that that could have done that that's wild yeah so you were how far off the ground when you uh

[01:07:50] **Chuck Smith:** 60 70 feet and you let that glider as you can imagine it was you know it was on it's on video and i can see yeah i might over control a bit it stalled i couldn't control the surge because it was upside down i was i was just getting thrashed so i the glider and i hit the ground at the same time wow so i basically just just as it was surging it was hitting the ground and yeah i was out so

[01:08:18] **Gavin McClurg:** there's no canopy over your head

[01:08:19] **Chuck Smith:** you were okay accelerated into the ground and i was out and um i

[01:08:27] **Gavin McClurg:** got what are you in are you i mean what what was the harness what was it was there any protection nah yeah you're back in that okay but

[01:08:35] **Chuck Smith:** i rearranged my insides pretty good you know and collapsed a lung and i gotta say i probably gotta credit like bill anderson with help and this other guy i was his name last name was fraser but real bill thank you bill for uh saving my life really yeah because they got to me and i was turning blue and i couldn't breathe yeah and so i think what and one lung was already collapsed and uh of course i didn't know that at the time but i think my airway was a bit obstructed with my insides that were all kind of moved up and they put a board under my back and sat me up a little bit and that i think released a little bit of that uh pressure off my airway and i could at least you know breathe on one lung

what was broken well i

[01:09:27] herniated my stomach colon and bowel up through my diaphragm Jesus I take your things from kind of your lower area and shove it up into your chest so yeah really to break anything really move the insides around

[01:09:43] **Gavin McClurg:** good god you're a wombat man

[01:09:44] **Chuck Smith:** yeah and the the doc I gotta say Myron Gomez I will never forget his name he was the emergency doctor that sliced me down the middle and put everything back to where it needed to be and I wrote him oh you were

[01:09:57] **Gavin McClurg:** really disorganized in there yeah

[01:10:00] **Chuck Smith:** oh they had to open you up yeah they sliced me down the middle and uh put things back to where they needed to be good god but uh yeah so yeah so how old were you

[01:10:17] 29 okay okay yeah yeah and uh so but I um ICU for a few days hospital for a week recovered um in the Reno for a bit and then uh I made myself fly at five weeks it hurt but I made myself fly just to get back on the horse I was like I gotta get back in the air yeah you know and I knew it wasn't like oh gee I'll never fly again or something it's like I knew I analyzed it and I knew what happened you know it's just one of those things move on but yeah get yourself in the air and make yourself fly again which I did was that scary it was uncomfortable physically but not mentally okay felt good yeah you know and then um then

[01:11:07] that's when some more things were changing at up when I got when I started getting back into was that your first crash

[01:11:16] yeah I had some minor little ones before but that was the normal stuff yeah that was the first time I'd really messed myself up okay it's just minor little things I've never yeah okay anything real bad but yeah then I decided uh I don't you know I think I'm gonna move on from up I've you know it was a tough decision to make but um so I ended up going to Aspen and helping them develop their tandem program there with Yon Stintz of old and Dick Jackson yeah that

[01:11:48] **Gavin McClurg:** was that was right after the accident yep

[01:11:50] **Chuck Smith:** did that summer and then that autumn Greg and I got together because we're like we because he was full on with Adel and we know we worked great together I mean Greg was just awesome and uh so he and I started kind of reconnoitering all around the west to find a location where we could have a flight school and like a demo center and I was like yeah I'm gonna go to Aspen and I'm gonna go to Aspen and and I was like yeah I'm gonna go to Aspen and I'm gonna go to Aspen and I'm gonna go to Aspen and and a place where he could also base the uh the import business Adel and uh we landed in Sun Valley you know so we started Sun Valley paragliding together he had Adel and uh what

[01:12:31] **Gavin McClurg:** year is this

[01:12:32] **Chuck Smith:** 93 ish oh wow yeah so then but so flying had gone on here at Sun Valley for quite a while you know Ed Simon you know he was the president of the club and they started what

[01:12:49] so and uh so they had recreational flying going on here for you know several years but nothing commercial so when we came in we had to negotiate and we'll start the process of getting a permit from the forest service to operate up on the on the uh on the you know ski resort here and that was taking a long time because it just hadn't existed yet right so months and months I think it was what eight ten months had gone by and it was just like I you know like financially it wasn't working for me you know so I ended up going back to Aspen and working with them again and Greg kept the business here the Adel and you know and he had it took him by the time he got the permit I was already in partnership and with Dick and Aspen and

[01:13:42] **Gavin McClurg:** was a big part of your business back then is it is it instruction is it selling stuff or is it just me both I mean okay before

[01:13:53] **Chuck Smith:** I left Sun Valley it was instruction okay basically just but kind of clandestine teaching here and there because we still didn't have a permit you know to operate yeah but need to do something just and then uh but then

back in aspen yeah it was probably 60 70 percent tandems and the rest of the instruction okay you know yeah and then like i said

[01:14:20] **greg** got you know we got the permit here i just said greg you just keep sun valley paragliding i'm i'll stay in aspen okay and then that goes on to the next chapter so ed

[01:14:34] **Gavin McClurg:** simon's flying here i mean ed

[01:14:36] **Chuck Smith:** simon was here there's a lot of names in this place hans hub he was teaching up here okay he's still around i think he doesn't fly yeah he's ancient but he was the pride of aspen the first person to fly off of baldy really paraglider was hans hub yeah and then he taught ed simon how to fly and some other folks but he never really had a school a formal school or anything like that so that's why we were worried before we came up here initially with sun valley paragliding with greg and i you know we didn't want to step in on any toes yeah but it seemed like the place to be you know we'd already been here for a competition the year earlier you know that uh paul potter and garth callahan and ed they were i think part of the organization that it was a pretty good comp but that's how we first got introduced to sun valley that we were looking at this place we were looking at steamboat springs and a few other locations and what we landed in sun valley and that's why we started calling and saying hey we don't want to step on toes if we come up here and start a business or like in a school or anything and they're like no no come on up you know what hans is doing isn't uh anything formal so yeah and

[01:15:52] **Gavin McClurg:** you know before my time here there's there's just a string of names from this place you know dave bridges and Will Gadd and Chris Santacroce i mean yep santa croce back when he was in his teens right i mean yeah yeah

[01:16:07] **Chuck Smith:** i think i took chris on his first tandem really

[01:16:09] **Gavin McClurg:** i think

[01:16:10] **Chuck Smith:** holy that's incredible i remember it was when i was working for up and we're at the point and chris had his mobile home out there i'm like who is this kid you know it was cool back in the freaky days yeah man but he yeah he just he just took off man he just had the skills and boom Robbie Whittall

[01:16:32] **Gavin McClurg:** right

[01:16:33] **Chuck Smith:** yeah Robbie Whittall was here yeah there was a window of time there after i left and greg still had the business here yep it's exactly what he had dave bridges up here Robbie Whittall mitch mcalear mitch

[01:16:46] **Gavin McClurg:** was here

[01:16:47] **Chuck Smith:** mitch was here for a short time too yeah wow and uh yeah i mean like you know that roster of pilots man yeah and santa croce was here with him i mean it's like he was you know it's like the dream team yeah yeah but i unfortunately i think you know greg got into substance abuse and never really put that much energy into the school in the tandem aspect of things he was still you know doing stuff with adle important and making a bundle of money you know because adle it was the biggest market share at the time well

[01:17:23] **Gavin McClurg:** and substance abuse back then was kind of the go here anyway because it wasn't ski areas yeah nope it

[01:17:30] **Chuck Smith:** tends to happen in a ski town yeah yeah so how

[01:17:34] **Gavin McClurg:** long were you in aspen about

[01:17:38] **Chuck Smith:** eight nine years almost 10 years and

[01:17:40] **Gavin McClurg:** it was you and dick yeah

[01:17:41] **Chuck Smith:** i worked for dick and yawn yeah and then when they split i became partners with dick right and those were some good years that's when i was doing quite a bit of cross country flying which i enjoyed and um and

[01:17:56] **Gavin McClurg:** they were having a lot of comps and stuff out there in aspen of the day

[01:17:59] **Chuck Smith:** yeah in the latter part there in the latter 90s you know we had the red bull over you know wings over aspen really good comps we had all the euros coming over and i was still competing i was then competing tandem against solo pilots which was fun wow really um yeah i just yeah i try something new yeah of course we had a huge disadvantage but it was still fun right and uh i did this tv show with espn one time with bart connor he's the gold gymnast gold medal gymnast yeah and he flew a day in the comp with me as uh you know as my navigator and we did that part of that show but the cool thing with that little segment that we did it was called action zone this tv show but i got to fly with nadia kobanich his wife right who's you know best gymnast yes you know and they were so

[01:18:55] **Gavin McClurg:** good and i was like oh my god i'm gonna fly with nadia kobanich

[01:18:55] **Chuck Smith:** such nice people incredible i mean the both of them are at the apex of their their sport and they are the most humble nicest people you ever meet yeah yeah that was really an honor and really eye-opening too talking to her about because you know she's romanian eastern european under you know that yeah behind the great before before the berlin wall yeah of course and um that was how one of the ways you would um you know become successful in the eastern block or in those communist countries at the time either you become a party member or you became like a phenomenal athlete

[01:19:33] **Gavin McClurg:** yeah i'm like and there was money for the athlete yep

[01:19:37] **Chuck Smith:** yeah and i was talking to her about it it's like wow you it had to be pretty amazing or just interesting or it was like how did it all work you know and um because you were the perfect 10 you were the first gymnast to get a perfect 10 you were the most famous gymnast in the world and she says it was horrible yeah because yeah ceausescu he was the leader of romania he despised her because she was more popular than him whoa typical tyrant dictator you know and um so he made her live in a home he lived in a palace right there in budapest and uh and so or bucharest sorry and um

[01:20:22] he uh yeah he made her live in a house just outside his palace and had his secret police watch her all the time jesus and then she told me how she explained egos oh yeah but it was interesting how she escaped you know they got into hungary and she told me how they had to go over these mountains in the middle of the night like waist deep snow just trudging through there to get out of there and uh yeah pretty amazing crazy yeah but yeah the aspen days were some good days and uh and

[01:21:00] **Gavin McClurg:** the characters you must have met i mean that was you know oh yeah and

[01:21:04] **Chuck Smith:** yeah and i think i know dick told you the story when uh he took um maurice herzog yeah flying yeah and uh yeah and dave bridges and i ran him down the sled because of course he couldn't run because he's got stumps now but but yeah that was a special special day being part of that yeah yeah i was like wow you know first guy i've

[01:21:28] **Gavin McClurg:** ever met in my life

[01:21:28] **Chuck Smith:** had to climb an 8 000 meter peak and yeah yeah and then just awesome days working with dave bridges yeah i can't remember when dave left sun valley and came down to aspen exactly when but man talk about i mean he was two-time national champion yeah phenomenal pilot and just incredible athlete yeah unbelievable i mean before yeah when he was going on that on that expedition to chisholm pangma when he got killed he was a great athlete yeah he was a great athlete yeah he was a great athlete when he got killed with alex lowe i was strength training with him really and uh i could keep up with him in that at the time but when he would go up the mountain i'm like see ya he was just a lung beast yeah lungs with two legs yeah unbelievable earlier

[01:22:15] **Gavin McClurg:** killing jorney kind of yeah i just did yeah yeah

[01:22:17] **Chuck Smith:** phenomenal heart of the man you come home you make sure you come home he didn't but yeah that was a huge loss you know to the flying community in the united states yeah you know there's been a few of those people like bob england if he was still around i don't know if he was phenomenal pilot yeah you know and of

course greg and dave and uh yeah some of these people that were just phenomenal in our community and they're i don't know what it'd be like if they were still around

[01:22:49] **Gavin McClurg:** yeah kimi was like that i mean you wouldn't put him up there with the phenomenal you know level pilot but what a phenomenal mind and person and just yeah just character you know we've got a lot of those in this there's characters there's characters yeah a lot of alpha chuck tell me about hobbs so you know i've got a real affinity for larry tudor uh his yeah hearing about him you know when he was back in his record chasing days you know the dark prince and oh yeah and uh larry larry what the fuck are you doing what do you mean there's a tornado man and and uh you know some of that kind of stuff but uh you know hobbs is i've only flown there once coming back from texas a couple years ago we were chasing it down there we just had to stop because of the larry stories and i flew hobbs and you know it was a good day uh it wasn't it wasn't a great day but it was that's a neat place but what was that all what was that scene yeah

[01:23:54] **Chuck Smith:** that was all with up when i was working there so they sent us down there for two weeks and we were like oh my god we're gonna have to wait a couple weeks to go do record you know attempts mark axon was with us as a official observer and it was me and greg and matsuo from japan he was a character man uh he ended up dying in a car wreck in thailand but uh and then i think there was another german pilot there but it was all with up it was cool getting paid to go fly distance yeah try to bring in and uh

[01:24:30] then um so greg ended up i ended up putting in a lot of miles those two weeks but i never got the record if you added up all my miles i had huge but yeah and the one day when greg got the record i think was 63 miles at the time uh that's the day i sunk out of course damn it anyway of course yeah yeah but um but it was really cool we were towing up at that airstrip down there and uh we never got the optimum conditions we needed the way that the skyline's set up but uh we still had some it's a pretty good flying but i remember one day so i i don't know if i had met larry before that or not but we were at the hotel one afternoon and the car car pulls in and larry gets out and he's just covered in cow shit

[01:25:22] it's like he i think he was on a paraglider yeah had to be yeah and um he wasn't part of our our team there he was just there for his own personal fun or whatever i'm not sure but he had landed in the stockyard and got drug in the high winds just right pulled him right through all the cow dung and he just discovered i'm like dude sorry yeah yeah but yeah it was it was windy i remember constantly landing backwards yeah you know so i just spent around and you know just

[01:26:03] **Gavin McClurg:** staying in the car you know trying to get out and and

[01:26:03] **Chuck Smith:** steering the glider in looking over my shoulder and uh staring at with the rear eyes or some stuff like that so you

[01:26:11] **Gavin McClurg:** said earlier there was the first life second life you know the post accident how did your own flying style approach what changed

[01:26:22] **Chuck Smith:** you know i probably subconsciously i'm probably just not as fired up as i used to be you know it's hard to say you know i still flew come some competitions after that but not nearly as much okay but um you know i stopped flying comps i guess in what late 90s you know 96 97 somewhere in there you know maybe 98 was the last time yeah just lost that that fire you know but uh but like i said before it's you know that the tandem flying kind of became a new project after that yeah

[01:27:06] **Gavin McClurg:** and see this so this is something i've never done i i've taken people tandem i have tandem kit but i've never been a commercial tandem pilot i'm not rated uh but you know when we all got together this summer for evan's wedding and we had a lot of good pilots out here yeah you know you're still you're so fired up i mean it's just you're if you loved it like that the whole time i

[01:27:30] **Chuck Smith:** loved it i loved it you know the camaraderie yeah it was such and then still it was well back then it was a really small community yeah and it's still pretty small these days yeah so i like that camaraderie and that friendly kind of competition you know but uh yeah and just getting that feeling getting fired up for you know getting out there and after it but uh yeah when

[01:27:56] **Gavin McClurg:** did you transition here to in start of the tan business you so i

[01:28:01] **Chuck Smith:** came here in 2000 okay spring of 2000 yep from

[01:28:07] **Gavin McClurg:** aspen yeah

[01:28:08] **Chuck Smith:** it was um not directly wasn't the plan okay you know i sold my shares of the business in aspen and uh i got engaged and at the time and i was becoming an innkeeper yeah and uh you know my my significant other at the time she came in from restaurant management and stuff like that and she really wanted to become an innkeeper so we bought a this victorian mansion sea captain's mansion up in maine yeah and i went back home so yeah almost and uh i was gonna open a sea kayak business with it i wanted to run tours between inns i thought it'd be a really cool you know thing to offer but that just uh blew up i chose the wrong woman i didn't we never got married but you know i'm not going to get married but um yeah she had a plan i didn't know about okay but i'll tell you i will tell you 100 that ghosts exist really

[01:29:10] **Gavin McClurg:** yeah okay

[01:29:11] **Chuck Smith:** yeah it was a 22 room mansion i'm by there but i'm there in the winter on an island in maine are

[01:29:18] **Gavin McClurg:** we going to some shining shit here i'm already gonna say it was

[01:29:22] **Chuck Smith:** like the shining it was just me and the ghosts and that thing and uh yeah yeah you

[01:29:28] **Gavin McClurg:** don't strike me as someone that believes in this kind of

[01:29:30] **Chuck Smith:** thing i'm not gonna lie to you i'm not gonna

[01:29:30] **Gavin McClurg:** stop you no man without

[01:29:31] **Chuck Smith:** a doubt ghosts exist whoa spooky man yeah yeah so then um but they had that old thing blew up and so then i just found myself like well what do i do now and that's when the forest service up here were accepting uh applicants for the for the concession on the mountain by that time greg had lost the business here he was long gone yeah so i said well i got nothing else to do so i put in for it here we are wow 20 years later years yeah it was just didn't expect it but uh you know i love it up here

[01:30:10] **Gavin McClurg:** the and you you enjoy the tandems i mean the to me it's uh it's a big powerful place i it's

[01:30:21] **Chuck Smith:** a lot of responsibility yeah i would you know and it's a whole new shit doing what

[01:30:25] **Gavin McClurg:** you're doing yeah

[01:30:26] **Chuck Smith:** i mean you never know what you're gonna get there's percent of the time it's freaking awesome i love it but um there's at times i'm like oh my god what am i doing you know but there's no times too that um it's pretty magical and i got to be part of at least three or four times now of end of life flights where i've taken people where their last you know their last uh dream or their what they want to do before they die is go fly really

[01:31:06] **Gavin McClurg:** this is kind of a bucket list thing there that's it wow

[01:31:09] **Chuck Smith:** so i've take i took a guy oh years ago he had als once again i think it's the most evil disease you could ever get because you just you and your brain is perfect yeah your thoughts are perfect you know you have you're totally cognitive you just can't your brain just can't communicate with the rest of your body oh god it's like being an anakin in body or something but so i had that guy took him he checked out a month after i took him flying well that was his dream he was one of his last things he wanted to do um i took a woman here a few years ago she had parkinson's similar thing she couldn't speak because they're not especially the als's latter parts they can't he couldn't speak he couldn't move his arms he couldn't move his legs basically quadriplegic but the eyes will tell you everything wow yeah i have a hard time talking about it man yeah because i get uh yeah i get emotional thinking about it because it's

[01:32:12] all in those people's eyes and they can't talk but they can still smile and their eyes are just lit up they're still getting it yep and being part of that yeah that's what makes it really special yeah yep so i had a few of those and then you know there was one time is it

[01:32:30] **Gavin McClurg:** that is it that stuff that just keeps you fired up about it yeah it's just because you kind of seem fired up about it anyway yeah but it's

[01:32:38] **Chuck Smith:** those those extra special ones where it really gives it meaning yeah and always remember too there's one time there was this little 10 year old girl i took flying and um the dad said hey you know she's really introverted and you know she's not gonna say much and um we took her flying and she was very demure and so on but he called me up i think the next day or two days later it's just like chuck thank you really it's changed my little girl she's come out of her shell it's amazing the transformation i'm like what like a paragliding flight i guess it just totally changed her wow i was like wow this is really cool to be part of that just yeah that's

[01:33:26] **Gavin McClurg:** neat yeah

[01:33:26] **Chuck Smith:** that's really precious oh yeah there's the other ones when you get puked on yeah

[01:33:32] **Gavin McClurg:** well and you got you got to take the playboy girls up one time you know

[01:33:36] **Chuck Smith:** that was pretty fun that was a fun gig i gotta say that was a good day at the office i'll never forget that one i was flying back east and i'm in boston airport and checking uh my voicemails on my phone and waiting for my luggage to come out you know and i get there's there's this message hey this is so and so from so and so production company and we really like to talk to you okay so i called him right away and i'm like what's going on he goes yeah well we're going to talk to you and i'm like okay we do this show and he goes would you guys object to flying with women that were you know topless and most likely naked i'm like yeah twist my arm a little bit more that'd be okay yeah so that was a fun gig it was for uh yeah uh the clayboy channel called badass they have a show called badass on there so yep we took him flying how

[01:34:32] **Gavin McClurg:** many of them was there

[01:34:32] **Chuck Smith:** it was three uh they look like they had a blast

[01:34:35] **Gavin McClurg:** yeah i've watched those a couple times yeah yeah and

[01:34:38] **Chuck Smith:** then when they left us we flew that morning i kept it under wraps i hardly told anybody right because i'm like you know i got so many calls from 10 to pilots all over the place you yes ob why did you tell me like yeah exactly because every swing in right you know what's gonna be showing up but i'm like i gotta go keep this under because i didn't talk to anybody about it right and we we had a we parked our suburbans kind of three of them in the crescent shape so that we could kind of you know people could see something was going on in the landing zone because we landed and go right behind the suburbans right and people could tell something was going on but they couldn't quite tell what unless they got a little closer yeah okay

[01:35:24] **Gavin McClurg:** i'm gonna put you on the spot here uh where we've just covered you decades of amazingness but craziest thing you've ever seen in sport oh

[01:35:35] **Chuck Smith:** man the craziest thing i don't know man oh man and you can think about it remember i'll get thinking about it here but one of the coolest things even better when uh which i think is kind of unique it's not crazy um like the world cup in japan which i still still the organization i've been to the world cup and that thing was awesome but at the end uli wiesmeyer won the uh the comp and we had this this ceremony the award ceremony and they they brought him out this green blazer like they do during the masters in golf yeah and he had 10 grand in cash in this pocket i'm like that's the most i've ever known of anybody getting paid in a just in this sport for sure yeah yeah that was pretty cool that is cool

[01:36:29] yeah wow and uh yeah we see what if i can think of something really crazy

[01:36:37] yeah i

[01:36:40] **Gavin McClurg:** love i love all the names here on your list it's just it's just incredible i mean then i can tell you know at one point i figured chuck i was i was doing the math that that this is no longer the case but i think in my first or second X-Alps it was it was something like 70 of the u.s athletes who had competed since the very beginning you know the u.s athletes and had either cut their teeth here or spent time here you know hansa nate me i mean there was there and i'm missing several uh well Will Gadd of course you know he was in the first that's it's kind of a no i think that's

[01:37:25] **Chuck Smith:** i mean i noticed that year that i was like yeah look at that yeah look at the willy sun valley yeah there's willy sun valley connection to the X-Alps for the u.s is pretty wild yeah yeah anyway

[01:37:37] **Gavin McClurg:** i i cut you off what you were thinking about

[01:37:40] **Chuck Smith:** there but no it's

[01:37:42] **Gavin McClurg:** a special place yeah

[01:37:43] **Chuck Smith:** it is now this is i don't know any other flying location in north america where more records yeah they just keep set and reset and they're still here a couple yeah and just got the FAI last summer yep yeah nice going galen yeah awesome flight that was awesome i know farmers all fired up yeah we're all fired up yeah we gotta get back get back to the locals yeah but you know the the amount of talent it's of pilots that have gone through here it's yeah pretty remarkable it is remarkable yeah it's really neat

[01:38:18] **Gavin McClurg:** tell me about ghana this has been your gig for how long yeah

[01:38:22] **Chuck Smith:** gone has been an awesome awesome experience i fell into it you know i started doing it in 2006 and really um yeah so i got an email from mike from matt gertis he said it was like a email he sent out to all the ozone dealers saying hey there's this this festival in ghana and they're looking for tandem pilots and uh you know it's a free trip to to africa you know you just go there and fly and i'm like ah that sounds cool so it's only like 10 days before the festival i think by the time i reached out and um i sent an email and it was walter messer who's now one of my best buddies yeah walter's phenomenal phenomenal pilot climb flew for you

[01:39:06] **Gavin McClurg:** for a while here yeah

[01:39:07] **Chuck Smith:** yeah he spent some summers here flying and uh i spent

[01:39:10] **Gavin McClurg:** some time at his house on our way to malawi to uh yeah to do that whole gig yeah yeah yeah so

[01:39:16] **Chuck Smith:** he's um i

[01:39:17] **Gavin McClurg:** mean his whole thing with raptors is awesome yeah yeah

[01:39:21] **Chuck Smith:** his knowledge of birds and so oh my god so yeah and um but he's in israel these days really he's met yeah he's spent something here he's not in

[01:39:31] **Gavin McClurg:** south africa anymore

[01:39:33] **Chuck Smith:** nope oh wow no he left south africa not that long ago but he's been in israel for that for a while i was actually gonna go work with him a couple few years ago um right there during covid and work with him at apco oh wow but um yeah it was just gonna be a two or three month gig but i couldn't get into the country yeah israel kept shutting their borders down right but um yeah he sent me some a whatsapp message a couple weeks ago with the uh missiles flying overhead the intercept the patriot missile interceptors i'm like get inside it's gonna fall down on your head but um but yeah so i i reached i reached out i didn't know walter at the time it was six so i reached out to him i'm like hey listen you know it's probably too late for me to come to this ghana thing but you know please keep me in mind for next year he's like oh no we got time good we'll get you here so

[01:40:32] we met had a great time and uh been friends ever since and then he got so busy i think it was about five years later he was getting so busy with the raptors in his facility in south africa yeah um they just couldn't do the ghana

organization anymore and um so sabrina kirwin took over oh wow about a year and we had a lot of pilots that year becca and cade and oh man i'm just i forgot that it was a big year and then i don't know if it was a good fit for for sabrina so that's when ed stein my buddy from california and he's a long time pilot one of the old guard yeah he and i so he and i'd been doing the gig because when i first got in 06 when i first found out about it it was uh i told ed about it i'm like hey man let's go to once you come with me to ghana

[01:41:34] i'm doing this gig and so he and i have taken over the organization of it for um at least for the pilots we don't we're not the hosts or anything the hosts are the ministry of tourism and the ghana tourism authority and so what they do is they tell us how many pilots they want what's going to happen then ed and i build the team and national team

[01:41:56] **Gavin McClurg:** and you're just taking locals for flights right so what

[01:41:59] **Chuck Smith:** it is they it's a paying gig for them people pay to take the flight flights but that money goes back to or to the organization and the overhead of running the event okay so i got a hand i don't know how walter did it because he walt the whole started because walter was there working on telecom towers and he was up there on top of this because it's a escarpment that they have and uh in this area called qua and it's where everybody goes to celebrate easter so he somehow convinced the government and kind of like hey let's cut the swath in the forest here we'll make a launch site for paragliding and uh so now it's become the integral part of the of the country's easter celebration oh

[01:42:49] **Gavin McClurg:** wow go

[01:42:50] **Chuck Smith:** figure i don't know anything else like it in the world where you have a government sponsoring a paragliding event like this and it's at easter so it's like the rising of christ the resurrection of christ at paragliding go figure but everybody goes to this region in ghana to celebrate easter it's like if you want to celebrate mardi gras you go to new orleans you want to celebrate carnival you go to to rio yeah so this is where people go to celebrate easter the rest of the year this area is quite it's quiet quite slow but in easter it's insane it just turns into street parties and dancing and music nothing happens without music there yeah and so and they love americans the ghanaian people are so hospitable and they're just ready to just party and have fun and enjoy themselves wow and uh so the festival yeah people pay the money goes back to the government to cover the overhead so for the pilots it's basically a free trip everything's paid for your airline you're lodging all your food everything's paid for it's a cool trip in a cool trip ed and i get paid a small amount because we actually run it run it yeah put together it's

[01:44:05] **Gavin McClurg:** a cool trip

[01:44:05] **Chuck Smith:** it's a lot of you know a lot of international paperwork stuff like that but

[01:44:09] **Gavin McClurg:** and what how big is the team how many pilots do you need

[01:44:11] **Chuck Smith:** it varies the most we've had i think is about 14 or 15 oh wow one year um and are

[01:44:17] **Gavin McClurg:** you flying

[01:44:17] **Chuck Smith:** all day is it that kind of site wow all day doing interlocking it's just doing laps and like 85 of your flights they're assorable you know it's that equatorial air yeah big soft edges on the thermals and diameter nice and he's they'd they'd like us to work faster because it generates more yeah man you get in the air because i mean it's so hot and humid yeah yeah it takes you a while to get used to it i mean you just think about leaning over to tie your shoe and you break into a sweat so that's why when you're in the air it's it's just feels great you can get the cloud base how many

[01:44:54] **Gavin McClurg:** tandems are you doing a day well

[01:44:57] **Chuck Smith:** it depends who you are yeah right if you're okada from japan you'll do probably 30 percent more than the rest of us he's just we call him okada kikai it means the machine yeah japanese right and uh but um i'll do you know seven or eight usually okada might do 10 11 12 you know most of us are all the you know blake pelton he's out there a lot oh cool he comes there a lot with us um we've got a core how long do you typically go out for just a few weeks oh the the festival's like three four days oh okay you know starts on the friday before easter so that's a half day friday because i have the opening ceremony and stuff then saturday's a full day sun easter sunday's a full day and then usually a half day on monday on easter monday but i'll stay there for a while yeah and ed and i've been working on

[01:45:58] establishing some sort of instructional program there i was gonna say are there any

[01:46:01] **Gavin McClurg:** of their local pilots or local

[01:46:03] **Chuck Smith:** people yep they're some locals now flying um and well we they need more we're going to get it it's typical government you know bureaucrats and red tape yeah we're really trying to get them to make a serious effort to get a more of a school established there and uh but their first pilot was jonathan jonathan quay and i took him tandem on the first time i was there in ghana in 2006 so i still have the picture from our flight and i always remembered it because i forgot how old he was he looked like he was 12 but i think he was like 20 something and we got up i don't know cloud bay a couple thousand over launch and he turned to me he goes it's cold you're the first person ever to say those words in ghana ever and uh so yeah so we started teaching him a bit ground handling and so on and then he but we could only do so much with him because our time there is finite and uh so then he finished his master's degree and he um so he's got some you know some income coming into him and he took it upon himself and he went to india and got his uh his pilot rating there certification and so he was gone his first very first certified paraglider pilot and then

[01:47:36] now he's their very first tandem pilot so he's doing tandems with us so it's so cool though that's really cool yeah and there's some other i think there's maybe four other pilots ghana solo pilots one lives in switzerland one lives here in uh in california so but yeah but there's a few that still live in ghana locally but they all show up usually for the festival so

[01:48:06] that's just it's such a cool just the whole energy of the event i don't know any festival like it you know it sounds amazing yeah they've got live music and dancers and just and it's just the respect that they show for for paragliding there's really that's very really fun

[01:48:26] **Gavin McClurg:** yeah you don't feel like the dirt bag that we use yeah we're still dirt bags we're still dirt bags yeah i mean that's a good thing that's a yvonne schnard yeah being a dirt bag is a good thing but that's

[01:48:36] **Chuck Smith:** a good thing that's a good thing that's a good thing that's a good thing that's a good thing

[01:48:36] **Gavin McClurg:** that's cool to have the respect for it that's pretty deep most people oh yeah i've done that down in cozumel no no it's not it's not parasailing that's not what i do exactly

[01:48:45] **Chuck Smith:** yeah and it's amazing because they do they know exactly when you say paragliding they don't they understand people all over the country they know what it is yeah they don't mistake it with parasailing and that's not the case here yeah exactly case you know to this day people don't know what the hell you're talking about to this day it's still our parasailing no no right and the other thing i think it's kind of subtle that i think it's pretty cool in most places they say well a paraglider did this a paraglider did that and well no the paraglider is the right the object the inanimate object in that bag over there right like kangas says the cold air balloon yeah right but there they they call you pilots like oh yeah here are the pilots you know or the paraglider pilots oh cool it's yeah it's pretty cool that they recognize the difference right yeah there's some expertise here there's some you know some knowledge there's the correct lexicon right oh very

[01:49:41] **Gavin McClurg:** cool yeah chuck i haven't asked this in maybe a couple years i used to ask this question all the time with all my guests because i just liked it but anyway don't do it much anymore but with you it's totally appropriate uh because there's so much time i don't know the meaning of life ah exactly yeah will wills was the best his answer was i you get to do it all over again but you know what

[01:50:06] **Chuck Smith:** i'm saying i'm not going to do it all over again i'm going to

[01:50:06] **Gavin McClurg:** here but if you could rewind the clock to your 50 hour self so somewhere in that 86 87 uh somewhere in there you know you're you're back in cape cod and you're you're launching off stuff for six minutes that kind of thing somewhere early on uh now you know today you could go back and talk to that chuck what would you tell him

[01:50:31] that's a

[01:50:33] **Chuck Smith:** hard one you know don't don't not recognize the important moments you know in your flying career i think you know there's times when i look back i'm like yeah i could have should have done something a little different there you know because i always wondered all right you know if i would have stayed with certain things would i been designing gliders you know working more manufacturing some things like that i don't know but um yeah i'd say just don't ignore the important moments that sometimes the important moments in your life you don't recognize them you know so yeah but uh

[01:51:20] you know and similar to that sometimes i look back you know had i if i stayed in school had i taken a different path you know i don't know you know i mean it would have been aviation involved i think for sure right i look back you know and nothing to get i mean it's been an incredible ride in paragliding paragliding has been a uh it's been a vehicle to see the world i mean for you i don't need to tell you that you know it's been just a phenomenal ride an incredible journey and then i'm like what would i would i trade it in would i for something else you know what is the grass greener somewhere else i don't know but sometimes i look back i'm like well

[01:52:09] naval academy maybe would have been cool and eventually become an astronaut i think about that would i do it and i i'd love to walk on the moon and i'd i don't know if i would seriously but if it involves trading my 30 almost 40 years of paragliding just to walk on the moon i think i'd do it i don't know it's it's hard to say because it's like i said it's been an incredible venture but i think Like, walking on the moon would just be life-altering. I think it would. Who knows? Yeah, yeah, anyway.

[01:52:51] **Gavin McClurg:** Well, we've got a group of people coming over here in a few minutes to celebrate what you've done here, and we're going to tap more into this beautiful bottle of Glenlivet. Yeah, 18-year-old. Oh, God. From the highlands. It's been gorgeous. I'm trying to stay away from it now. But, Chuck, you're a legend. We really appreciate you. What you've done here over the decades is amazing. You have led the way and held a lot of people's hands, and appreciate it, man. Appreciate your stories. I appreciate you, man. I

[01:53:23] **Chuck Smith:** mean, what you're doing here, you know, you and Nate and Farmer and Hans and all those credible flights that have been done here, and even sleepers like Carell, you know, out there just busting it. Yeah. I mean, it's special. It's been really special. It'll be beautiful. It'll be part of everybody. It has been. It's a special place. Yeah.

[01:53:44] **Gavin McClurg:** It's a really unique place. You know, I get to see a little bit of it through the eyes of the World Cup pilots that came down. You know, my first big event here was the World Cup here in 2012, but, you know, running one this time down in Utah and seeing these Europeans who we just hold in such regard. Yeah. Them seeing this terrain. Utah is just like Idaho, and, you know, they're just going. I'm like, wait, what? Yeah. You know? Yeah. It's special. It's unique. It's special. Chuck, thank you, man. I appreciate you. Thank you for everything you've done. Thanks for having me here, man. What a great bunch of stories, and what a list of people. I mean, look at this. Look at all these people out here.

[01:54:30] Well, I've been, like I said.

[01:54:32] **Chuck Smith:** You're a lucky man. I've been so fortunate just to walk with giants, fly with giants. So, yeah.

[01:54:38] **Gavin McClurg:** Love you, dude. Awesome. Thank you, man. Thanks,

[01:54:40] **Chuck Smith:** you. If

[01:54:45] **Gavin McClurg:** you find the CloudBase 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 podcasts. 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 out to launch with your pilot friends. I know a lot of interesting conversations have happened that way. And, of course, you can support us financially. This show does take a lot of time, a lot of editing, a lot of storage and music and all kinds of behind-the-scenes costs. So, if you can support us financially. All we've ever asked for is a buck a show. And you can do that through a one-time donation through PayPal. Or you can set up a subscription service that charges you for each show that comes out. We put a new show out every two weeks. So, for example, if you did a buck a show and every two

weeks, it'd be about \$25 a year.

[01:55:31] So, way cheaper than a magazine subscription. And it makes all of this possible. I do not want to fund this show with advertising or sponsors. We get asked about that pretty frequently. But for a whole bunch of different reasons, which I've said many times. Sometimes on the show, I don't want to do that. I don't like having that stuff at the front of the show. And I also want you to know that these are authentic conversations with real people. And these are just our opinions. But our opinions are not being skewed by sponsors or advertising dollars. I think that's a pretty toxic business model. So, I hope you dig that. You can support us. If you go to cloudbasemayhem.com, you can find the places to support. You can do it through patreon.com forward slash [cloudbasemayhem](https://cloudbasemayhem.com). If you want a recurring subscription, you can also do that directly through the website. We can do that. We've tried to make it really easy. And that will give you access to all the bonus material.

[01:56:18] Little video casts that we do. And extra little nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show. But we feel like you should hear. We don't put any of that behind a paywall. If you can't afford to support us, then just let me know. And I'll set you up with an account. Of course, that will be lifetime. And hopefully, you'll be in a position someday to be able to support us. But you'll find all that on the website. All of you who have supported. Or even joined our newsletter. Or bought CloudBase 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.

Français

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

Show notes

Le free flight a tendance à attirer des personnalités assez importantes dans ses retranchements. Et parmi ses dévots les plus intéressants et passionnés se trouve le pilote et pionnier américain Chuck Smith. Chuck a appris dans l'est sur les dunes aux États-Unis avec son frère à la fin des années 80 sous la tutelle de la légende de l'escalade John Bouchard. De là, la recherche de temps de vol et l'amour de la communauté de vol l'ont mené partout dans le monde. Les personnes qu'il a influencées ou par lesquelles il a été influencé constituent un répertoire impressionnant de l'histoire du vol.

Le post #234 A lifetime in the clouds with Chuck Smith est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde, bienvenue pour un nouvel épisode de Cloudbase Mayhem. Je voulais faire celui-ci depuis longtemps, il ferait carrément partie de notre série sur les légendes, mais Chuck Smith, qui dirige notre activité de tandem ici à Sun Valley depuis la nuit des temps, a fait ses armes dès la fin des années 80. Je dois parcourir cette liste de noms dans un instant, mais Chuck a été incroyablement déterminant dans l'industrie du vol. Chuck Smith, que je ne vois ici que depuis 40 ans, a formé pratiquement tout le monde qui est passé par là, peu importe qui c'était à un moment donné, et comme nous en parlerons un peu dans l'émission, il y a quelque chose de très spécial à Sun Valley. Je pense qu'environ 50 %, peut-être même un peu plus, de tous les États-Unis...

