

Koen Vancampenhoudt and gaining knowledge through passion

Cloudbase Mayhem Podcast 249 — Koen Vancampenhoudt

Published	2025-06-30
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/249-koen-vancampenhoudt-and-gaining_knowledge_through_passion/
Duration	01:17:15
Speakers	Gavin McClurg, Koen Vancampenhoudt
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0249-koen-vancampenhoudt-and-gaining-knowledge-through-passion.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	12 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	22
Show notes	22
Transcript	22
Deutsch	44
Show notes	44
Transcript	44

English

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

Show notes

dutch pilot Koen Vancampenhoudt shares his journey as a paraglider, highlighting his record-breaking flight in Mexico, the challenges he faced, and his early experiences flying with zero information in Fiji. He reflects on the importance of safety training, the thrill of downwind flying, and the lessons learned throughout his flying career. Koen emphasizes the need for proper instruction and the value of learning from experiences, both good and bad, in the world of paragliding. In this often hysterical episode Koen shares his journey as a paragliding enthusiast and salesman, discussing the challenges and triumphs of flying in the Carolinas, his several experiences with legal troubles, and the importance of community in the sport.

The post #249 Koen Vancampenhoudt and gaining knowledge through passion first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Hello

[00:00:09] everybody, welcome to another episode of the Cloud Base Mayhem. For this show, I sat down with Cohen, I'm going to butcher both of his names, Cohen Van Kampenoot. He's a Dutch pilot, but he's been living in the States, out in the Carolinas, for an awfully long time. And he and I had a really cool conversation. I wanted to reach out initially, because it was recommended to me, because he's just a fiend for paragliding. And I've been following his amazing flights over the years, down in Brazil and all over the world. And then this year, down in Valle, a lot of big flights went down. But then he broke the distance record, one-way record, flying in a lot of wind. And basically flew a good length of Mexico, up over the plateau, and by the Toluca Volcano.

[00:01:01] And way, way, way beyond the tasks that we often do up to the lake up there. To the north, and a phenomenal flight, and really interesting, and kind of captured all of us who were interested in Valle, because it had never been done. And then from there, we talk about risk and the wind, and just how that day played out. And we get into his, he had these really cool goals before he turned 50. He and I are the same age, to complete Dylan the Infinite, to fly over 400K. Really fun talk. Super ambitious, and just has a really nice take on this sport we all love. A lot of takeaways here that I really enjoyed.

[00:01:46] So, please enjoy this talk with Cohen. And I can't imagine you're going to have time to listen to this during the X-Alps, but we will get it out. Like I said, hopefully during the show, or during, yeah, it is a show, during the big show, the big race. And hopefully you're enjoying all the great footage we're capturing, and the live stuff. And engaging in the craziest race on earth. I love this thing. I'm really excited to go. So, enjoy.

[00:02:20] Cohen, it's great to have you on the show. I was psyched your buddy reached out and said, hey, you got to get him on, because I've been kind of meaning to do this with you for a long time. I know you're a very persistent paraglider. You put a lot of hours into this. And this year, you know, the records have been falling year after year after year. And, you know, I'm not going to lie. Mexico, it's been awesome to see what people are doing down there. You know, Valle is a place that's very close to, I know, both of our hearts. You know, I go down there for the Menarca every year. And you go down and send it. And this year, you went bigger than anybody had ever gone. Why don't we start there, and then we'll dig into more of your history and past. And some of these crazy stories you sent me.

[00:03:06] You know, learning in Fiji in a forest fire. That would be great. Welcome to the show. Thanks. And, yeah, what happened? What went down in Mexico this year?

[00:03:16] **Koen Vancampenhoudt:** Well, first of all, thank you, Gavin, for having me on the show. It's a great honor. You know, it's great after so many years of flying to feel a little bit of, get a little bit of recognition of a couple of these things I've done. You know, I'm in kind of a small corner of the world, tucked away here in the Carolinas. Nobody

knows much about flying around here. So, it's kind of, it's been hard over these years to get out of this little bubble here. And, you know, fortunately, I'll tell you later about that. I've had my opportunities to fly in many, many different places. And

[00:03:42] **Gavin McClurg:** go to jail.