[00:00:59] Des athlètes qui ont participé au Red Bull X-Alps au fil des décennies ont fait leurs armes ici à Sun Valley, dont Will Gadd. Nate Scales, Mitch Riley, bien sûr, Hans Urmanek, moi-même, Willie Connell, et la liste est longue. C'est un endroit assez spécial pour plein de raisons, mais Chuck a choisi cet endroit pour installer son entreprise de tandem, et il s'y est donné à fond, il en a été super passionné pendant toutes ces années, et c'était sa dernière année. Il va fermer boutique. Fermer boutique. Après cet été, il ira probablement toujours faire son truc au Ghana, dont vous entendrez parler dans l'émission, mais c'est la fin pour Sun Valley Paralighting, qui a été un pilier ici pendant très longtemps, et il a eu la grande chance de voler avec des tonnes de noms très reconnaissables au cours des 30 dernières années, et laissez-moi juste vous en citer quelques-uns.

[00:02:07] Je veux dire, il a commencé à l'est. À l'est à la fin des années 80, sous la tutelle de John Bouchard, et il a volé avec son frère là-bas à l'est, Dixon White, les frères Yates, Michael Gaudu, Philip Renudua, pardon, j'avais mal écrit le nom, Granger Banks, une bande de parachutistes, Peter Zimarelli, les frères Domenico, et puis Bob Schick, Bob England, Ken Baer, Todd Bibler. Vous allez peut-être avoir besoin de vous mettre à la recherche désespérée. Je connais beaucoup de ces gens. Amy Brothers, Lee Kieser, Chris Santacrose, Jimmy Grossman, qui est mort dans un accident de kayak ici il y a quelques années, il me manque, Joe Gudzinski, Scott Gresset, Chris Blachley, Greg Kelly, les frères Ferguson, Josh Cohn, bien sûr, Zach Housington, Mark Shipman, Jan Stenstervold, Pierre Boulot avec Subair, Xavier Raymond, Uli Weissmeyer, Bruce Goldsmith, Richard Gallone, Robbie Whittall, John Pendry, John Heine, j'ai laissé ça dans l'émission, et Robbie, j'ai toujours voulu faire venir Richard Gallone, mais malheureusement, je n'en ai plus l'opportunité, mais il a formé beaucoup de guides de montagne, parce que, comme nous le savons tous, c'était à l'origine considéré comme un outil de descente, et maintenant on l'utilise, bien sûr, comme un outil d'ascension en montagne, mais il a formé une bande de grimpeurs, Dave Carl, les frères Grant, Jeff Swayze, bien sûr, Bill Bell, et une bande d'autres grimpeurs.

[00:03:40] et a travaillé pour plusieurs fabricants différents, mais il s'est laissé emporter par la passion. Il s'est installé en Europe pour la poursuivre. Il a gravi l'Alca Congua en 89 pour tenter de s'en envoler, ce qui a tourné au désastre total. Vous en entendrez un peu parler. Il a fait des choses à Kitty Hawk, et il a eu un crash là-bas dans les arbres. Je ne sais pas si nous en avons parlé dans cette émission, mais peut-être. Il a participé aux championnats du monde de 89. Il était notre vainqueur de Dialone, le premier champion national américain, et vous entendrez ce que cela représentait à l'époque au point de départ. Il a travaillé avec les frères Smith et a travaillé au mont Holm. Il a fait des tandems avec Dick Jackson à Aspen, où il a été co-propriétaire pendant un bon moment avant de se rendre à Sun Valley et de

s'installer ici.

[00:04:32] Il parle de Hobbs, du fait d'aller là-bas pour chasser les records avec Larry Tudor à l'époque, et de tout ce qu'il a fait en Europe, faisant des allers-retours. Et, vous savez, à ce stade, il avait complètement abandonné ses projets de vie pour se consacrer uniquement au vol, avant d'avoir un accident terrible qu'il pense avoir été déclenché par un séisme près de Reno. Il évoque sa vie avant et après l'accident. Chuck parle de la Coupe du Monde au Japon, de l'atterrissage en ville à Goal et du fait d'avoir vu Mitch McAleer entrer et sortir des nuages avec ses boucles de folie. Ouais, on s'est bien amusés avec ça.

[00:05:17] C'était super de l'avoir à la maison pour le faire en personne. On n'a pas souvent cette occasion. C'était sympa de pouvoir enfin faire cette émission avec quelqu'un qui a tant apporté au vol libre et qui a été si important pour nous tous ici à Sun Valley. Bien sûr, beaucoup des pilotes que j'ai mentionnés sont éparpillés aux quatre coins du monde aujourd'hui, mais on s'est bien amusés. Il y a de superbes histoires. Je pense que vous allez apprécier. Santé.

[00:05:45] Chuck, je n'en fais pas souvent en personne. Bienvenue chez moi. Ça fait 10 ans qu'on veut faire ça, mais ça nous donne juste plus de temps pour raconter plus d'histoires. Comment ça va, mon pote ?

[00:05:56] **Chuck Smith:** Ça va. Hé, merci pour l'invitation. C'est vraiment super d'être ici. Eh bien,

[00:06:03] **Gavin McClurg:** vous savez, c'est une période de dingue. Vous êtes le roi de notre montagne depuis, pour ainsi dire, une éternité, bien, bien avant.

[00:06:13] C'est

[00:06:14] **Chuck Smith:** Le titre est à toi, mec. T'as un record de distance là-haut. Enfin,

[00:06:18] **Gavin McClurg:** On doit, euh, on doit prendre un peu de temps. Je suis ravi que tu aies fait cette liste de toutes les légendes et de toutes les personnes avec qui tu as volé et que tu as côtoyées au fil des décennies, mais revenons en arrière au début. Tu t'es lancé là-dedans avec ton frère, si j'ai bien compris. Comment tout ça a commencé ? En quelle année ? Quel âge avais-tu ? Toutes ces, toutes ces données amusantes.

[00:06:42] **Chuck Smith:** Alors, vous savez, je me suis mis au parapente, je pense comme beaucoup d'autres pilotes de la première heure, on est venus par la communauté de l'escalade. Et, pour moi, je suis juste tombé dedans comme ça. J'ai grandi sur Cape Cod et, en fait, il y a une histoire très riche de l'aile sur Cape Cod, qui remonte à la fin des années 1800, au début des années 1900, et même dans les années 20, les Allemands avaient une école d'aile là-bas, dans ma ville natale de Wellfleet, qui se trouve vers le bout de Cape Cod, sur l'extrémité de la péninsule. Et on a ces falaises de dunes de sable vraiment hautes. Et, je pense qu'il y a eu des records établis là-bas.

[00:07:28] J'ai oublié qui l'a dit. C'était du côté de la baie et c'était, je crois, la deuxième performance après celle des frères Wright. Je pense que leur record à l'époque était d'environ huit minutes. Et c'était la première fois que quelqu'un dépassait les 15 minutes en l'air au-dessus de dunes de sable. En fait, une dune de sable appelée Corn Hill. Et beaucoup de gens ne le savent pas. Je vais rester sur le parapente, mais on va faire un petit détour. Les gens connaissent l'histoire générale des pèlerins arrivant sur le Mayflower, allant à Plymouth, et vous savez, atterrissant sur Plymouth Rock et tout ça. Eh bien, tout ça est assez mis en scène, mais avant d'aller réellement à Plymouth, ils sont restés dans ma ville natale pendant environ un mois, sur la côte extérieure, à chercher de l'eau et tout le reste.

[00:08:16] Et ils sont tombés sur un stock de maïs appartenant aux Wampanoag, les Indiens locaux, et ils l'ont volé. Bref, c'est pour ça que ça s'appelle Corn Hill. Ils sont tombés là-dessus. Donc, à part cette histoire qui remonte loin, il y a beaucoup d'histoire du vol par aile là-bas. Et juste à un ou deux kilomètres de la maison où j'ai grandi, il y a le décollage, et c'est aussi là que les Allemands avaient leur école d'aile, et tout ça. Le site de vol principal, beaucoup de gens dans la communauté du vol aux États-Unis connaissent Whitecrest Beach. Si les gens volent sur Cape Cod, c'est de là qu'ils décollent.

[00:09:03] Et, j'ai regardé les pratiquants de pendule voler là-bas pendant des années. Et je me suis dit : il faut que je le fasse. Il faut que je le fasse. Il faut que j'en achète un. Il faut que je trouve comment faire ça. Et, donc, j'ai essentiellement mis de l'argent de côté pour acheter un pendule. Et puis, je pense que c'était fin 1986, début 1987. J'avais

fait de l'escalade pendant, je ne sais pas, cinq ou six ans. Et j'ai lu en faisant de l'escalade

[00:09:28] **Gavin McClurg:** et l'alpinisme. Ouais.

[00:09:30] **Chuck Smith:** J'ai commencé l'escalade. Ils se sont mis à l'alpinisme, puis à la haute montagne, vous savez, c'est difficile d'être alpiniste quand on vit sur Cape Cod. Ouais, on a réussi à s'organiser. Et, euh, du coup, je suis tombé sur cet article dans un magazine d'escalade écrit par John Bouchard et, euh, John, bien sûr, est une légende dans la communauté de l'escalade, certainement dans celle de la Nouvelle-Angleterre. C'était un article sur la façon dont il avait découvert le parapente en France. Et c'était même avant, je pense, que le mot parapente existait. On, la plupart du temps, on utilise le mot parapente. Vous savez, le terme français. Bien sûr. Et, euh, dès que j'ai vu l'image, oh, ces gars qui volent en France, je me suis dit : c'est ça.

[00:10:16] J'ai dû le faire parce que l'idée principale, ce en quoi nous croyions aux débuts, c'était que chaque alpiniste devrait avoir l'un de ces engins comme équipement normal pour la descente. Ouais. Alors je me suis dit : c'est ça. Il faut que j'en achète un. Du coup, je suis même allé jusqu'au New Hampshire une fois avec mon pote Mike Nagel, mon partenaire d'escalade à l'époque. Et, j'ai juste fait une halte chez John Bouchard sans prévenir un samedi matin. Je lui dis : « Hé, je veux acheter un parapente. » Vraiment ? Il les fabriquait. Ouais. C'était la Feral Corporation, c'était l'entreprise. Il avait déjà la sienne, je connaissais sa boîte, Wild Things. Et, il fabriquait, tu sais, du matériel d'escalade, des sellettes et, tu sais, des dégaines et tout ça.

[00:11:02] En fait, Bill Belcourt travaillait pour lui. C'est quand j'ai rencontré Bill pour la première fois. C'était environ un an après que j'aie acheté mon aile. Tu plaisantes.

[00:11:13] **Gavin McClurg:** Donc c'est un peu tard, 87, 80. Ouais. Alors je suis...

[00:11:17] **Chuck Smith:** Je ne sais plus quand Bill était là. J'ai rencontré Bill, certainement en 88. Bon, en 87, j'ai eu l'aile et, vous savez, on acquérir son parapente était un peu différent à l'époque. Je veux dire, il n'y avait pas vraiment beaucoup d'instructeurs. Vous savez, j'y suis allé, j'ai réveillé Mark Twight, qui est un grimpeur célèbre. Il travaillait pour John à l'époque, il vivait dans sa cabane, je lui ai dit que je voulais acheter un parapente. Et à l'époque, on leur disait juste quelle aile, quelles couleurs on voulait sur les cellules, et, euh, neuf ou onze. Ouais. Neuf ou onze, je pense, sept et huit, les petits. Et, euh, ils te l'envoyaient par UPS.

[00:12:02] Tu l'as reçu dans une boîte. Il y avait, euh, une compréhension, non, pas une compréhension. Euh, oh, j'ai oublié ce que c'était. C'était un livre sur le web. Je ne suis pas

[00:12:11] **Gavin McClurg:** bien sûr, si c'était écrit

[00:12:11] **Chuck Smith:** par Dennis Pagan, mais c'était une compréhension. Ce gars avait un autre livre qui précédait celui-là. Je ne me rappelle plus. Je l'ai encore quelque part. Et une vidéo, ce n'était pas vraiment une vidéo d'instruction. Ça montrait juste des gens qui volaient et qui décollaient. Ouais. Alors je suis devant sa VHS et je regarde ça. Je me dis : OK, tu tires sur ce truc, tu remontes ça, tu tiens là et, tu sais, on est partis aux dunes de sable avec le mien. Ouais. Oh, et on volait avec nos sellettes d'escalade à l'époque. Il n'y avait rien d'autre pour voler. Évidemment. Et, euh. Juste des sangles. Donc il m'a fallu environ une demi-heure pour comprendre comment m'élever dans les airs. Mais quand je l'ai fait, et je sais que beaucoup de gens apprécieront ça quand ils auront goûté au vol pour la toute première fois, j'y pense encore aujourd'hui.

[00:13:00] C'est toujours le meilleur. Je n'étais à peine à un mètre du sol pendant genre trois secondes, quatre secondes maximum. On a poursuivi cette sensation toute notre vie. Ouais, exactement. Ouais. Cette sensation. Je ne sais pas. Tout le monde comprendra ça. Carrément. Et on ne l'oublie jamais. Ouais. C'était incroyable. Waouh. Et je me suis dit, waouh, je viens juste de réaliser mon rêve. C'était incroyable. Et ton

[00:13:20] **Gavin McClurg:** Ton frère était avec toi ?

[00:13:21] **Chuck Smith:** Alors mon frère, je suis là-bas. Il est encore à l'école. Et, vous savez, mon frère Rob et moi, on était un peu comme les frères Wright sur les dunes de sable, mais pas du tout aussi intelligents. On a failli s'entretuer. Je ne sais pas combien de fois. La performance de ces ailes était tellement mauvaise. On était toujours sur le fil entre

planer ou se faire repousser. Je veux dire, la marge était si étroite. Et puis je n'arrive pas à croire qu'on ne se soit pas vraiment blessés avec les conneries qu'on faisait. Mais, vous savez, on volait dans des vents incroyablement forts, il se tenait à moi et à mes chevilles et il s'envolait en lâchant prise.

[00:14:07] Et il ne pouvait plus tenir. Ou alors, on allait sur des plages sans dunes de sable, mais le vent était de face. C'était du vent de face ou de travers. Alors on faisait beaucoup de trucs, tu sais, juste attacher une corde à quelqu'un, et hop, tu décolles. Ouais. On te faisait voler comme un cerf-volant. Exactement. Et j'utilisais ma sellette d'escalade et un descendeur en huit pour, en gros, ancrer la personne qui était en l'air, et faire des boucles pour les mains dans les cordes. Et, ouais, on n'a fait exploser aucune aile. J'ai été surpris qu'on ne l'ait pas fait, mais bon, ouais, on a appris ce qu'était le verrouillage. C'est certain.

[00:14:49] **Gavin McClurg:** Just en les traînant en tirant. Ouais. Juste

[00:14:51] **Chuck Smith:** en les faisant voler comme des cerfs-volants. Ouais. Juste en les ancrant avec une corde, tu vois, et le pilote qui part juste trop loin sur le côté. Et je me rappelle que mon frère a failli heurter une jetée ou une digue, en fait des rochers géants. J'étais en mode : comment je vais expliquer à maman que je viens de tuer son deuxième fils ? Mais on a survécu et, euh, ouais, on en est là. Quand

[00:15:15] **Gavin McClurg:** Je regarde ces vidéos des débuts, l'enthousiasme mêlé à l'absurdité est vraiment fascinant. Je veux dire, on vous regarde faire, c'était épique. Et vous parlez d'un sledder de quatre secondes, tout le monde est en train de tout démonter. Je parle des ailes, mais tout démonter et tout remonter. Et juste le fait de voir à quel point on a de la chance maintenant, notre premier vol peut durer 20 minutes au-dessus de Baldy.

[00:15:47] **Chuck Smith:** C'était vraiment génial d'en faire partie, et c'était surtout, vous savez, c'était vraiment John Bouchard qui était au cœur de cette communauté d'alpinisme en New England, du moins celle dont je faisais partie. Et, ouais, c'était exactement ce que vous venez de dire. C'était cette excitation, on était tellement impatients. Et il y avait beaucoup de la communauté d'alpinisme à North Conway où, euh, John Bouchard vivait et où il avait sa boîte, vous savez, et il y avait des gens comme Joe Lentini et, euh, vous savez, les frères Grant, Jeff Swayze, et, euh, une autre personne qui est encore là, Dave Carl. Ils étaient tous guides de montagne là-haut et on était tous en mode, vous savez, on a fait une ascension comme White Horse Cliff et c'était cette grande dalle au sommet d'où on avait décollé.

[00:16:39] Je veux dire, c'était impossible. On était tous en mode, tu sais, on faisait une voie comme White Horse Cliff et il y avait cette grande dalle au sommet d'où on avait décollé. Eh bien, il n'y a aucun moyen que tu t'arrêtes. Et on atterrissait plus bas, au lac Echo Echo. Je me souviens qu'on se chronométrait. Je disais : « Waouh, j'ai passé une minute et 57 secondes en l'air. » Et l'autre : « Moi, j'ai fait deux minutes et 10 secondes. J'ai eu de la portance. »

[00:17:00] Mais c'était, on n'en savait rien à l'époque. Rien en météorologie, en aérodynamique ou quoi que ce soit, mais c'était. C'était,

[00:17:10] **Gavin McClurg:** c'était ça, c'était ça.

[00:17:10] **Chuck Smith:** c'était ce niveau d'excitation et d'enthousiasme, ouais

[00:17:12] **Gavin McClurg:** Nate a une super anecdote à ce sujet, je pense que c'est son premier vol au départ de Greenhorn, mais en fait, il est entré dans le magasin de ski et le gars lui a demandé : « Hé, tu veux faire du parapente ? » Et la personne à qui il demandait a dit non, mais Nate a dit : « Moi, j'y vais. » Alors il y va, il le fait décoller de Greenhorn, il atterrit, et le gars dit : « OK, ben maintenant, tu en sais autant que moi. »

[00:17:36] **Chuck Smith:** j'adore ça, tu vois, c'est exactement ça. Enfin, juste essayer de comprendre. Tu vois, ça ressemble un peu à ça aussi, non ? Tu sais, quand j'ai commencé à voler et que j'allais retourner à l'école, ce retour en arrière...

[00:17:51] **Gavin McClurg:** Exactement, ouais.

[00:17:51] **Chuck Smith:** et j'ai fini mon diplôme. Ça faisait quelques années que j'avais quitté la fac, j'avais fait deux années d'études et j'allais m'y réinscrire. Et qu'est-ce que tu étudies ? La production télévisuelle, le photojournalisme ? Oh.

[00:18:05] **Gavin McClurg:** Ça se tient, ouais, et

[00:18:07] **Chuck Smith:** alors j'étais sur le point de retourner et c'est à ce moment-là que j'ai découvert le parapente et mon pote Mike m'a dit : « Hé, écoute, je vais en Suisse pour faire de l'escalade cet automne » et je me suis dit : « Allez, j'en ai rien à foutre de l'école, je retourne en Europe »

[00:18:24] **Gavin McClurg:** et au grand plaisir de tes parents, j'en suis sûr, ouais

[00:18:27] **Chuck Smith:** ils étaient d'accord, mais bon, alors je vous ai dit ça pour faire le lien avec ce parallèle que j'ai mentionné plus tôt, c'est qu'après un an en Europe à faire du vol parce que, vous savez, j'avais été étudiant en échange en Allemagne pendant un mois ou deux pendant ma dernière année de lycée et on est toujours meilleurs amis à ce jour, wow, vous savez, plus de 40 ans après, mais bon, j'avais une base en Europe pour y rester, y travailler, et puis, vous savez, travailler pendant un mois ou deux et ensuite prendre quelques semaines en Suisse pour aller faire du vol, de l'escalade, etc. Alors, après cette année-là, je suis revenu aux États-Unis pour

[00:19:09] **Gavin McClurg:** À l'époque, c'était quoi ton truc ? Plutôt l'escalade ou plutôt le vol ?

[00:19:16] **Chuck Smith:** Le vol a pris le dessus sur l'escalade, d'accord ? Ouais, pas tout de suite, parce que au début, je voulais ça comme outil de descente. Mais avec les années, il y a eu moins d'escalade et plus de vol. C'est pour ça que je dis aux grimpeurs : ils me disent « Ouais, je veux m'y mettre », et je leur réponds « Ne le fais pas, ne le fais pas, tu ne grimperas plus, tu voudras juste voler ». C'est tellement vrai. Je suis revenu d'Europe pratiquement vanné, complètement fauché, mais j'étais tellement excité par le vol que j'ai appelé John Bouchard pour lui dire : « Hé John, ça fait un an que je vole, je veux m'impliquer dans le parapente d'une manière ou d'une autre. Je peux couper la matière, coudre la matière, aider à construire ces trucs, je ferai n'importe quoi. » Il me dit : « Ben, pourquoi tu ne commences pas à enseigner ? » Je lui réponds : « Quoi ? Mais je n'y connais rien, mec. » Et il me dit : « Ouais, tu n'y connais rien, mais ça fait un an que tu voles, tu en sais plus que n'importe qui ici. » Je lui dis : « OK. » Il m'a dit : « Allez, monte, passe le week-end avec moi. » Et je me suis dit : « Mon Dieu, c'est John Bouchard, je ne suis pas digne. »

[00:20:23] et euh, vous savez, j'ai passé du temps avec lui ce week-end-là, on a fait de l'escalade ensemble et il m'a renvoyé chez moi avec un tas d'ailerons et j'ai instantanément eu une école de vol. Waouh, et j'ai commencé à enseigner, à enseigner sur le terrain. C'est 90 ? C'est 1988. 1988.

[00:20:40] **Gavin McClurg:** tu as eu ta première école, ouais c'est génial, c'est comme quand on te donne un bébé, j'ai appris ça quand on te donne un bébé à l'hôpital et que tu dis : attends, attends, où est le manuel ? Tu m'envoies juste à la maison avec ce truc, je ne sais pas ce que je fais, où est la notice ?

[00:20:54] **Chuck Smith:** où est le manuel d'instructions ? Ouais, mais euh, ouais, et puis tu sais, on a passé du temps avec des pilotes californiens et on a commencé à... enfin, on était comme des éponges, tu sais, on apprenait tout ce qu'on pouvait de chacun avec qui tu volais. Je regarde...

[00:21:12] **Gavin McClurg:** Je regarde ta liste ici : Bob Schick, Bob England, Ken Bear, John Bouchard... je vois Todd Bibbler dans l'émission.

[00:21:20] **Chuck Smith:** Ouais, Amy.

[00:21:21] **Gavin McClurg:** les frères qui sont des artistes de cirque, ouais, c'est donc ça.

[00:21:27] **Chuck Smith:** C'était intéressant, vous savez, il y avait certainement — du moins, selon ma perception à l'époque — la grande majorité des personnes impliquées dans le parapente à ces tout premiers jours, c'était la communauté de l'alpinisme. Et puis il y avait cette autre sous-catégorie où il y avait des artistes de cirque, vous savez, des gens comme Cirque Topol — c'est pour ça que son nom était Cirque, après cirque, vous voyez. Et Dixon White était impliqué dans Dixon, que Dieu ait son âme, oui, j'aimerais qu'il soit encore là. Et Michael Mike Godot, lui et moi, on faisait du jonglage ensemble au décollage tout le temps, mais il se produisait beaucoup avec Lance Burton, qui était un peu comme... je crois qu'il est magicien à la retraite maintenant, mais il avait un grand spectacle à Vegas pendant de nombreuses années, il était un peu comme un David Copperfield. Et j'essaie de voir qui d'autre... enfin, Granger Banks, je crois qu'il était un grand acteur à Vegas pendant de nombreuses années, je pense qu'il faisait ce genre de trucs de

cirque. Et Philippe Renaudon, c'était un Français sur Long Island, l'un des premiers gars, il est venu ici comme artiste de cirque, des trucs de parc d'attractions, et il était impliqué dans la F1, vous savez, la course automobile et tout ça. Donc vous aviez cette combinaison bizarre d'alpinistes et de cirque, et il y avait aussi l'élément parachutisme, comme Peter Zimily et les frères Dominico, ils avaient Excalibur. Et il y avait les frères Yates, vous savez, Jim et John, ils avaient leur entreprise d'alpinisme pour fabriquer du matériel. Donc vous aviez toutes ces différentes factions, et il y avait toute une faction de pilotes là-haut dans le Nord-Ouest.

[00:23:20] vous savez, Shipman et les autres, je ne les connaissais pas si bien, mais c'était juste intéressant de voir comment ces différentes choses, ces différents lieux...

[00:23:28] **Gavin McClurg:** C'est plutôt intéressant que ça existe encore totalement, tu sais. Je veux dire, les Français, c'est comme ça qu'ils s'appellent eux-mêmes, les Français. Ils font tout le highlining, jouent des instruments, font du baselining, du wingsuit et du vol. C'est toujours les Français, non ? Ce sont eux qui poussent tout ça, mais ils...

[00:23:48] **Chuck Smith:** Ouais, enfin bien sûr, et ça nous ramène à ce que je faisais au Ghana jusqu'à ce qu'il décède il y a quelques années. Tu sais, Girode Basson vivait au Togo et il nous a rejoints au Ghana. Il était l'un des trois Français originaux qui descendaient les pentes avec leurs harnais de parachutisme, et je pense que c'est vraiment eux qui ont transformé le parapente en sport, tu vois ? Ça dépend de la façon dont tu perçois les différentes disciplines. Je veux dire, les Britanniques faisaient du parasending, et Dave Bearish descendait les pentes avec son single, tu sais, ces trucs à surface unique à plusieurs lobes qu'il avait. Mais je pense que c'est vraiment les Français qui ont vraiment lancé le truc. Ils aiment bien s'amuser, non ? Ils

[00:24:34] **Gavin McClurg:** Ouais, ils aiment repousser les limites. Oh là là, regarde tous ces noms, mec, c'est incroyable. C'est vraiment... quel parcours tu as fait pour avoir croisé leur chemin, c'est magnifique.

[00:24:48] **Chuck Smith:** personnages avec qui j'ai eu la chance de voler, des pilotes légendaires, de vrais géants, vous savez, et

[00:24:58] **Gavin McClurg:** Comment est-ce que tu es passé de l'enseignement dans l'Est à ici ? Comment as-tu fini par arriver là ? Et si on saute trop d'étapes, ralentis un peu, c'est tout ce que je veux. Oui, prends ton temps. Non.

[00:25:08] **Chuck Smith:** euh oui, j'enseignais beaucoup, c'était un peu clandestin parce que c'est une réserve nationale là-bas et vous savez, ce dont on avait besoin là-bas, c'étaient les vents d'est, et les vents d'est pour la plupart du temps, ce qui est assez rare. Mais euh, ensuite, j'ai commencé à voyager vers l'ouest, on volait dans les Owens, enfin, ça devient un peu flou, je me souviens que John m'a dit : « Hé, tu dois venir avec moi ici » parce qu'on se voyait dans les Owens, je crois, pour une sorte de compétition amicale, mais c'était aussi une sorte de rencontre quand on a commencé à monter l'APA, l'American Paragliding Association, qui a précédé l'USHPA, d'accord ? Et euh, donc c'était moi et beaucoup de ces premiers pilotes et on était juste, vous savez, et Fred Stockwell a vraiment été à l'avant-garde, je pense, de beaucoup de choses et euh, et

[00:26:03] **Gavin McClurg:** On est des gars comme... non, Larry Tudor n'est passé au parapente que bien plus récemment, mais... on était déjà les hang-gliders qui arrivaient à ce stade, ou est-ce qu'ils étaient encore assez dans leur groupe ? Ouais, je pense que oui.

[00:26:20] **Chuck Smith:** pas encore beaucoup qui ont fait la transition. D'accord, d'accord. Je pense que quand les performances ont commencé à s'améliorer et que les connaissances ont un peu progressé, alors plus d'entre eux ont commencé à passer à l'autre côté, mais ça n'a pas été immédiat, il a fallu quelques années après. Mais oui, on s'est tous réunis et on a commencé à élaborer un programme de compétence pour les pilotes et des choses comme ça, c'était juste le début fondateur de l'APA, et c'était passionnant, vous savez. Mais une fois de plus, je me disais : je ne sais pas trop ce qu'on fait, on improvise au fur et à mesure, vous voyez. Et puis en 88, je suppose, on a eu les premiers championnats nationaux américains, j'ai fait du cross country avec mon frère.

[00:27:08] mon père nous prêtait la voiture et on a roulé jusqu'en Utah et...

[00:27:15] **Gavin McClurg:** les premiers nationaux, il faut qu'on en parle, c'était quoi ? comment avez-vous gagné ? parce que vous avez gagné, vous étiez nos premiers champions nationaux.

[00:27:22] **Chuck Smith:** Ouais, ouais, tu sais, je n'ai pas fait de gaffe. Ouais, ce n'était pas grand-chose pour le cross country à cette époque, tu sais, c'était là-bas au Point. Je veux dire, on volait, c'était essentiellement de la vitesse sur un parcours et, euh, un peu de durée, des points bonus supplémentaires si, tu sais, tu arrivais à atterrir précisément après avoir fini ton vol, des trucs comme ça, et donc...

[00:27:48] **Gavin McClurg:** c'est le point, ouais, côté nord, nord.

[00:27:50] **Chuck Smith:** côté, ouais

[00:27:51] **Gavin McClurg:** et c'est un peu une question d'endurance, non ? Je veux dire, tu restes juste plus longtemps en l'air, ouais, certains

[00:27:55] **Chuck Smith:** l'endurance, une grande partie c'est juste de la vitesse sur le parcours, d'accord ? Tu sais, atteindre ce point à tel moment et il y a...

[00:28:02] **Gavin McClurg:** beaucoup de gens qui

[00:28:02] **Chuck Smith:** trouver qui l'a fait le plus vite et tout ça, et ouais, c'était de la chance, mais le truc cool, c'est que ça m'a ouvert des fenêtres, ou plutôt des portes, et je pense que c'est à l'une de ces sessions où on se réunissait pour élaborer les trucs APA que j'ai rencontré Greg Smith, et il importait des ailes Comet à l'époque, et ensuite

[00:28:32] C'était l'un des principaux concepteurs du Katana original fabriqué par UP. Et on avait travaillé ensemble. On avait donné un cours en bas, je crois que c'était en 1990. On est allés à Kitty Hawk pour donner un cours là-bas. On travaillait vraiment bien ensemble. On volait ensemble. Et il m'a dit : « Hé, tu veux un job chez UP ? Viens ici. » C'est à ce moment-là que j'ai déménagé vers l'Ouest.

[00:29:03] **Gavin McClurg:** Donc à ce stade, vous n'êtes jamais retourné à l'école. À ce stade, votre survie, c'est le vol. Ouais. D'accord.

[00:29:12] **Chuck Smith:** La vie nous réserve des surprises quand on a d'autres projets. Ouais, c'est vrai. Alors ouais, le parapente a pris toute la place. Et j'ai été assez malchanceux pendant un long moment à ce sujet. Mais bon, j'essaie de me souvenir. Est-ce que tu...

[00:29:26] **Gavin McClurg:** ton frère s'y met toujours à ce stade ?

[00:29:27] **Chuck Smith:** Il vole toujours. Pas grand-chose. Il était ici. Cet été, j'aurais aimé le mettre. Il a fait du tandem avec mon pote, Eduardo.

[00:29:36] **Gavin McClurg:** Oh, c'est cool.

[00:29:36] **Chuck Smith:** Mais ouais, je ne serais pas à l'aise pour l'envoyer en montagne. Par contre, sur les dunes de sable par une journée calme, ça irait quand même. Mais c'est un agent du Secret Service. Il a déjà beaucoup à faire. Ouais, il est occupé. Il est occupé. C'était un poste respecté autrefois.

[00:29:51] Mais ouais, il se prépare à prendre sa retraite là-bas. Mais

[00:29:56] **Gavin McClurg:** à l'époque, est-ce qu'il volait encore beaucoup avec vous ? Ou est-ce qu'il avait déjà commencé sa propre carrière ?

[00:30:01] **Chuck Smith:** Ouais, par intermittence. D'accord. Ouais. Ouais, d'accord. Ouais. Bon, pour une raison ou une autre,

[00:30:07] **Gavin McClurg:** ils te prenaient plus. Non, ouais. C'était ton truc. Ouais,

[00:30:10] **Chuck Smith:** J'étais un peu plus vieux. Et il était encore à l'école, au lycée, puis à l'université. Mais il y est arrivé. On a fait de bons vols ensemble, c'était sympa.

[00:30:23] Mais j'essaie juste de penser à autre chose. Ouais, donc avant, j'ai déménagé dans l'Ouest. Et Greg et moi, on avait fait ça.

[00:30:32] On a fait un stage à Kitty Hawk. C'était marrant, parce que John Harris est toujours dans le coin. Je ne sais pas s'il possède toujours Kitty Hawk Kites ou pas. Mais on est allés là-bas. On était tous prêts à, vous savez, genre, je connais les dunes. Je les connais bien. Je pourrai enseigner ici, pas de problème. On est arrivés là-bas, et ils ne nous ont pas laissé voler. On s'est dit : qu'est-ce qui se passe ? C'était une surprise pour John, pour moi, pour Greg. Et on se demandait : qu'est-ce qui ne va pas ? Pourtant, c'est là qu'ils volent. Vous savez, là où les frères Wright ont volé. Et comme je l'ai dit, Kitty Hawk Kites a toujours son école de deltaplane là-bas. Je suppose qu'ils enseignent aussi le parapente maintenant. Mais c'est un parc d'État. Et le parc d'État de Caroline du Nord a dit : non, le parachutisme n'est pas autorisé dans les parcs d'État ici.

[00:31:21] Et on leur dit : « Ce n'est pas un parachute, c'est un parapente. » Ils répondent : « Non, c'est un parachute. » Et on leur explique : « Le gouvernement fédéral nous considère comme un type d'aile ultralégère. » Mais ils n'ont pas voulu céder. Du coup, on a dû faire du remorquage à la place. Sérieusement ? Ça s'est plutôt bien passé, mais ce n'était pas du tout le programme qu'on espérait là-bas. Mais j'étais en mode : « Mec... » C'était un peu la première fois que je me heurtais de front au gouvernement de l'État quelque part. J'étais en mode : « Mec, laissez-nous juste faire. »

[00:31:57] Une

[00:31:57] **Gavin McClurg:** L'une de mes expériences les plus drôles avec ce genre de truc, c'était avec Santa Croce. Au centre événementiel de Hood River. Il passait par là sur son chemin. Tu te rappelles quand tu faisais tous les remorquages à Seattle sur le lac Sammamish ? Eh bien, il passait par Hood River en allant vers Seattle. Et il m'a appelé. Je venais juste de finir ma formation. Il m'a dit : « Hé, tu veux faire quelques bro-toes ? » Ouais, ouais, bien sûr. Et on est allés au centre événementiel. Il n'y avait que lui et le bateau. Il était littéralement en train de m'attacher. Je venais juste de regarder les vidéos, mais je n'avais jamais remorqué. Et je lui ai dit : « Attends, attends. Tu ne dois pas me donner plus ? Tu n'as pas besoin de plus d'instructions que ça ? » Et il est en train de courir vers le bateau. Et un flic arrive. Ce n'était pas un vrai flic. C'était plutôt un gars de la sécurité. Et il dit : « Hé, hé, vous ne pouvez pas faire ça ici. » Et Santa Croce répond : « Vous ne pouvez pas faire quoi ? »

[00:32:44] Exactement. Et le gars dit : « Ben, je ne sais pas. Quoi que vous soyez en train de faire. » Et il enchaîne : « Vous ne savez pas vraiment ce qu'on fait, si ? » Et il répond : « Non, mais je sais que vous ne pouvez pas le faire. » Et il conclut : « Je vais prendre le risque qu'on puisse le faire. »

[00:32:57] **Chuck Smith:** C'est exactement ce qui m'est arrivé pendant ce voyage. Vraiment ? Jusqu'à Nags Head. Alors on a fini, et je parlais de Norfolk. Je ne sais pas pourquoi Greg n'était pas avec moi. Je pense que son vol était plus tôt, et j'ai eu un long retard avant le mien. Du coup, je suis allé à Virginia Beach, et j'étais juste sur la plage pour le maniement au sol. Et des gens me disent : « Wow, c'est quoi ce truc ? » Et je leur réponds : « Hé, il y a une colline ou quelque chose par ici ? » Ils s'envolent et me disent : « Ouais, Trash Mountain. » C'est une vieille décharge qu'ils ont recouverte d'herbe. Ils ont tout transformé en parc. Et ils ont l'emblème de l'État dessus. Alors je me dis : « Cool. » Je suis donc retourné là-bas. J'ai décollé du sommet, je suis redescendu et j'ai atterri sur le parking. Et ils sortent du bâtiment.

[00:33:42] Ils me disent : « Vous ne pouvez pas faire ça ici. » Et moi : « Faire quoi ? Ça. Peu importe ce que c'est. » C'est exactement la même chose. Ouais, ils ne savaient pas quel était le terme. Et moi, je me suis dit : « Bon, d'accord. »

[00:33:52] **Gavin McClurg:** Montrez-moi la règle qui l'interdit, parce que ce n'est pas dedans. C'est ça. Je vous le garantis. C'est génial. Ouais.

[00:34:02] Ouais. Ouais. Et quand tu es venu ici, donc tu étais aux nationaux. Tu as gagné les nationaux à ce moment-là. Est-ce que l'Utah était ta base ? Tu avais une base ? Ou tu étais juste en itinérance ?

[00:34:13] **Chuck Smith:** Alors, eh bien, j'habitais encore dans le Cape. Je me suis installé dans l'Ouest. D'accord. J'ai pris le poste chez UP. Donc Greg et moi gérons le... Est-ce que c'est Elsinore ? Non, alors Dick Cheney, je dis qui d'autre ? À l'époque, UP était principalement détenue par des Japonais. Oui. M. Isomura. Et nous avons notre site de production de deltaplanes à Mountain Green. D'accord. Qui se trouve à l'aéroport de Morgan County. Donc vous montez par Weber Canyon depuis Ogden. D'accord. Une région magnifique. Oui. Et nous avons notre installation là-bas. Greg et moi gérons l'aspect parapente.

[00:34:59] Mais on produisait les deltaplanes sur place. C'est à ce moment-là qu'on fabriquait les Detour, les TRX et tout le reste. Les premiers deltaplanes en fibre de carbone, en quelque sorte. Et bien sûr, Mitch McAleer était là. J'ai passé beaucoup de temps avec Mitch, c'était génial. Par contre, nos parapentes, à l'époque, étaient fabriqués en Corée à l'usine Airman. Les gens connaissent le propriétaire sous le nom de Jinsong. Ouais. Enfin, sous le nom de Jinsong, bien sûr, maintenant. Mais c'était avant qu'il n'ait sa propre entreprise là-bas. Du moins, sa propre gamme d'ailerons. Il fabriquait les ailerons, les expédiait ici. Je faisais un vol d'essai sur chaque aileron avant qu'elle ne sorte de l'usine.