[00:03:43] **Koen Vancampenhoudt:** That too. We'll get to that also. Well, yeah. Indeed, there's a couple of stories in that whole history. But, yeah, Mexico. Yeah, Mexico. We both love Mexico. We've both been there a bunch of times. I love the place for many reasons. But this year was evidently really special for me with that great big flight I was able to do. Which was actually kind of interesting because I was totally not planning on that. My goal for that day was big, but much smaller than that. But I was hoping to be able to follow, you know, the hot shot there on that typical triangle they were pushing. You know, the 150, 200K triangle out to, what's the name of that place at the end there? And then back, you know, I'd never done. Out

[00:04:23] **Gavin McClurg:** past Ljubljana.

[00:04:24] **Koen Vancampenhoudt:** Ljubljana, yeah. And then way further to, what is it? Yeah. The southwest from there. Out to

[00:04:30] **Gavin McClurg:** Narco land.

[00:04:31] **Koen Vancampenhoudt:** Yeah. Well, I got, you know, I don't inform myself over such things because I would. Then, you know, you kind of limit yourself. You

[00:04:37] **Gavin McClurg:** wouldn't go. And

[00:04:37] **Koen Vancampenhoudt:** sometimes it's better not to know certain things, you know. Which also. Also applies to the flight I did. You know, so I launched early. That was my first time, I think, launching that early. I'm used to launching early in northeast in Brazil and all that. But I hadn't really done that in Valle yet, kind of securing and flying with my buddies and all that. So this day, I'm like, all right, you know, I've done all the other kind of flights. I really need to try to push for this big triangle. So I'm going to launch together with, you know, you know, all these Henze and Cedar and all these guys that were pushing it day after day, you know, to get these big triangles, which was my goal. And we launched, you know. I launched with them. Everything goes well. Conditions are on. But, you know, sort of. I was not on the same radio frequency as they were. So I didn't know what they were actually doing. And I get to the end of Divi Zero by myself and I don't see anybody anymore, you know.

[00:05:24] And I'm like, well, you know, something went wrong or they changed their plans. I couldn't see them. I didn't know where they were at. And it was a windy day, way windier than expected. And when I got it, I really didn't feel like pushing hard against the wind all the time, all day long. And I was looking backwards. You know, like on the west, northwest side of the lake of Valle. And the sky looks just like classic. I mean, it was like early and it was already fully set up with beautiful cumulus clouds and everything. And the natural tendency was for the air mass evidently to push that direction. So I'm like, hell, you know, I'm just going to give this a shot because I actually coincidentally just a few days before that, I had to visit a customer of mine because this was theoretically sort of a work trip a little bit. You know, so I went to visit this customer in Querétaro.

[00:06:10] Which is a couple of hours north from Valle. And I rented a car for that, went there, drove through these planes. I've been there before. I saw those planes. I'm like, man, I mean, this must be epic flying here. It reminded me of northeastern Brazil, which, you know, I'm very familiar with. So I kind of had it in the back of my mind as a possibility to try to get there someday. On previous trips, I've gone past, what is it, Lake Victoria or something and had some pretty nice flights in that direction, but never was able to really push further than that. And this day, I mean, I'm just like, well, heck, I'm just going for it. You know? So I got high. And

[00:06:41] **Gavin McClurg:** that's high. Those that are listening who don't know where we're talking about, let's give them a little bit of, you know, so Valle is down a little bit. There's the little reservoir there, the lake and the town. And then north of that, the terrain just goes, kind of keeps climbing, climbing, climbing to get up to the, I don't know what they call that plateau. Is it the Toluca Plateau? Yeah, I'm

[00:07:01] **Koen Vancampenhoudt:** not sure what it's called either, but it's a very, it's right where Victoria or, you know, Lake Victoria is. From there on, it just flatlands. You know?

[00:07:09] **Gavin McClurg:** Flatlands and high and high and there's airspace too, you know, the Toluca airport there is that's a, that's a pretty major airspace that we always have to be wary of when we're going to Lake Victoria and it's always windy. It's always windy out of the south. So going north makes sense. Well, you know, but yeah,

[00:07:27] **Koen Vancampenhoudt:** before getting there, you know, like I said, I was at DV zero, which is kind of that point where you have to make those decisions, what you're going to do with your day. Right. So that's where I decided to basically just go north, northwest, north from there to, what is it? This place, I guess, Santa Barbara and all that. I mean, there's this canyon, you know, you cross it and there's this canyon, which looks, it looks kind of scary. It doesn't look inviting at all, you know, and I thought it was super high because in the middle there, right past DV zero, there's a town there. I think it's Cieneguillas, is that what it is? Or something or, I don't know. There's a, there's a very marked town where everybody always goes out, catches the thermal and goes back usually. Right. So I just got cloud-based there. I'm like, oh, I got it. Perfect. Glad to make it to the other side of this canyon or whatever. So I went there and then started hitting like massive sink, you know, like just, oh, it's just going down like a fricking stone, you know, I'm like, holy shit, this is not looking good.

[00:08:20] And I basically made it to the side of the canyon and I got really low, you know, got parked over this little hill where I was just able to sustain for a little while, hoping I was going to get something, didn't get anything. I was kind of starting to think, you know, this is the end of my flight. Then I saw two buzzards or vultures, whatever, go and kind of like a little deep. And there was this one terrain I had where I could just land, land before actually having to dive into that canyon and I followed them like, well, you know, they must know what they're doing. So I'll just follow them, you know, so I followed them realizing that if I didn't get anything after my first turn over that field, I basically had to abandon and just land there and forget about it. Right. But I did get something. I mean, this was light at first and then I started just working it and I got into something and I started drifting with the terrain, like on the terrain as it climbs.

[00:09:05] And as I started drifting a little bit, you know, more landing options over there. I opened up and I started feeling more comfortable about going deeper and deeper and I just followed it and, you know, then I got out of there. And then from there on, you know, there were more landing options. So it wasn't that tight anymore in terms of like, you know, landing out. I didn't know that whole area was not recommended for landing in terms of like safety and all that. I heard that afterwards. I'm like, glad I didn't know that. Yeah,

[00:09:29] **Gavin McClurg:** ignorance is bliss, man.

[00:09:31] **Koen Vancampenhoudt:** Yeah, sometimes it is. So I kept pushing and then just kept climbing, like, you know, scratching the terrain at times and all that. Because like you said earlier, it kind of, you know. The terrain goes up there before you get to that plateau and the flatlands. Eventually, you still kind of got parked real low. Like I'm talking 30 feet over a hill basically in the wind. You know, basically you have speedboat working just to stay there. You worked it, went around it, eventually got it. And that was my last really good climb before I actually hit the flatlands. And once I did hit the flatlands, it was like the lid came off and cloud base came, you know, became real high. And it was just, I mean, I won't say it was easy because it was hard work. But it wasn't hard in terms of getting lost. It wasn't slow and saves and all that. I just stayed high the whole time. It

[00:10:12] **Gavin McClurg:** was pretty

[00:10:12] **Koen Vancampenhoudt:** straightforward. Oh, it was classic northeastern Brazil, you know. Cloud support.

[00:10:18] Clouds were working. It was just pointed to the next cloud, the straightest possible line with the wind, optimizing my speed. Climbs of like plus seven meters per second, you know. At some point, my GPS showed 125 kilometers per hour downwind speed. So that was about the fastest I've ever flown. Wow. And smooth. It

[00:10:37] **Gavin McClurg:** wasn't bad. It was just nice. Yeah,

[00:10:40] **Koen Vancampenhoudt:** exactly. It wasn't like, you know, scary, radically turbulent or anything. It wasn't smooth. But I mean, it was totally handleable. It was totally not scary or anything. The only thing that was scary was the

idea of landing out in those conditions. So my only concern was to stay high. Keep going. But like I said, the clouds were working. It was just automatically pointed at the next cloud, you know. And there's landing fields all over the place there. So once I hit those, you know, once I went past Lake Victoria there, I mean, it was fast flying. And it was like high. Cloud base was super high. And there was like no concerns. I really just kept high. I don't recall being low at all for that whole, you know, for this whole, what is it, 200 kilometers almost probably. Until I started to get to the other side of the plateau, which was already then towards the end of the flight. But, you know, it took me like two hours to get to the beginning of the plateau.

[00:11:28] And then it probably took me like two hours to cross the whole plateau. You know, it was so fast.