[00:35:44] Soit par remorquage, soit par décollage au pied, l'un ou l'autre. Donc, oui. On avait UP Europe. On avait UP aux États-Unis, là-haut à Mountain Green. Et puis UP University au Japon. Et

[00:36:03] **Gavin McClurg:** était-ce... Est-ce que c'était une période qui reflétait les débuts des années 70 avec les ailerons delta ? Est-ce qu'il y avait énormément d'entreprises, une énorme excitation, des ventes excellentes, un avenir incroyable ? Ou était-ce différent de... Parce que pour le deltaplane, est-ce qu'il y avait genre 60 entreprises ou quelque chose au début ? C'était dingue.

[00:36:25] **Chuck Smith:** Il y avait...

[00:36:28] Eh bien, aux États-Unis, à cette époque, je pense que Farrell avait arrêté. Et Bouchard s'était associé. Il s'était associé à ITV pendant un certain temps. Je pense qu'il produisait encore à ce moment-là. Les frères Yates avaient Summit Magic. Je ne sais pas s'ils produisaient encore sur le territoire. Mais c'était définitivement basé en Europe, la plupart des entreprises qui étaient encore là. Mais l'enthousiasme était au rendez-vous. Et Greg et moi avons travaillé dur pour construire le réseau de concessionnaires et obtenir les meilleurs pilotes du pays. Sur notre équipement. Et, eh bien, on a eu Camelot pendant un moment. C'était vraiment bien. Et j'essaie de réfléchir.

[00:37:16] Et puis ils ont commencé à faire des changements au niveau de la direction. C'est là qu'on a décidé qu'il était temps de partir. Et Greg est allé... Il a commencé à importer Adel, dont je pense que la plupart des nouveaux pilotes ne savent rien aujourd'hui. Ouais. Mais Adel était... C'est aussi gros qu'Ozone aujourd'hui. Je veux dire, c'était le matériel. C'était le truc. Et, vous savez, ils ont beaucoup de sponsors pour des pilotes partout dans le monde. Vous savez. Et c'est une chose que je dois dire. Vous savez, travailler avec Greg chez UP, c'était génial. Vous savez, Greg était probablement la première personne à vraiment commencer sérieusement à sponsoriser des pilotes aux États-Unis. Vous savez, ça a changé toute l'atmosphère.

[00:38:06] Ça a changé toute l'ambiance ici. C'est vrai. Ouais. Alors... Mais, ouais. L'époque UP, c'était de bons moments. J'ai fait beaucoup de vols d'essai, beaucoup de voyages, beaucoup de compétitions. J'étais vraiment à fond à cette époque.

[00:38:20] **Gavin McClurg:** Et donc c'était... Alors maintenant, est-ce que les choses basculent vraiment vers le XC et le race to goal, ou pas encore ?

[00:38:27] **Chuck Smith:** Ouais. Ok. Ouais. Course vers l'arrivée. Et on... on n'avait pas d'ordinateurs de vol ou quoi que ce soit. Ouais. Bien sûr. Tu prenais des photos. Tu prenais des photos à cette époque. Ouais. Tu sais, tu mets ton doigt devant l'objectif. Oh, pas de points pour toi, mec.

[00:38:47] Vous savez, et bien sûr, il fallait être dans le bon quadrant pour photographier votre point de virage. Et parfois, vous vous faisiez secouer par la turbulence thermique en essayant de prendre la photo. Ouais. Vous aviez cet appareil photo qui pendait autour du cou et, enfin, c'était différent, oui.

[00:39:08] **Gavin McClurg:** Ouais. Un peu. Ouais, carrément.

[00:39:11] **Chuck Smith:** Mais il y a eu de bons jours. Et, vous savez, les projets sur lesquels j'ai pu travailler étaient vraiment sympas, vraiment intéressants. Vous savez, le grand voyage en Europe pour faire passer nos nouvelles ailerons, nos nouveaux prototypes, par les tests de la DHV. C'était un job sympa. Je ne sais pas. Les tests de charge et les tests en vol, bien sûr.

[00:39:40] **Gavin McClurg:** Et est-ce qu'ils avaient tout un genre de... je vois ça comme un système de turbulence aérienne, mais ils avaient tout un truc, vous voyez, ils provoquaient des déflations et des asymétries. Est-ce que c'était ce

genre de test ? Ouais.

[00:39:51] **Chuck Smith:** D'accord. Vous savez, lors des tests de charge qu'on effectuait, j'ai oublié le nom de l'installation, c'était quelque part en Bavière. Ils avaient un véhicule qui tirait une petite remorque et le pilote d'essai, enfin, mon rôle pour les tests de charge, c'était ça. Ils attachaient l'aile avec, vous savez, des attaches rapides et des maillons faibles, et ils la faisaient glisser sur le tarmac pour générer un certain nombre de G sur l'engin. Et le pilote d'essai devait ensuite piloter l'aile depuis une position assise dans cette remorque pour la maintenir correctement au-dessus d'eux. Je pense qu'on est montés à environ huit G. Waouh. Peut-être un peu moins.

[00:40:37] Je ne me rappelle plus exactement. Purée. En gros, il fallait que les maillons faibles lâchent avant que n'importe quelle ligne, point d'attache sur l'aile ou couture, ou quoi que ce soit ne cède. Il fallait un taux de réussite de cent pour cent. Zéro échec. C'est ça. Pour réussir les tests de charge. Et puis, bien sûr, on faisait beaucoup de tests en vol pour se préparer à aller à la DHV. La météo était mauvaise en Italie à ce moment-là. Ils nous ont mis à l'écart. On a fini par en faire une grande partie à Monaco.

[00:41:10] **Gavin McClurg:** Et je

[00:41:10] **Chuck Smith:** quand je repense à ça, je me dis, mec, si j'avais fini dans l'eau, je veux dire, on n'avait pas de bateau.

[00:41:17] Mais une grande partie de mes essais en vol se faisait au-dessus du sol. Donc, c'était, vous savez, la même chose. Mieux que ça. Des décrochages complets, des pirouettes, tout, des asymétries, tout ce qu'on fait aujourd'hui. Waouh. Alors, ouais, je n'étais pas assez payé pour ce boulot. Mais

[00:41:32] **Gavin McClurg:** À l'époque, j'imagine que ça ne te dérangeait pas. Ça ne me dérangeait pas. Tu étais jeune et insouciant. Tu t'éclatais à fond. Ouais, ouais.

[00:41:38] **Chuck Smith:** Mais, vous savez, il y a toutes sortes d'histoires. Je suppose que pour ce voyage, je ne sais pas lesquelles vous voulez entendre. Oh, oui, les meilleures. Il y en avait une bonne. Eh bien, le truc cool pendant ce voyage, c'est que j'ai pu travailler avec Ernst Strobel. Il était arrivé chez UP. Et on travaillait sur la deuxième génération du Katana. En Europe, il était connu sous le nom de Flash. Alors, l'une des choses qu'on devait faire, on était en Allemagne avec Ernst Schneider. Il était le responsable d'UP Europe à l'époque. Donc c'était moi, lui et Monty Bell. Je ne me rappelle plus si Ernst Strobel était dans la voiture avec nous ou pas. Bref, on se rendait à Betzau, en Autriche, pour ce week-end commercial

[00:42:25] un show ou un symposium pour les fabricants. En gros, toutes les différentes entreprises de planeurs y allaient pour le week-end pour présenter nos nouvelles ailes. Tout ce qu'on avait. Ouais. La voiture avec nous contenait un prototype. On avait peut-être, je ne sais pas, 12 ou 15 paires d'ailes et quelques planeurs à main. Et tout était un prototype. Ce n'était pas commercialisable en Europe.

[00:42:54] On est vendredi soir. On doit être à Betzau vers 6 ou 7 heures du matin parce que c'est là qu'ils organisent ce petit concours de portée d'aile. Vous savez, tout le monde décolle vers le même point pour voir quelle aile va le plus loin. Un truc tout simple. Et ensuite, on installe un stand. Les gens peuvent venir nous montrer leurs vols, leurs parcours, leurs diplômes. Et ils peuvent prendre notre aile pour un vol d'essai ou je ne sais quoi. Vous voyez, c'est comme essayer une voiture, ce genre de chose. Alors on est à la frontière pour entrer en Autriche. On arrive. Il est 23 heures. On doit se rendre à cet endroit. Et ils nous arrêtent. Ils nous disent : « D'accord, où allez-vous ? Qu'est-ce que vous faites ? » Bla, bla, bla. Et ils regardent toutes les ailes et disent : « Vous ne pouvez pas entrer. » Et j'ai dit : « Quoi ? »

[00:43:39] Je ne me suis jamais vu refuser l'entrée dans un pays européen, du moins en Europe occidentale. Et ils me disent : « Ouais, vous avez toutes ces ailes. Il nous faut une caution. » Parce que oui. Je réponds : « Pourquoi ? » Il me sort : « Eh bien, vous pourriez les vendre ici. » Et je lui dis : « Elles ne sont pas vendables. » Ouais. Ce sont des prototypes. On est l'entreprise. On doit être à cet endroit demain matin. On va complètement foutre en l'air ce qu'on a prévu. Et ils me disent : « Nan. » Et bien sûr, il est 22h ou 23h un vendredi soir. Aucune banque n'est ouverte. C'est ça. Donc on ne peut pas obtenir de caution.

[00:44:14] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. Parce que c'est, c'est bien avant la zone Euro. Il fallait gérer ces conneries à l'époque. Ouais, bien sûr. C'est

[00:44:20] **Chuck Smith:** 91 ou 92. Je ne m'en rappelle plus, mais on se dit : « Bon, on est foutus. On va faire quoi ? » Alors on a tous décidé, dans notre infinie sagesse, de descendre le long de la frontière, sur 20 kilomètres de plus, et de tenter un autre passage. Et bien sûr, c'était une route beaucoup plus petite, une frontière beaucoup plus petite. C'était un passage de frontière beaucoup plus petit et le gars nous a juste fait signe de passer. Nickel. OK. Parfait. Aucun problème. Alors on les récupère, on va à l'hôtel, et le matin je descends, c'est le truc de la finesse en début de matinée. Et je me pose dans l'un des, euh, les coordinateurs de l'événement arrive. Il me dit : « Monsieur J, Monsieur Smith. » Je réponds : « Ouais. » Et il demande : « Où est Schneider ? » Et je lui dis : « Il dort à l'hôtel. » Il me sort : « Oh, on doit y aller tout de suite. »

[00:45:07] Genre quoi ? Et je regarde à côté et il y a ces trois gars avec des sacs, les mains sur les hanches, et ils sont autrichiens, ils ont suivi la trace.

[00:45:15] **Gavin McClurg:** vous êtes là. Alors

[00:45:16] **Chuck Smith:** ce qu'ils ont vu, je suppose qu'ils avaient une caméra et ils ont vu, euh, notre plaque d'immatriculation et ils se sont dit : ouais. Ils nous ont donc traqués et je me suis dit : oh mince, Ernst va avoir de gros ennuis maintenant. Et je leur ai dit, quand je suis arrivé, j'ai fait une petite pirouette. Je leur ai dit : écoutez, dites-leur que c'était de ma faute. Qu'est-ce qu'ils vont faire ? Me déporter et mettre à la porte l'Américain ? C'est vous qui devez vivre ici. Je pense qu'ils leur ont peut-être donné une amende, mais, euh, au final, c'était : d'accord, pas de problème pour Ernst ou quoi que ce soit, mais purée, c'est juste que, comme je l'ai dit plus tôt, je ne m'étais jamais vu refuser l'entrée dans un pays parce que j'avais trop de parapentes.

[00:45:57] **Gavin McClurg:** C'est incroyable. C'est incroyable. On a déjà pris de l'avance. Je vais vous ramener un peu en arrière. Donc en 89, vous allez à Aconcagua et moi, je ne connaissais pas toutes ces prouesses d'alpinisme avant d'être arrivé ici. Avant d'avoir parlé à Dick Jackson, je ne connaissais pas cette partie de votre parcours, mais avant de commencer l'enregistrement, vous m'en parliez un peu. Donc, on vous engage pour emmener quelqu'un voler depuis le sommet.

[00:46:20] **Chuck Smith:** Ouais, c'était un gars que j'apprenais à piloter. Il venait de Boston et, euh, il s'appelait John Nordlinger. Un super gars, décédé d'ALS il y a quelques années, un vrai colosse, mais il, euh, il m'avait engagé pour lui apprendre à piloter et aussi pour le guider pour le vol en haute altitude. Et, euh, et puis on avait aussi Brian Becker avec nous. C'était un guide de haute montagne du Colorado. Donc on est partis tous les trois, mais, euh, vous savez, on avait besoin d'un visa pour entrer en Argentine et, euh, Brian y était déjà allé plusieurs fois auparavant. Il avait déjà gravi l'Aconcagua, mais on a eu un souci. Il n'avait pas encore de visa.

[00:47:06] Et on lui dit : « Mec, faut que tu fasses ton visa. » Et il répond : « Oh non, on peut le faire à l'aéroport. » Et on lui dit : « Euh, je ne pense pas. Je veux dire, c'est écrit noir sur blanc ici, il faut le faire à l'avance. » Alors bien sûr, on était tous censés se retrouver à Miami pour ensuite aller de Miami à Buenos Aires. Et donc John et moi sommes à Miami et il n'y a pas Brian. Et ouais, ils ne l'ont pas laissé monter dans l'avion à Denver parce qu'il n'avait pas son visa pour l'Argentine. Je me dis : « Ah, »

[00:47:34] **Gavin McClurg:** mieux vaut le découvrir là-bas que de l'avoir fait à l'envers. Aller au Brésil. Oh, il te faut ça. Oh. Oh, merde. Retour à Copenhague.

[00:47:42] **Chuck Smith:** Ouais. Alors on a continué. On s'est dit, bon, on doit continuer. Du coup, on est restés à Buenos Aires un moment. Et puis Mendoza, on attendait juste que Brian règle ses papiers. Ça a pris environ une semaine. On traînait à l'hôtel et on a fini par rencontrer ce journaliste qui nous a présentés à un gars qu'il connaissait et qui était lié à cet hôtel. Ouais. Et il a dit : « Je vais être votre hôte pour la nuit. » Et on lui a expliqué ce qu'on allait faire parce qu'on va grimper l'Aconcagua et décoller de là. Et je ne pense pas que ça ait déjà été fait à l'époque. Peut-être. Et ils, ils ne savaient rien du parapente, vraiment. Vous savez, c'est huit. Ouais. Quatre-vingt-neuf, je crois. Et donc ils voulaient participer.

[00:48:29] Alors ils ont parrainé toute l'expédition pour nous. Sérieux ? Ouais. Juste. Ouais. Je me suis dit, super.

[00:48:36] **Gavin McClurg:** Wow. Quel beau contretemps.

[00:48:38] **Chuck Smith:** Ouais. Ouais. En fait, c'était une coïncidence que Brian ne soit pas venu, parce qu'autrement on n'aurait pas fait ces rencontres. Waouh. Donc, c'était juste, tu sais, le destin. Faire du bon avec du mauvais. Ouais. Ça s'est super bien passé. Et, tu sais, on avait un hébergement gratuit dans cet hôtel et, tu sais, on a gravi l'Aconcagua et ça s'est transformé en une épopée. Pas besoin d'entrer dans les détails. Oh, si, si on en a besoin. Non, c'est juste que John ne se sentait pas bien. Et puis, une chose a entraîné une autre, j'ai fini par perdre le bout de mes orteils à cause des engelures, j'ai dû prendre une pointure en moins. Sérieux ? Ouais. Tu as perdu des parties de tes pieds ? Ouais, juste les deux gros orteils.

[00:49:23] Waouh. Alors, ouais. Je pensais te connaître, Chuck. Oui.

[00:49:29] Et, mais on a survécu, pour le dire comme ça. Est-ce que vous avez...

[00:49:33] **Gavin McClurg:** vous avez pu décoller ? Non. Il y avait du vent sur l'Aconcagua.

[00:49:35] **Chuck Smith:** J'en ai une paire

[00:49:35] **Gavin McClurg:** de vent. Ouais.

[00:49:36] **Chuck Smith:** Vous savez, comme beaucoup de choses. Alors, oui. Et c'est un peu ce qui a conduit à... Je pense que ça s'enchaîne et qu'un petit truc en entraîne un autre. Et avant même que vous vous en rendiez compte, vous êtes dans une situation mettant votre vie en danger. Donc, oui, c'était le cas.

[00:49:52] **Gavin McClurg:** Quelqu'un d'autre dans

[00:49:52] **Chuck Smith:** dans ces régions ?

[00:49:52] **Gavin McClurg:** La nuit la plus froide de ma

[00:49:53] **Chuck Smith:** de ma vie en descendant de cette montagne, je vous le dis. Oh, mon Dieu. 23 000 pieds. Ouais. Ouais. C'était, je ne veux pas être dans cet état.

[00:49:58] **Gavin McClurg:** encore froid. Est-ce que quelqu'un a eu des problèmes d'œdème ? N'importe quel genre ? Ouais.

[00:50:05] **Chuck Smith:** John souffrait un peu d'un œdème pulmonaire. C'était assez aigu. Ouais. Bon, on l'a descendu. Ouais. Et heureusement pour moi, les muletiers qu'on avait, les arrieros, ils étaient en train d'entraîner un nouveau cheval pour apprendre l'itinéraire parce que c'est environ deux jours, tu vois. Juste pour s'y mettre. Tu vois, pour arriver au camp de base. Ouais. Et pour en sortir. Du coup, j'ai dû sortir à cheval et c'est ça qui a sauvé mes orteils. Sinon, je pense que j'en aurais perdu beaucoup plus. Sérieusement ? Donc, j'ai dû sortir à cheval parce qu'il y avait des passages de rivières, plusieurs passages de rivières. Et bon, deux jours de trekking, ça aurait massacré mes orteils. Donc, c'est ça qui a sauvé mes, oh mon Dieu, mes orteils, ce cheval. J'aimerais me souvenir du nom de ce cheval.

[00:50:50] Ouais. Parce que je m'en veux de ne pas m'en souvenir. Mais après ça, on a fini par rester là-bas. Tu sais, à bosser, à faire de la promo pour cette compagnie hôtelière et pour cet Umbre Acero, une sorte de grosse compétition type Ironman qu'ils organisaient. Du coup, on a fait le tour du pays en avion juste pour faire de la promo. C'était super cool.

[00:51:13] **Gavin McClurg:** ... de vie où tu peux juste. Ouais. Il n'y a pas de... Tu peux rester là. Il n'y a pas d'agenda. Ouais. Juste, d'accord, on reste ici. Ouais. Magnifique. C'est incroyable. Est-ce que tu as pu décoller ? Tu y es retourné ?

[00:51:24] **Chuck Smith:** Non. Je n'ai jamais pu

[00:51:25] **Gavin McClurg:** ils le font. Ouais. Je ne pense pas que ça se soit fait souvent. Ouais. Dick s'en est retiré, je crois. Je me souviens de lui. Ouais. Mais ce n'était pas la première fois. Je pense qu'il a dû y retourner ou je ne m'en rappelle plus. Ouais. Oh,

[00:51:36] **Chuck Smith:** Ouais. Ouais. C'est toujours les Andes. Il y a toujours du vent. Ouais. Toujours du vent. Mais. Ouais. Tu sais, c'est ce que, une chose qui m'a déçu, c'est que je n'ai jamais pu le faire quand j'étais, tu sais, en New England, je n'ai jamais pu survoler le mont Washington. Sérieusement ? Ouais. Parce que c'est un tiers de l'année là-bas. Tu sais, il y a des vents de force ouragan plus élevés. Ouais. Je veux dire, les pilotes de planeurs volent et

[00:51:57] **Gavin McClurg:** de vagues là-bas.

[00:51:58] **Chuck Smith:** Ouais. Ouais. Mais je sais que John Bouchard l'a fait. OK. Tu sais, c'est sûr. Ouais. Je ne connais personne d'autre. Peut-être que Dave Karl l'a fait. Je ne sais pas si l'un des autres guides locaux là-haut dans la colonie a déjà pu voler. Mais ouais, il fallait choisir, bien sûr, le bon jour et avoir de la chance. Ouais. Ouais. Mais ouais, on sait tous que tout repose sur le vent. Tout repose sur le vent. Tout repose sur la météo. Oui. Pourquoi

[00:52:20] **Gavin McClurg:** pourquoi on pratique des sports aussi dépendants de la météo ? Je ne sais pas.

[00:52:25] **Chuck Smith:** Alors. Ouais. Qu'est-ce qu'il y a d'autre ? Ouais.

[00:52:30] **Gavin McClurg:** Et qu'en est-il des championnats du monde et des côtes ? J'ai déjà entendu quelques histoires à ce sujet, mais la côte a une place spéciale dans mon cœur parce qu'on passe par là, bien sûr, lors du X-Alps chaque année. Je vais prendre une autre petite gorgée de cette magnifique bouteille. Ouais.

[00:52:45] **Chuck Smith:** Ouais. Enfin, vous savez, je trouve que l'Autriche est magnifique. C'est tellement vert. Les montagnes sont superbes. Mais ouais. Ouais. Dans l'équipe américaine, il y avait, voyons, Mark Shipman qui était un peu notre médecin d'équipe. Il y avait John Bouchard, moi, Mark Axon. Ouais. Greg Smith, Ed Pittman.

[00:53:09] Qui d'autre était dans l'équipe ? Je sais que j'oublie quelqu'un. Mais ouais. Mais nous, c'était Mark Axon, John et moi qui volions sur l'ITV. C'est à ce moment-là que l'ITV est sorti avec le Saphir. Je ne sais pas si quelqu'un le sait. Je pense qu'on va vous mettre à terre si on peut. Mais c'était... Non, je ne vais pas voler. Je ne vais pas voler. Oh mon Dieu, je l'ai encore, il est dans le sac, je le garde. Je veux dire, il n'a pas été déployé depuis 1991, mais je veux le sortir parce que c'était une aile tellement cool, elle avait ce motif de couleur en damier et elle était un peu en forme de delta, ouais, avec ce bord d'attaque en flèche et elle était équipée de vannes, et vous savez, elle avait cette petite section de queue et bien sûr ce siège orientable, ouais. Et à l'époque, on pensait que c'était la bonne approche, non ? Je me disais, bah ça a du sens, ouais, c'est comme un deltaplane, tu changes un peu ton centre de gravité, tu te penches et tu peux diriger ton aile comme ça. Mais après, quand on y pense, ça n'a aucun sens parce que pour aller vite, il fallait se pencher en avant, donc tu rendais ton corps totalement perpendiculaire au flux d'air, oui, ce qui est complètement l'opposé de ce qu'on veut, non ? Tu essaies d'aller vite, non ? Et puis bien sûr, en turbulence, le truc te secoue partout, ouais. Donc c'était l'époque du siège orientable, mais ouais, alors nous trois, on a fini par aller à la manufacture sur la côte pour récupérer l'aile et puis on a volé au-dessus de la côte et, vous savez, c'étaient leurs pilotes d'essai, c'était Ali Gali et euh comment il s'appelle, Terry Babu, il est toujours dans le coin, ils étaient les pilotes d'essai principaux pour ITV et ils nous ont un peu fait passer à travers les manœuvres et tout avec. J'avais juste peur, mais ça...

[00:55:16] et euh mais ouais, on est allés sur la côte et on n'a pas très bien réussi, quoi

[00:55:22] **Gavin McClurg:** C'était quoi la compétition ? Tu devais faire quoi ?

[00:55:25] **Chuck Smith:** c'était tout en XC bien sûr, comme aujourd'hui, d'accord, et euh mais prendre des photos et tout ça, mais ouais, d'accord, et euh ouais, mais la météo n'était pas terrible en finale, je ne pense pas, j'ai oublié, ils ont vraiment nommé le champion ou pas ? Andre Bucher était là à l'époque, il était comme le favori, et euh c'est une autre histoire, je ne sais pas si vous savez qu'il a fini par être arrêté, non.

[00:55:51] **Gavin McClurg:** Raconte-moi.

[00:55:52] **Chuck Smith:** Alors, je me souviens, au petit matin, Boogers pilotait cette énorme aile, grande et lente, mais il en tirait une finesse incroyable. Je crois qu'ils l'appelaient Carlo de la Rosa ou De la Rosa, le vrai champion, mais je ne pense pas qu'ils aient fait assez de manches pour que ce soit officiel, d'accord ? Mais oui, André Bucher, c'était l'un des plus grands noms du parapente en Europe, c'est sûr. Et c'était des années plus tard, j'ai oublié combien d'années après, lui et sa petite amie ont braqué une banque. Je crois qu'il avait des problèmes financiers, il a décidé de braquer une banque,

je crois en Allemagne ou en Autriche, et ils avaient l'un de ces sacs de billets explosifs. Il l'avait dans la voiture, ça a explosé et c'est comme ça qu'ils l'ont attrapé. Il a fini par faire de la prison, je ne sais pas combien de temps, et puis il est décédé, je crois d'un cancer, pas trop longtemps après. Oh vraiment ? Ouais, c'était...

[00:56:54] **Gavin McClurg:** Alors, quand est-ce que tu as eu ton... tu n'as pas... est-ce que je prends trop d'avance là ?

[00:57:03] **Chuck Smith:** C'était en avril 1992. Ah d'accord, ouais, c'est quand j'ai commencé ma deuxième vie. Vraiment ? Ah ouais, on vient juste de finir, on revient d'Europe, on revient de la Coupe du monde au Japon. C'était moi, Greg et Mitch Mclear. Ce n'était pas vraiment une expérience géniale à cette compétition, donc...

[00:57:34] **Gavin McClurg:** Mitch pilote des parapentes, n'est-ce pas ?

[00:57:36] **Chuck Smith:** bien sûr, ouais, je ne suis pas sûr

[00:57:36] **Gavin McClurg:** et il

[00:57:37] **Chuck Smith:** il faisait des démonstrations de deltaplane, oh

[00:57:43] **Gavin McClurg:** C'est là qu'il avait tout le truc replié autour de lui, non ? C'était un voyage différent, d'accord ? D'accord, celui-là est vraiment cool, je vous le dis.

[00:57:50] **Chuck Smith:** Mec, quand j'étais à cette compétition au Japon, je repense à ça avec nostalgie, j'étais comme une rock star, vous voyez. Je sortais de 91, j'étais le pilote numéro un de l'année, et je suis au Japon et ils adorent ce genre de trucs. Je signalais des autographes, je me disais : « J'aime le Japon ». Mais bon, on ne parle pas de vol de haute précision industrielle là. Mec, ils nous ont fait atterrir dans la ville de Kitakyushu une fois, d'accord ? Je veux dire, tu voles à travers ces énormes bâtiments en plein centre-ville. Waouh, c'est vraiment cool. Mais mec, il y a des lignes électriques partout, et quand tu es en plein vol, tu es en plein milieu de ta manche, mec, si tu te fais pousser vers le haut ou si tu restes coincé sur une crête ou une pente quelque part en essayant de remonter, tu ne fais que t'inquiéter pour ces lignes électriques géantes tout le temps. Waouh. Mais une des choses les plus cool, je vous le dis, Mitch McCleary est, à mon avis, le meilleur pilote d'aile qui ait jamais existé. Ouais, vous savez, ses boucles sont du ballet, oh mon Dieu, elles sont dingues. Ouais, quand il les fait, il sait exactement jusqu'où il peut aller avant de finir sa boucle.

[00:59:06] La plupart des gens font des boucles brusques, vous savez, Heine est vraiment bon, John Honey aussi, mais Mitch, c'est Mitch. Ce qui est cool, c'est qu'un jour, on était au décollage et la base des nuages était vraiment basse ce matin-là. Mitch est sur son aile, il monte dans une thermique et entre dans le nuage, et on le perd de vue. Tout le monde est là au décollage, il y a des centaines de spectateurs de toutes sortes, et tout à coup, il ressort du bas du nuage en piqué total, droit vers les gens, direct. Il ne l'a fait qu'une fois, il a frôlé les gens au décollage, il y avait des gens qui sautaient pour s'écarter, mais il sort directement du bas du nuage et là, il commence sa boucle. L'apex de sa boucle replonge à nouveau dans le nuage, donc on ne peut pas le voir. On le regarde entrer et sortir de la base de ce nuage, c'était juste magnifique. J'aurais aimé avoir une vidéo parce que quelqu'un l'a dû, il y a toutes sortes d'équipes de télé là-bas, mais c'était juste magnifique à voir. Impressionnant, impressionnant, une légende.

[01:00:07] C'est une légende, il l'est toujours, et toi...

[01:00:09] **Gavin McClurg:** Tu vas en Californie et tu te dis : « Il est là, juste au-dessus de moi, comment est-ce qu'il fait pour réussir ? »

[01:00:18] Wow, cool. Alors, à ce stade, est-ce que tu es plus dans le côté admin du design chez UP, ou est-ce que c'est plutôt les compétitions et le fait de voyager pour être une rock star ?

[01:00:33] **Chuck Smith:** Je ne sais pas, tu sais, j'avais tellement de rôles différents chez UP. Je veux dire, au départ, je voulais être une rock star, mais je ne savais pas que j'allais être une rock star... je voulais être une rock star mais je ne savais pas que j'allais être une rock star à l'extérieur parce qu'ils voulaient lancer une école UP à ce stade, ouais. Et puis tout d'un coup, c'est devenu plus des trucs d'administration, voyager avec Greg, tu sais, construire notre réseau de concessionnaires, la compétition, les vols et... donc c'était juste, est-ce que tu étais vraiment...

[01:00:57] **Gavin McClurg:** Pour rebondir là-dessus, je veux dire, c'était la compétition, c'était ton truc, non ?

[01:01:00] **Chuck Smith:** Ouais, j'étais à fond, j'étais à fond sur la compétition à l'époque. Je veux dire, je pense que beaucoup de pilotes le sont, tu sais, j'ai vraiment perdu cette flamme, et j'ai un peu trouvé que le vol en tandem comblait ce vide d'une certaine manière et...

[01:01:20] **Gavin McClurg:** on l'a sauté, donc on suivait cette route à cause de ton accident, donc avec ton oh ouais

[01:01:24] **Chuck Smith:** Alors oui, on venait de faire les courses de vitesse de Tory Pine, c'était quoi ça ? Enfin, je ne sais pas combien d'années ça a duré, deux ou trois ans au moins. En gros, on partait de la rampe principale de Tory, tu volais vers la côte et il y avait deux pilotes qui décollaient simultanément : l'un tournait à droite, l'autre allait vers le nord, l'un vers le sud. Il y avait un point de virage, tu devais atteindre ce point de virage, il y avait des juges pour vérifier que tu l'avais bien atteint, puis tu faisais la course en revenant de l'autre côté vers l'autre point de virage pour revenir à la ligne d'arrivée. C'était des courses d'ailes ensemble, mais bien sûr, c'était celui qui...

[01:02:18] ...avait aussi le temps le plus rapide. Et je pense qu'ils s'affrontaient à la fin, je ne sais pas exactement comment c'était structuré mais c'était un événement sympa. À l'époque, je pense que c'était au printemps 92, Greg était déjà parti, moi j'étais encore là et j'avais mon équipe, Bob Sheck et quelques autres pilotes vraiment très forts. Et c'est là qu'on arrive à... voilà une autre histoire, oui, continuez. Donc Bob Sheck et moi avons décidé que ce serait une excellente idée parce qu'on voulait faire une blague à Greg ; on est meilleurs amis mais il était chez Edel à l'époque et je n'étais pas encore parti. Donc c'était une petite compétition amicale qu'on avait organisée, c'était une nuit...

[01:03:08] Bob Sheck et moi avons décidé : « Prenons l'une de ces petites bombes fumigènes, celles avec les petits réservoirs et la petite chaîne qu'on tire, et on va la monter sous la voiture de Greg. »

[01:03:21] et on va y attacher une ficelle pour que quand il conduira vers Tory ce matin-là, enfin, on espère que la bombe fumigène va s'activer et qu'il aura toute la fumée qui sortira par le dessous de sa voiture sans savoir ce que c'est, d'accord ? Super, bon plan. Bon, on est en pleine nuit, on ne voit pas très bien, je suis sous un côté de la voiture, je crois que j'attache la ficelle quelque part sur l'essieu, je pense sur l'essieu arrière, et Bob installait la bombe fumigène dans le pare-chocs du véhicule de Greg, c'était un Mitsubishi Montero. Ce qu'on ne voyait pas dans le noir, c'est qu'il y avait un faisceau de câblage juste à côté de l'endroit où il a mis la bombe fumigène.

[01:04:11] Ouais, alors on a attendu, on s'est garés dans la rue en face de la chambre d'hôtel de Greg et il était avec sa petite amie, excité, avec des gamins qui disaient : « Oh ouais, ça va être trop cool ! » Et il était avec sa petite amie Lisa Halls et Christoph Kirsch, qui était le champion européen de parapente à l'époque, d'accord ? Et donc ils sont dans leur véhicule, ils roulent, et on est derrière eux, et il ne se passe rien. Je me dis : « Ah, bon... » On s'arrête pour aller prendre le petit-déjeuner, un peu plus tard on va à Tory et là Greg s'arrête et il dit : « Bon, c'est qui le malin ? » Et on lui demande : « Ben, qu'est-ce qui s'est passé ? » Ce qu'on n'a pas vu, c'est le banc, je pense que la ficelle glissait sur l'essieu et c'est pour ça qu'elle a fini par s'accrocher après notre départ. Donc la bombe fumigène, la chaleur en a fait exploser la bombe et c'était genre : « Oh mon Dieu, je vais mourir, je vais mourir, je vais mourir ! » Le faisceau de câblage, le plastique dessus, c'était en feu, des flammes jaillissaient et...

[01:05:14] Alors Greg nous a raconté l'histoire : genre, on roule sur la route, de la fumée sort — tu ne l'as pas vraiment vu — mais ensuite les flammes commencent à jaillir du pare-chocs arrière et elles sont juste à côté du réservoir d'essence, et Christoph Kirsch hurle : « Feu ! Feu ! »

[01:05:33] mais vous savez, heureusement, et c'était cool, Greg était préparé, il avait un extincteur dans le véhicule et il a éteint le feu. Mais mec, j'étais en larmes parce que je me disais qu'on a failli tuer Greg, le champion européen et Lisa, tous d'un seul coup. Je veux dire, comment on a pu enflammer le réservoir d'essence ou un truc du genre ? Mais cette voiture n'a plus jamais roulé correctement. Ils ont remplacé le faisceau électrique et tout, mais Greg a dit que ouais, l'électronique était toujours pourrie.

[01:06:05] **Gavin McClurg:** Je suis désolé, vraiment désolé mec, ouais alors

[01:06:10] **Chuck Smith:** Je pense que c'était vraiment drôle, oui. C'était littéralement une semaine après, quand je passais par Reno pour dévoiler un peu nos nouveaux produits et, enfin, vous savez, c'était encore un prototype. J'étais sur le nouveau Flash parce qu'on n'avait pas encore tout à fait fini les tests finaux avec le DHV, et j'étais juste là à

P-Line, vous voyez, c'était le milieu de la matinée et je suis arrivé au mauvais endroit au mauvais moment, mec.

[01:06:42] **Gavin McClurg:** c'était un tourbillon de poussière, non ? un tourbillon.

[01:06:43] **Chuck Smith:** Ouais, et euh, il y a une théorie, c'était qui là ? Bref, les gens ont dit : « Eh bien, il y a eu un séisme à ce moment-là ». J'ai répondu : « Eh bien, ce séisme, c'était moi qui me suis crashé au sol ». Ouais, c'est ça. Mais ils ont dit : « Non, il y a eu en fait une secousse qui a traversé laquelle... »

[01:07:07] **Gavin McClurg:** Vous avez beaucoup de choses à Reno, je veux dire ça et je pense que

[01:07:10] **Chuck Smith:** ça a pu déclencher le tourbillon de poussière parce qu'il y avait d'autres personnes plus haut et ils ont tous rapporté, quelques minutes après mon impact, qu'ils étaient à plus de mille pieds et qu'ils ont tous ressenti toutes ces turbulences en même temps. Donc, ça a pu être tous ces multiples tourbillons d'air chaud, vous voyez, déclenchés par ça. C'est une théorie, ouais.

[01:07:29] **Gavin McClurg:** Je veux dire, j'ai grandi dans cette partie du monde et mes parents, tu sais, quand on est enfant, on dort pendant tout ça, mais il y a eu beaucoup de secousses là-bas. Je veux dire, tu es juste sur la ligne de faille. Ouais, ce n'est pas si farfelu de penser que ça aurait pu faire ça, c'est dingue. Ouais, alors à quelle hauteur étais-tu du sol quand tu as...

[01:07:50] **Chuck Smith:** 60 ou 70 pieds et tu laisses cette aile... comme tu peux l'imaginer, c'est sur vidéo et je peux voir... ouais, j'ai peut-être un peu trop contrôlé, elle a décroché, je ne pouvais pas contrôler la poussée parce qu'elle était à l'envers, je me faisais juste secouer, donc l'aile et moi, on a touché le sol en même temps. Waouh, donc en gros, juste au moment où elle poussait, elle a frappé le sol et ouais, j'étais KO, donc...

[01:08:18] **Gavin McClurg:** il n'y a pas de voile au-dessus de votre tête

[01:08:19] **Chuck Smith:** tu as été projeté au sol à toute allure et j'étais dehors et euh je

[01:08:27] **Gavin McClurg:** tu as quoi, tu es... je veux dire, c'était quoi la sellette ? C'était quoi ? Il y avait une protection ? Non, ouais, tu es de retour là-dedans, d'accord, mais

[01:08:35] **Chuck Smith:** j'ai sacrément réorganisé mes organes internes, vous voyez, et j'ai eu une fermeture d'un poumon. Et je dois dire que je dois probablement remercier Bill Anderson pour son aide, et cet autre gars, son nom de famille était Fraser, mais vraiment Bill, merci Bill d'avoir, euh, sauvé ma vie, vraiment, ouais, parce qu'ils m'ont eu et je devenais bleu et je ne pouvais plus respirer, ouais. Et donc je pense que, et un poumon était déjà en fermeture, et, euh, bien sûr, je ne le savais pas sur le moment, mais je pense que mes voies respiratoires étaient un peu obstruées par mes organes qui étaient tous un peu remontés, et ils ont mis une planche sous mon dos et m'ont redressé un peu, et je pense que ça a libéré un peu de cette, euh, pression sur mes voies respiratoires et je pouvais au moins, vous voyez, respirer avec le poumon qui n'était pas cassé, enfin, je

[01:09:27] j'ai eu une hernie du côlon et de l'intestin qui ont remonté jusqu'au diaphragme, mon Dieu. Ça prend des trucs de votre zone abdominale pour les balancer dans votre poitrine, donc ouais, pour vraiment casser quelque chose, pour vraiment déplacer les organes.

[01:09:43] **Gavin McClurg:** Mon Dieu, tu es un homme-wombat.

[01:09:44] **Chuck Smith:** Ouais, et le doc, je dois dire que Myron Gomez, je n'oublierai jamais son nom. C'était le médecin d'urgence qui m'a ouvert en deux et a tout remis en place, et je lui ai écrit : « Oh, vous étiez... »

[01:09:57] **Gavin McClurg:** C'était vraiment le bazar là-dedans, ouais.

[01:10:00] **Chuck Smith:** Oh, ils ont dû t'ouvrir, ouais. Ils m'ont entaillé en deux et ont remis les choses là où elles devaient être, bon Dieu. Mais ouais, alors, tu avais quel âge ?

[01:10:17] 29. OK, OK, ouais. Donc, j'ai été en soins intensifs pendant quelques jours, à l'hôpital pendant une semaine, j'ai récupéré... j'ai été à Reno un moment, et puis je me suis forcé à voler à cinq semaines. Ça faisait mal, mais je me suis forcé à voler juste pour remonter sur le cheval. Je me suis dit : « Il faut que je reparte en l'air ». Tu vois ? Et je savais que

ce n'était pas du genre « Oh là là, je ne volerai plus jamais » ou quelque chose comme ça. Je l'ai analysé, je savais ce qui s'était passé, tu vois, c'est juste l'une de ces choses, on passe à autre chose. Mais ouais, il faut se remettre en l'air et se forcer à voler à nouveau, ce que j'ai fait. Est-ce que c'était effrayant ? C'était inconfortable physiquement, mais pas mentalement. Ça faisait du bien, tu vois. Et puis...

[01:11:07] C'est là que d'autres choses ont changé à UP quand j'ai recommencé à m'y mettre. C'était ton premier crash ?

[01:11:16] Ouais, j'en avais eu quelques petits avant, mais c'était des trucs normaux, ouais. C'était la première fois que je m'étais vraiment mis en PLS, d'accord ? C'était juste des petites choses, je n'ai jamais... ouais, rien de grave. Mais bon, j'ai fini par décider, euh, je ne sais pas, je pense que je vais passer à autre chose qu'Up. Tu sais, c'était une décision difficile à prendre, mais bon, j'ai fini par aller à Aspen pour les aider à développer leur programme de tandem avec Yon Stintz et Dick Jackson, ouais, ça.

[01:11:48] **Gavin McClurg:** c'était juste après l'accident, ouais.

[01:11:50] **Chuck Smith:** On a fait ça cet été, puis cet automne, Greg et moi nous sommes mis ensemble parce qu'on s'est dit qu'on bossait super bien ensemble, je veux dire, Greg était juste génial, et donc il et moi on a commencé à un peu explorer tout l'Ouest pour trouver un endroit où on pourrait avoir une école de vol et genre un centre de démonstration, et je me disais : « Ouais, je vais aller à Aspen, je vais aller à Aspen, et je vais aller à Aspen, et un endroit où il pourrait aussi baser l'importation pour Adel, et... et on a atterri à Sun Valley, tu sais, donc on a lancé Sun Valley paragliding ensemble, il avait Adel et... et quoi ?

[01:12:31] **Gavin McClurg:** C'est quelle année, ça ?

[01:12:32] **Chuck Smith:** 93 environ. Oh wow, oui. Donc, mais le vol s'est pratiqué ici à Sun Valley pendant pas mal de temps, vous savez, Ed Simon, il était le président du club et ils ont commencé quoi...

[01:12:49] Alors, ils ont fait du vol de loisir ici pendant plusieurs années, mais rien de commercial. Du coup, quand on est arrivés, on a dû négocier et lancer le processus pour obtenir un permis du service des forêts pour opérer sur la station de ski ici. Et ça a pris beaucoup de temps parce que ça n'avait jamais existé avant, pas vrai ? Ça a duré des mois, je crois que ça a fait huit ou dix mois, et financièrement, ça ne tournait pas pour moi. J'ai fini par retourner à Aspen pour retravailler avec eux, et Greg a gardé l'activité ici, avec Adel, et quand il a enfin obtenu le permis, j'étais déjà en partenariat avec Dick à Aspen et

[01:13:42] **Gavin McClurg:** c'était une grosse partie de ton activité à l'époque ? C'était l'enseignement, la vente de matériel, ou juste moi ? Les deux ? Enfin, avant...

[01:13:53] **Chuck Smith:** j'ai quitté Sun Valley, c'était surtout de l'instruction, d'accord, mais en gros, c'était une sorte d'enseignement clandestin ici et là parce qu'on n'avait pas encore le permis pour opérer, vous voyez, mais il fallait bien faire quelque chose, et puis, euh, mais ensuite, de retour à Aspen, oui, c'était probablement 60 ou 70 % de tandems et le reste de l'instruction, d'accord, vous voyez, oui, et puis comme je l'ai dit

[01:14:20] Greg, tu sais, on a le permis ici. J'ai juste dit à Greg : « Toi, tu gardes Sun Valley paragliding, moi je reste à Aspen », d'accord ? Et ensuite, ça passe au chapitre suivant, donc Ed.

[01:14:34] **Gavin McClurg:** Simon vole ici, je veux dire Ed

[01:14:36] **Chuck Smith:** Simon était ici, il y a beaucoup de noms dans cet endroit. Hans Hub, il enseignait ici, d'accord ? Il est encore dans le coin, je crois. Il ne vole plus, oui, il est vieux, mais il était la fierté d'Aspen, la première personne à avoir décollé de Baldy en parapente, oui. Et ensuite, il a appris à voler Ed Simon et quelques autres personnes, mais il n'a jamais vraiment eu d'école, une école formelle ou quoi que ce soit comme ça. C'est pour ça qu'on s'inquiétait avant de monter ici, au début avec Sun Valley paragliding avec Greg et moi, on ne voulait pas marcher sur les pieds de quelqu'un, oui. Mais ça avait l'air d'être l'endroit idéal, on était déjà venus ici pour une compétition l'année précédente, vous savez, Paul Potter, Garth Callahan et Ed, ils faisaient je crois partie de l'organisation, c'était une assez bonne compétition, mais c'est comme ça qu'on a été introduits à Sun Valley pour la première fois. On regardait cet endroit, on regardait Steamboat Springs et quelques autres lieux, et on s'est installés à Sun Valley. C'est pour ça qu'on a commencé à appeler

en disant : « Hé, on ne veut pas marcher sur les pieds de quelqu'un si on monte ici et qu'on lance une entreprise ou une école ou quoi que ce soit ». Et ils ont répondu : « Non, non, venez, ce que fait Hans n'est pas quelque chose de formel ». Donc oui, et...

[01:15:52] **Gavin McClurg**: Tu sais, avant mon époque ici, il y a eu toute une série de noms liés à cet endroit, tu vois, Dave Bridges, Will Gadd et Chris Santacroce. Je veux dire, oui, Santacroce quand il était adolescent, n'est-ce pas ? Enfin, oui, oui.

[01:16:07] **Chuck Smith**: Je crois que c'est moi qui ai emmené Chris faire son premier tandem, en fait.

[01:16:09] **Gavin McClurg**: Je pense que

[01:16:10] **Chuck Smith**: Putain, c'est incroyable. Je me rappelle, c'était quand je travaillais pour Up et on en était là, et Chris avait sa maison mobile là-bas, et je me disais : qui est ce gamin ? Tu sais, c'était cool à l'époque, les jours de dingue, ouais mec, mais il, il a juste décollé, mec. Il avait juste les compétences et boum, Robbie Whittall.

[01:16:32] **Gavin McClurg**: C'est ça.

[01:16:33] **Chuck Smith**: Ouais, Robbie Whittall était là, ouais, il y a eu une période après mon départ où Greg gérait encore l'entreprise ici, ouais, c'est exactement ce qu'il avait, Dave Bridges était là, Robbie Whittall, Mitch McAlear, Mitch.

[01:16:46] **Gavin McClurg**: était ici

[01:16:47] **Chuck Smith**: Mitch était là pour une courte période aussi, ouais, wow. Et euh, enfin, tu connais cette liste de pilotes, mec. Et Santa Croce était là avec lui. Enfin, c'est comme s'il faisait partie de la "dream team", ouais. Mais malheureusement, je pense que Greg a sombré dans la drogue et n'a jamais vraiment mis autant d'énergie dans l'école et l'aspect tandem. Il continuait quand même à faire des trucs avec Adle, c'était important et il en arrachait une blinde, tu sais, parce qu'Adle, c'était la plus grosse part de marché à l'époque. Enfin,

[01:17:23] **Gavin McClurg**: et la consommation de drogues à l'époque, c'était un peu la norme ici de toute façon, parce que ce n'était pas des stations de ski. Ouais, non, c'était...

[01:17:30] **Chuck Smith**: ça arrive souvent dans une station de ski, ouais, ouais. alors comment

[01:17:34] **Gavin McClurg**: Ça fait combien de temps que vous avez été à Aspen environ ?

[01:17:38] **Chuck Smith**: huit ou neuf ans, presque dix ans, et

[01:17:40] **Gavin McClurg**: C'était toi et Dick, ouais.

[01:17:41] **Chuck Smith**: j'ai travaillé pour Dick et Yawn, ouais, et quand ils se sont séparés, je suis devenu associé de Dick, d'accord ? Et c'était de bonnes années, c'est à ce moment-là que je faisais pas mal de cross country, ce que j'aimais bien, et euh, et

[01:17:56] **Gavin McClurg**: Ils avaient beaucoup de compétitions et tout ça à Aspen à l'époque.

[01:17:59] **Chuck Smith**: Ouais, vers la fin des années 90, on avait le Red Bull Wings over Aspen, de super compétitions. On avait tous les Européens qui venaient et je participais encore. À l'époque, je faisais du tandem contre des pilotes en solo, ce qui était sympa. Waouh, vraiment... Ouais, j'ai essayé un truc nouveau. Bien sûr, on était en gros désavantage, mais c'était quand même fun, non ? Et j'ai fait une émission de télé avec ESPN une fois avec Bart Connor, le gymnaste médaillé d'or. Il a volé une journée avec moi pendant la compétition en tant que... enfin, comme mon navigateur, et on a fait cette partie de l'émission. Mais le truc cool avec ce petit segment qu'on a fait, c'était une émission télé appelée Action Zone, mais j'ai pu voler avec Nadia Kobanich, sa femme, qui est... enfin, la meilleure gymnaste, oui, et ils étaient tellement...

[01:18:55] **Gavin McClurg**: Et j'étais en mode : « Oh mon Dieu, je vais voler avec Nadia Kobanich ! »

[01:18:55] **Chuck Smith:** Des gens tellement sympas, c'est incroyable. Je veux dire, toutes les deux sont au sommet de leur sport et ce sont les personnes les plus humbles et les plus gentilles que vous puissiez rencontrer. Ouais, c'était vraiment un honneur et ça m'a vraiment ouvert les yeux de discuter avec elle parce que, vous savez, elle est roumaine, d'Europe de l'Est, sous le... vous savez, derrière le rideau de fer avant le mur de Berlin, bien sûr. Et c'était l'une des façons de réussir dans le bloc de l'Est ou dans ces pays communistes à l'époque : soit on devenait membre du parti, soit on devenait un athlète phénoménal.

[01:19:33] **Gavin McClurg:** Ouais, je me suis dit : et il y avait de l'argent pour l'athlète ?

[01:19:37] **Chuck Smith:** Ouais, et je lui en parlais, c'était genre, wow, ça devait être assez incroyable ou au moins intéressant, genre comment ça s'est passé, tu vois ? Et parce que tu étais le 10 parfait, la première gymnaste à avoir un 10 parfait, la gymnaste la plus célèbre au monde, et elle dit que c'était horrible. Ouais, parce que Ceausescu, le leader de la Roumanie, il la détestait parce qu'elle était plus populaire que lui, wow, le tyran dictateur typique, tu vois. Et du coup, il l'a fait vivre dans une maison, il vivait dans un palais juste là à Budapest... non, à Bucarest, pardon, et...

[01:20:22] il l'a fait vivre dans une maison juste à côté de son palais et il a fait surveiller sa maison en permanence par sa police secrète, c'est dingue. Et puis elle m'a raconté comment elle expliquait les egos, ouais, mais c'était intéressant la façon dont elle s'est échappée, tu sais, ils sont arrivés en Hongrie et elle m'a dit qu'ils ont dû franchir ces montagnes au milieu de la nuit, avec de la neige jusqu'à la taille, en avançant péniblement pour s'en sortir, et ouais, c'était assez incroyable, de la folie. Mais ouais, les jours à Aspen étaient de bons jours, et...

[01:21:00] **Gavin McClurg:** les personnages que vous avez dû rencontrer, je veux dire, c'était, vous savez, oh oui, et

[01:21:04] **Chuck Smith:** Ouais, et je pense que Dick t'a raconté l'histoire quand il a emmené Maurice Herzog en vol, ouais, et Dave Bridges, et je l'ai fait descendre le traîneau parce que bien sûr, il ne pouvait pas courir puisqu'il a des moignons maintenant. Mais ouais, c'était un jour spécial, spécial, d'en faire partie, ouais. J'étais en mode "wow", tu sais, le premier gars que j'ai...

[01:21:28] **Gavin McClurg:** que j'ai jamais rencontré de ma vie.

[01:21:28] **Chuck Smith:** il a fallu gravir un sommet de 8 000 mètres et ouais, et puis des journées géniales à travailler avec Dave Bridges, ouais, je ne me rappelle plus quand Dave a quitté Sun Valley pour descendre à Aspen, exactement quand, mais purée, je veux dire, il était deux fois champion national, ouais, un pilote phénoménal et juste un athlète incroyable, ouais, incroyable, je veux dire, avant, ouais, quand il partait pour cette expédition au Chisholm Pangma quand il a été tué, c'était un grand athlète, ouais, c'était un grand athlète, ouais, c'était un grand athlète quand il a été tué avec Alex Lowe, je faisais de la musculation avec lui vraiment, et euh, je pouvais suivre son rythme à ce moment-là, mais quand il montait en montagne, je me disais "ciao", c'était juste une bête de poumons, ouais, des poumons avec deux jambes, ouais, incroyable, plus tôt.

[01:22:15] **Gavin McClurg:** tuer Jorney, genre, ouais, je l'ai fait, ouais, ouais

[01:22:17] **Chuck Smith:** C'était un homme avec un cœur phénoménal. Tu rentres à la maison, tu t'assures de rentrer à la maison. Il ne l'a pas fait, mais oui, c'était une énorme perte pour la communauté aéronautique aux États-Unis. Il y a eu quelques personnes comme ça, comme Bob England, s'il était encore là, je ne sais pas s'il était un pilote phénoménal, mais bon. Et bien sûr Greg et Dave, et oui, certaines de ces personnes étaient tout simplement phénoménales dans notre communauté, et je ne sais pas ce que ça donnerait si elles étaient encore là.

[01:22:49] **Gavin McClurg:** Ouais, Kimi était comme ça. Je veux dire, on ne le mettrait pas au même niveau que les pilotes phénoménaux, mais quel esprit et quelle personnalité phénoménaux, et surtout quel caractère. On en a beaucoup de ce genre ici, il y a des personnages, des vrais personnages. Ouais, beaucoup d'alphas. Chuck, parle-moi de Hobbs. Tu sais, j'ai une vraie affinité pour Larry Tudor. Son... quand j'entends parler de lui, quand il était dans ses jours de records, tu sais, le "Prince des Ténèbres", et oh ouais, et "Larry, Larry, qu'est-ce que tu fabriques ? Qu'est-ce que tu veux dire, il y a une tornade ?" et tout ça. Mais tu sais, Hobbs, je n'y ai volé qu'une fois en rentrant du Texas il y a quelques années. On le suivait là-bas, on a dû s'arrêter à cause des histoires de Larry, et j'ai volé le Hobbs. C'était une bonne journée, enfin, pas une journée géniale, mais c'était ça. C'est un endroit sympa, mais c'était quoi toute cette scène ?

[01:23:54] **Chuck Smith:** C'était avec Up quand j'y travaillais, ils nous ont envoyés là-bas pour deux semaines et on s'est dit : « Oh mon Dieu, on va devoir attendre deux semaines avant d'aller tenter le record. » Mark Axon était avec nous en tant qu'observateur officiel, et il y avait moi, Greg et Matsuo du Japon. C'était un sacré personnage, ce gars. Il a fini par mourir dans un accident de voiture en Thaïlande, mais bon... Et je crois qu'il y avait un autre pilote allemand aussi, mais c'était avec Up. C'était cool d'être payé pour aller voler sur de longues distances, essayer de battre des records et...

[01:24:30] Alors, Greg et moi avons parcouru énormément de kilomètres pendant ces deux semaines, mais je n'ai jamais battu le record. Si on additionnait tous mes kilomètres, j'en aurais eu un énorme, mais bon. Et le jour où Greg a battu le record, je crois que c'était 63 milles à l'époque, c'est le jour où j'ai coulé, évidemment, merde. Enfin bref, oui, mais c'était vraiment cool, on décollait sur cette piste là-bas et on n'a jamais eu les conditions optimales dont on avait besoin avec la configuration de la ligne d'horizon, mais on en a quand même eu quelques-unes. C'était du super vol, mais je me souviens d'un jour... je ne sais pas si j'avais déjà rencontré Larry avant ça ou pas, mais on était à l'hôtel un après-midi et la voiture s'arrête, Larry en sort et il est juste couvert de merde de vache.

[01:25:22] Je crois qu'il était en parapente, ouais, il le fallait bien. Et il ne faisait pas partie de notre équipe, il était juste là pour son propre plaisir ou je ne sais quoi, je ne suis pas sûr, mais il avait atterri dans l'enclos à bétail et s'est fait traîner par les vents forts, il a été tiré pile à travers tout le fumier de vache et il vient de découvrir, je lui ai dit : « Mec, désolé ». Ouais, mais il y avait du vent, je me rappelle, j'atterrissais constamment à l'envers. Tu vois, alors je traînais dans le coin et, tu sais, juste

[01:26:03] **Gavin McClurg:** tu restais dans la voiture, tu sais, en essayant de sortir et...

[01:26:03] **Chuck Smith:** piloter l'aile en regardant par-dessus mon épaule et en fixant avec les yeux arrière ou un truc du genre, donc vous

[01:26:11] **Gavin McClurg:** Comme je l'ai dit plus tôt, il y a eu la première vie, la deuxième vie, vous savez, après l'accident. Comment votre propre style de pilotage a-t-il évolué ? Qu'est-ce qui a changé ?

[01:26:22] **Chuck Smith:** Tu sais, je suis probablement inconsciemment, je ne suis sans doute plus aussi passionné qu'avant. C'est dur à dire, j'ai encore fait quelques compétitions après ça, mais pas autant. Bon, j'ai arrêté les compétitions, je dirais vers la fin des années 90, 96, 97, quelque part là-dedans, peut-être 98 c'était la dernière fois. J'ai juste perdu cette flamme, tu vois. Mais comme je l'ai dit avant, le vol en tandem est devenu un nouveau projet après ça.

[01:27:06] **Gavin McClurg:** Et voyez, c'est quelque chose que je n'ai jamais fait. J'ai emmené des gens en tandem, j'ai le matériel de tandem, mais je n'ai jamais été pilote de tandem commercial. Je ne suis pas certifié, mais vous savez, quand on s'est tous réunis cet été pour le mariage d'Evan et qu'on avait beaucoup de bons pilotes ici, vous savez, vous êtes toujours aussi passionné. Je veux dire, si vous avez aimé ça pendant tout ce temps, je...

[01:27:30] **Chuck Smith:** j'ai adoré, j'ai adoré. Vous savez, la camaraderie, oui, c'était tellement... et même après, enfin à l'époque, c'était une communauté vraiment petite, oui, et c'est encore assez restreint de nos jours, oui. Donc j'aime cette camaraderie et ce genre de compétition amicale, vous voyez, mais euh oui, et juste avoir ce sentiment, être à fond pour, vous savez, y aller et après... mais euh oui, quand

[01:27:56] **Gavin McClurg:** tu as fait la transition ici pour lancer ton entreprise de tan au début ? donc je

[01:28:01] **Chuck Smith:** Je suis arrivé ici en 2000, d'accord, au printemps 2000, ouais, de

[01:28:07] **Gavin McClurg:** Aspen, ouais.

[01:28:08] **Chuck Smith:** Ce n'était pas... enfin, ce n'était pas le plan, d'accord ? Vous savez, j'ai vendu mes parts de l'entreprise à Aspen et j'ai été fiancé à ce moment-là, et je devenais hôtelier. Et vous savez, ma compagne de l'époque venait de la gestion de restaurants et de choses du genre, et elle voulait vraiment devenir hôtelière, alors on a acheté ce manoir victorien, un manoir de capitaine de bateau, dans le Maine. Et je suis rentré chez moi, donc oui, presque. Et je voulais lancer une entreprise de kayaks de mer avec ça, je voulais faire des excursions entre les auberges, je pensais que ce serait un truc vraiment cool à proposer, mais ça a juste... j'ai choisi la mauvaise femme. On ne s'est jamais mariés,

mais vous savez, je ne vais pas me marier, mais oui, elle avait un plan dont je n'étais pas au courant, d'accord ? Mais je vous le dis, je vous jure à 100 % que les fantômes existent, vraiment.

[01:29:10] **Gavin McClurg:** Ouais, d'accord.

[01:29:11] **Chuck Smith:** Ouais, c'était un manoir de 22 pièces. J'y suis, mais j'y suis en hiver, sur une île dans le Maine.

[01:29:18] **Gavin McClurg:** On va finir par tomber sur un truc genre Shining, je vais déjà vous le dire, c'était

[01:29:22] **Chuck Smith:** comme dans Shining, il n'y avait que moi, les fantômes et cette chose et euh ouais ouais vous

[01:29:28] **Gavin McClurg:** ne me prenez pas pour quelqu'un qui croit à ce genre de...

[01:29:30] **Chuck Smith:** truc, je ne vais pas vous mentir, je ne vais pas

[01:29:30] **Gavin McClurg:** Arrête, non, mec, sans

[01:29:31] **Chuck Smith:** Je doute que les fantômes existent, oh, c'est flippant, mec. Ouais, ouais. Alors, mais ils ont fait sauter ce vieux truc et du coup, je me suis retrouvé en mode « bon, je fais quoi maintenant ? » et c'est à ce moment-là que le service des forêts ici acceptait des candidatures pour la concession sur la montagne. À ce moment-là, Greg avait perdu l'entreprise ici, il était parti depuis longtemps. Ouais, alors je me suis dit « bon, je n'ai rien d'autre à faire », et j'ai postulé. Et on en est là, wow, 20 ans plus tard. Des années, ouais. Je ne m'y attendais pas, mais enfin, vous savez, j'adore être ici.

[01:30:10] **Gavin McClurg:** et vous, vous appréciez les tandems ? je veux dire, pour moi, c'est... c'est un endroit vaste et puissant. c'est...

[01:30:21] **Chuck Smith:** beaucoup de responsabilités, ouais, je veux dire, et c'est un tout nouveau truc de faire ce que

[01:30:25] **Gavin McClurg:** tu le fais, ouais

[01:30:26] **Chuck Smith:** Je veux dire, on ne sait jamais ce qui va nous attendre. Parfois, c'est juste incroyable, j'adore ça, mais il y a des moments où je me dis : « Oh mon Dieu, qu'est-ce que je suis en train de faire ? » Tu vois ? Mais il y a aussi des moments qui sont assez magiques. J'ai participé à au moins trois ou quatre vols de fin de vie maintenant, où j'ai emmené des gens dont le dernier rêve, ou ce qu'ils veulent faire avant de mourir, c'est vraiment s'envoler.

[01:31:06] **Gavin McClurg:** C'est un peu un truc de liste de choses à faire avant de mourir, c'est tout. Wow.

[01:31:09] **Chuck Smith:** Alors, j'ai pris un gars il y a des années, il avait la SLA. Une fois de plus, je pense que c'est la maladie la plus cruelle qu'on puisse avoir, parce que vous, votre cerveau est parfait, oui, vos pensées sont parfaites, vous êtes totalement cognitifs, mais votre cerveau ne peut tout simplement plus communiquer avec le reste de votre corps. Oh mon Dieu, c'est comme être Anakin dans un corps ou quelque chose comme ça. Mais j'ai pris ce gars, je l'ai emmené, il est décédé un mois après que je l'ai fait voler. Eh bien, c'était son rêve, l'une des dernières choses qu'il voulait faire. J'ai pris une femme ici il y a quelques années, elle avait Parkinson, un truc similaire. Elle ne pouvait pas parler parce qu'ils ne peuvent pas, surtout les derniers stades de la SLA, ils ne peuvent pas. Il ne pouvait pas parler, il ne pouvait pas bouger les bras, il ne pouvait pas bouger les jambes, il était pratiquement tétraplégique, mais les yeux vous disent tout. Wow, oui, j'ai du mal à en parler, mec. Ouais, parce que je... ouais, je deviens émotif en y pensant parce que c'est...

[01:32:12] Tout est dans leurs yeux, ils ne peuvent pas parler mais ils peuvent encore sourire et leurs yeux pétillent, ils comprennent toujours. Oui, et en faire partie, c'est ce qui rend ça vraiment spécial. Ouais, oui. J'en ai eu quelques-uns et puis, tu sais, il y a eu une fois, est-ce que c'est...

[01:32:30] **Gavin McClurg:** c'est ça, ce sont ces trucs qui te gardent motivé, tu vois ? Ouais, c'est juste que tu as l'air passionné par ça de toute façon. Ouais, mais c'est...

[01:32:38] **Chuck Smith:** ceux-là, les vraiment spéciaux, ceux qui lui donnent vraiment du sens. Et n'oublie jamais non plus, il y a eu une fois, j'ai emmené une petite fille de 10 ans faire un vol et le père m'a dit : « Hé, tu sais, elle est très introvertie et elle ne va pas beaucoup parler ». On l'a emmenée voler, elle était très réservée et tout ça, mais il m'a appelé, je crois le lendemain ou deux jours après, et il m'a dit : « Chuck, merci, vraiment, ça a changé ma petite fille.

Elle s'est ouverte, c'est incroyable la transformation ». Et moi j'étais genre : « Quoi ? Comme un vol en parapente ? » Je suppose que ça l'a totalement changée. Waouh, j'étais genre : « Waouh, c'est vraiment cool d'en faire partie ». Ouais, c'est...

[01:33:26] **Gavin McClurg**: C'est génial, ouais.

[01:33:26] **Chuck Smith**: C'est vraiment adorable. Oh ouais, il y a aussi les autres quand on se fait vomir dessus.

[01:33:32] **Gavin McClurg**: Eh bien, il faut bien emmener les filles de Playboy en l'air une fois, vous voyez.

[01:33:36] **Chuck Smith**: C'était plutôt sympa, c'était un job amusant, je dois dire que c'était une bonne journée au bureau. Je n'oublierai jamais ça. Je rentrais vers l'est, j'étais à l'aéroport de Boston, je vérifiais mes messages vocaux sur mon téléphone en attendant mes bagages, tu vois. Et là, je reçois ce message : « Salut, c'est Untel de la boîte de production Untelle, on aimerait vraiment vous parler. » Alors je l'ai appelé tout de suite et je lui demande : « Qu'est-ce qu'il y a ? » Il me répond : « Oui, eh bien, on veut vous parler » et je dis : « OK, on fait cette émission ? » Et il me demande : « Est-ce que ça vous dérangerait de voler avec des femmes qui seraient, vous savez, topless et probablement nues ? » Je lui réponds : « Ouais, convaincs-moi un peu plus, ça marcherait. » Donc oui, c'était un job sympa. C'était pour, euh, la chaîne Playboy appelée Badass, ils ont une émission qui s'appelle Badass là-dessus. Alors oui, on les a emmenées en vol. Comment...

[01:34:32] **Gavin McClurg**: beaucoup d'entre elles étaient là

[01:34:32] **Chuck Smith**: Ils étaient trois, ils ont l'air de s'être bien amusés.

[01:34:35] **Gavin McClurg**: Ouais, je les ai regardées quelques fois, ouais, et

[01:34:38] **Chuck Smith**: puis quand ils nous ont laissés, on a volé ce matin-là. J'ai gardé ça secret, je n'en ai presque parlé à personne, parce que je me disais, vous savez, j'ai reçu tellement d'appels de pilotes partout. Oui, oh, pourquoi tu me l'as dit ? Ouais, exactement, parce que chaque aile est, vous savez, ce qui va apparaître. Mais je me disais, je dois garder ça secret parce que je n'en ai parlé à personne, d'accord ? Et on a garé nos Suburban, genre trois d'entre eux en forme de croissant, pour que les gens puissent voir qu'il se passait quelque chose dans la zone d'atterrissage, parce qu'on a atterri juste derrière les Suburban, et les gens pouvaient voir qu'il se passait quelque chose, mais ils ne pouvaient pas dire exactement quoi, à moins de s'approcher un peu. Ouais, d'accord.

[01:35:24] **Gavin McClurg**: Je vais vous mettre sur le grill là : on vient de parcourir des décennies de moments incroyables, mais quelle est la chose la plus dingue que vous ayez jamais vue dans le sport ?

[01:35:35] **Chuck Smith**: Franchement, le truc le plus dingue, je ne sais pas, mec... Oh là là, tu peux y réfléchir, je vais y réfléchir ici, mais l'une des choses les plus cool, encore mieux quand... ce qui est assez unique, ce n'est pas dingue, genre la Coupe du monde au Japon, dont je me souviens encore, l'organisation, j'y suis allé et c'était génial, mais à la fin, Uli Wiesmeyer a gagné la compétition et on a eu cette cérémonie de remise des prix, et ils l'ont fait monter sur scène avec ce blazer vert, comme ils font pendant le Masters de golf, ouais, et il avait 10 000 dollars en liquide dans cette poche. Je me suis dit que c'était le plus gros montant que j'aie jamais vu pour quelqu'un être payé dans ce sport, c'est sûr. Ouais, ouais, c'était plutôt cool. C'est cool, ça.

[01:36:29] Ouais, wow, et euh ouais, on voit... si je peux penser à un truc vraiment dingue.

[01:36:37] Ouais, je...

[01:36:40] **Gavin McClurg**: J'adore tous les noms sur votre liste, c'est juste incroyable. Je peux vous dire qu'à un moment donné, j'ai fait le calcul et je me suis dit que ce n'était plus le cas, mais je pense que lors de mon premier ou deuxième X-Alps, il y avait environ 70 athlètes américains qui avaient participé depuis le tout début, vous savez, les athlètes américains, et qui avaient soit fait leurs armes ici, soit passé du temps ici, vous savez, Hansa, Nate, moi... il y en avait. Et il m'en manque plusieurs, enfin, Will Gadd bien sûr, vous savez, il était dans le premier, c'est... c'est un peu un non, je pense que c'est...

[01:37:25] **Chuck Smith:** Je veux dire, j'ai remarqué cette année-là, je me suis dit : « Ouais, regarde ça, regarde Willy à Sun Valley ». Ouais, le lien entre Willy, Sun Valley et les X-Alps pour les États-Unis, c'est assez dingue. Ouais, ouais, bref.

[01:37:37] **Gavin McClurg:** Je je t'ai coupé la parole, qu'est-ce que tu pensais ?

[01:37:40] **Chuck Smith:** c'est là, mais non, c'est

[01:37:42] **Gavin McClurg:** un endroit spécial, ouais

[01:37:43] **Chuck Smith:** C'est maintenant... je ne connais aucun autre lieu de vol en Amérique du Nord où il y a autant de records, ouais, ils ne cessent de les établir et de les réinitialiser et ils sont toujours là, quelques-uns, ouais, et on vient juste d'avoir le FAI l'été dernier, yep, ouais, bien joué Galen, ouais, super vol, c'était génial, je sais que les agriculteurs sont tous à fond, ouais, on est tous à fond, ouais, on doit y retourner, retourner vers les locaux, ouais, mais tu sais, la quantité de talent, de pilotes qui sont passés par ici, c'est, ouais, assez remarquable, c'est remarquable, ouais, c'est vraiment cool.

[01:38:18] **Gavin McClurg:** Raconte-moi pour le Ghana, ça fait combien de temps que tu fais ça ?

[01:38:22] **Chuck Smith:** Ça a été une expérience incroyable, vraiment. Je m'y suis lancé, vous savez, j'ai commencé en 2006 et vraiment... enfin, j'ai reçu un e-mail de Mike de chez Matt Gertis. Il a envoyé un message à tous les concessionnaires Ozone en disant : « Hé, il y a ce festival au Ghana et ils cherchent des pilotes de tandem, et vous savez, c'est un voyage gratuit en Afrique, vous y allez juste pour voler ». Et je me suis dit : « Ah, ça a l'air cool ». Il ne restait que 10 jours avant le festival, je crois, au moment où j'ai pris contact et envoyé un e-mail. C'était Walter Messer, qui est maintenant l'un de mes meilleurs potes. Walter est phénoménal, un pilote phénoménal, il a volé pour vous.

[01:39:06] **Gavin McClurg:** pendant un certain temps ici, ouais

[01:39:07] **Chuck Smith:** Ouais, il a passé quelques étés ici à voler et j'ai passé

[01:39:10] **Gavin McClurg:** un certain temps chez lui sur le chemin vers le Malawi pour, euh, ouais, pour faire tout ce truc, ouais ouais ouais, donc

[01:39:16] **Chuck Smith:** il est, je...

[01:39:17] **Gavin McClurg:** je veux dire, son truc avec les rapaces est génial, ouais, ouais.

[01:39:21] **Chuck Smith:** ses connaissances sur les oiseaux et tout ça, oh mon dieu, oui, et euh mais il est en Israël ces jours-ci, vraiment, il a rencontré, oui, il a passé quelque chose ici, il n'est pas en

[01:39:31] **Gavin McClurg:** plus en Afrique du Sud.

[01:39:33] **Chuck Smith:** Non, oh wow, non, il a quitté l'Afrique du Sud il n'y a pas si longtemps, mais il est en Israël depuis un moment. Je voulais en fait aller travailler avec lui il y a quelques années, juste pendant le Covid, et travailler avec lui chez Apco. Oh wow, mais bon, ça aurait dû être un contrat de deux ou trois mois, mais je n'ai pas pu entrer dans le pays. Ouais, Israël n'arrêtait pas de fermer ses frontières. Mais bon, il m'a envoyé un message WhatsApp il y a quelques semaines avec les missiles qui volaient au-dessus, l'interception, les intercepteurs de missiles Patriot, et je lui dis : « Mets-toi à l'abri, ça va te tomber sur la tête ! » Mais bon, alors j'ai pris contact, je ne connaissais pas Walter à l'époque, c'était en 2006, alors je l'ai contacté et je lui ai dit : « Hé écoute, c'est probablement trop tard pour que je vienne pour ce truc au Ghana, mais s'il te plaît, garde-moi en tête pour l'année prochaine. » Et il m'a répondu : « Oh non, on a le temps, super, on va te trouver une place. » Alors...

[01:40:32] On s'est rencontrés, on a passé un super moment et on est restés amis depuis. Ensuite, il est devenu tellement occupé, je pense que c'était environ cinq ans plus tard, il était débordé avec les Raptors dans son installation en Afrique du Sud. Du coup, ils ne pouvaient plus s'occuper de l'organisation du Ghana et Sabrina Kirwin a repris le relais. Oh wow, environ un an plus tard, on a eu beaucoup de pilotes cette année-là, Becca et Cade, et oh là là, j'avais oublié que c'était une grosse année. Et je ne sais pas si c'était vraiment fait pour Sabrina, donc c'est là qu'Ed Stein, mon pote de Californie et un pilote de longue date, de la vieille garde, il et moi... enfin, il et moi on avait fait le job parce que quand

je m'y suis mis en 2006, quand j'en ai pris connaissance pour la première fois, je l'en avais parlé à Ed, je lui ai dit : « Hé mec, viens avec moi au Ghana une fois que tu seras prêt ».

[01:41:34] Je m'occupe de ce truc, donc lui et moi avons repris l'organisation pour, disons, au moins pour les pilotes. On n'est pas les hôtes ou quoi que ce soit, les hôtes sont le ministère du Tourisme et l'autorité du tourisme du Ghana. Alors, ce qu'ils font, c'est qu'ils nous disent combien de pilotes ils veulent et ce qui va se passer, puis Ed et moi on monte l'équipe et l'équipe nationale.

[01:41:56] **Gavin McClurg:** Et vous emmenez juste les habitants pour des vols, c'est ça ? Alors quoi ?

[01:41:59] **Chuck Smith:** C'est ça, c'est un job rémunéré pour eux. Les gens paient pour faire le vol, mais cet argent revient à l'organisation ou sert à couvrir les frais de fonctionnement de l'événement. OK, donc j'ai une idée... je ne sais pas comment Walter a fait parce que tout a commencé parce que Walter était là, il travaillait sur des tours de télécom et il était là-haut, au sommet de cet escarpement qu'ils ont dans cette zone appelée Qua, là où tout le monde va pour fêter Pâques. Il a réussi à convaincre le gouvernement en disant un peu : « Hé, dégageons une bande de forêt ici, on va créer un décollage pour le parapente » et maintenant, c'est devenu une partie intégrante des célébrations de Pâques du pays. Oh.

[01:42:49] **Gavin McClurg:** Wow, imagine ça.

[01:42:50] **Chuck Smith:** Je ne pense pas qu'il y ait autre chose comme ça dans le monde, où un gouvernement parraine un événement de parapente comme celui-ci, et en plus c'est à Pâques, donc c'est comme la résurrection du Christ en parapente, imaginez. Mais tout le monde se rend dans cette région du Ghana pour célébrer Pâques. C'est comme si vous vouliez fêter Mardi Gras, vous allez à La Nouvelle-Orléans ; vous voulez fêter le Carnaval, vous allez à Rio. Eh bien, c'est là que les gens vont pour fêter Pâques. Le reste de l'année, cette zone est plutôt calme, assez tranquille, mais à Pâques, c'est de la folie. Ça se transforme en fêtes de rue avec de la danse et de la musique, il ne se passe rien sans musique là-bas. Et ils adorent les Américains, les Ghanéens sont tellement hospitaliers, ils sont juste prêts à faire la fête, s'amuser et profiter. Waouh. Et donc, le festival, oui, les gens paient et l'argent retourne au gouvernement pour couvrir les frais généraux. Pour les pilotes, c'est essentiellement un voyage gratuit, tout est payé : votre compagnie aérienne, votre hébergement, toute votre nourriture, tout est payé. C'est un voyage sympa, un voyage sympa, et je suis payé une petite somme parce que nous l'organisons réellement, on le gère, on le met en place. C'est...