[00:11:32] **Gavin McClurg:** It was fun. We'll have the link up on Xcontest to the trip. We'll have the link up on the track log because it's quite remarkable. You know, we feel like we've gone a long way when we get to Lago Victoria. Whenever we have a task set up there, it's always a handful of people make it. You know, it's never a big quad. You know, it's never that many folks pull that off because of the wind and the low. And, you know, it's just a tricky flight. But when you look at yours, you have to kind of zoom out, zoom out, zoom out. Like, holy shit. You went a long ways. I mean, that plateau is huge.

[00:12:08] **Koen Vancampenhoudt:** It is. It is. And I think it is also because I went to the west of it, you know. And also, I mean, that helped me with the airspace, which also was kind of luck because I hadn't really studied that. Like I said, I wasn't really planning on doing that flight, so I kind of just went for it. Yeah. But I've done the same sort of thing, like you said. Actually, I think it wasn't a competition. I don't do a lot of competitions, not because I don't want to, just because I like the time and all that. But maybe two years or something, you know, ago, there was a task that had, you know, the goal was... Near Lake Victoria, and I went that way. And it's like, you know, once you go past like near Toluca and all that, there's like two air masses there. And if you're a little bit too far to the east, it's just a sinkhole. You just... Yeah. It's like a blue hole or something. Yeah. So, you know, I tried that a few times, and it never worked. On the left side, I was basically almost like on the foothills there for a little while until I hit the plains, and that worked just fantastically.

[00:12:58] So... Yeah. Yeah. You know, like always in paragliding, it's always, you know, I see it as like... There's always a factor of luck involved, right? Sure. Often it's planning. You have your plan A or plan B, but then, you know, you have to have that flexibility to kind of adjust your plans to what you see and has actually happened. And, you know, if you're not in a competition at least, you have that freedom to choose what you're going to do with your day. And I think I was just lucky in that I recognized that opportunity and kind of just went for it without making, you know, too many questions about it. When I was at that critical point there at Divi Zero, it was hard work initially to get there, but then once I got there, I felt like, you know, I'm a salsa, you know. I felt at home in those conditions. I like flying like that, you know. I'll be honest. I think triangles are incredibly admirable. I mean, they're also very technical, maybe more technical, evidently more technical than downwind flying.

[00:13:47] But, you know, I enjoy downwind. I just enjoy the big number. Like, you know, I know doing a triangle and it's fun. You're landing right next to your car and close to the, you know, launch or something like that. It's very convenient. It's elegant. It's beautiful. I love it. And I'm focusing on it because I've done my share of downwinders, you know. So, my new focus was to do bigger downwinds. Bigger triangles. But I still just enjoy freaking putting the gas on and going down as fast as I can, you know.

[00:14:10] **Gavin McClurg:** And we don't have, you know, typically the days aren't super long down there. You know, it's the middle of winter. I mean, you're closer to the equator, but you're still a long ways away. So, I mean, we don't have those huge long days. What did the flight end up being lengthwise, timewise?

[00:14:26] **Koen Vancampenhoudt:** In time, six hours, I believe it was. Something like... Yeah, that's a long time. Yeah, six hours.

[00:14:31] **Gavin McClurg:** Yeah, I don't know that I've ever had a flight six hours in flight. That's pretty good. And what put you down at the end of the day? Was it just... Did you get the last final epic glide or did you make a mistake?

[00:14:41] **Koen Vancampenhoudt:** No, no. I mean, it was the end of the day for sure. That was one thing. It was... While I was super high, you know, the thing is I was literally running out of land basically. That's what put me down. You know, the point where I landed, there weren't too many landing places left ahead of me. And then the terrain steeply dropped off. It was like the end of the plateau. And I couldn't see over it. I was pretty high, but I couldn't see over it. And I had no idea if there was like... I mean, it looked like just a drop off with like some mountainous areas and then a drop off into probably the jungle or something. I don't know. Whoa. I have no idea what was past these mountains. And the wind was blowing like stink. And I saw a big, you know, big field where I knew I could set up at the beginning of the field. Actually, my whole setup was like from five miles ahead going backwards, kind of working between speed bar and just to kind of backwards approach in the field because I was evidently kind of worried about that last part.