[01:44:05] **Gavin McClurg:** un voyage génial

[01:44:05] **Chuck Smith:** C'est beaucoup, vous savez, il y a beaucoup de paperasse internationale et tout ça, mais

[01:44:09] **Gavin McClurg:** Et comment, quelle est la taille de l'équipe ? De combien de pilotes avez-vous besoin ?

[01:44:11] **Chuck Smith:** Ça varie. Le plus on a eu, je pense, c'est environ 14 ou 15, oh wow, une année, et on est...

[01:44:17] **Gavin McClurg:** tu voles

[01:44:17] **Chuck Smith:** toute la journée ? C'est le genre de site, wow, toute la journée à faire des interlockings, c'est juste faire des tours et genre 85 de vos vols sont abordables, vous voyez, c'est cet air équatorial, ouais, de grosses bordures douces sur les thermiques et le diamètre est nickel et ils aimeraient qu'on travaille plus vite parce que ça génère plus, ouais mec, tu décolles parce que je veux dire, il fait tellement chaud et humide, ouais, ouais, il faut un certain temps pour s'y habituer, je veux dire, tu penses juste à te pencher pour lacer tes chaussures et tu transpires déjà, donc c'est pour ça que quand tu es en l'air, c'est juste génial, tu peux atteindre la base des nuages, combien de

[01:44:54] **Gavin McClurg:** les tandems, vous en faites une journée ?

[01:44:57] **Chuck Smith:** Ça dépend de qui vous êtes, ouais. Si vous êtes Okada du Japon, vous allez probablement faire 30 % de plus que le reste d'entre nous. On l'appelle Okada Kikai, ça veut dire la machine, ouais, c'est japonais. Mais moi, je fais généralement sept ou huit, alors qu'Okada peut en faire 10, 11, 12. La plupart d'entre nous sont dans la même catégorie, vous connaissez Blake Pelton ? Il y va souvent. Ah cool, il vient souvent avec nous. On a un noyau dur. Combien de temps restez-vous d'habitude ? Juste quelques semaines ? Oh, le festival dure genre trois ou quatre jours. Ah d'accord, ça commence le vendredi avant Pâques, donc c'est une demi-journée le vendredi parce que j'ai la cérémonie

d'ouverture et tout ça, puis le samedi c'est une journée complète, le dimanche de Pâques c'est une journée complète, et puis d'habitude une demi-journée le lundi de Pâques, mais je reste là-bas un moment. Ouais, et Ed et moi, on a travaillé sur...

[01:45:58] mettre en place une sorte de programme d'instruction là-bas. Je voulais demander s'il y en a...

[01:46:01] **Gavin McClurg:** parmi leurs pilotes locaux ou locaux

[01:46:03] **Chuck Smith:** Les gens, ouais, il y a des locaux qui volent maintenant. Et enfin, ils en ont besoin de plus, on va y arriver. C'est typique du gouvernement, vous voyez, les bureaucrates et la paperasse. Ouais, on essaie vraiment de les pousser à faire un effort sérieux pour établir une sorte d'école là-bas. Mais leur premier pilote était Jonathan, Jonathan Quay, et je l'ai emmené en tandem la première fois que j'étais au Ghana en 2006. J'ai encore la photo de notre vol et je m'en souviens toujours parce que j'avais oublié quel âge il avait. On aurait dit qu'il avait 12 ans, mais je pense qu'il en avait genre 20. On est montés, je ne sais pas, à Cloud Bay, à quelques milliers de mètres au-dessus du décollage, et il s'est tourné vers moi et il a dit : « Il fait froid ». T'es la première personne à jamais prononcer ces mots au Ghana, jamais. Et donc, ouais, on a commencé à lui apprendre un peu le maniement au sol et tout ça. Mais on ne pouvait faire qu'un tant soit peu avec lui parce que notre temps là-bas est limité. Et puis il a fini son master, et donc il a commencé à avoir un peu de revenus, et il a pris les choses en main : il est allé en Inde et a obtenu son brevet de pilote là-bas. Il était parti, son tout premier pilote de parapente certifié, et ensuite...

[01:47:36] Maintenant, c'est leur tout premier pilote en tandem, donc il fait des vols en tandem avec nous. C'est vraiment cool, c'est génial. Ouais, et il y en a d'autres, je pense qu'il y a peut-être quatre autres pilotes solo au Ghana. L'un vit en Suisse, l'autre vit ici en Californie, mais bon, il y en a quelques-uns qui vivent encore localement au Ghana, mais ils viennent généralement tous pour le festival.

[01:48:06] C'est juste que c'est une énergie tellement cool, tout l'événement. Je ne connais aucun festival qui lui ressemble, tu sais, ça a l'air incroyable. Ouais, ils ont de la musique live, des danseurs, et puis c'est juste le respect qu'ils montrent pour le parapente, c'est vraiment, c'est vraiment super sympa.

[01:48:26] **Gavin McClurg:** Ouais, on n'a pas l'impression d'être des marginaux, on est toujours des marginaux, on est toujours des marginaux. Enfin, c'est une bonne chose, c'est une bonne chose d'être un marginal, mais c'est

[01:48:36] **Chuck Smith:** C'est une bonne chose, c'est une bonne chose, c'est une bonne chose, c'est une bonne chose, c'est une bonne chose.

[01:48:36] **Gavin McClurg:** C'est cool d'avoir ce respect pour ça, c'est assez profond. La plupart des gens, oh oui, je l'ai fait là-bas à Cozumel, non non, ce n'est pas du parasailing, ce n'est pas ce que je fais, exactement.

[01:48:45] **Chuck Smith:** Ouais, et c'est incroyable parce qu'ils le savent, ils savent exactement. Quand tu dis parapente, ils comprennent, les gens partout dans le pays savent ce que c'est. Ouais, ils ne confondent pas avec le parachute ascensionnel, et ce n'est pas le cas ici. Ouais, exactement. Jusqu'à aujourd'hui, les gens ne savent pas de quoi tu parles, jusqu'à aujourd'hui, c'est encore notre parachute ascensionnel. Non, non, c'est vrai. Et l'autre chose, je pense que c'est assez subtil, mais je trouve ça plutôt cool : dans la plupart des endroits, ils disent « eh bien, un parapente a fait ceci, un parapente a fait cela », et bah non, le parapente est le truc, l'objet inanimé dans ce sac là-bas, non ? Comme dit Kangas, la montgolfière. Ouais, c'est ça. Mais là-bas, ils vous appellent des pilotes, genre « oh ouais, voici les pilotes », ou les pilotes de parapente, oh cool. Ouais, c'est plutôt cool qu'ils reconnaissent la différence, non ? Ouais, il y a une certaine expertise ici, il y a, tu sais, des connaissances, il y a le lexique correct, non ? Oh, vraiment.

[01:49:41] **Gavin McClurg:** C'est cool, ouais Chuck, ça fait peut-être deux ans que je ne l'ai pas demandé. Je posais cette question tout le temps à tous mes invités parce que j'aimais bien, mais bon, je ne le fais plus trop maintenant. Mais avec toi, c'est tout à fait approprié, parce qu'il y a tellement de temps, je ne connais pas le sens de la vie. Ah, exactement, ouais. Will Wills était le meilleur, sa réponse était : tu peux tout recommencer. Mais tu sais quoi ?

[01:50:06] **Chuck Smith:** Je dis que je ne vais pas tout recommencer. Je vais...

[01:50:06] **Gavin McClurg:** ici, mais si tu pouvais remonter le temps jusqu'à ta version à 50 heures, donc quelque part en 86-87, tu sais, tu es de retour à Cape Cod et tu lances des trucs pendant six minutes, ce genre de chose, quelque part au début. Maintenant, si tu pouvais y retourner aujourd'hui et parler à ce Chuck, qu'est-ce que tu lui dirais ?

[01:50:31] c'est une

[01:50:33] **Chuck Smith:** C'est une question difficile, tu sais, ne pas ne pas reconnaître les moments importants de ta carrière de pilote. Je pense qu'il y a des fois, quand je regarde en arrière, je me dis : « Ouais, j'aurais pu, j'aurais dû faire quelque chose d'un peu différent là ». Parce que je me suis toujours demandé, d'accord, si j'étais resté sur certaines choses, est-ce que j'aurais conçu des ailes, travaillé plus dans la fabrication, des trucs comme ça, je ne sais pas. Mais ouais, je dirais juste ne pas ignorer les moments importants, parce que parfois, les moments importants de ta vie, tu ne les reconnais pas, tu vois. Alors ouais, mais...

[01:51:20] Vous savez, et c'est un peu comme ça, parfois je regarde en arrière et je me demande : si j'étais resté à l'école, si j'avais pris un autre chemin... je ne sais pas, ça aurait quand même impliqué de l'aviation, j'en suis sûr. Je regarde en arrière et il n'y a rien à regretter, je veux dire, ça a été une aventure incroyable dans le parapente. Le parapente a été un... ça a été un moyen de voir le monde. Je ne vous le dis pas à vous, je sais, mais ça a été un voyage phénoménal, un parcours incroyable. Et puis je me demande : est-ce que je l'échangerais ? Est-ce que je le ferais pour autre chose ? Est-ce que l'herbe est plus verte ailleurs ? Je ne sais pas, mais parfois je regarde en arrière et je me dis, enfin...

[01:52:09] l'académie navale, ça aurait peut-être été cool et j'aurais fini par devenir astronaute, j'y pense. Est-ce que je le ferais ? J'adorerais marcher sur la Lune, mais je ne sais pas si je le ferais sérieusement. Mais si ça implique d'échanger mes 30, presque 40 ans de parapente juste pour marcher sur la Lune, je pense que je le ferais. Je ne sais pas, c'est dur à dire parce que, comme je l'ai dit, ça a été une aventure incroyable, mais je pense que marcher sur la Lune changerait simplement ma vie. Je pense que oui. Qui sait ? Ouais, ouais, bref.

[01:52:51] **Gavin McClurg:** Eh bien, on a un groupe de personnes qui arrive dans quelques minutes pour célébrer ce que vous avez accompli ici, et on va se servir un peu plus dans cette magnifique bouteille de Glenlivet. Ouais, 18 ans. Oh, mon Dieu. Des Highlands. Elle est superbe. J'essaie de m'en éloigner pour l'instant. Mais, Chuck, tu es une légende. On vous apprécie vraiment. Ce que vous avez fait ici au fil des décennies est incroyable. Vous avez ouvert la voie et tenu la main de beaucoup de gens, et on apprécie, mec. On apprécie tes histoires. Je t'apprécie, mec. Je

[01:53:23] **Chuck Smith:** Je veux dire, ce que vous faites ici, toi, Nate, Farmer, Hans et tous ces vols crédibles qui ont été réalisés ici, et même des "sleepers" comme Carell, qui se donnent à fond là-bas. Ouais. Je veux dire, c'est spécial. Ça a été vraiment spécial. Ce sera magnifique. Ça fera partie de tout le monde. Ça l'a été. C'est un endroit spécial. Ouais.

[01:53:44] **Gavin McClurg:** C'est un endroit vraiment unique. Vous savez, j'en vois un peu à travers les yeux des pilotes de la Coupe du Monde qui sont venus ici. Vous savez, mon premier grand événement ici, c'était la Coupe du Monde en 2012, mais, vous savez, en organiser une cette fois en Utah et voir ces Européens que nous respectons tellement. Ouais. Les voir découvrir ce terrain. L'Utah, c'est comme l'Idaho, et, vous savez, ils sont juste là, genre... Je me dis, attends, quoi ? Ouais. Vous voyez ? Ouais. C'est spécial. C'est unique. C'est spécial. Chuck, merci, mec. Je t'apprécie. Merci pour tout ce que tu as fait. Merci de m'avoir invité ici, mec. Quel super tas d'histoires, et quelle liste de gens. Je veux dire, regardez ça. Regardez tous ces gens ici.

[01:54:30] Eh bien, comme je l'ai dit.

[01:54:32] **Chuck Smith:** T'es un homme chanceux. J'ai eu une chance incroyable de pouvoir marcher aux côtés de géants, de voler avec des géants. Alors, ouais.

[01:54:38] **Gavin McClurg:** Je t'aime, mec. Trop cool. Merci, mec. Merci,

[01:54:40] **Chuck Smith:** vous. Si

[01:54:45] **Gavin McClurg:** si vous trouvez CloudBase Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous donner une note sur iTunes ou Stitcher, ou peu importe la plateforme que vous utilisez pour vos podcasts. Ça aide énormément à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager

sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter en sortant du travail avec vos collègues. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette manière. Et, bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, de stockage, de musique et toutes sortes de frais logistiques. Donc, si vous pouvez nous soutenir financièrement... Tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal. Ou vous pouvez mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera pour chaque émission publiée. Nous sortons une nouvelle émission toutes les deux semaines. Donc, par exemple, si vous donnez un dollar par émission toutes les deux semaines, cela reviendrait à environ 25 \$ par an.

[01:55:31] C'est donc bien moins cher qu'un abonnement à un magazine, et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question. Mais pour une multitude de raisons, que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises, parfois pendant 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 qu'il s'agit de conversations authentiques avec de vraies personnes. 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. Donc, j'espère que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir : si vous allez sur cloudbasemayhem.com, vous trouverez les liens pour nous soutenir. Vous pouvez le faire via patreon.com/cloudbasemayhem. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement via le site web. On peut faire ça. On a essayé de rendre les choses vraiment simples. Et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus.

[01:56:18] Les petits podcasts vidéo que nous faisons. Et les petits extra qu'on trouve dans nos conversations et qui n'entrent pas dans l'émission principale, mais qu'on estime que vous devriez entendre. On ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir financièrement, dites-le-moi simplement. Je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie. Et j'espère qu'un jour, vous serez en mesure de nous soutenir. 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 CloudBase Mayhem — des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi. Vous devriez tous être configurés. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant. Merci infiniment de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien. Et on se voit au prochain épisode. Merci.

Deutsch

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

Show notes

Free flight zieht oft einige ziemlich große Persönlichkeiten in seinen Bann. Und unter seinen interessantesten und leidenschaftlichsten Anhängern ist der amerikanische Pilot und Pionier Chuck Smith. Chuck lernte Ende der 80er Jahre im Osten der USA in den Dünen mit seinem Bruder unter der Anleitung der Kletterlegende John Bouchard. Von dort aus führten die Suche nach Airtime und die Liebe der Flying-Community ihn um die ganze Welt. Die Menschen, die er beeinflusst oder von denen er beeinflusst wurde, sind ein beeindruckendes Rollenverzeichnis der Geschichte des Fliegens.

Der Beitrag #234 A lifetime in the clouds with Chuck Smith erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen, willkommen zu einer weiteren Episode von Cloudbase Mayhem. Ich wollte diese schon lange machen, sie würde definitiv in unsere Legendenserie fallen, aber Chuck Smith, der unser Tandem-Unternehmen hier in Sun Valley seit Anbeginn der Zeit leitet, hat bereits Ende der 80er Jahre angefangen. Ich muss gleich mal durch diese Liste von Namen gehen, aber Chuck war einfach unglaublich prägend für die Flugindustrie. Chuck Smith, den ich hier in den letzten 40 Jahren gesehen habe, hat so gut wie jedem, der hier vorbeigekommen ist – wer auch immer das mal war – etwas beigebracht, und wie wir in der Show ein bisschen besprechen werden, hat Sun Valley etwas ganz Besonderes an sich. Ich glaube, irgendwo um die 50 %, vielleicht sogar ein bisschen mehr, von allen US-amerikanischen...

[00:00:59] Athleten, die über die Jahrzehnte bei den Red Bull X-Alps angetreten sind, haben hier in Sun Valley ihre ersten Schritte gemacht, darunter Will Gadd. Nate Scales, Mitch Riley, natürlich Hans Urmanek, ich selbst, Willie Connell – die Liste geht immer weiter. Ein ziemlich besonderer Ort aus vielen Gründen, aber Chuck hat diesen Standort für sein Tandemgeschäft ausgewählt und er hat immer hart durchgearbeitet, er war über all die Jahre hinweg super leidenschaftlich dabei, und das war sein letztes Jahr. Er wird den Laden schließen. Den Laden schließen. Nach diesem Sommer wird er wahrscheinlich immer noch rausgehen und sein Ghana-Projekt machen, von dem ihr in der Show hören werdet, aber für Sun Valley Paragliding, das hier schon sehr lange eine feste Größe ist, ist das das Ende. Und er hatte das große Glück, in den letzten 30 Plus Jahren mit tonnenweise sehr bekannten Namen geflogen zu haben, und lasst mich mal auf einige von diesen eingehen.

[00:02:07] Ich meine, er fing im Osten an. Im Osten in den späten 80ern unter der Anleitung von John Bouchard und flog dort mit seinem Bruder, Dixon White, den Yates-Brüdern, Michael Gaudu, Philip Renudua – sorry, ich hatte den Namen falsch – Granger Banks, einer Menge Fallschirmspringern, Peter Zimarelli, den Domenico-Brüdern und dann Bob Schick, Bob England, Ken Baer, Todd Bibler. Du müsstest dich vielleicht verzweifelt in die Show schleichen. Viele von diesen Leuten habe ich, Amy Brothers, Lee Kieser, Chris Santacroce, Jimmy Grossman, der vor ein paar Jahren bei einem Kajakunglück hier gestorben ist, ich vermisse ihn, Joe Gudzinski, Scott Gresset, Chris Blachley, Greg Kelly, die Ferguson-Brüder, Josh Cohn, natürlich, Zach Housington, Mark Shipman, Jan Stenstervold, Pierre Boulot mit Subair, Xavier Raymond, Uli Weissmeyer, Bruce Goldsmith, Richard Gallone, Robbie Whittall, John Pendry, John Heine, das habe ich in der Show gelassen, und Robbie, ich wollte Richard Gallone immer mal dabei haben, aber leider habe ich diese Gelegenheit nicht mehr, aber er hat viele der Kletterguides unterrichtet, denn wie wir alle wissen, wurde das ursprünglich als Abstiegswerkzeug gesehen, und jetzt wird es natürlich als Aufstiegswerkzeug in den Bergen benutzt, aber er hat eine Menge Kletterer unterrichtet, Dave Carl, die Grant-Brüder, Jeff Swayze, natürlich Bill Bell und eine Menge anderer Kletterer.

[00:03:40] und arbeitete für eine Reihe verschiedener Hersteller, aber es hat ihn einfach gepackt. Er zog nach Europa, um es zu verfolgen. Er bestieg 1989 den Alca Congua, um einen Flug zu versuchen, was in einer totalen Katastrophe endete. Ihr werdet ein wenig darüber hören. Er hat einige Sachen in Kitty Hawk gemacht und dort in den Bäumen abgestürzt. Ich bin mir nicht sicher, ob wir in dieser Folge darüber gesprochen haben, aber vielleicht. Er nahm an den

Weltmeisterschaften 1989 teil. Er war unser Dialone-Gewinner, der erste US-Nationalmeister, und ihr werdet hören, worum es damals bei dem Point ging. Er arbeitete mit den Smith-Brüdern und am Mount Holm. Er machte Tandemflüge mit Dick Jackson in Aspen und war dort eine ganze Weile Miteigentümer, bevor er seinen Weg nach Sun Valley fand und sich hier niedergelassen hat.

[00:04:32] Er spricht über Hobbs und wie er damals mit Larry Tudor dorthin gegangen ist, um Rekorde zu jagen, und hat eine Menge in Europa und hin und her gemacht. Und, wissen Sie, zu diesem Zeitpunkt hatte er komplett aufgegeben, was er mit seinem Leben vorhatte, und blieb einfach beim Fliegen, bevor er einen verrückten Unfall hatte, von dem er denkt, dass er durch ein Erdbeben in der Nähe von Reno ausgelöst worden sein könnte. Er spricht über das Leben vor und nach dem Unfall. Chuck erzählt vom World Cup in Japan und der Landung in der Stadt bei Goal und wie er Mitch McAleer beobachtet hat, wie er in die Wolken hinein- und wieder herausgeflogen ist und einige seiner wahnsinnigen Loops gemacht hat. Ja, wir hatten viel Spaß damit.

[00:05:17] Es war schön, ihn zu Hause zu haben und das persönlich zu machen. Das kommt nicht oft vor. Es war toll, diese Show endlich mit jemandem zu machen, der so prägend für das Freifliegen war und so wichtig für uns alle hier in Sun Valley ist. Natürlich sind viele der Piloten, die ich erwähnt habe, heutzutage auf der ganzen Welt verstreut, aber es hat viel Spaß gemacht. Einige großartige Geschichten. Ich denke, es wird dir gefallen. Prost.

[00:05:45] Chuck, ich kann solche Sachen nicht oft persönlich machen. Willkommen in meinem Haus. Wir wollten das schon seit 10 Jahren machen, aber das gibt uns nur mehr Zeit für noch mehr Geschichten. Wie geht's dir, Kumpel?

[00:05:56] **Chuck Smith:** Mir geht's gut. Hey, danke für die Einladung. Es ist echt toll, hier zu sein. Also,

[00:06:03] **Gavin McClurg:** weißt du, das ist eine verrückte Zeit. Du bist schon ewig der König auf unserem Berg, also schon viel, viel länger.

[00:06:13] Das

[00:06:14] **Chuck Smith:** Der Titel gehört dir, Mann. Du hast da oben einen Distanzrekord stehen. Also,

[00:06:18] **Gavin McClurg:** Wir müssen uns mal Zeit nehmen. Ich freue mich riesig, dass du diese Liste mit all den Legenden und den Leuten erstellt hast, mit denen du über die Jahrzehnte geflogen bist und die du kennst, aber lass uns die Uhr mal zurückdrehen zum Anfang. Du hast damit mit deinem Bruder angefangen, soweit ich verstehe. Wie hat das alles angefangen? In welchem Jahr? Wie alt warst du? All diese lustigen Daten und so weiter.

[00:06:42] **Chuck Smith:** Also, ich bin ins Gleitschirmfliegen eingestiegen, ich glaube, wie viele der anderen frühen Piloten, wir kamen über die Kletter-Community dazu. Und für mich ist es irgendwie einfach passiert. Ich bin auf Cape Cod aufgewachsen und tatsächlich gibt es auf Cape Cod eine reiche Geschichte des Gleitschirms, bis zurück zum Mann, Ende des 19. Jahrhunderts, Anfang des 20. Jahrhunderts, wissen Sie, tatsächlich in den 20ern hatten die Deutschen dort in meiner Heimatstadt Wellfleet eine Gleitschirmschule, die liegt Richtung Ende von Cape Cod, wissen Sie, am äußeren Ende des Arms dort. Und wir haben diese wirklich hohen Sanddünen-Klippen. Und ich glaube, dort wurden einige Rekorde aufgestellt.

[00:07:28] Ich habe vergessen, wer das gesagt hat. Es war auf der Bay-Seite und das war, ich glaube, nur die Wright-Brüder übertroffen. Ich denke, ihr Rekord damals lag bei etwa acht Minuten. Und dies war das erste Mal, dass jemand ab Sanddünen mehr als 15 Minuten in der Luft blieb. Eigentlich eine Sanddüne namens Corn Hill. Und das wissen viele Leute nicht. Ich bleibe beim Thema Gleitschirmfliegen, aber wir werden kurz abweichen. Die Leute kennen die allgemeine Geschichte, wie die Pilger mit der Mayflower kamen und nach Plymouth gingen und auf dem Plymouth Rock landeten und all das. Nun ja, das ist alles ziemlich konstruiert, aber bevor sie tatsächlich nach Plymouth gingen, hingen sie etwa einen Monat lang in meiner Heimatstadt und am äußeren Cape herum und suchten nach Wasser und so weiter.

[00:08:16] Und sie, sie stießen auf diesen Vorrat an Mais, der den lokalen Wampanoag-Indianern gehörte, und sie stahlen ihn. Und, jedenfalls, deshalb heißt es Corn Hill. Und, sie fanden das. Abgesehen von dieser Geschichte, die weit zurückreicht, gibt es da aber eine Menge Gleitgeschichte. Und, nur ein Meile oder zwei von meinem Haus, in dem ich aufgewachsen bin, ist, wissen Sie, der Startplatz und auch der Ort, an dem die Deutschen diese Gleitschirmschule hatten

und so weiter. Und, die Hauptflugstätte, viele Leute in der US-Fluggemeinschaft werden Whitecrest Beach kennen. Wissen Sie, wenn Leute auf Cape Cod fliegen, dann starten sie von dort.

[00:09:03] Und ich habe mir jahrelang die Hängegleiter dort fliegen sehen. Und ich dachte mir, das muss ich machen. Ich muss das machen. Ich muss mir einen besorgen. Ich muss herausfinden, wie das geht. Und im Grunde habe ich dann Geld gespart, um mir einen Hängegleiter zu kaufen. Und ich glaube, es war Ende 1986 oder Anfang 1987. Ich war schon seit, ich weiß nicht, fünf oder sechs Jahren beim Klettern. Und ich habe gelesen, dass man beim Klettern...

[00:09:28] **Gavin McClurg:** und Bergsteigen. Ja.

[00:09:30] **Chuck Smith:** Ich habe mit dem Klettern angefangen. Die sind zum Eisklettern und dann zum Bergsteigen übergegangen, ihr wisst schon, es ist hart, Bergsteiger auf Cape Cod zu sein. Ja, wir haben es irgendwie hinbekommen. Und, äh, und, äh, also bin ich auf diesen, äh, diesen Artikel im Klettermagazin gestoßen, geschrieben von John Bouchard, und, äh, John ist natürlich, äh, eine Legende in der Kletter-Community, definitiv in der Kletter-Community von New England. Und es war ein Artikel darüber, wie er in Frankreich auf Gleitschirme gestoßen ist. Und das war sogar noch vor dem Zeitpunkt, an dem ich glaube, dass das Wort Gleitschirmfliegen überhaupt existierte. Wir, wir haben meistens das Wort Parapente benutzt. Ihr wisst schon, den französischen Begriff. Sicher. Und, äh, sobald ich das Bild sah, oh, diese Typen, die in Frankreich fliegen, habe ich gesagt, das ist es.

[00:10:16] Ich musste das machen, weil das Hauptargument war – und das, woran wir in der Anfangszeit glaubten –, dass jeder Bergsteiger einen davon als Teil der normalen Ausrüstung als Abstieghilfe haben würde. Also sagte ich mir: Das ist es. Ich muss mir so einen besorgen. Ich bin tatsächlich einmal nach New Hampshire gefahren, mit meinem Kumpel Mike Nagel, meinem Kletterpartner zu der Zeit. Und ich bin einfach an einem Samstagmorgen unangekündigt bei John Bouchards Haus vorbeigekommen. Ich sagte: Hey, ich möchte einen Gleitschirm kaufen. Wirklich? Er hat sie hergestellt. Ja. Die Firma war Feral Corporation. Ich kannte seine Firma, Wild Things. Und er hat Kletterausrüstung hergestellt, weißt du, Gurtzeuge und so, Expressschlingen und so weiter.

[00:11:02] Tatsächlich arbeitete Bill Belcourt für ihn. Genau. Und da habe ich Bill zum ersten Mal getroffen. Es war etwa ein Jahr nachdem ich meinen Gleitschirm gekauft hatte. Du machst wohl Witze.

[00:11:13] **Gavin McClurg:** Also ist das irgendwie spät, 87, 80. Ja. Also ich bin...

[00:11:17] **Chuck Smith:** ich bin mir nicht sicher, wann Bill da war. Ich habe Bill wahrscheinlich sicher 88 getroffen. Okay. Also 87 habe ich den Gleitschirm bekommen und es war, äh, wissen Sie, man hat seinen Gleitschirm damals ein bisschen anders erworben. Ich meine, es gab wirklich nicht viele Instrukturen. Äh, wissen Sie, ich bin hingegangen und habe Mark Twight geweckt, der ist ein berühmter Kletterer. Er arbeitete damals für John und lebte in seiner Hütte, und ich sagte ihm, ich möchte einen Gleitschirm kaufen. Und damals hat man ihnen einfach gesagt, welchen Gleitschirm man will, welche Farben man auf den Zellen möchte und äh, Neun oder Elf. Ja. Neun oder Elf, ich glaube Sieben und Acht, die kleinen. Und äh, dann haben sie ihn per UPS an dich geschickt.

[00:12:02] Du hast es in der Kiste bekommen. Da gab es ein, ähm, Verständnis, nein, kein Verständnis. Äh, oh, ich habe vergessen, was es war. Es war ein Buch im Web. Ich bin nicht

[00:12:11] **Gavin McClurg:** natürlich, wenn es geschrieben wurde

[00:12:11] **Chuck Smith:** von Dennis Pagan, aber es war ein Verständnis. Dieser Typ war ein anderes Buch, das davor kam. Ich kann mich nicht erinnern. Ich habe es noch irgendwo. Und ein Video, es war nicht wirklich ein Anleitungsvideo. Es zeigte einfach Leute beim Fliegen und Abspringen. Ja. Also bin ich in sein VHS und schaue es mir an. Ich denke mir so, okay, du ziehst an dem Ding, du ziehst das hier hoch, du hältst da fest und, du weißt schon, bin mit meinem zu den Sanddünen gefahren. Ja. Oh, und wir flogen damals in unseren Klettergurten. Es gab nichts anderes zum Fliegen. Natürlich. Und, äh. Nur etwas Gurtzeug. Es hat mich etwa eine halbe Stunde gekostet, herauszufinden, wie ich mich in die Luft bekomme. Aber als ich es geschafft hatte – und ich weiß, dass viele Leute das schätzen werden, wenn sie zum ersten Mal das Gefühl des Fliegens hatten –, denke ich heute noch immer daran zurück.

[00:13:00] Es ist immer das Beste. Ich war nur so einen Meter in der Luft für etwa drei Sekunden, vier Sekunden höchstens. Wir haben dieses Gefühl ewig gejagt. Ja, genau. Ja. Dieses Gefühl. Ich weiß nicht. Das wird jeder verstehen.

Absolut. Und man vergisst es nie. Ja. Es war unglaublich. Wow. Und ich dachte mir nur so: Wow, ich habe gerade den Traum erfüllt. Es war fantastisch. Und dein

[00:13:20] **Gavin McClurg:** War dein Bruder dabei?

[00:13:21] **Chuck Smith:** Also, mein Bruder, ich bin da draußen. Er war noch in der Schule. Und, weißt du, mein Bruder Rob und ich, wir waren so etwas wie die Gebrüder Wright in den Sanddünen, aber bei weitem nicht so schlau. Wir haben uns fast gegenseitig umgebracht. Ich weiß gar nicht wie oft. Die Leistung dieser Gleitschirme war so schlecht. Man war ständig an der Grenze zwischen Segeln oder davon weggeblasen zu werden. Ich meine, dieses Fenster war so schmal. Und ich kann einfach nicht glauben, dass wir uns bei dem ganzen blöden Zeug, das wir gemacht haben, nicht wirklich verletzt haben. Aber wir sind in extrem starken Winden geflogen, er hat sich an mir und an meinen Knöcheln festgehalten, ist in die Luft gelangt und hat dann losgelassen.

[00:14:07] Und er konnte nicht länger halten. Oder, weißt du, wir sind an Strände gefahren, wo es keine Dünen gab, aber der Wind war onshore. Es war Wind, weißt du, und oder windward. Und also haben wir viel gemacht, weißt du, einfach ein Seil an jemanden binden, weißt du, und dann ab nach oben. Ja. Du fliegst wie ein Drachen. Genau. Und ich habe mein Klettergurtzeug und so eine Achterschlinge benutzt, um quasi, weißt du, denjenigen in der Luft zu sichern und Handschlaufen in die Seile zu machen. Und, äh, ja, wir haben keine Gleitschirme gesprengt. Ich war überrascht, dass wir das nicht getan haben, aber wir haben, weißt du, aber ja, wir haben etwas über Lockout gelernt. Das ist sicher.

[00:14:49] **Gavin McClurg:** Einfach nur durch Ziehen schleppen. Ja. Einfach nur

[00:14:51] **Chuck Smith:** indem man sie wie einen Drachen fliegt. Ja. Einfach mit einem Seil verankert, und der Pilot driftet dann zu weit zur Seite. Und ich erinnere mich, wie mein Bruder fast einen Steg oder eine Mole getroffen hätte, eigentlich riesige Felsen. Ich dachte mir: Wie soll ich meiner Mutter erklären, dass ich gerade ihren zweiten Sohn umgebracht habe? Aber wir haben überlebt und, ja, hier sitzen wir jetzt. Wenn

[00:15:15] **Gavin McClurg:** Ich schaue mir diese Videos aus der Anfangszeit an, die Begeisterung in Kombination mit dem Absurden ist wirklich fesselnd. Ich meine, man sieht euch da drin und denkt: Das war episch. Und ihr redet von einem viersekündigen Sledder, wisst ihr, einfach jeder ist dabei, das Ganze auseinanderzunehmen. Ich meine, ich rede von den Gleitschirmen, das Auseinandernehmen und dann wieder zusammenbauen. Und einfach nur... wisst ihr, wie glücklich wir es heute haben, dass unser erster Flug 20 Minuten lang bei Baldy sein kann. Es

[00:15:47] **Chuck Smith:** Es hat echt Spaß gemacht, dabei zu sein, und es war vor allem John Bouchard, der in dieser Kletter-Community in New England, zumindest der, in der ich mit dabei war. Und ja, es war genau das, was du gerade gesagt hast. Es war diese Begeisterung und wir waren so aufgeregt. Und es war ein Großteil der Kletter-Community in North Conway, wo John Bouchard lebte und wo er seine Firma hatte, weißt du, und da waren Leute wie Joe Lentini und die Grant-Brüder, Jeff Swayze und ein anderer Typ, der immer noch da ist, Dave Carl. Die waren alle Kletterführer dort oben und wir waren alle so wie: Wir haben einen Kletterturm wie White Horse Cliff gemacht und es war diese große Platte oben, von der wir gestartet sind.

[00:16:39] Ich meine, das ging gar nicht. Wir waren alle so, wir haben zum Beispiel White Horse Cliff bestiegen und da oben war diese riesige Platte, von der wir abgehoben sind. Nun ja, da gibt es keine Möglichkeit, dass man aufhört. Und wir sind dann unten am Echo Echo Lake gelandet. Ich erinnere mich, wie wir uns getimt haben. Ich sage: „Wow, ich war eine Minute und 57 Sekunden in der Luft.“ Und der andere: „Tja, ich war zwei Minuten und 10 Sekunden. Ich hatte Auftrieb.“

[00:17:00] Aber es war so, damals wussten wir eigentlich nichts. Nichts über Meteorologie, Aerodynamik oder irgendwas, aber es war so. Es war,

[00:17:10] **Gavin McClurg:** Es war so, es war so.

[00:17:10] **Chuck Smith:** war das das Level an Begeisterung und Vorfreude, ja

[00:17:12] **Gavin McClurg:** Nate hat da eine tolle Geschichte von da, ich glaube, sein erster Flug vom Greenhorn, aber weißt du, er ist in den Skiladen gegangen und der Typ meinte: Hey, willst du Gleitschirmfliegen gehen? Und wer auch

immer er das gefragt hat, sagte nein, und Nate sagte, er würde mitgehen. Dann geht er mit ihm vom Greenhorn ab, landet, und der Typ sagt: Okay, nun weißt du so viel wie ich.

[00:17:36] **Chuck Smith:** ich liebe es einfach, weißt du, genau das ist es. Also einfach herausfinden, wie es geht. Weißt du, das hat ein bisschen Ähnlichkeiten, oder? Also, als ich mit dem Fliegen angefangen habe und dann zurück zur Schule wollte, dieses Zurückfallen...

[00:17:51] **Gavin McClurg:** Genau, ja.

[00:17:51] **Chuck Smith:** und meinen Abschluss gemacht. Ich war schon ein paar Jahre nach dem College, hatte ein paar Jahre studiert und wollte gerade zurückgehen. Und was studierst du? Fernsehproduktion, Fotojournalismus, oh.

[00:18:05] **Gavin McClurg:** Das ergibt schon Sinn, ja, und

[00:18:07] **Chuck Smith:** also, ich wollte gerade zurückgehen, und das war ungefähr die Zeit, als ich Gleitschirmfliegen entdeckt habe, und dann meinte mein Kumpel Mike: Hey, hör mal, ich fliege diesen Herbst in die Schweiz zum Klettern, und ich dachte mir: Scheiß auf die Schule, ich gehe zurück nach Europa.

[00:18:24] **Gavin McClurg:** und zur großen Freude deiner Eltern, bin ich mir sicher, ja

[00:18:27] **Chuck Smith:** Sie waren so: Okay, aber ähm, also habe ich das gesagt, um zu dem Parallelpunkt zu kommen, den ich vorhin erwähnt habe, nämlich dass nach einem Jahr Fliegen in Europa – weil ihr wisst, ich war für einen Monat oder zwei während meines letzten Schuljahres als Austauschschüler in Deutschland – und wir sind bis heute beste Freunde, wow, ihr wisst schon, nach über 40 Jahren, aber ähm, ich hatte ein Basislager in Europa, um dort zu wohnen, zu arbeiten und dann wisst ihr schon, für einen Monat oder zwei zu arbeiten und dann ein paar Wochen in die Schweiz zu fliegen, um zu fliegen, zu klettern und so weiter. Nach diesem Jahr bin ich zurück in die Staaten gekommen und

[00:19:09] **Gavin McClurg:** Hast du damals eher das Klettern oder das Fliegen bevorzugt?

[00:19:16] **Chuck Smith:** Das Fliegen hat das Klettern abgelöst, okay? Ja, ähm, nicht sofort, ja, du weißt schon, weil ich es als Abstiegshilfe wollte, ja? Aber ähm im Laufe der Jahre war es weniger Klettern und mehr Fliegen. Deshalb sage ich zu Kletterern: Die sagen „Ja, ich will das machen“, und ich sage „Mach es nicht, mach es nicht, du wirst nicht mehr klettern, du willst nur noch fliegen“. Und das stimmt so. Ich war aus Europa zurückgekommen, praktisch pleite, du weißt schon, und aber ich war so begeistert vom Fliegen, du weißt schon, weil ich dann John Bouchard angerufen habe und gesagt habe: „Hey John, ich fliege jetzt seit einem Jahr, ich möchte irgendwie im Gleitschirmfliegen mitmachen. Ich schneide das Material, ich nähe das Material, ich helfe beim Bauen, ich mache alles.“ Er sagt: „Warum fängst du nicht an zu unterrichten?“ Ich sage: „Was? Aber ich weiß doch gar nichts, Mann.“ Ja, ja, und er sagt: „Ja, du weißt nichts, aber du fliegst seit einem Jahr, du weißt mehr als jeder andere hier.“ Ich sage: „Okay.“ Er sagte: „Komm hoch, verbring das Wochenende mit mir.“ Und ich denke: „Mein Gott, ja, ich meine, es ist John Bouchard, oh, ich bin es nicht wert.“

[00:20:23] und ich habe also das Wochenende mit ihm verbracht, wir sind zusammen geklettert und er hat mich mit einer Menge Gleitschirme nach Hause geschickt und ich hatte sofort eine Flugschule und habe angefangen, dort draußen Leuten beizubringen, wie das geht. Ist das 90? Das ist 1988. 1988.

[00:20:40] **Gavin McClurg:** Du hattest also deine erste Schule, ja, das ist klasse. Ja, das ist so, als würde man dir ein Baby geben. Ich habe das mal gelernt, wenn man dir im Krankenhaus ein Baby gibt und du sagst: „Warte, warte, wo ist die Anleitung? Du schickst mich einfach mit dem Ding nach Hause, ich weiß nicht, was ich tue, wo ist die Anleitung?“

[00:20:54] **Chuck Smith:** Wo ist die Bedienungsanleitung? Ja, aber äh ja, und dann haben wir uns Zeit mit einigen Piloten aus Kalifornien genommen und angefangen, ich meine, wir waren wie Schwämme und wissen Sie, haben einfach alles gelernt, was man von jedem lernen konnte, mit dem man geflogen ist. Ich schaue mir gerade an...

[00:21:12] **Gavin McClurg:** Ich schaue mir hier deine Liste an: Bob Schick, Bob England, Ken Bear, John Bouchard, ich sehe Todd Bibbler in der Show.

[00:21:20] **Chuck Smith:** Ja, Amy.

[00:21:21] **Gavin McClurg:** Brüder, die Zirkuskünstler, ja, also das war es.

[00:21:27] **Chuck Smith:** Es war interessant, weißt du, da gab es definitiv – zumindest war meine Wahrnehmung damals –, dass die überwältigende Mehrheit der Leute, die in den ganz frühen Tagen im Gleitschirmfliegen dabei waren, aus der Kletter-Community stammte. Und dann gab es diese andere Untergruppe, wo Leute aus dem Zirkus dabei waren, weißt du, Leute wie Cirque Topol – deshalb hieß sein Name Cirque, nach Zirkus. Und Dixon White war bei Dixon, Gott segne ihn, ja, ich wünschte, er wäre noch da. Und Michael Mike Godot, er und ich haben ständig zusammen beim Start gejuggelt, aber er ist viel mit Lance Burton aufgetreten, der war so eine Art – ich glaube, er ist jetzt ein pensionierter Magier –, aber er hatte viele, viele Jahre lang eine große Show in Vegas, so eine Art David Copperfield. Und ich versuche zu überlegen, wer noch... ja, Granger Banks, ich glaube, er war viele, viele Jahre ein großer Schauspieler in Vegas, ich glaube, er hat dieses Zirkuszeug gemacht. Und Philippe Renaudon, das war ein Franzose auf Long Island, einer der frühen Typen, er kam hierher als Zirkuskünstler, so ein Jahrmarkts-Ding, und er war bei der F1 dabei, weißt du, Autorennen und so. Aber du hattest diese seltsame Kombination aus Kletterern und Zirkusleuten, und dann gab es auch noch das Fallschirmspringer-Element, wie Peter Zimily und die Dominico-Brüder, die hatten Excalibur. Und du hattest die Yates-Brüder, weißt du, Jim und John, die hatten ihre Kletterfirma und stellten Ausrüstung her. Also hattest du all diese verschiedenen Fraktionen, und es gab eine ganze Fraktion von Piloten oben im Nordwesten.

[00:23:20] Lehmann und so weiter, die kannte ich nicht so gut, aber es war einfach interessant zu sehen, wie diese verschiedenen Orte...

[00:23:28] **Gavin McClurg:** Es ist irgendwie interessant, dass das immer noch total existiert, weißt du? Ich meine, die Franzosen – so nennen sie sich selbst, die Franzosen – die machen das ganze Highlining, spielen die Instrumente, Basejumping, Wingsuit-Fliegen und das Übrige, und es sind immer die Franzosen, nicht wahr? Die treiben das voran, aber sie

[00:23:48] **Chuck Smith:** Ja, also natürlich, und das führt zurück zu den Sachen, die ich in Ghana gemacht habe, bis er vor nur wenigen Jahren gestorben ist. Weißt du, Girode Basson hat früher in Togo gelebt und ist zu uns nach Ghana gekommen. Er war einer der drei ursprünglichen Franzosen, die dort mit ihren Fallschirm-Ausrüstungen die Hänge hinuntergerannt sind und die Gleitschirmfliegen wirklich erst zu einem Sport gemacht haben, oder? Es kommt darauf an, wie man die verschiedenen Bereiche wahrnimmt. Ich meine, die Briten haben Parasending gemacht, und Dave Bearish ist mit seinem Single die Hänge hinuntergerannt, weißt du, diese mehrflügeligen Einflächen-Dinger, die er hatte. Aber ich denke, es waren wirklich die Franzosen, die es richtig in Schwung gebracht haben. Die haben gerne Spaß, nicht wahr?

[00:24:34] **Gavin McClurg:** Ja, die gehen echt ans Limit. Wahnsinn, schau dir mal all diese Namen an, Kumpel, das ist unglaublich. Es ist einfach so eine Reise, dass du mit den Leuten auf deiner Spur gewesen bist. Also, wirklich wunderbar.

[00:24:48] **Chuck Smith:** Charaktere, mit denen ich hatte das Privileg, mit so vielen legendären Piloten zu fliegen, die einfach Giganten sind, wissen Sie, und

[00:24:58] **Gavin McClurg:** Wie ging das eigentlich vom Unterrichten im Osten bis hierher? Wie bist du hier gelandet? Und wenn wir zu weit vorausschauen, um mich zu bremsen – das ist alles, was ich will. Ja, nimm dir Zeit. Nein.

[00:25:08] **Chuck Smith:** Ja, ich habe viel davon unterrichtet, aber es war irgendwie heimlich, weil es dort eine Nationalseashore ist. Und wisst ihr, was wir dort brauchten? Ostwinde, und für den Großteil davon Ostwinde, was ziemlich selten ist. Aber dann habe ich angefangen, im Westen zu reisen. Wir sind in den Owens geflogen – es wird ein bisschen verschwommen – ich erinnere mich, wie John mir sagte: „Hey, du musst mit mir hierher kommen“, weil wir uns in den Owens getroffen haben, ich glaube für so eine freundschaftliche Competition, aber es war auch so eine Art Treffen, als wir begannen, die APA, die American Paragliding Association, zu gründen, die der USHPA vorausging. Okay, und das waren ich und viele dieser frühen Piloten und wir waren einfach... und Fred Stockwell hat meiner Meinung nach viel davon wirklich angeführt, und...

[00:26:03] **Gavin McClurg:** Wir sind Leute, die – nicht Larry, er ist erst viel später zum Gleitschirmfliegen übergekommen, aber Larry Tudor – wir sind die Hangglider, die zu diesem Zeitpunkt schon überkamen, oder waren die

noch ziemlich in ihrer eigenen Gruppe? Ja, ich denke schon.

[00:26:20] **Chuck Smith:** nicht viele sind noch rübergekommen, okay okay, ich denke, als die Leistung besser wurde und das Wissen ein bisschen besser wurde, fingen mehr von ihnen an, rüberzukommen, aber es hat nicht lange gedauert, weißt du, es waren ein paar Jahre später, ja, aber ja, wir haben uns einfach zusammengesetzt und angefangen, ein Pilot-Qualitätsprogramm und solche Dinge zu entwickeln, einfach so, weißt du, der wegweisende Anfang von APA, und das war aufregend, weißt du, aber wieder einmal war ich so, ich weiß nicht, was wir richtig machen, um das Ganze im Lauf der Zeit zu erfinden, weißt du, und dann, ich schätze 88, ja, hatten wir die ersten US-Meisterschaften, ich bin cross country mit meinem Bruder gefahren.

[00:27:08] mein Vater hat uns das Auto geliehen und wir sind die ganze Strecke bis nach Utah gefahren und

[00:27:15] **Gavin McClurg:** Bei den ersten Nationals müssen wir darüber reden: Was war das? Wie habt ihr gewonnen? Denn ihr wart unsere ersten Nationalmeister.

[00:27:22] **Chuck Smith:** Ja, ja, du weißt schon, ich hab's nicht vermasselt. Es war nicht viel für cross country in jenen Tagen, weißt du, es war da draußen am Point. Ich meine, wir sind geflogen, es war im Grunde Geschwindigkeit über einen Parcours und äh ein bisschen Dauer, plus Extra-Bonuspunkte, wenn du zum Beispiel direkt nach dem Ende deines Fluges gelandet bist, so Sachen wie das und äh also

[00:27:48] **Gavin McClurg:** Ist es der Punkt? Ja, Nordseite, Nord.

[00:27:50] **Chuck Smith:** Seite, ja.

[00:27:51] **Gavin McClurg:** und es ist irgendwie eine Ausdauerfrage, oder? Ich meine, du bist einfach länger in der Luft geblieben, ja, ein bisschen

[00:27:55] **Chuck Smith:** Ausdauer, vieles davon ist einfach Geschwindigkeit über die Strecke, okay? Du weißt schon, du musst diesen Punkt zu diesem Zeitpunkt erreichen und da gibt es

[00:28:02] **Gavin McClurg:** viele Leute, die

[00:28:02] **Chuck Smith:** wer es am schnellsten geschafft hat und so weiter und ja, ja, Glück und ihr wisst schon, aber das Coole daran war, dass es mir irgendwie einige Fenster oder eher Türen geöffnet hat und ich glaube, irgendwann war es entweder nicht da, aber bei einer dieser Sitzungen, als wir uns zusammengesetzt haben, um das APA-Zeug zu entwerfen, habe ich Greg Smith getroffen und er hat zu der Zeit Comet-Gleitschirme importiert und dann

[00:28:32] Er war einer der Hauptdesigner der ursprünglichen Katana von UP. Und er und ich hatten schon mal zusammen gearbeitet. Wir hatten einen Kurs gegeben, ich glaube, das war 1990. Wir sind nach Kitty Hawk geflogen und haben dort einen Kurs gegeben. Wir haben also wirklich gut zusammengearbeitet. Wir sind zusammen geflogen. Und er sagte: Hey, willst du einen Job bei UP? Komm mal hierher. Das war der Moment, als ich in den Westen gezogen bin.

[00:29:03] **Gavin McClurg:** Also in dieser Phase bist du nie zurück zur Schule gegangen. In dieser Phase ist dein Überleben das Fliegen. Ja. Okay.

[00:29:12] **Chuck Smith:** Das Leben passiert, wenn wir andere Pläne schmieden. Ja, genau. Also ja, das Gleitschirmfliegen hat einfach alles übernommen. Und ich hatte dadurch eine ganze Weile lang echt etwas Pech. Aber ja, ich versuche mich zu erinnern. Ist dein

[00:29:26] **Gavin McClurg:** ist dein Bruder momentan immer noch dabei?

[00:29:27] **Chuck Smith:** Er fliegt immer noch. Nicht viel. Er war hier draußen. Diesen Sommer hätte ich ihn gerne ... Er ist mit meinem Kumpel Eduardo im Tandem geflogen.

[00:29:36] **Gavin McClurg:** Oh, cool.

[00:29:36] **Chuck Smith:** Aber ja, ich wäre nicht bereit, ihn vom Berg absetzen zu lassen. Aber bei den Sanddünen an einem ruhigen Tag wäre es für ihn noch okay. Aber er ist ein Secret Service Agent. Er hat genug zu tun. Ja, er ist

beschäftigt. Er ist beschäftigt. Früher war das eine angesehene Position.

[00:29:51] Aber ja, er bereitet sich gerade darauf vor, dort in den Ruhestand zu gehen. Aber

[00:29:56] **Gavin McClurg:** hat er damals noch viel mit dir geflogen? Oder war er schon auf seiner eigenen Karriere unterwegs?

[00:30:01] **Chuck Smith:** Ja, mal ja, mal nein. Okay. Ja. Ja, okay. Ja. Okay. Also aus irgendeinem Grund,

[00:30:07] **Gavin McClurg:** sie haben dich mehr gepackt. Nein, ja. Das war dein Ding. Ja,

[00:30:10] **Chuck Smith:** Ich war ein bisschen älter. Und er war noch in der Schule, erst in der High School, dann im College. Aber er hat es geschafft. Wir hatten einige gute, lustige Flüge zusammen.

[00:30:23] Aber ich versuche gerade, an etwas anderes zu denken. Ja, also davor bin ich tatsächlich in den Westen gezogen. Und Greg und ich hatten das auch gemacht.

[00:30:32] Wir hatten ein Seminar in Kitty Hawk. Es war lustig, weil John Harris noch da ist. Ich weiß nicht, ob er Kitty Hawk Kites noch besitzt oder nicht. Aber wir sind dorthin gefahren. Wir waren alle bereit und ich dachte mir so: Ich kenne die Dünen, ich kenne sie gut. Ich kann hier ohne Probleme unterrichten. Wir kamen an und sie ließen uns nicht fliegen. Wir fragten uns: Was ist da los? Es war eine Überraschung für John, für mich und für Greg. Wir fragten: Was ist das Problem? Und die fliegen dort draußen. Du weißt schon, wo die Wright-Brüder geflogen sind. Und wie gesagt, Kitty Hawk Kites hat dort immer noch ihre Hanggleiter-Schule. Ich nehme an, sie unterrichten jetzt auch Gleitschirmfliegen. Aber es ist ein State Park. Und der North Carolina State Park sagte: Nein, Fallschirmspringen ist in den State Parks hier nicht erlaubt.

[00:31:21] Und wir sagen: Das ist kein Fallschirm. Das ist ein Gleitschirm. Richtig. Und die sagen: Nein, das ist ein Fallschirm. Und wir sagen: Die Bundesregierung stuft uns als eine Art Ultraleicht-Gleitschirm ein. Aber die haben sich nicht bewegt. Also mussten wir stattdessen mit dem Abschleppflug arbeiten. Echt? Es ging zwar okay, aber es war nicht das Curriculum, das wir uns dort sicher erhofft hatten. Aber ich dachte mir nur, Mann. Und das war irgendwie das erste Mal, dass ich so richtig mit der Landesregierung aneinandergeraten habe. Ich dachte mir, Mann, lasst uns einfach in Ruhe.

[00:31:57] Eins

[00:31:57] **Gavin McClurg:** Eine meiner lustigsten Erfahrungen mit so etwas war mit Santa Croce. Im Eventcenter in Hood River. Er kam auf seinem Weg vorbei. Weißt du noch, als ihr früher in Seattle auf dem Lake Sammamish das ganze Abschleppen gemacht habt? Und er kam durch Hood River auf seinem Weg nach Seattle. Und er hat mich angerufen. Und ich hatte gerade meine Einweisung beendet. Er sagte: Hey, willst du ein paar Bro-Toes machen? Ja, ja, ja. Und wir sind runter zum Eventcenter. Und es waren nur er und das Boot. Und er hat mich buchstäblich angeschlossen. Und ich hatte mir gerade die Videos angesehen. Aber ich hatte noch nie abgeschleppt. Und ich sagte so: Warte, warte. Musst du mir nicht mehr geben? Brauchst du nicht mehr Einweisung als das? Und er ist auf dem Rückweg zum Boot. Und ein Polizist kommt herbei. Es war kein echter Polizist. Es war so ein Sicherheitsmann. Und er sagt: Hey, hey, das dürfen Sie hier nicht machen. Und Santa Croce fragt: Was dürfen Sie nicht machen?

[00:32:44] Genau. Und der Typ sagt: „Tja, ich weiß nicht, was auch immer du da machst.“ Und er fährt weiter: „Du weißt eigentlich gar nicht, was wir hier machen, oder?“ Und er sagt: „Nein, aber ich weiß, dass man es nicht darf.“ Und er fährt weiter: „Ich gehe das Risiko ein, dass wir es doch können.“

[00:32:57] **Chuck Smith:** Mir ist auf dieser Reise genau das Gleiche passiert. Echt? Bis nach Nags Head. Also, wir waren fertig und ich flog von Norfolk ab. Ich bin mir nicht sicher, warum Greg nicht dabei war. Ich glaube, sein Flug war früher und ich hatte vor meinem Flug eine lange Verspätung. Also bin ich runter nach Virginia Beach und war einfach am Strand beim Groundhandling. Und manche Leute sind so: Wow, was ist das für ein Ding? Und ich sage: Hey, gibt es hier in der Nähe einen Hügel oder so? Die fliegen ab und sagen: Ja, Trash Mountain. Das ist eine alte Mülldeponie, die sie mit Gras bedeckt haben. Und die haben das Ganze in einen Park verwandelt. Und sie haben das Staatswappen darauf. Also sage ich: Cool. Dann bin ich wieder dorthin geflogen. Ich bin oben runtergefliegen,

runtergekommen und auf dem Parkplatz gelandet. Und sie kommen aus dem Gebäude heraus.

[00:33:42] Die sagen so: Das dürfen Sie hier nicht. Und ich so: Was nicht? Das da. Was auch immer das ist. Es ist exakt dasselbe. Ja, sie wussten nicht, wie der Begriff heißt. Und ich so: Alles klar.

[00:33:52] **Gavin McClurg:** Zeig mir mal die Regeln, wo das verboten ist, denn das steht da nicht drin. Ganz genau. Das garantiere ich dir. Das ist klasse. Ja.

[00:34:02] Ja. Ja. Und als du dann hierhergekommen bist, also bei den Meisterschaften. Du hast die Meisterschaften gewonnen. War Utah deine Heimat? Hattest du eine Basis? Oder bist du einfach nur unterwegs?

[00:34:13] **Chuck Smith:** Also, ich habe damals noch in Cape gelebt. Bin dann in den Westen gezogen. Okay. Habe den Job bei UP angenommen. Und Greg und ich haben den – und ist das Elsinore? Nein, wir, also Dick Cheney, wen soll ich sonst nennen? Also war UP zu der Zeit primär in japanischem Besitz. Ja. Herr Isomura. Und wir hatten unsere Produktionsstätte für Gleitschirme oben in Mountain Green. Okay. Das ist am Morgan County Airport. Also fährst du von Ogden aus den Weber Canyon hoch. Okay. Wunderschöne Gegend. Ja. Und wir hatten dort unsere Anlage. Greg und ich haben den Bereich Gleitschirmfliegen geleitet.

[00:34:59] Aber wir haben die Hängegleiter direkt dort produziert. Das war, als wir die Detours, TRX und so weiter hergestellt haben. Die ersten, sozusagen, Serienmodelle von Hängegleitern aus Kohlefaser. Und natürlich war Mitch McAleer da. Ich habe viel Zeit mit Mitch verbracht, was klasse war. Unsere Gleitschirme hingegen wurden damals in Korea in der Airman Factory hergestellt. Die Leute kennen den Besitzer davon als Jinsong. Ja. Heute natürlich als Jinsong. Aber das war, bevor er dort seine eigene Firma hatte. Zumindest seine eigene Linie an Gleitschirmen. Er hat also die Gleitschirme produziert und sie herübergeschickt. Ich habe jeden Gleitschirm testgeflogen, bevor ich aus dem Haus gegangen bin.

[00:35:44] Entweder durch Schleppflug oder durch Start vom Boden. Und also, ja. Wir hatten UP Europe. Wir hatten UP in den USA, dort oben in Mountain Green. Und dann UP University in Japan. Und

[00:36:03] **Gavin McClurg:** war das... War das eine Zeit, die den frühen 70ern mit Hängegleitern entsprach? Gab es einfach eine Menge Firmen, extrem viel Begeisterung, die Verkäufe waren super, die Zukunft sah unglaublich aus? Oder war es anders als... Weil gab es beim Hängegleiten am Anfang so 60 Firmen oder so? Das war verrückt.

[00:36:25] **Chuck Smith:** Es gab...

[00:36:28] Nun, in den USA hatte Farrell zu diesem Zeitpunkt wohl aufgehört. Und Bouchard hatte sich mit ITV zusammengeschlossen. Ich glaube, er hat zu der Zeit noch produziert. Die Yates-Brüder hatten Summit Magic. Ich weiß nicht, ob sie damals noch im Inland produziert haben. Aber die meisten Unternehmen, die noch da waren, hatten definitiv ihren Sitz in Europa. Aber die Begeisterung war groß. Und Greg und ich haben hart daran gearbeitet, das Händlernetzwerk aufzubauen und die besten Piloten des Landes für unsere Ausrüstung zu gewinnen. Und naja, wir hatten eine Zeit lang Camelot. Das war wirklich gut. Und ich versuche gerade zu überlegen.

[00:37:16] Und dann begannen sie im oberen Management einige Änderungen vorzunehmen. Und da entschieden wir, dass es Zeit ist zu gehen. Und Greg ging zu... Er fing an, Adel zu importieren, von dem die meisten neuen Piloten heute wahrscheinlich nichts wissen. Ja. Aber Adel war... Es ist so groß wie Ozone heute. Ich meine, das war die Ausrüstung. Das war das Ding. Und, wissen Sie, sie haben viele Sponsoring für Piloten auf der ganzen Welt. Wissen Sie. Und das ist eine Sache, die ich sagen muss. Wissen Sie, mit Greg bei UP zu arbeiten, war klasse. Wissen Sie, Greg war wahrscheinlich die erste Person, die wirklich ernsthaft angefangen hat, Piloten in den USA zu sponsern. Wissen Sie, das hat die ganze Atmosphäre verändert.

[00:38:06] Es hat die ganze Atmosphäre hier verändert. Genau. Ja. Also... Aber ja, die UP-Tage waren gute Zeiten. Ich habe viel Testfliegen gemacht, viel gereist, viele Wettbewerbe bestritten. In diesen Tagen war ich richtig motiviert.

[00:38:20] **Gavin McClurg:** Und das war... Also, verschieben sich die Dinge jetzt wirklich in Richtung XC und Race to Goal oder noch nicht?

[00:38:27] **Chuck Smith:** Ja. Okay. Ja. Race to Goal. Und wir hatten keine Flugcomputer oder so. Ja. Klar. Du machst Fotos. Du hast damals Fotos gemacht. Ja. Du hältst den Finger vor die Linse. Oh, keine Punkte für dich, Mann.

[00:38:47] Und natürlich musstest du im richtigen Quadranten sein, um deinen Turnpoint zu fotografieren. Und manchmal hat man dann einfach ordentlich in der Thermik-Turbulenz herumgeschubst, während man versucht hat, das Foto zu machen. Ja, und man hatte diese Kamera um den Hals hängen und, ja, es war einfach anders.

[00:39:08] **Gavin McClurg:** Ja. Ein bisschen. Ja, definitiv.

[00:39:11] **Chuck Smith:** Aber es gab auch gute Tage. Und die Projekte, an denen ich arbeiten durfte, waren wirklich lustig, wirklich interessant. Wisst ihr, die große Reise nach Europa, um unsere neuen Gleitschirme, unsere neuen Prototypen, durch die DHV-Prüfung zu bringen. Das war eine tolle Aufgabe. Ich weiß nicht. Belastungstests und Flugtests, natürlich.

[00:39:40] **Gavin McClurg:** Und hatten die so eine Art – ich denke an ein Air-Turquoise-System – aber die hatten so ein ganzes System, weißt du, man musste gezielte Deflationen und Asymmetrien erzwingen. War das diese Art von Test? Ja.

[00:39:51] **Chuck Smith:** Okay. Weißt du, bei den Belastungstests, die wir gemacht haben – ich vergesse gerade, wie die Anlage hieß, irgendwo in Bayern. Die hatten ein Fahrzeug, das so einen kleinen Anhänger gezogen hat, und der Testpilot, also meine Aufgabe bei den Belastungstests, war es: Sie haben den Schirm an so ein paar Schnellverschlüsse und Schwachglieder angeschlossen und ihn über diesen Asphaltboden gezogen, um eine bestimmte Anzahl an G-Kräften auf das Teil zu erzeugen. Und der Testpilot musste den Gleitschirm dann aus einer sitzenden Position in diesem Anhänger steuern und ihn korrekt über sich halten. Ich glaube, wir waren bei etwa acht Gs. Wow. Vielleicht waren es auch ein bisschen weniger.

[00:40:37] Ich kann mich nicht mehr genau erinnern. Wahnsinn. Im Grunde mussten die Schwachstellen ausfallen, bevor eine Leine oder eine Leinenbefestigung am Gleitschirm oder eine Naht oder irgendetwas anderes versagt hätte. Man musste zu hundert Prozent bestehen. Null Fehler. Genau. Um den Belastungstest zu bestehen. Und dann, und dann haben wir natürlich viel der Flugtests gemacht, um uns auf die DHV vorzubereiten. Das Wetter in Italien war zu der Zeit schlecht. Sie haben uns abgewiesen. Am Ende haben wir einen Großteil davon in Monaco gemacht.

[00:41:10] **Gavin McClurg:** Und ich

[00:41:10] **Chuck Smith:** Wenn ich zurückdenke, denke ich mir: Mann, wenn ich im Wasser gelandet wäre, also, wir hatten kein Boot.

[00:41:17] Aber ein Großteil meiner Flugtests fand über Land statt. Es war also, wissen Sie, das Gleiche. Sogar besser. Fullstalls, Kurven, alles, Asymmetrien, alles, was wir heute machen. Wow. Also ja, ich wurde für diesen Job nicht genug bezahlt. Aber

[00:41:32] **Gavin McClurg:** Damals hat dich das wahrscheinlich nicht interessiert. Mich hat es nicht interessiert. Du bist jung und dumm. Du hattest eine Riesengaudi. Ja, ja.

[00:41:38] **Chuck Smith:** Aber, wisst ihr, es gibt allios Arten von Geschichten. Ich schätze, von dieser Reise – ich weiß nicht, welche ihr hören wollt. Oh, ja, die besten. Da war eine gute. Also, das Coole an dieser Reise war, dass ich mit Ernst Strobel zusammenarbeiten durfte. Er war zu UP gekommen und wir haben an der zweiten Generation der Katana gearbeitet. In Europa war sie als Flash bekannt. Eine der Sachen, die wir tun mussten, war, dass wir mit Ernst Schneider in Deutschland waren. Er war damals der Leiter von UP Europa. Also waren wir zu zweit, er und ich, und Monty Bell. Ich kann mich nicht erinnern, ob Ernst Strobel mit im Auto war oder nicht. Wir sind also zum Betzau in Österreich für diese Wochenendmesse...

[00:42:25] Show oder Symposium für Hersteller. Im Grunde sind also alle verschiedenen Gleitschirm-Unternehmen für das Wochenende dorthin gefahren, um einfach unsere neuen Gleitschirme zu präsentieren. Also alles, was wir hatten. Ja. Das Auto, das bei uns war, war ein Prototyp. Wir hatten vielleicht, ich weiß nicht, 12 oder 15 Gleitschirme und ein paar Handgleiter. Und alles war ein Prototyp. In Europa waren sie nicht verkaufbar.

[00:42:54] Es ist Freitagabend. Wir müssen gegen 6 oder 7 Uhr morgens in Betzau sein, weil sie da diesen kleinen Gleitschirm-Verhältniswettbewerb haben. Wisst ihr, jeder fliegt vom selben Punkt ab, um zu sehen, welcher Gleitschirm am weitesten kommt. Wisst ihr, eine ganz einfache Sache. Und dann bauen wir einen Stand auf. Die Leute können vorbeikommen und uns ihre Flüge zeigen. Zeigen ihre Daten, ihre Qualifikationen. Und sie können unseren Gleitschirm für einen Testflug oder so mitnehmen. Wisst ihr, das ist wie eine Probefahrt mit einem Auto, so eine Sache. Also sind wir an der Grenze nach Österreich. Und wir tauchen auf. Es ist etwa 23 Uhr nachts. Wir müssen an diesen Ort. Und sie halten uns an. Und sie sagen: Okay, wo wollen Sie hin? Was machen Sie? Blablabla. Und sie schauen sich all die Gleitschirme an und sagen: Sie dürfen nicht hinein. Und ich war wie: Was?

[00:43:39] Mir wurde noch nie die Einreise in ein europäisches Land verweigert, zumindest nicht in einem westeuropäischen Land. Und die sagen dann: Ja, Sie haben all diese Gleitschirme da. Wir brauchen eine Kautions. Weil ja. Ich frage: Warum? Er sagt: Nun, Sie könnten sie hier verkaufen. Und ich sage: Die sind nicht verkaufbar. Ja. Das sind Prototypen. Wir sind die Firma. Wir müssen morgen früh an diesem Standort sein. Wenn wir das nicht schaffen, ist unsere ganze Planung im Eimer. Und die sagen: Nein. Und natürlich ist es Freitagabend, 22 oder 23 Uhr. Keine Banken sind offen, richtig? Also können wir keine Kautions hinterlegen.

[00:44:14] **Gavin McClurg:** Ja. Ja. Denn das war noch lange vor der Eurozone. Damals musste man sich mit so einem Mist rumschlagen. Ja, natürlich. Das ist

[00:44:20] **Chuck Smith:** 91 oder 92. Ich kann mich nicht erinnern, aber wir denken uns so: Tja, wir sind erledigt. Was machen wir jetzt? Also haben wir uns in unserer unendlichen Weisheit dazu entschlossen, na ja, wir gehen einfach die Grenze entlang, noch 20 Kilometer weiter und versuchen eine andere Grenzübergang. Und klar, es war eine viel kleinere Straße, eine viel kleinere Grenze. Es war ein viel kleinerer Grenzübergang und der Typ hat uns einfach durchgewinkt. Toll. Okay. Perfekt. Kein Problem. Also holen wir sie, checken das Hotel, und am Morgen komme ich runter, es ist diese Sache mit der Gleitzahl am frühen Morgen los. Und ich lande, einer der Koordinatoren der Veranstaltung kommt herüber. Er sagt: Herr J, Herr Smith. Ich sage: Ja, und er fragt: Wo, wo ist Herr Schneider? Und ich sage: Er schläft im Hotel. Er sagt: Oh, wir müssen sofort los.

[00:45:07] Was denn? Und ich schau rüber und da stehen diese drei Typen mit den Armen in den Hüften, und die sind aus Österreich, die haben getrackt.

[00:45:15] **Gavin McClurg:** Seid ihr dabei? Also

[00:45:16] **Chuck Smith:** Was sie gesehen haben, ich schätze, sie hatten eine Kamera dabei und haben unser Kennzeichen gesehen und dachten sich: Yep. Also haben sie uns aufgespürt und ich dachte mir: Oh Mann, Ernst steckt jetzt in ordentlichen Schwierigkeiten. Und ich sagte, als ich dort ankam, habe ich mir etwas verdient. Ich sagte: Hör zu, sag ihnen, sag ihnen, es war meine Schuld. Was werden sie tun? Mich abschieben und den Amerikaner rauswerfen? Du bist derjenige, der hier leben muss. Ich glaube, sie haben ihnen vielleicht eine Strafe gegeben, aber am Ende war es so, okay, keine Zeit für Ernst oder so, aber Mann, es ist einfach so, ich wurde, wie ich schon sagte, noch nie wegen zu vieler Gleitschirme in ein Land abgewiesen.

[00:45:57] **Gavin McClurg:** Das ist Wahnsinn. Das ist echt unglaublich. Wir sind schon ein Stück weiter. Ich möchte dich kurz zurückbringen. Also 89, du gehst zum Aconcagua und ich – ich wusste von all diesen Bergsteiger-Leistungen erst, als ich hier ankam. Erst als ich mit Dick Jackson sprach, kannte ich diesen Teil deiner Vergangenheit nicht, aber bevor wir mit der Aufnahme begannen, hast du mir ein bisschen davon erzählt. Also, du wirst engagiert, um jemanden mitzunehmen, um vom Gipfel abzuspringen.

[00:46:20] **Chuck Smith:** Ja, das war ein Typ, dem ich das Fliegen beibringen wollte. Er kam aus Boston und sein Name war John Nordlinger. Ein toller Kerl, der vor ein paar Jahren an ALS gestorben ist, ein absoluter Riese von einem Mann, aber er hat mich engagiert, um ihm das Fliegen beizubringen und ihn auch beim Flug vom Gipfel zu begleiten. Und dann hatten wir auch Brian Becker dabei. Er war ein Bergführer aus Colorado. Also sind wir zu dritt dorthin gefahren, aber wir brauchten ein Visum für Argentinien und Brian war schon ein paar Mal dort gewesen. Er hatte den Aconcagua schon vorher bestiegen, aber er hatte noch kein Visum.

[00:47:06] Und wir sagen so: Alter, du musst dein Visum besorgen. Und er sagt: Oh nein, das kann man am Flughafen machen. Und wir sagen: Äh, ich glaube nicht. Ich meine, hier steht es schwarz auf weiß, das muss vorher erledigt werden. Und wie erwartet sollten wir uns alle in Miami treffen und dann von Miami nach Buenos Aires fliegen. Also sind John und ich in Miami und Brian ist nicht da. Und ja, die haben ihn in Denver nicht aufs Flugzeug gelassen, weil er kein Visum für Argentinien hatte. Und ich denke mir so: Ah,

[00:47:34] **Gavin McClurg:** besser, das dort herauszufinden, als wie ich es gemacht habe – erst mal nach Brasilien. Oh, das brauchst du. Oh. Oh, Mist. Zurück nach Kopenhagen.

[00:47:42] **Chuck Smith:** Ja. Also sind wir einfach weitergegangen. Wir dachten uns, na ja, wir müssen weitermachen. Also waren wir eine Weile in Buenos Aires. Und dann Mendoza und wir haben im Grunde nur darauf gewartet, dass Brian seine Unterlagen in Ordnung bringt. Das hat etwa eine Woche gedauert. Wir haben also im Hotel gechillt und haben diesen Reporter getroffen, der uns einen Typen vorgestellt hat, den er kannte und der mit diesem Hotel zu tun hatte. Ja. Und er sagte: Ich werde heute Abend euer Gastgeber sein. Und wir haben ihm erzählt, was wir vorhaben, weil wir den Aconcagua besteigen und von dort abfliegen werden. Und ich glaube, das wurde zu der Zeit noch nicht gemacht. Vielleicht. Und die wussten eigentlich gar nichts über Gleitschirmfliegen. Wisst ihr, das ist acht. Ja. Achtundneunzig, glaube ich. Und die wollten mitmachen.

[00:48:29] Also haben sie die gesamte Expedition für uns gesponsert. Echt? Ja. Einfach so. Ich dachte mir, klasse.

[00:48:36] **Gavin McClurg:** Wow. Was für eine schöne Verzögerung.

[00:48:38] **Chuck Smith:** Ja. Ja. Es war also eigentlich ein Zufall, dass Brian nicht dabei war, weil wir sonst diese Kontakte nicht geknüpft hätten. Wow. Es war also einfach, weißt du, Vorbestimmt. Aus Zitronen Saft machen. Ja. Es hat super geklappt. Und, weißt du, wir hatten kostenlose Unterkunft in diesem Hotel und, weißt du, wir sind auf den Aconcagua gestiegen und das wurde zu einer epischen Geschichte. Wir müssen nicht ins Detail gehen. Oh, ja, das müssen wir. Nein, es war nur so, dass John sich nicht gut fühlte. Und dann ging es so weiter, dass ich mir am Ende die Zehenspitzen durch Erfrierungen verloren habe und eine Schuhgröße kleiner wurde. Wirklich? Ja. Du hast Teile deiner Füße verloren? Ja, nur die beiden großen Zehen.

[00:49:23] Wow. Und also, ja. Ich dachte, ich würde dich kennen, Chuck. Ja.

[00:49:29] Und, aber wir haben überlebt, so könnte man es sagen. Hast du

[00:49:33] **Gavin McClurg:** konntet ihr davon wegfliegen? Nein. Auf dem Aconcagua war es windig.

[00:49:35] **Chuck Smith:** Ich hatte ein Paar

[00:49:35] **Gavin McClurg:** windig. Ja.

[00:49:36] **Chuck Smith:** Wisst ihr, das betrifft viele Dinge. Also ja. Und das ist im Grunde das, was dazu geführt hat. Ich denke, das ist wie ein Dominoeffekt, eine Kleinigkeit führt zur nächsten. Und bevor man es merkt, steckt man in einer lebensgefährlichen Situation. Also ja, das war es.

[00:49:52] **Gavin McClurg:** Noch jemand in

[00:49:52] **Chuck Smith:** in diesen Gegenden?

[00:49:52] **Gavin McClurg:** Die kälteste Nacht meines

[00:49:53] **Chuck Smith:** das war die kälteste Nacht meines Lebens, das kann ich euch sagen. Oh Gott. 23.000 Fuß. Ja. Ja. Das war... ich will nicht wieder so etwas erleben.

[00:49:58] **Gavin McClurg:** wieder kalt. Hat jemand irgendwelche Probleme mit Ödemen? Irgendwelche? Ja.

[00:50:05] **Chuck Smith:** John hatte ein bisschen unter Lungenödem zu leiden. Ziemlich akut. Ja. Okay. Wir haben ihn runtergebracht. Ja. Und zum Glück für mich haben die Maultierführer, die Arrieros, ein neues Pferd für die Route trainiert, weil es etwa zwei Tage dauert, weißt du. Einfach da hochzukommen. Weißt du, zum Basislager. Ja. Und das Basislager zu verlassen. Also musste ich auf einem Pferd raus, und das hat meine Zehen gerettet. Sonst hätte ich meiner

Meinung nach viel mehr verloren. Echt? Also musste ich auf einem Pferd raus, weil es Flussüberquerungen gab, mehrere Flussüberquerungen. Und ja, zwei Tage Trekking hätten meine Zehen völlig fertiggemacht. Also hat mich das Pferd gerettet, oh mein Gott, meine Zehen. Ich wünschte, ich würde mich noch an den Namen des Pferdes erinnern.

[00:50:50] Ja. Weil ich mich schlecht fühle, weil ich mich nicht erinnere. Aber das hat sich dann so entwickelt, dass wir dort unten geblieben sind. Weißt du, haben gearbeitet, Werbung für diese Hotelkette gemacht und diese Umbre Acero beworben, diese große Ironman-ähnliche Competition, die die da hatten. Also sind wir durchs Land gereist, mit dem Flugzeug und haben das einfach nur beworben. Was für eine coole...

[00:51:13] **Gavin McClurg:** Zeit, in der man einfach... Ja. Da gibt es kein... Man kann einfach wegbleiben. Es gibt keine Agenda. Ja. Einfach, okay, wir bleiben hier. Ja. Wunderschön. Das ist der Wahnsinn. Bist du jemals von da abgehoben? Bist du zurückgegangen?

[00:51:24] **Chuck Smith:** Nein. Ich habe es nie geschafft zu...