[00:15:34] So I started the flight. It was really windy. And I landed on probably 50%, you know, 50 % speed bar or something like that. Vertical, you know, down like that, kind of working it. Wow. Once I got down, I killed my wing and it was fine, but it was definitely a little bit scary. It was the most scary part of the

[00:15:48] **Gavin McClurg:** whole flight for sure.

[00:15:48] **Koen Vancampenhoudt:** Oh, it would have been scary to then

[00:15:49] **Gavin McClurg:** drop off the plateau and be more down in the lee and stuff. Yeah, I got you. Yeah.

[00:15:53] **Koen Vancampenhoudt:** I could have gotten over it if I knew it was there. If I knew there was a landing field there somewhere, I would have gone for it. But I had no clue. I hadn't, you know, prospected it. I had no clue it was there and I wasn't going to throw myself over the edge, you know. What

[00:16:03] **Gavin McClurg:** was the wind blowing when you landed?

[00:16:06] **Koen Vancampenhoudt:** Oh, it was honking. It must have been 35 kilometers per hour or something like that at least, you know. Like I said, I mean, you know, my approach was going backwards and I was on 50, 75, sometimes 100 % bar, just working it to kind of position myself, going backwards the right way. Man, good thing you stayed in

[00:16:21] **Gavin McClurg:** the air all day. That would have been ugly to land two hours earlier and that kind of stuff. I know,

[00:16:25] **Koen Vancampenhoudt:** I know.

[00:16:25] **Gavin McClurg:** It's still ripping off and thermic and stuff. Yeah. Wow. Wow, man. Well done. Thank you. Yeah.

[00:16:34] You sent me an email with some really, really funny stories. When, let's go back to your first, was it your first flight literally in Fiji?

[00:16:43] **Koen Vancampenhoudt:** It was. Yeah, yeah. So you did a tandem? I was backpacking, you know. I finished studying. I'm originally from Belgium, you know. I grew up and studied in Belgium and then I just wanted to see something of the world. So I bought a backpack and a plane ticket, left to Latin America and started just traveling basically, improvising as I went along.

[00:17:01] I hadn't been exposed to paragliding up to that point. You know, I kind of knew that it existed, but you know, in Belgium's flat, you know, there's no paragliding. What year, where,

[00:17:08] **Gavin McClurg:** when was this?

[00:17:09] **Koen Vancampenhoudt:** This was 96, 97. Okay. Yeah. So, you know, so, you know, I get into Fiji on a Pacific ticket that I got, you know, jumping several islands there. And I meet these French travelers, backpackers, you know. Once traveling with this huge backpack, never seen one like that before. I'm like, what's this guy carrying along? You know, it turns out he's got like evidently his tandem glider, you know, two pairs of socks, two pairs of underwear and that was about it. You know, so I'm like, oh, well, interesting. And he was a super cool dude. And he was a pro, you know, professional tandem pilot in France or Switzerland or something. And so he offered, like, if we find a place where

we can launch, I'll take you up. And I'm like, yeah, I'll hold you to that, you know, for sure. So we were staying with this local family, this Fijian family in this bay somewhere in the middle of nowhere, me, him and two other guys.

[00:17:57] And we went up with the local guy, Bob, with his machete on this hill to kind of see if we could create a launch there. Which we did.

[00:18:04] **Gavin McClurg:** Was this on the main island? Was this on Savu Savu? Or was this up on the north one?

[00:18:09] **Koen Vancampenhoudt:** I think it was the north one. I'd have looked at this a long time ago. I don't remember the exact location. I don't know. I went to a couple of these islands. They're all beautiful, by the way. But yeah, so we did find this place that was with a little bit of work, an hour of cleaning up. We were able to launch from there. So Christophe first took the other guy up, the friend, the English guy, tall dude. Within 15 minutes, the guy was puking and hanging lifeless in the harness like that. You know, I'm like, okay. So then he had to do a bunch of top, you know, wing overs and all that to top land and then set it down right on the hill again because actually there was no landing. I look at it back now and I'm like, that was kind of crazy. We launched from there without even knowing if there was a landing because he assumed we were going to be able to land on the beach apart from top landing. But we hadn't explored the beach, so we didn't know that actually. I was concerned.

[00:18:55] I wasn't concerned. I trusted the guy. Yeah, you didn't know.