[00:51:25] **Gavin McClurg:** fliegen. Ja. Ich glaube, das wurde nicht oft gemacht. Ja. Dick ist abgesetzt worden, glaube ich. Ich erinnere mich an ihn. Ja. Aber es war nicht das erste Mal. Ich glaube, er musste zurück oder ich kann mich nicht erinnern. Ja. Oh,

[00:51:36] **Chuck Smith:** ja. Ja. Es sind immer die Anden. Da ist es immer windig. Ja. Immer windig. Aber. Ja. Weißt du, das ist eine Sache, die mich deprimiert hat, dass ich das nie gemacht habe, als ich, weißt du, in New England war, nie den Mount Washington geflogen bin. Wirklich? Ja. Weil es dort ein Drittel des Jahres ist. Es sind, weißt du, Hurrikan-Winde, die stärker sind. Ja. Ich meine, die Segelflugpiloten fliegen und

[00:51:57] **Gavin McClurg:** Wellen dort.

[00:51:58] **Chuck Smith:** Ja. Ja. Aber ich weiß, dass John Bouchard es geflogen ist. Okay. Du weißt schon, ganz sicher. Ja. Ich kenne niemanden anderen. Vielleicht hat Dave Karl es gemacht. Ich bin mir nicht sicher, ob einer der anderen lokalen Guides dort oben in der Colony jemals geflogen ist. Aber ja, man musste natürlich den richtigen Tag wählen und Glück haben. Ja. Ja. Aber ja, wir wissen alle, dass es alles auf den Wind ankommt. Es geht alles um den Wind. Es geht alles um das Wetter. Ja. Warum

[00:52:20] **Gavin McClurg:** Warum machen wir diese Sportarten, die so vom Wetter abhängig sind? Ich weiß nicht.

[00:52:25] **Chuck Smith:** Also. Ja. Was gibt es sonst noch? Ja.

[00:52:30] **Gavin McClurg:** Was ist mit den Weltmeisterschaften und den Küsten? Ich habe schon ein paar Geschichten darüber gehört, aber die Küste hat einen besonderen Platz in meinem Herzen, weil wir dort natürlich jedes Jahr bei der X-Alps vorbeikommen. Ich nehme noch einen kleinen Schluck aus dieser wunderschönen Flasche. Ja.

[00:52:45] **Chuck Smith:** Ja. Also, wisst ihr, ich finde Österreich so wunderschön. Es ist so unglaublich grün. Die Berge sind so schön. Aber ja. Ja. Im US-Team waren, mal sehen, Mark Shipman war so unsere Teamärztin. Da waren John Bouchard, ich, Mark Axon. Ja. Greg Smith, Ed Pittman.

[00:53:09] Wer war noch im Team? Ich weiß, mir fehlt noch jemand. Aber ja. Mark Axon, John und ich sind auf dem ITV geflogen. Das war, als ITV den Saphir herausgebracht hat. Ich weiß nicht, ob das noch jemand weiß. Ich glaube, wir würden euch zu Boden ringeln, wenn wir könnten. Aber es war... Nein, ich werde nicht fliegen. Ich werde nicht fliegen. Gott, ich hab ihn noch, er ist in der Tasche, ich bewahre ihn auf. Ich meine, er wurde seit 1991 nicht mehr ausgebreitet, aber ich möchte ihn rausholen, weil es so ein cooler Gleitschirm war. Er hatte dieses Schachbrettmuster und war irgendwie deltaförmig, ja, mit dieser nach hinten swepten Vorderkante und er war mit Ventilen bespannt und, wissen Sie, er hatte diesen kleinen Heckteil und natürlich diesen, diesen, wissen Sie, den Steuersitz. Und damals dachten wir, das wäre der richtige Weg, richtig? Ich dachte mir, ja, das ergibt Sinn. Es ist wie bei einem Hängegleiter, man verändert seinen Schwerpunkt ein bisschen, man lehnt sich und man kann seinen Schirm so steuern. Aber wenn man darüber nachdenkt, ergibt das überhaupt keinen Sinn, weil man sich nach vorne lehnen musste, um schnell zu sein, also macht man seinen Körper völlig senkrecht zum Luftstrom, ja, was ja genau das Gegenteil von dem ist, was man will, richtig? Man will ja schnell sein, oder? Und dann natürlich in Turbulenzen und das Teil wirft einen einfach hin und her.

Ja, das war die Zeit des Steuersitzes. Aber ja, wir drei landeten dann auf Sea in der Fabrik, um den Gleitschirm abzuholen, und flogen dann über Sea und wissen Sie, es waren ihre Testpiloten, Ali Gali und, wie heißt er noch, Terry Babu, der ist noch da. Sie waren die Chef-Testpiloten für ITV und haben uns irgendwie durch die Manöver und so mit ihm geführt. Ich hatte einfach nur Angst, aber das...

[00:55:16] und ja, wir sind an die Küste geflogen und das haben wir nicht besonders gut gemacht, was

[00:55:22] **Gavin McClurg:** Wie war der Wettbewerb? Was musstet ihr da machen?

[00:55:25] **Chuck Smith:** es war alles XC natürlich, genau wie heute, okay, und ähm, aber Fotos machen und so, aber ja, okay, und äh ja, aber das Wetter war in den Finals nicht so gut, ich glaube ich hab vergessen, was zum Teufel, ob sie den Champion eigentlich benannt haben oder nicht, Andre Bucher war damals in der Gegend, er war wie der Favorit und äh das ist eine andere Geschichte, ich weiß nicht, ob du weißt, dass er schließlich verhaftet wurde, nein

[00:55:51] **Gavin McClurg:** Erzähl mal.

[00:55:52] **Chuck Smith:** Aber ich erinnere mich, in den frühen Morgenstunden flog er diesen riesigen Gleitschirm, groß und langsam, aber er hatte eine unglaubliche Gleitzahl damit. Ich glaube, er hieß Carlo de la Rosa oder de la Rosa, der eigentliche Champion, aber ich glaube nicht, dass sie genug Tasks hatten, um es offiziell zu machen, okay? Aber ja, Andre Bucher war einer der größten Namen im Gleitschirmfliegen in Europa, klar. Und es war Jahre später, ich weiß nicht wie viele Jahre später, er und seine Freundin haben eine Bank ausgeraubt. Ich glaube, er hatte finanzielle Probleme und entschied sich, eine Bank auszurauben, ich glaube in Deutschland oder Österreich, und sie hatten da eine dieser explodierenden Geldbeutel drin, also hatte er ihn im Auto und er ist hochgegangen, und so haben sie ihn erwischt, und er musste eine Zeit lang im Gefängnis verbringen, ich bin nicht sicher wie lange, und dann ist er einfach an, ich glaube, an Krebs gestorben, nicht vor allzu langer Zeit. Oh, wirklich? Ja, das war...

[00:56:54] **Gavin McClurg:** Wann hattest du eigentlich deinen... nein, war das... gehe ich da gerade zu weit?

[00:57:03] **Chuck Smith:** war am 25. April 1992. Oh, okay. Ja, das war, als ich mein zweites Leben begann. Ja, wirklich. Oh ja, wir haben gerade erst fertig. Wir sind gerade aus Europa zurückgekommen, zurück vom Fliegen der Weltmeisterschaft in Japan. Das waren ich, Greg und Mitch McAlear. Das war nicht gerade eine tolle Erfahrung bei diesem Wettbewerb, also...

[00:57:34] **Gavin McClurg:** Mitch fliegt Gleitschirme, oder?

[00:57:36] **Chuck Smith:** klar, ja, ich bin mir nicht sicher

[00:57:36] **Gavin McClurg:** und er

[00:57:37] **Chuck Smith:** er hat da um, äh, einige Hanggliding-Vorführungen gemacht, oh

[00:57:43] **Gavin McClurg:** Da hatte er das ganze Teil um sich herum zusammengeklappt, oder? Das war ein ganz anderer Trip. Okay, okay, diese hier ist echt cool, ich sag's dir.

[00:57:50] **Chuck Smith:** Mann, als ich bei diesem Wettbewerb in Japan war, das war ich total nostalgisch, ich war wie ein Rockstar, weißt du? Ich meine, ich kam gerade von '91, ich war der bestbewertete Pilot dieses Jahres und ich bin in Japan und die lieben das einfach. Ich habe Autogramme bekommen, ich dachte mir, ich mag Japan, weißt du? Aber man bekommt nicht so viel über das industrielle Fliegen zu hören. Mann, die haben uns einmal in der Stadt Kitakyushu landen lassen, okay? Ich meine, du fliegst durch diese riesigen Gebäude direkt ins Stadtzentrum. Wow, das ist echt cool. Aber Mann, überall Stromleitungen und wenn du draußen fliegst, bist du Jesus auf deinem Task, Mann. Wenn du zum Beispiel nach oben gedrückt wirst oder irgendwo an einem Grat oder Hang feststeckst und versuchst, dich wieder hochzuarbeiten, und du machst dir die ganze Zeit Sorgen um diese riesigen Stromleitungen. Wow. Aber eine der coolsten Sachen, ich sag dir, Mitch McCleary ist meiner Meinung nach der beste Gleitschirmpilot, der je existiert hat. Ja, du weißt schon, seine Loops sind Ballett. Oh mein Gott, die sind verrückt. Ja, wenn er die macht, weiß er genau, wie weit er gehen kann, bevor er den Loop beendet.

[00:59:06] Die meisten machen diese ruckartigen Loops, weißt du, Heinz ist echt gut, John Honey auch, aber Mitch ist Mitch. Das Coole war, wir waren eines Tages beim Start, und die Wolkenbasis war an diesem Morgen richtig niedrig. Mitch ist mit seinem Hängegleiter in die Thermik und in die Wolke geflogen, und wir haben ihn aus den Augen verloren. Und da sind alle beim Start, da sind hunderte von Zuschauern und so weiter, und plötzlich kommt er unten aus der Wolke im vollen Sturzflug, direkt auf die Leute zu, geradeaus. Das hat er auch nur gemacht, er ist an den Leuten beim Start vorbeigeflogen, die Leute mussten wegspringen, aber er kommt direkt unten aus der Wolke und beginnt dann seinen Loop, und der Scheitelpunkt seines Loops geht wieder in die Wolke zurück, also kann man ihn nicht sehen. Man sieht ihn einfach nur in die Wolkenbasis hineinfliegen und wieder herauskommen. Es war einfach wunderschön. Ich wünschte, ich hätte davon ein Video, weil bestimmt jemand eins hat, da sind ja alle möglichen TV-Crews vor Ort, aber es war einfach wunderschön mitanzusehen. Wahnsinn, Wahnsinn, Legende.

[01:00:07] Er ist eine Legende, ist es immer noch, bist du

[01:00:09] **Gavin McClurg:** Du fährst nach Kalifornien und da ist er, direkt über meinem Arsch. Wie zum Teufel schafft er das?

[01:00:18] Wow, cool. Also, bist du an diesem Punkt eher im Bereich Design-Admin bei UP unterwegs oder eher bei Wettbewerben und unterwegs als Rockstar?

[01:00:33] **Chuck Smith:** Ich weiß nicht, ich hatte bei UP so viele verschiedene Rollen. Ich wollte ursprünglich ein Rockstar sein, aber ich wusste nicht, dass ich ein Rockstar sein würde, ich wollte ein Rockstar sein, aber ich wusste nicht, dass ich das draußen sein würde, weil sie eine UP-Schule aufbauen wollten, an dem Punkt ja. Und dann war es plötzlich mehr Admin-Kram, Reisen mit Greg, ihr wisst schon, unser Händlernetzwerk aufbauen, Wettbewerbe, Fliegen und ähm, es war einfach, warst du wirklich...

[01:00:57] **Gavin McClurg:** Da hast du recht, ich meine, der Wettbewerb war dein Ding, oder?

[01:01:00] **Chuck Smith:** Ja, ich war total motiviert, ja, total motiviert wegen des Wettbewerbs damals. Ich meine, ich glaube, viele Piloten sind das ja, weißt du, ich habe diese Leidenschaft echt verloren, und das war eins, das ich irgendwie durch das Tandemfliegen ein bisschen ausgeglichen habe, auf eine gewisse Weise, und

[01:01:20] **Gavin McClurg:** wir haben das übersprungen, weil wir diesen Weg genommen haben, wegen deines Unfalls, also wegen deines... Oh ja.

[01:01:24] **Chuck Smith:** Also ja, wir hatten gerade die Tory Pine Speed Races hinter uns – was war das noch mal? Ja, ich bin mir nicht sicher, wie viele Jahre das ging, es waren ein paar, zwei, drei Jahre zumindest. Im Grunde waren wir vom Hauptstart bei Tory runtergekommen, ihr seid die Küste runtergefliegen, und man hatte zwei Piloten, die gleichzeitig starteten. Einer flog nach rechts, einer nach Norden, einer nach Süden. Man hatte einen Turnpoint, man musste diesen Turnpoint treffen, da standen Richter, um sicherzustellen, dass man diesen Turnpoint getroffen hat, und dann flog man zurück, der andere flog den anderen Weg zum anderen Turnpoint und zurück zur Ziellinie. Cool, also waren das Gleitschirm-Rennen zusammen, aber natürlich war es, weißt du, wer auch immer

[01:02:18] und wer die schnellste Zeit hatte. Ja, und ich glaube, sie sind am Ende direkt gegeneinander angetreten. Ich bin mir nicht genau sicher, wie das genau strukturiert war, aber es war eine tolle Veranstaltung. Damals war es, ich glaube, im Frühjahr 92, Greg war schon weg, ich war noch da, und ich hatte mein Team – Bob Sheck und einige andere echt starke Piloten – und da kommen wir fast zu... hier ist noch eine Geschichte. Ja, also weiter geht's. Bob Sheck und ich entschieden, dass es eine super Idee wäre, weil wir Greg ein bisschen ärgern wollten. Wir sind beste Freunde, aber er war damals, ja, er war Edel. Und ich war noch nicht weg, und es war also eine kleine freundschaftliche Konkurrenz, die wir hatten. Es war an einem Abend...

[01:03:08] Bob Sheck und ich beschlossen, nehmen wir eine dieser kleinen Rauchbomben, genau die mit den kleinen Behältern und der kleinen Kette, die man zieht, ja, und wir montieren sie unter Gregs Auto.

[01:03:21] und wir binden eine Schnur daran fest, damit sie auslöst, wenn er an dem Morgen auf dem Weg zu Tori fährt. Also, hoffentlich würde dann die Rauchbombe zünden, er hätte den ganzen Rauch unter seinem Auto und wüsste nicht, was es ist, alles klar? Super, guter Plan. Okay, es ist mitten in der Nacht, wir können das nicht wirklich sehen. Ich bin

unter einer Seite des Autos, ich glaube, ich binde die Schnur irgendwo an die Achse, ich glaube an die Hinterachse, und Bob montiert die Rauchbombe in die Stoßstange von Gregs Fahrzeug, es war ein Mitsubishi Montero. Was wir in der Dunkelheit nicht sehen konnten, war, dass direkt neben der Stelle, an der er die Rauchbombe platziert hat, ein Wiring Harness war.

[01:04:11] Ja, also wir haben gewartet, wir haben eine Straße unterhalb von Gregs Hotelzimmer geparkt und er war mit seiner Freundin da, aufgeregt, kleine Kinder, die sagen: Oh ja, das wird so viel Spaß machen. Und er war mit seiner Freundin Lisa Halls und Christoph Kirsch zusammen, der damals der europäische Gleitschirmfliegen-Champion war, okay? Und also sitzen sie in ihrem Fahrzeug und fahren, und wir fahren hinter ihnen her, und nichts passiert. Ich sage: Ah, okay. Also trennen wir uns, um etwas Frühstück zu holen. Ein bisschen später fahren wir zu Tori und dann fährt Greg heran, und er ist so: Okay, wer ist der Spaßvogel? Und wir sagen: Na, was ist passiert? Was wir nicht mitbekommen haben, war die Bank. Ich glaube, die Schnur ist auf der Achse verrutscht, und deshalb hat sie sich erst nach unserer Abreise verhakt. Und dann die Rauchbombe, die Hitze davon hat die Rauchbombe entzündet, und es war so: Oh mein Gott, ich werde sterben, ich werde sterben, ich werde sterben, ich werde... das Wiring Harness, das Plastik daran, das stand in Brand, Flammen schossen hoch und...

[01:05:14] Also hat Greg uns die Geschichte erklärt. Es war so: Ja, wir fahren die Straße runter, Rauch kommt raus – du hast das nicht wirklich gesehen –, aber dann schlagen die Flammen hinten aus der Stoßstange hoch und die sind direkt neben dem Benzintank, und Christoph Kirsch schreit: „Folie, Folie!“

[01:05:33] aber wisst ihr, zum Glück und wisst ihr, das war eine coole Sache, Greg war vorbereitet, er hatte einen Feuerlöscher im Fahrzeug und hat es gelöscht, aber Mann, ich hatte Tränen in den Augen, weil ich dachte, wir hätten Greg, den Europameister, und Lisa fast auf einen Schlag umgebracht. Ich meine, wie haben wir den Benzintank oder so entzündet? Aber das Auto wurde nie wieder richtig gefahren. Sie haben das Wiring Harness und so Zeug ersetzt, aber Greg meinte, ja, die Elektronik war sowieso immer im Eimer.

[01:06:05] **Gavin McClurg:** Tut mir leid, tut mir leid, Mann, ja, also

[01:06:10] **Chuck Smith:** Ich glaube, das war vielleicht echt lustig, ja, es war buchstäblich eine Woche danach, als ich durch Reno gefahren bin, um irgendwie unsere neuen Sachen zu präsentieren, und äh, weißt du, es war noch ein Prototyp. Ich war auf dem neuen Flash, weil wir die abschließenden Tests mit dem DHV noch nicht ganz fertig hatten, und ich war da draußen bei P-Line, weißt du, es war am Vormittag und ich bin einfach am falschen Ort zur falschen Zeit gelandet, Mann, es war...

[01:06:42] **Gavin McClurg:** war ein Staubteufel, oder Teufel?

[01:06:43] **Chuck Smith:** Ja, und äh, da gibt es da eine Theorie, ähm, wer war das da, äh, egal, Leute sagten, na ja, es gab zu der Zeit ein Erdbeben. Ich sagte, na ja, das war das Erdbeben, als ich auf den Boden aufgeschlagen bin. Ja, genau, aber äh, sie sagten, nein, es gab tatsächlich ein Beben, das durchlief, welches

[01:07:07] **Gavin McClurg:** Du hast viel in Reno, ich meine das und ich denke, dass

[01:07:10] **Chuck Smith:** das könnte den Staubteufel ausgelöst haben, weil es noch andere Leute weiter oben gab, die alle ein paar Minuten nach meinem Aufprall berichtet haben, dass sie alle gleichzeitig diese Turbulenzen bei einer Höhe von tausend Fuß oder mehr erlebt haben. Es könnte also an diesen mehreren, wirklich warmen Luft-Staubteufeln gelegen haben, die dadurch ausgelöst wurden – das ist eine Theorie, ja.

[01:07:29] **Gavin McClurg:** Ich meine, ich bin in diesem Teil der Welt aufgewachsen und meine Eltern haben damals – du weißt schon, als Kind schläft man durch so ein Zeug – aber da gab es viele Erschütterungen, und ich meine, man liegt direkt auf der Verwerfungslinie. Ja, es ist nicht so weit hergeholt zu denken, dass das das verursacht haben könnte, das ist wild. Ja, also wie weit warst du noch über dem Boden, als du...

[01:07:50] **Chuck Smith:** 60 bis 70 Fuß und du lässt diesen Gleitschirm – wie du dir das vorstellen kannst, es ist auf Video und ich kann sehen – ja, ich habe vielleicht ein bisschen zu viel korrigiert, er ist in den Strömungsabriss geraten, ich konnte den Stoß nicht kontrollieren, weil er auf dem Kopf stand. Ich wurde einfach nur hin- und hergeschleudert, also den Gleitschirm und ich bin gleichzeitig auf den Boden gekracht. Wow, also im Grunde, gerade als er nach vorne

stieß, hat er den Boden getroffen und ja, ich war raus, also

[01:08:18] **Gavin McClurg:** über dir gibt es keine Kappe

[01:08:19] **Chuck Smith:** du bist okay auf den Boden gekracht und ich war draußen und ähm ich

[01:08:27] **Gavin McClurg:** Was ist das? Bist du... ich meine, was war das Gurtzeug? Was war das? Gab es irgendeinen Schutz? Nein, ja, du bist wieder in dem Ding drin, okay, aber

[01:08:35] **Chuck Smith:** Ich habe meine Innereien ziemlich gut umverteilt, weißt du, und eine Lunge hatte einen Klapper. Und ich muss sagen, ich muss wahrscheinlich Bill Anderson und diesen anderen Typen danken, sein Nachname war Fraser, aber echt Bill, danke Bill, weil du äh mein Leben gerettet hast, wirklich ja, weil sie mich erwischte hatten und ich wurde blau und konnte nicht atmen, ja. Und ich glaube, was, eine Lunge war schon kollabiert und äh natürlich wusste ich das zu dem Zeitpunkt nicht, aber ich denke, meine Atemwege waren ein bisschen blockiert durch meine Innereien, die alle irgendwie nach oben geschoben waren, und sie haben eine Platte unter meinen Rücken gelegt und mich ein bisschen aufgerichtet, und das hat meiner Meinung nach ein wenig von diesem äh Druck von meinen Atemwegen genommen und ich konnte zumindest, weißt du, mit einer Lunge atmen, die kaputt war, also ich...

[01:09:27] Ich habe mir den Magen, den Dickdarm und den Dünndarm durch das Zwerchfell nach oben gedrückt, Jesus. Die nehmen die Sachen aus deinem unteren Bereich und schieben sie dir in die Brust, also ja, wirklich, um irgendwas zu brechen oder die Innereien zu verschieben.

[01:09:43] **Gavin McClurg:** Mein Gott, du bist ein Wombat-Mann.

[01:09:44] **Chuck Smith:** Ja, und der Arzt, ich muss sagen, Myron Gomez, seinen Namen werde ich nie vergessen. Er war der Notarzt, der mich aufgeschnitten hat und alles wieder an seinen Platz gesetzt hat, und ich habe ihm geschrieben, oh, du warst...

[01:09:57] **Gavin McClurg:** Da drin war es echt chaotisch.

[01:10:00] **Chuck Smith:** Oh, die mussten dich aufschneiden, ja? Die haben mich in der Mitte aufgeschnitten und alles wieder an seinen Platz gesetzt, Gott verdammt. Aber ja, also, wie alt warst du?

[01:10:17] 29. Okay, okay, ja, ja. Und also, ich war ein paar Tage auf der Intensivstation, eine Woche im Krankenhaus, habe mich ein bisschen in Reno erholt und dann habe ich mich mit fünf Wochen zum Fliegen gebracht. Es hat wehgetan, aber ich habe mich zum Fliegen gebracht, nur um wieder auf die Beine zu kommen. Ich dachte mir, ich muss wieder in die Luft. Ja, weißt du, und ich wusste, dass es nicht so war wie: „Oh je, ich werde nie wieder fliegen.“ Ich wusste es, ich habe es analysiert und ich wusste, was passiert ist, weißt du? Es ist einfach eine dieser Sachen, man geht weiter. Aber ja, man bringt sich in die Luft und bringt sich wieder zum Fliegen, was ich auch getan habe. War das beängstigend? Körperlich war es unangenehm, aber mental nicht, okay? Es fühlte sich gut an, ja, weißt du. Und dann...

[01:11:07] Da haben sich bei UP wieder ein paar Dinge geändert, als ich wieder angefangen habe. War das dein erster Absturz?

[01:11:16] Ja, ich hatte vorher schon ein paar kleinere, aber das war das normale Zeug. Ja, das war das erste Mal, dass ich mich richtig verletzt habe, okay? Es waren nur kleine Sachen, ich hatte nie... ja, okay, nichts wirklich Schlimmes. Aber ja, dann habe ich mich entschieden, äh, ich weiß nicht, ich glaube, ich werde mich von Up zurückziehen. Ich weiß, das war eine schwere Entscheidung, aber ähm, also bin ich am Ende nach Aspen gegangen und habe ihnen geholfen, ihr Tandem-Programm dort zu entwickeln, mit Yon Stintz und Dick Jackson. Ja, das.

[01:11:48] **Gavin McClurg:** das war direkt nach dem Unfall, ja.

[01:11:50] **Chuck Smith:** In jenem Sommer und dann im Herbst haben sich Greg und ich zusammengeschlossen, weil wir uns dachten, dass wir gut zusammenarbeiten würden – ich meine, Greg war einfach klasse. Also haben er und ich angefangen, den Westen abzusuchen, um einen Standort für eine Flugschule und ein Demozentrum zu finden. Und ich dachte mir, ich werde nach Aspen gehen, und ein Ort, an dem er auch das Importgeschäft von Adel ansiedeln könnte. Und wir landeten in Sun Valley, wissen Sie, also haben wir zusammen Sun Valley Paragliding gestartet. Er hatte Adel

und äh was

[01:12:31] **Gavin McClurg:** In welchem Jahr war das?

[01:12:32] **Chuck Smith:** 93 oder so, oh wow, ja, also das Fliegen fand hier in Sun Valley schon ziemlich lange statt, weißt du, Ed Simon, er war der Präsident des Clubs, und sie begannen was

[01:12:49] Also, sie hatten hier jahrelang Freizeitfliegen, aber nichts Kommerzielles. Als wir kamen, mussten wir verhandeln und den Prozess für eine Genehmigung des Forest Service starten, um hier auf dem Skigebiet zu operieren. Und das hat lange gedauert, weil es einfach noch nicht existiert hatte, oder? Ich glaube, es waren Monate und Monate, so acht bis zehn Monate vergangen, und finanziell hat es sich für mich einfach nicht gelohnt. Also bin ich am Ende zurück nach Aspen gegangen und habe wieder mit denen zusammengearbeitet, und Greg hat das Geschäft hier weitergeführt, mit Adel und allen, und bis er die Genehmigung hatte, war ich bereits in einer Partnerschaft mit Dick in Aspen und

[01:13:42] **Gavin McClurg:** war damals ein großer Teil deines Geschäfts? War es die Ausbildung, der Verkauf von Sachen oder nur ich? Beides? Also, okay, davor...

[01:13:53] **Chuck Smith:** ich habe Sun Valley verlassen, es war hauptsächlich Instruktion, okay, aber eher so heimliches Unterrichten hier und da, weil wir noch keine Genehmigung hatten, um zu operieren, wissen Sie, aber man musste ja etwas tun, und dann äh, aber dann zurück in Aspen, ja, das waren wahrscheinlich 60 bis 70 Prozent Tandems und der Rest war Instruktion, okay, wissen Sie, ja, und dann, wie gesagt

[01:14:20] Greg, wir haben hier die Genehmigung. Ich habe nur gesagt: Greg, du machst weiter mit Sun Valley Gleitschirmfliegen, ich bleibe in Aspen, okay? Und dann geht es zum nächsten Kapitel über, also Ed.

[01:14:34] **Gavin McClurg:** Simon fliegt hier, ich meine, Ed

[01:14:36] **Chuck Smith:** Simon war hier, es gibt viele Namen an diesem Ort. Hans Hub, er hat hier oben unterrichtet, okay? Er ist noch da, ich glaube, er fliegt nicht mehr. Ja, er ist uralt, aber er war der Stolz von Aspen, die erste Person, die von Baldy abgeflogen ist, wirklich Gleitschirm, war Hans Hub. Ja, und dann hat er Ed Simon und einige andere Leute das Fliegen beigebracht, aber er hatte nie wirklich eine Schule, eine formelle Schule oder so etwas in der Art. Deshalb haben wir uns anfangs Sorgen gemacht, bevor wir mit Sun Valley Paragliding mit Greg und mir hierhergekommen sind, ihr wisst schon, wir wollten niemandem auf die Füße treten. Ja, aber es schien der richtige Ort zu sein, ihr wisst schon, wir waren schon im Vorjahr für einen Wettbewerb hier gewesen, ihr wisst schon, dieser Paul Potter und Garth Callahan und Ed, die waren, ich glaube, Teil der Organisation, es war ein ziemlich guter Wettbewerb, aber so wurden wir zum ersten Mal an Sun Valley herangeführt. Wir haben uns diesen Ort angesehen, wir haben uns Steamboat Springs und ein paar andere Orte angesehen, und dann sind wir in Sun Valley gelandet. Und deshalb haben wir angefangen anzurufen und zu sagen: Hey, wir wollen niemandem auf die Füße treten, wenn wir hierherkommen und ein Geschäft oder so eine Schule oder irgendwas aufmachen. Und die waren wie: Nein, nein, kommt ruhig hoch, ihr wisst schon, was Hans macht, ist äh nichts Formelles. Also ja, und

[01:15:52] **Gavin McClurg:** Wisst ihr, vor meiner Zeit hier gab es einfach eine ganze Reihe von Namen von diesem Ort, ihr wisst schon, Dave Bridges und Will Gadd und Chris Santacroce. Ich meine, ja, Santacroce, als er noch in den Teenagerjahren war, oder? Ich meine, ja, ja.

[01:16:07] **Chuck Smith:** Ich glaube, ich habe Chris bei seinem ersten Tandem wirklich mitgenommen.

[01:16:09] **Gavin McClurg:** ich glaube

[01:16:10] **Chuck Smith:** Heilige Scheiße, das ist unglaublich. Ich erinnere mich, das war, als ich für Up gearbeitet habe, und wir waren an dem Punkt, und Chris hatte sein Wohnmobil dort draußen, und ich dachte mir, wer ist dieser Typ? Weißt du, es war cool in den verrückten Zeiten, ja Mann, aber er, er ist einfach abgehoben, Mann. Er hatte einfach das Können und bumm, Robbie Whittall.

[01:16:32] **Gavin McClurg:** Genau.

[01:16:33] **Chuck Smith:** Ja, Robbie Whittall war hier. Ja, da gab es eine Zeitspanne, nachdem ich gegangen bin und Greg das Geschäft hier noch hatte. Ja, genau das hatte er: Dave Bridges hier oben, Robbie Whittall, Mitch McAlear, Mitch.

[01:16:46] **Gavin McClurg:** war hier

[01:16:47] **Chuck Smith:** Mitch war auch nur eine kurze Zeit hier, ja, wow. Und ja, ich meine, du kennst ja diese Liste an Piloten, Mann. Und Santa Croce war mit ihm hier. Ich meine, das war so, als wäre er, weißt du, das Dreamteam. Ja, ja. Aber leider, ich denke, Greg hat sich mit Drogen herumgeschlagen und hat nie wirklich so viel Energie in die Schule oder den Tandem-Aspekt gesteckt. Er hat immer noch Sachen mit Adle gemacht, die wichtig waren und ordentlich Geld eingebracht haben, weißt du, weil Adle damals den größten Marktanteil hatte. Nun ja.

[01:17:23] **Gavin McClurg:** und Drogenmissbrauch war damals hier irgendwie die Regel, weil es keine Skigebiete waren, ja, nein, es war

[01:17:30] **Chuck Smith:** das passiert ja oft in einer Skistadt, ja, genau. Also wie

[01:17:34] **Gavin McClurg:** Wie lange warst du etwa in Aspen?

[01:17:38] **Chuck Smith:** acht oder neun Jahre, fast zehn Jahre und

[01:17:40] **Gavin McClurg:** Es waren du und Dick, ja.

[01:17:41] **Chuck Smith:** ich habe für Dick und Yawn gearbeitet, ja, und als die sich getrennt haben, bin ich mit Dick Partner geworden, richtig? Das waren gute Jahre, da habe ich ziemlich viel cross country geflogen, was mir Spaß gemacht hat, und ähm und

[01:17:56] **Gavin McClurg:** Da gab es damals in Aspen viele Wettbewerbe und so weiter.

[01:17:59] **Chuck Smith:** Ja, in den späten 90ern hatten wir das Red Bull Over Wings über Aspen, richtig gute Wettbewerbe, alle Europäer kamen rüber und ich bin immer noch mitgemacht. Damals bin ich im Tandem gegen Solo-Piloten angetreten, was echt lustig war. Wow, ja, ich habe einfach mal was Neues ausprobiert. Natürlich hatten wir einen riesigen Nachteil, aber es war trotzdem Spaß, oder? Und ich habe einmal eine TV-Show mit ESPN gemacht mit Bart Connor, er ist der Goldmedaillen-Turner, ja, und er ist einen Tag im Wettbewerb mit mir geflogen als mein Navigator, und wir haben diesen Teil der Show gemacht. Aber das Coole an diesem kleinen Segment, das wir gemacht haben, es hieß Action Zone, diese TV-Show, aber ich durfte mit Nadia Kobanich fliegen, seiner Frau, richtig, die ist die beste Turnerin, ja, und die waren so...

[01:18:55] **Gavin McClurg:** und ich dachte mir: Oh mein Gott, ich werde mit Nadia Kobanich fliegen.

[01:18:55] **Chuck Smith:** so nette Leute, unglaublich. Ich meine, die beiden stehen beide auf dem Höhepunkt ihres Sports und sind die demütigsten, nettesten Menschen, die man je trifft. Ja, ja, das war wirklich eine Ehre und auch sehr aufschlussreich, mit ihr zu sprechen, weil sie ja rumänisch ist, osteuropäisch, unter du weißt schon, hinter dem Eisernen Vorhang, vor der Berliner Mauer, natürlich. Und das war eine der Arten, wie man im Ostblock oder in diesen kommunistischen Ländern damals erfolgreich wurde: Entweder man wurde Parteimitglied oder man wurde ein phänomenaler Athlet.

[01:19:33] **Gavin McClurg:** Ja, und ich dachte mir, gab es also Geld für die Athleten?

[01:19:37] **Chuck Smith:** Ja, und ich habe mit ihr darüber gesprochen. Ich dachte mir so: Wow, das muss ja echt unglaublich oder zumindest interessant gewesen sein. Wie hat das alles überhaupt funktioniert? Du warst schließlich die perfekte 10, die erste Turnerin, die eine perfekte 10 erreichte, die berühmteste Turnerin der Welt. Und sie sagt, es war schrecklich. Ja, denn Ceausescu, der Führer von Rumänien, hat sie verachtet, weil sie beliebter war als er. Typischer Tyrann, ein Diktator, weißt du. Und er hat sie in einem Haus untergebracht, er lebte in einem Palast direkt dort in Budapest – äh, Entschuldigung, Bukarest – und...

[01:20:22] er hat sie in einem Haus direkt neben seinem Palast wohnen lassen und seine Geheimpolizei hat sie ständig überwacht, Wahnsinn. Und dann hat sie mir erzählt, wie sie Egos erklärt hat, oh ja, aber es war interessant, wie sie

entkommen ist, weißt du? Sie kamen nach Ungarn und sie hat mir erzählt, wie sie mitten in der Nacht über diese Berge mussten, bis zur Taille im Schnee, und sich da durchgequält haben, um da rauszukommen, und ja, ziemlich erstaunlich, verrückt, ja. Aber ja, die Aspen-Tage waren gute Zeiten und äh und

[01:21:00] **Gavin McClurg:** die Leute, die du getroffen haben musst – ich meine, das war schon... oh ja, und

[01:21:04] **Chuck Smith:** ja, und ich glaube, ich weiß, Dick hat dir die Geschichte erzählt, als er Maurice Herzog mitgenommen hat, ja, fliegend, ja, und Dave Bridges, und ich habe ihn den Schlitten runtergejagt, weil er natürlich nicht laufen konnte, weil er jetzt Stümpfe hat, aber ja, das war ein ganz besonderer Tag, Teil davon gewesen zu sein, ja, ja, ich dachte mir so, wow, weißt du, der erste Typ, den ich...

[01:21:28] **Gavin McClurg:** jemals in meinem Leben getroffen.

[01:21:28] **Chuck Smith:** man musste einen 8.000 Meter hohen Gipfel besteigen und ja, ja, und dann einfach tolle Tage mit Dave Bridges, ja, ich kann mich nicht erinnern, wann Dave Sun Valley verlassen und nach Aspen gekommen ist, genau wann, aber Mann, von wem ich meine, er war zweifacher Nationalmeister, ja, phänomenaler Pilot und einfach ein unglaublicher Athlet, ja, unglaublich, ich meine, davor, ja, als er auf dieser Expedition zum Chisholm Pangma war, als er getötet wurde, er war ein großartiger Athlet, ja, er war ein großartiger Athlet, ja, er war ein großartiger Athlet, als er mit Alex Lowe getötet wurde, ich habe mit ihm Krafttraining gemacht, wirklich, und äh ich konnte mit ihm mithalten, damals, aber wenn er den Berg hochging, war ich wie: bis dann, er war einfach ein Lungenmonster, ja, Lungen mit zwei Beinen, ja, unglaublich, früher.

[01:22:15] **Gavin McClurg:** Jorney zu töten, irgendwie ja, ich hab's einfach gemacht, ja, ja.

[01:22:17] **Chuck Smith:** Er hatte ein phänomenales Herz. Du kommst nach Hause, du sorgst dafür, dass du nach Hause kommst. Er hat es nicht getan, aber ja, das war ein riesiger Verlust für die Fliegerei in den Vereinigten Staaten. Ja, es gab da ein paar solcher Leute, wie Bob England, wenn er noch da wäre – ich weiß nicht, ob er ein phänomenaler Pilot war, ja, und natürlich Greg und Dave und ja, einige dieser Leute waren einfach phänomenal in unserer Community, und ich weiß nicht, wie es wäre, wenn sie noch da wären.

[01:22:49] **Gavin McClurg:** Ja, Kimi war so – ich meine, man würde ihn nicht mit den phänomenalen Piloten auf eine Stufe stellen, aber was für ein phänomenaler Verstand und Mensch und einfach Charakter. Wir haben viele solche Leute hier, da gibt es Charaktere, da gibt es Charaktere. Ja, viele Alpha-Typen. Erzähl mir von Hobbs. Weißt du, ich habe eine echte Vorliebe für Larry Tudor. Sein... ja, von ihm zu hören, als er noch in seinen Rekordjagd-Tagen war, weißt du, der „Dark Prince“ und oh ja, und Larry, Larry, was zum Teufel machst du da? Was meinst du, da ist ein Tornado, Mann? Und ja, so ein Zeug, aber weißt du, Hobbs – ich bin dort nur einmal geflogen, auf dem Rückweg aus Texas vor ein paar Jahren. Wir haben ihn dort gejagt, wir mussten nur wegen der Larry-Geschichten anhalten, und ich flog die Hobbs, und weißt du, es war ein guter Tag. Es war kein großartiger Tag, aber es war es. Das ist ein cooler Ort, aber wie war das alles, wie war die Szene da?

[01:23:54] **Chuck Smith:** Das war alles mit Up, als ich dort gearbeitet habe. Sie schickten uns für zwei Wochen dorthin und wir dachten uns: Oh mein Gott, wir müssen ein paar Wochen warten, um die Rekordversuche zu machen. Mark Axon war mit uns als offizieller Beobachter dabei, und da waren Greg, ich und Matsuo aus Japan. Der Typ war eine Witzfigur, Mann. Er ist später bei einem Autounfall in Thailand gestorben, aber ... und ich glaube, da war noch ein anderer deutscher Pilot dabei, aber es war alles mit Up. Es war cool, dafür bezahlt zu werden, um Distanzen zu fliegen. Versuchen, die mitzunehmen und ...

[01:24:30] Dann hat Greg am Ende – ich habe in diesen zwei Wochen viele Meilen geschafft, aber ich habe nie den Rekord geknackt. Wenn man all meine Meilen zusammenzählt, waren es viele, aber ja. Und an dem Tag, als Greg den Rekord aufgestellt hat, waren das damals 63 Meilen. An dem Tag bin ich natürlich abgesunken, verdammt noch mal. Wie auch immer, natürlich ja, ja. Aber es war echt cool, wir sind dort auf dem Flugplatz hochgezogen und wir hatten nie die optimalen Bedingungen, die wir bei der Lage der Skyline gebraucht hätten, aber wir hatten trotzdem welche. Es war ziemlich gutes Fliegen, aber ich erinnere mich an einen Tag – ich weiß nicht, ob ich Larry davor schon getroffen hatte oder nicht, aber wir waren eines Nachmittags im Hotel und das Auto fährt an, Larry steigt aus und er ist einfach komplett mit Kuhmist bedeckt.

[01:25:22] Er war wohl auf einem Gleitschirm, ja, das muss er gewesen sein. Und er war nicht Teil unseres Teams, er war nur für seinen eigenen Spaß da oder so, ich bin mir nicht sicher, aber er war auf dem Viehacker gelandet und wurde bei den starken Winden einfach mitgerissen, direkt durch den ganzen Kuhmist gezogen, und er hat es erst dann gemerkt. Ich meinte nur: Alter, tut mir leid. Ja, ja, aber es war windig, ich erinnere mich, ständig rückwärts gelandet zu sein, weißt du? Also bin ich einfach rumgeirrt und so.

[01:26:03] **Gavin McClurg:** blieb im Auto, weißt du, hat versucht rauszukommen und und

[01:26:03] **Chuck Smith:** den Gleitschirm steuern, über die Schulter schauen und äh mit den Augen im Rückspiegel oder so etwas in der Art, also ihr

[01:26:11] **Gavin McClurg:** Du hast vorhin gesagt, es gab das erste Leben und das zweite Leben, also nach dem Unfall. Wie hat sich dein eigener Flugstil verändert? Was hat sich geändert?

[01:26:22] **Chuck Smith:** Weißt du, ich bin wahrscheinlich unbewusst nicht mehr so motiviert wie früher. Es ist schwer zu sagen, ich bin danach immer noch bei einigen Wettbewerben geflogen, aber nicht annähernd so oft. Okay, aber ich habe die Wettbewerbe irgendwann in den späten 90ern aufgehört, so um 96, 97, irgendwo da dazwischen, vielleicht war 98 das letzte Mal. Ja, ich habe dieses Feuer einfach verloren. Aber wie ich schon sagte, wurde das Tandemfliegen danach irgendwie zu einem neuen Projekt.

[01:27:06] **Gavin McClurg:** Und schaut mal, das ist etwas, das ich noch nie gemacht habe. Ich habe Leute im Tandem mitgenommen, ich habe das Tandem-Equipment, aber ich war noch nie ein kommerzieller Tandempilot. Ich bin nicht zertifiziert, aber wisst ihr, als wir diesen Sommer alle zu Evans Hochzeit zusammengekommen sind und wir hatten viele gute Piloten hier, ja, ihr seid immer noch so motiviert. Ich meine, wenn man es die ganze Zeit so geliebt hat, dann...

[01:27:30] **Chuck Smith:** ich hab's geliebt, ich hab's geliebt. Du weißt schon, die Kameradschaft, ja, das war so toll. Und damals war es eine wirklich kleine Community, ja, und heutzutage ist sie immer noch ziemlich klein. Ja, also ich mag diese Kameradschaft und diese freundschaftliche Art von Wettbewerb, weißt du? Aber ja, und einfach dieses Gefühl zu bekommen, sich aufzuregen, weißt du, da draußen zu sein und danach... aber ja, wenn

[01:27:56] **Gavin McClurg:** bist du hierher gewechselt, um das Tan-Geschäft zu starten? Also, ich...

[01:28:01] **Chuck Smith:** kam 2000 hierher, okay, Frühling 2000, ja, aus

[01:28:07] **Gavin McClurg:** Aspen, ja.

[01:28:08] **Chuck Smith:** Es war nicht direkt geplant, okay? Weißt du, ich habe meine Anteile am Unternehmen in Aspen verkauft und bin damals verlobt worden und bin zum Gasthofbesitzer geworden. Und weißt du, meine Partnerin damals kam aus dem Restaurantmanagement und so weiter und sie wollte unbedingt Gasthofbesitzerin werden, also haben wir dieses viktorianische Herrenhaus, ein Kapitänsanwesen in Maine, gekauft. Und ich bin nach Hause zurückgekehrt, also ja, fast schon. Und ich wollte damit ein Geschäft für Seekajak-Touren eröffnen, ich wollte Touren zwischen den Gasthöfen anbieten, ich dachte, das wäre eine echt coole Sache, die man anbieten könnte, aber das ist dann einfach alles schiefgegangen. Ich habe die falsche Frau gewählt. Ich habe nicht... wir haben nie geheiratet, aber weißt du, ich werde auch nicht heiraten, aber ja, sie hatte einen Plan, von dem ich nichts wusste, okay? Aber ich sage dir, ich sage dir zu 100, dass es wirklich Geister gibt.

[01:29:10] **Gavin McClurg:** Ja, okay.

[01:29:11] **Chuck Smith:** Ja, es war ein Herrenhaus mit 22 Zimmern. Ich bin dort, aber ich bin im Winter auf einer Insel in Maine.

[01:29:18] **Gavin McClurg:** Wir gehen hier voll in den Shining-Modus, ich sag's jetzt schon, es war

[01:29:22] **Chuck Smith:** wie bei Shining, da waren nur ich und die Geister und das Ding und äh ja ja, du

[01:29:28] **Gavin McClurg:** ich komme nicht rüber als jemand, der an so etwas glaubt.

[01:29:30] **Chuck Smith:** ich werde dir nicht lügen, ich werde nicht

[01:29:30] **Gavin McClurg:** Halt, nein, Mann, ohne

[01:29:31] **Chuck Smith:** Ich bezweifle, dass Geister existieren, wow, gruselig, Mann. Ja, ja, also dann, aber die hatten dieses alte Ding gesprengt und dann habe ich mich einfach gefragt, na ja, was mache ich jetzt? Und das war, als der Forest Service hier oben Bewerbungen für die Konzession am Berg annahm. Zu der Zeit hatte Greg das Geschäft hier schon verloren, er war längst weg. Ja, also sagte ich, na ja, ich habe nichts anderes zu tun, also habe ich mich beworben. Und hier sind wir, wow, 20 Jahre später. Jahre, ja. Ich habe es einfach nicht erwartet, aber äh, ihr wisst schon, ich liebe es hier oben.

[01:30:10] **Gavin McClurg:** und du, du genießt die Tandems, ich meine, für mich ist es eine große, kraftvolle Gegend. Es ist...

[01:30:21] **Chuck Smith:** eine Menge Verantwortung, ja, ich würde sagen, und es ist eine ganz neue Sache, zu tun, was

[01:30:25] **Gavin McClurg:** Du machst das, ja.

[01:30:26] **Chuck Smith:** Ich meine, man weiß nie, was einen erwartet. In vielen Fällen ist es einfach der Wahnsinn, ich liebe es, aber manchmal denke ich mir auch: Oh mein Gott, was mache ich hier eigentlich? Aber es gibt auch Momente, die sind ziemlich magisch. Ich war jetzt bei mindestens drei oder vier Todesflügen dabei, bei denen ich Leute mitgenommen habe, deren letzter Traum – oder das, was sie vor ihrem Tod noch tun wollten – war es, wirklich zu fliegen.

[01:31:06] **Gavin McClurg:** Das ist so eine Art Bucket-List-Ding, das ist alles. Wow.

[01:31:09] **Chuck Smith:** Ich habe vor Jahren einen Typen mit ALS mitgenommen. Ich glaube, das ist die bösartigste Krankheit, die man haben kann, weil du und dein Gehirn sind perfekt. Ja, deine Gedanken sind perfekt, du bist vollkommen kognitiv einsatzfähig, aber dein Gehirn kann einfach nicht mit dem Rest deines Körpers kommunizieren. Oh Gott, das ist, als wäre man Anakin im Körper oder so. Aber ich hatte diesen Typen, ich habe ihn mitgenommen, und er ist einen Monat nach dem Flug verstorben. Das war sein Traum, eine der letzten Dinge, die er noch machen wollte. Ich habe vor ein paar Jahren eine Frau hier mit Parkinson mitgenommen, ähnlich wie das. Sie konnte nicht sprechen, weil sie das in den späteren Stadien von ALS nicht können. Er konnte nicht sprechen, er konnte seine Arme nicht bewegen, er konnte seine Beine nicht bewegen, im Grunde war ertetraplegisch, aber die Augen verraten dir alles. Wow, ja, mir fällt es schwer, darüber zu reden, Mann. Ja, weil ich werde emotional, wenn ich darüber nachdenke, weil es...

[01:32:12] das steht alles in den Augen dieser Menschen, und sie können zwar nicht sprechen, aber sie können immer noch lächeln und ihre Augen leuchten einfach. Sie nehmen es immer noch wahr. Ja, und Teil davon zu sein, ja, das macht es wirklich besonders. Ja, genau. Ich hatte ein paar von denen und dann gab es da einmal, war das...

[01:32:30] **Gavin McClurg:** genau das ist es, das einen so motiviert. Ja, das merkt man einfach, weil du so begeistert davon wirkst. Aber es ist...

[01:32:38] **Chuck Smith:** diese diese ganz besonderen, bei denen es wirklich eine Bedeutung bekommt, ja. Und denk auch immer daran, da war einmal ein kleines 10-jähriges Mädchen, das ich mitgenommen habe, und der Vater sagte: „Hey, wissen Sie, sie ist sehr introvertiert und wird nicht viel sagen“, und wir haben sie mitgenommen und sie war sehr zurückhaltend und so weiter, aber er rief mich an, ich glaube am nächsten Tag oder zwei Tage später, und meinte nur: „Chuck, danke, wirklich, es hat meine kleine Tochter verändert, sie ist aus ihrer Schale herausgekommen, es ist erstaunlich, die Verwandlung.“ Und ich war wie: „Was, wie ein Gleitschirmfliegen-Flug?“ Ich nehme an, es hat sie einfach total verändert. Wow, ich war wie: „Wow, das ist echt cool, Teil davon zu sein.“ Ja, das ist

[01:33:26] **Gavin McClurg:** schön, ja

[01:33:26] **Chuck Smith:** Das ist echt süß, oh ja, da sind noch die anderen, wenn man übelkeitsbedingt angepustet wird.

[01:33:32] **Gavin McClurg:** na ja, und du musst die Playboy-Mädels halt irgendwann mal mitnehmen, weißt du schon.

[01:33:36] **Chuck Smith:** Das war ziemlich lustig, das war ein cooler Gig, ich muss sagen, das war ein guter Tag im Büro. Das werde ich nie vergessen. Ich flog zurück nach Osten, war am Flughafen in Boston und habe meine

Voicemail auf dem Handy gecheckt und auf mein Gepäck gewartet, weißt du? Und da kommt diese Nachricht: Hey, hier ist so und so von der Produktionsfirma so und so und wir würden gerne mit dir sprechen, okay? Also habe ich ihn sofort angerufen und gefragt, worum es geht. Er sagt: Ja, wir wollen mit dir sprechen, und ich sage: Okay, wir machen diese Show, und er fragt: Würdet ihr euch dagegen ausgeben, mit Frauen zu fliegen, die, weißt du, topless oder höchstwahrscheinlich nackt sind? Ich sage: Ja, überzeug mich noch ein bisschen mehr, das wäre okay. Ja, also das war ein cooler Gig. Das war für den Playboy-Kanal Badass, die haben da eine Show namens Badass. Also ja, wir haben ihn fliegen gebracht. Wie...

[01:34:32] **Gavin McClurg:** Viele von ihnen waren da.

[01:34:32] **Chuck Smith:** Es waren drei, die hatten anscheinend eine Menge Spaß.

[01:34:35] **Gavin McClurg:** Ja, ich habe mir die ein paar Mal angesehen, ja, und

[01:34:38] **Chuck Smith:** Als sie uns dann verließen, sind wir an diesem Morgen geflogen. Ich habe es geheim gehalten, ich habe es kaum jemandem erzählt, oder? Weil ich mir dachte, ich bekomme so viele Anrufe von zehn Piloten von überall her. Ja, genau. Warum hast du es mir erzählt? Ja, genau, weil jeder Schirm, oder? Du weißt schon, was da auftauchen wird. Aber ich dachte mir, ich muss das unter Verschluss halten, weil ich mit niemandem darüber gesprochen habe, oder? Und wir haben unsere Suburbans geparkt, so drei davon in einer Sichelform, damit die Leute irgendwie sehen konnten, dass im Landeplatz etwas vor sich geht, weil wir direkt hinter den Suburbans gelandet sind, oder? Und die Leute konnten sehen, dass da etwas vor sich geht, aber sie konnten nicht genau sagen, was, außer sie kamen ein Stück näher. Ja, okay.

[01:35:24] **Gavin McClurg:** Ich stelle dich jetzt mal in die Publika: Wir haben gerade Jahrzehnte voller Großartigkeit besprochen, aber was war das Verrückteste, das du je im Sport gesehen hast?

[01:35:35] **Chuck Smith:** Mann, das Verrückteste... ich weiß nicht, Mann, oh Mann. Du kannst ja drüber nachdenken, ich fange jetzt schon an, darüber nachzudenken, aber eine der coolsten Sachen, sogar noch besser, wenn... was ich irgendwie für einzigartig halte, es ist nicht verrückt, ähm wie die Weltmeisterschaft in Japan, die ich immer noch... die Organisation, ich war bei der Weltmeisterschaft und das war der Wahnsinn, aber am Ende hat Uli Wiesmeyer die... die Meisterschaft gewonnen und wir hatten diese, diese Zeremonie, die Preisverleihung, und sie haben ihn mit diesem grünen Sakko herausgeholt, so wie sie es beim Masters im Golf machen, ja? Und er hatte 10.000 Dollar in bar in dieser Tasche. Ich dachte mir, das ist das Meiste, von dem ich je gehört habe, dass jemand in diesem Sport so bezahlt wurde, ganz sicher. Ja, ja, das war ziemlich cool. Das ist cool.

[01:36:29] ja, wow, und ja, wir sehen, ob mir noch etwas richtig Verrücktes einfällt.

[01:36:37] ja, ich

[01:36:40] **Gavin McClurg:** Ich liebe alle Namen auf deiner Liste, das ist einfach unglaublich. Ich kann dir sagen, irgendwann habe ich mir ausgerechnet, dass das nicht mehr der Fall ist, aber ich glaube, bei meiner ersten oder zweiten X-Alps waren es so um 70 der US-Athleten, die seit dem Anfang angetreten hatten, weißt du, die US-Athleten, die entweder hier ihre ersten Erfahrungen gesammelt oder Zeit hier verbracht hatten, weißt du, Hansa, Nate, ich meine, die waren da, und mir fehlen einige, na ja, Will Gadd natürlich, weißt du, er war in der ersten, das ist irgendwie ein Nein, ich denke, das ist

[01:37:25] **Chuck Smith:** Ich meine, ich habe das in dem Jahr gemerkt und dachte mir: Ja, schau dir das an, da ist ja Will Sun Valley. Ja, die Verbindung von Will Sun Valley zu den X-Alps für die USA ist ziemlich heftig. Ja, ja, egal.

[01:37:37] **Gavin McClurg:** Ich habe dich unterbrochen, woran hast du gerade gedacht?

[01:37:40] **Chuck Smith:** da, aber nein, es ist

[01:37:42] **Gavin McClurg:** ein besonderer Ort, ja

[01:37:43] **Chuck Smith:** Es ist jetzt so, ich kenne keine andere Fluglocation in Nordamerika, wo mehr Rekorde... ja, die werden einfach immer wieder aufgestellt und sie sind immer noch da, ein paar... ja, und wir haben letzten Sommer

die FAI bekommen, ja, genau. Gut gemacht, Galen, ja, ein toller Flug, das war der Wahnsinn. Ich weiß, die Farmer sind alle total motiviert, ja, wir sind alle total motiviert, ja, wir müssen zurück, zurück zu den Einheimischen. Aber weißt du, die Menge an Talent, die Menge an Piloten, die hier durchgegangen sind, ist... ja, ziemlich bemerkenswert. Es ist bemerkenswert, ja, es ist echt cool.

[01:38:18] **Gavin McClurg:** Erzähl mir mal von Ghana. Wie lange machst du das jetzt schon?

[01:38:22] **Chuck Smith:** Es war eine großartige, großartige Erfahrung. Ich bin da quasi hineingefallen, weißt du? Ich habe 2006 damit angefangen und wirklich... ja, also ich habe eine E-Mail von Mike von Matt Gertis bekommen. Er hatte eine E-Mail an alle Ozone-Händler geschickt und meinte, da gäbe es dieses Festival in Ghana und sie suchen Tandempiloten und... ja, weißt du, es ist eine kostenlose Reise nach Afrika, du fliegst einfach nur dort. Und ich dachte mir, ah, das klingt cool. Es waren nur noch etwa 10 Tage bis zum Festival, als ich mich gemeldet und eine E-Mail geschickt habe, und es war Walter Messer, der jetzt einer meiner besten Kumpels ist. Ja, Walter ist phänomenal, ein phänomenaler Pilot, der für dich geflogen ist.

[01:39:06] **Gavin McClurg:** eine Weile hier, ja.

[01:39:07] **Chuck Smith:** ja, er hat einige Sommer hier verbracht und geflogen und ich habe...

[01:39:10] **Gavin McClurg:** eine Weile bei ihm zu Hause auf dem Weg nach Malawi, um ja, diesen ganzen Gig zu machen, ja ja ja, also

[01:39:16] **Chuck Smith:** er ist, ich

[01:39:17] **Gavin McClurg:** ich meine, sein ganzes Ding mit den Greifvögeln ist der Wahnsinn, ja, ja.

[01:39:21] **Chuck Smith:** sein Wissen über Bir und so, oh mein Gott, ja und ähm aber er ist heutzutage wirklich in Israel, er hat ja hier etwas verbracht, er ist nicht in

[01:39:31] **Gavin McClurg:** nicht mehr in Südafrika.

[01:39:33] **Chuck Smith:** Nein, oh wow, nein, er hat Südafrika nicht vor allzu langer Zeit verlassen, aber er ist schon eine Weile in Israel. Eigentlich wollte ich vor ein paar Jahren mit ihm zusammenarbeiten, genau während Corona, und mit ihm bei APCO. Oh wow, aber ja, es sollte nur ein zwei- oder dreimonatiger Einsatz sein, aber ich konnte nicht ins Land einreisen. Israel hat die Grenzen ständig dichtgemacht. Aber ja, er hat mir vor ein paar Wochen eine WhatsApp-Nachricht geschickt, als die Raketen über ihm flogen, die Abfangmanöver, die Patriot-Raketenabwehr. Ich sagte: Geh rein, die wird auf deinen Kopf fallen! Aber ja, ich habe ihn kontaktiert. Ich kannte Walter zu der Zeit nicht, es war sechs, also habe ich ihn kontaktiert und gesagt: Hey, hör mal, es ist wahrscheinlich zu spät für mich, zu diesem Ghana-Ding zu kommen, aber bitte denk an mich für nächstes Jahr. Er meinte: Oh nein, wir haben Zeit. Gut, wir werden dich hierher holen.

[01:40:32] Wir haben uns getroffen, hatten eine tolle Zeit und sind seitdem befreundet. Dann wurde er so beschäftigt, ich glaube, das war etwa fünf Jahre später, er war so beschäftigt mit den Raptors in seiner Anlage in Südafrika. Ja, sie konnten die Organisation für Ghana einfach nicht mehr stemmen und Sabrina Kirwin hat übernommen. Oh wow, vor etwa einem Jahr, und wir hatten in diesem Jahr viele Piloten, Becca und Cade und oh Mann, ich habe total vergessen, dass das ein großes Jahr war. Und ich weiß nicht, ob es für Sabrina gut passte, also war das, als Ed Stein, mein Kumpel aus Kalifornien und ein langjähriger Pilot, einer der alten Hasen, ja, er und ich... also er und ich haben das Ding gemacht, weil als ich 2006 zum ersten Mal davon erfahren habe, habe ich Ed davon erzählt und gesagt: Hey Mann, lass uns mal gehen, wenn du kommst, flieg mit mir nach Ghana.

[01:41:34] Ich mache diesen Job und deshalb haben er und ich die Organisation übernommen, zumindest für die Piloten. Wir sind nicht die Gastgeber oder so, die Gastgeber sind das Tourismusministerium und die Ghana Tourism Authority. Die sagen uns also, wie viele Piloten sie brauchen und was passieren soll, und dann stellen Ed und ich das Team und die Nationalmannschaft zusammen.

[01:41:56] **Gavin McClurg:** und ihr nehmt einfach Einheimische mit auf Flüge, richtig? Also was...

[01:41:59] **Chuck Smith:** Es ist so, es ist ein bezahlter Job für sie. Die Leute zahlen für die Flüge, aber das Geld fließt zurück an die Organisation oder in die laufenden Kosten der Veranstaltung. Okay, ich hab's verstanden. Ich weiß nicht, wie Walter das gemacht hat, weil Walter hat das Ganze angefangen, weil er dort an Telekommunikationstürmen gearbeitet hat und oben auf diesem Felsen war, weil das eine Steilküste ist, die sie haben, und äh in dieser Gegend namens Quaa, wo jeder zum Osterfest hinzieht. Er hat die Regierung irgendwie überzeugt und so gesagt: „Hey, lasst uns hier ein Stück Wald roden, wir machen einen Startplatz für Gleitschirmfliegen.“ Und jetzt ist es zu einem festen Bestandteil der Osterfeierlichkeiten des Landes geworden. Oh.

[01:42:49] **Gavin McClurg:** Wow, stell dir das vor.

[01:42:50] **Chuck Smith:** Ich glaube, ich kenne nichts Vergleichbares auf der Welt, wo eine Regierung ein Gleitschirmfliegen-Event wie dieses sponsert, und das zu Ostern – es ist wie die Auferstehung Christi beim Gleitschirmfliegen, Wahnsinn. Aber jeder fährt in diese Region in Ghana, um Ostern zu feiern. Es ist so, als würdest du nach New Orleans fahren, wenn du Mardi Gras feiern willst, oder nach Rio, wenn du Karneval feiern willst. Also ist das der Ort, an den die Leute gehen, um Ostern zu feiern. Den Rest des Jahres ist die Gegend ziemlich ruhig, ziemlich langsam, aber zu Ostern ist es der Wahnsinn. Es wird einfach zu Straßenpartys mit Tanzen und Musik – ohne Musik passiert da gar nichts. Und ja, und sie lieben Amerikaner. Die Ghanaianer sind so gastfreundlich und sie sind einfach bereit zu feiern, Spaß zu haben und sich zu amüsieren. Wow, und äh, also das Festival – ja, die Leute zahlen das Geld, und es geht zurück an die Regierung, um die Fixkosten zu decken. Für die Piloten ist es im Grunde eine kostenlose Reise, alles ist bezahlt – deine Fluggesellschaft, deine Unterkunft, dein ganzes Essen, alles ist bezahlt. Es ist eine coole Reise, eine coole Reise, Ed, und ich werde einen kleinen Betrag bezahlt, weil wir es tatsächlich organisieren, organisieren, ja, zusammenstellen. Es ist

[01:44:05] **Gavin McClurg:** eine tolle Reise

[01:44:05] **Chuck Smith:** Es ist viel, wissen Sie, viel internationaler Papierkram und so weiter, aber

[01:44:09] **Gavin McClurg:** Und wie groß ist das Team? Wie viele Piloten braucht ihr?

[01:44:11] **Chuck Smith:** Das variiert. Am meisten hatten wir meiner Meinung nach so um die 14 oder 15, oh wow, in einem Jahr, und sind

[01:44:17] **Gavin McClurg:** fliegst du?

[01:44:17] **Chuck Smith:** den ganzen Tag? Ist das so eine Art Flugplatz? Wow, den ganzen Tag überlappend fliegen, also einfach Runden fliegen, und bei etwa 85 deiner Flüge sind sie flugfähig, weißt du? Das ist diese äquatoriale Luft, ja, große weiche Kanten an der Thermik und der Durchmesser ist schön und er – die würden wollen, dass wir schneller arbeiten, weil es mehr erzeugt, ja Mann, du kommst in die Luft, weil ich meine, es ist so heiß und feucht, ja, ja, man braucht eine Weile, um sich daran zu gewöhnen. Ich meine, du denkst nur daran, dich vorzubeugen, um deine Schnürsenkel zu binden, und du schüttest schon Schweiß aus, deshalb fühlt es sich in der Luft einfach großartig an, du kannst die Wolkenbasis erreichen, wie viele

[01:44:54] **Gavin McClurg:** Tandems, machst du da einen Tag lang?

[01:44:57] **Chuck Smith:** Das kommt darauf an, wer du bist, ja genau. Wenn du Okada aus Japan bist, wirst du wahrscheinlich 30 Prozent mehr machen als der Rest von uns. Wir nennen ihn Okada Kikai, das bedeutet die Maschine, ja japanisch, richtig? Aber ich mache normalerweise sieben oder acht, Okada macht vielleicht 10, 11, 12, die meisten von uns sind so, weißt du, Blake Pelton, der ist oft da. Oh cool, er kommt oft mit uns dorthin. Wir haben einen Kern, wie lange bist du normalerweise unterwegs? Nur ein paar Wochen? Oh, das Festival dauert so drei bis vier Tage. Oh okay, es beginnt am Freitag vor Ostern, also ist der Freitag ein halber Tag, weil ich die Eröffnungszereemonie und so habe, dann ist der Samstag ein ganzer Tag, Sonntag Ostern ist ein ganzer Tag und dann meistens ein halber Tag am Montag, an Ostermontag, aber ich bleibe dort eine Weile. Ja, und Ed und ich haben gearbeitet an

[01:45:58] einen Art Schulungsprogramm dort aufzubauen. Ich wollte gerade fragen, ob es irgendwelche

[01:46:01] **Gavin McClurg:** von ihren lokalen Piloten oder lokalen

[01:46:03] **Chuck Smith:** Leute, ja, da sind jetzt einige Einheimische, die fliegen. Und nun, sie brauchen mehr, wir werden es schaffen. Es ist typisch für die Regierung, wissen Sie, Bürokratie und Papierkram. Ja, wir versuchen wirklich, sie dazu zu bringen, ernsthafte Anstrengungen zu unternehmen, um dort eine Art Schule zu etablieren. Aber ihr erster Pilot war Jonathan, Jonathan Quay, und ich habe ihn beim ersten Mal mitgenommen, als ich 2006 in Ghana war. Ich habe das Foto von unserem Flug noch und ich erinnere mich immer daran, weil ich vergessen habe, wie alt er war. Er sah aus wie 12, aber ich glaube, er war so 20 oder so. Und wir sind hochgegangen, ich weiß nicht, Cloud Bay, ein paar tausend Meter über dem Startplatz, und er drehte sich zu mir um und sagte: „Es ist kalt.“ Du bist die erste Person überhaupt, die diese Worte jemals in Ghana gesagt hat. Und ja, also haben wir angefangen, ihm ein bisschen Groundhandling und so weiter beizubringen. Aber wir konnten nur so viel mit ihm machen, weil unsere Zeit dort begrenzt ist. Und dann hat er seinen Masterabschluss gemacht und er hat also ein gewisses Einkommen und er hat es sich selbst vorgenommen und ist nach Indien gegangen und hat dort seine Pilotenzertifizierung bekommen. Und dann war er weg, sein allererster zertifizierter Gleitschirmpilot, und dann...

[01:47:36] Jetzt ist er ihr allererster Tandempilot, also fliegt er mit uns Tandems. Das ist echt cool, wirklich cool. Ja, und es gibt noch ein paar andere, ich glaube vielleicht vier weitere Solo-Piloten in Ghana. Einer lebt in der Schweiz, einer hier in Kalifornien, aber ja, es gibt noch ein paar, die immer noch lokal in Ghana leben, aber die kommen normalerweise alle zum Festival.

[01:48:06] das ist einfach so eine coole Sache, die ganze Energie des Events. Ich kenne kein anderes Festival, das so ist, weißt du? Es klingt fantastisch. Ja, die haben Live-Musik und Tänzer und und es ist einfach der Respekt, den sie für das Gleitschirmfliegen zeigen. Das ist wirklich, das macht richtig viel Spaß.

[01:48:26] **Gavin McClurg:** Ja, man fühlt sich nicht wie ein Dreckspatz, den wir benutzen, ja, wir sind immer noch Dreckspatzen, wir sind immer noch Dreckspatzen, ja, ich meine, das ist eine gute Sache, das ist eine Yvonne Schnard, ja, ein Dreckspatz zu sein ist eine gute Sache, aber das ist

[01:48:36] **Chuck Smith:** Das ist gut, das ist gut, das ist gut, das ist gut, das ist gut.

[01:48:36] **Gavin McClurg:** Das ist cool, dass sie den Respekt davor haben. Das ist ziemlich tiefgründig. Die meisten Leute – oh ja, ich habe das unten in Cozumel gemacht. Nein, nein, es ist kein Parasailing, das ist nicht das, was ich mache. Genau.

[01:48:45] **Chuck Smith:** Ja, und es ist Wahnsinn, weil sie es wissen. Wenn du Gleitschirmfliegen sagst, verstehen sie das. Die Leute im ganzen Land wissen, was das ist. Ja, sie verwechseln es nicht mit Parasailing, und das ist hier nicht der Fall. Ja, genau. Weißt du, bis heute wissen die Leute nicht, wovon du redest. Bis heute ist es immer noch unser Parasailing. Nein, nein, richtig. Und die andere Sache, ich denke, das ist irgendwie subtil, aber ich finde es ziemlich cool: An den meisten Orten sagen sie: „Na, ein Gleitschirm hat das gemacht, ein Gleitschirm hat das getan.“ Aber nein, der Gleitschirm ist das richtige Objekt, das leblos Objekt in der Tasche da drüben, richtig? Wie Kanga sagt, der Heißluftballon. Ja, genau. Aber dort nennen sie dich Piloten, so wie: „Oh ja, hier sind die Piloten“ oder die Gleitschirmpiloten. Oh cool, es ist ja ziemlich cool, dass sie den Unterschied erkennen, oder? Ja, da steckt hier Expertise drin, da ist Wissen vorhanden, da ist das korrekte Lexikon, richtig? Oh, sehr.

[01:49:41] **Gavin McClurg:** cool, ja Chuck, ich habe das vielleicht seit ein paar Jahren nicht mehr gefragt. Früher habe ich diese Frage bei all meinen Gästen ständig gestellt, weil ich sie einfach gerne mochte, aber egal, ich mache das nicht mehr so oft. Aber bei dir ist es absolut angemessen, weil es so viel Zeit gibt, ich weiß nicht, was der Sinn des Lebens ist. Ah, genau, ja, Will Wills war der Beste, seine Antwort war: Du darfst alles noch einmal machen. Aber weißt du was?

[01:50:06] **Chuck Smith:** Ich sage, ich werde nicht alles noch einmal machen. Ich werde...

[01:50:06] **Gavin McClurg:** hier, aber wenn du die Uhr zurückdrehen könntest zu deinem 50-Stunden-Ich, also irgendwo in diesen Jahren 86, 87, irgendwo da drin, weißt du, du bist wieder in Cape Cod und du startest für sechs Minuten von Sachen ab, so eine Sache, irgendwo am Anfang. Wenn du heute zurückgehen und mit diesem Chuck sprechen könntest, was würdest du ihm sagen?

[01:50:31] das ist ein

[01:50:33] **Chuck Smith:** das ist eine schwere Frage, weißt du, man darf die wichtigen Momente in deiner Fliegerkarriere nicht ignorieren. Ich denke, es gibt Zeiten, in denen ich zurückblicke und denke: Ja, ich hätte da vielleicht etwas anderes machen können, weil ich mich immer gefragt habe, ob ich bei bestimmten Dingen geblieben wäre – hätte ich dann Gleitschirme entworfen oder mehr in der Fertigung gearbeitet, so etwas in der Art. Ich weiß nicht, aber ja, ich würde sagen, ignoriere einfach nicht die wichtigen Momente, denn manchmal erkennt man die wichtigen Momente in seinem Leben gar nicht. Also ja, aber

[01:51:20] Weißt du, und ähnlich dazu schaue ich manchmal zurück und frage mich, ob ich, wenn ich in der Schule geblieben wäre oder einen anderen Weg eingeschlagen hätte, was wäre gewesen. Ich weiß nicht, ich meine, es hätte sicher etwas mit der Luftfahrt zu tun gehabt, oder? Ich schaue zurück und es gibt nichts zu bereuen. Ich meine, es war eine unglaubliche Zeit im Gleitschirmfliegen. Gleitschirmfliegen war ein Mittel, um die Welt zu sehen. Ich meine, für dich muss ich das nicht sagen, es war einfach eine phänomenale Zeit, eine unglaubliche Reise. Und dann denke ich mir, würde ich es eintauschen? Würde ich es für etwas anderes geben? Ist das Gras woanders grüner? Ich weiß nicht, aber manchmal schaue ich zurück und denke mir, na ja,

[01:52:09] Die Naval Academy wäre vielleicht auch cool gewesen und ich wäre schließlich zum Astronaut geworden, ich denke darüber nach. Würde ich das tun? Ich würde liebend gerne auf dem Mond laufen, aber ich weiß nicht, ob ich das ernsthaft tun würde. Aber wenn es darum geht, meine fast 30, fast 40 Jahre Gleitschirmfliegen einzutauschen, nur um auf dem Mond zu laufen, dann denke ich, würde ich es tun. Ich weiß nicht, es ist schwer zu sagen, weil es, wie gesagt, ein unglaubliches Abenteuer war, aber ich denke, auf dem Mond zu laufen, wäre einfach lebensverändernd. Ich glaube schon. Wer weiß? Ja, ja, egal.

[01:52:51] **Gavin McClurg:** Nun, wir haben gleich eine Gruppe von Leuten hier, um das zu feiern, was du hier geleistet hast, und wir werden uns noch etwas von dieser schönen Flasche Glenlivet gönnen. Ja, 18 Jahre alt. Oh Gott. Aus den Highlands. Sie ist wunderschön. Ich versuche gerade, mich davon fernzuhalten. Aber Chuck, du bist eine Legende. Wir schätzen dich wirklich sehr. Was du hier über die Jahrzehnte hinweg accomplished hast, ist unglaublich. Du hast den Weg geebnet und vielen Leuten die Hand gehalten, und ich schätze das, Mann. Ich schätze deine Geschichten. Ich schätze dich, Mann. Ich

[01:53:23] **Chuck Smith:** Ich meine, was du hier machst, weißt du, du und Nate und Farmer und Hans und all diese glaubwürdigen Flüge, die hier durchgeführt wurden, und sogar Underdogs wie Carell, die da draußen einfach alles geben. Ja. Ich meine, es ist etwas Besonderes. Es war wirklich etwas Besonderes. Es wird wunderschön sein. Es wird Teil von jedem sein. Es war es. Es ist ein besonderer Ort. Ja.

[01:53:44] **Gavin McClurg:** Es ist ein wirklich einzigartiger Ort. Ich kann ein bisschen davon durch die Augen der World-Cup-Piloten sehen, die hierhergekommen sind. Meine erste große Veranstaltung hier war der World Cup 2012, aber dieses Mal hier in Utah zu laufen und diese Europäer zu sehen, die wir so sehr schätzen... Ja. Sie sehen dieses Gelände. Utah ist genau wie Idaho, und die denken sich einfach nur: „Moment mal, was?“ Ja, verstehst du? Ja, es ist besonders. Es ist einzigartig. Es ist besonders. Chuck, danke, Mann. Ich weiß das zu schätzen. Danke für alles, was du getan hast. Danke, dass du mich hierher gelassen hast, Mann. Was für eine tolle Auswahl an Geschichten und was für eine Liste an Leuten. Ich meine, schau dir das an. Schau dir all diese Leute hier an.

[01:54:30] Nun, ich war, wie gesagt.

[01:54:32] **Chuck Smith:** Du bist ein Glücklicher. Ich hatte so viel Glück, einfach nur mit Giganten zu wandeln, mit Giganten zu fliegen. Also, ja.

[01:54:38] **Gavin McClurg:** Hab dich lieb, Alter. Genial. Danke, Mann. Danke,

[01:54:40] **Chuck Smith:** dich. Wenn

[01:54:45] **Gavin McClurg:** Wenn du CloudBase Mayhem wertvoll findest, kannst du uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Du kannst uns auf iTunes oder Stitcher oder wo auch immer du deine Podcasts hörst, eine Bewertung geben. Das hilft enorm, die Reichweite zu erhöhen. Du kannst darüber auf deiner eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst mit deinen Pilot-Freunden darüber sprechen, wenn ihr auf dem Weg zum Launch

seid. Ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich kannst du uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn du uns also finanziell unterstützen kannst – alles, was wir jemals verlangt haben, ist ein Dollar pro Folge. Das kannst du über eine einmalige Spende via PayPal tun. Oder du kannst einen Abonnement-Service einrichten, der dich für jede veröffentlichte Folge belastet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus. Wenn du also einen Dollar pro Folge zahlst, wären das alle zwei Wochen etwa 25 Dollar im Jahr.

[01:55:31] Das ist also viel günstiger als ein Magazin-Abo. Und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt. Aber aus vielen verschiedenen Gründen, die ich schon oft gesagt habe, möchte ich das nicht tun. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show kommt. Und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen. Aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, ihr versteht das. Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf cloudbasemayhem.com geht, findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasemayhem machen. Wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, könnt ihr das auch direkt über die Website tun. Das können wir machen. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu gestalten. Und das gibt euch Zugriff auf all das Bonusmaterial.

[01:56:18] die kleinen Videocasts, die wir machen. Und die kleinen Extra-Infos, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, aber von denen wir finden, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch die Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen, dann richte ich euch ein Konto ein. Natürlich wird das lebenslang sein, und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen. Aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben, oder sogar unseren Newsletter abonniert oder CloudBase Mayhem Merchandise gekauft haben – T-Shirts, Hüte oder irgendwas – ihr solltet alle eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und jetzt auf all das Bonusmaterial zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr. Und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.