[00:18:58] **Gavin McClurg:** You didn't know

[00:18:58] **Koen Vancampenhoudt:** anything. I didn't know. I didn't know anything. I'm like, he knows, you know. So it was my turn. You know, and we launched. We fly around for a little while and I'm like, hey, can you do some of those wing overs? That looked like a lot of fun. You know, we're doing the wing overs and now all at once we're getting a little low on the launch and we're not getting back up. The wind started dying off. It was the end of the afternoon. And so we're starting to glide out towards, you know, the trees where we assumed that behind that was the beach or evidently was the beach. And then he sees this open spot in the jungle and he's like, we'll put it down right here. I'm like, yeah, fine. You know, perfect landing. No problem. We pack up. You know, by now it's 530. Almost 6 p.m. It's starting to get dark.

[00:19:34] **Gavin McClurg:** I mean, Fiji gets dark at six. Yeah.

[00:19:36] **Koen Vancampenhoudt:** Yeah. As a pro flies, we were probably, I mean, half a mile or a mile away from the place where, you know, the family, the hut was where we were staying at. But we had to cross this hill or mountain or whatever and then kind of go over it and then, you know, turn the other way to go back there, which seemed pretty straightforward. So we packed up and started hiking up that hill. But within 30 minutes was, you know, totally dark. It was like 85 degrees humid. Like we had no water, you know, nothing to eat or anything. The only thing we had was he was smoking cigarettes. So he had some cigarettes and like six matches or something. That was the only thing we had in that big backpack. You know, we're sweating. We're holding up this backpack, you know, changing around. You know, he's carrying it. I'm carrying it. You know, after like two or three hours of not getting anywhere and then freaking tripping over stuff and all that, we're like, let's just sit down and just like, you know, smoking a cigarette.

[00:20:26] We're sitting around. All right, let's go. And he's like, all right, let's go. He started going in this direction. I'm like, dude, we came from this direction. We need to go this direction. I'm like, no, let's just go that direction. So, you know, another two, three hours of freaking, you know, climb and slide and whatever in the middle of the night and touching, you know, slimy animals on tree bark and all that. It was like a mess, you know. But, you know, I don't mind such adventures, you know, as long as we're not in any danger or anything. We didn't feel like we were in any danger. And he was also kind of an optimistic guy, just laughing with the situation, you know. At some point, you know, we're seeing fire, like just briefly, just like some fire. We're like. And then we didn't see anything. We're like, oh, man, we must be like hallucinating. We're probably like becoming dehydrated or something because we've been hiking for five hours with nothing to drink in the heat. That was just weird. You know, we kept it up for like another hour, go through like bamboo forest.

[00:21:14] Eventually we decided it was maybe a better idea to go back down to the beach and then try to like swim or walk on the beach or whatever. Well, there was no beach. There was only mangroves, you know. So we thought maybe there's only a little bit of mangroves. We'll try to climb through them and then swim or whatever, you know. Like we're climbing through these mangroves half an hour in. And, you know, it's like like one of these matches, man. Let's have a look if there's actually an end to this. You know, we looked and anywhere around us is like mangroves like we were in this natural prison or something. It's like, oh, no, we're never going to get out of here. So we went back and eventually decided to just open the paraglider and sleep in it right there in the jungle, you know. So I love that you

[00:21:49] **Gavin McClurg:** did a bivvy on your first paragliding flight. I mean, it's that honestly,

[00:21:56] **Koen Vancampenhoudt:** that totally set the tone for the rest of my adventures, as you will get to know. But, you know, anyway. Yeah, this guy definitely influenced me in a wrong way as far as, you know, making the right decisions about certain things sometimes. Anyway, so the next morning, you know, it was easy to find a way back. Once we had daylight, you know, we started hiking up the hill back and there comes our friends are totally worried. You know, they almost were at the point of calling the Coast Guard because they thought we'd crash. And we didn't know where we were at or if we were safe right now. We're good. We're good. And we're looking and there's like smoke coming off the side of the hill. The friggin half of the hill is burned down. We're like, what happened? Well, these guys, they went looking for us at night. And the guy, he pulled up these branches or whatever from palm trees and lit them up just for natural torches, you know, for light. And stuff must have fallen off and lit it up, lit up the forest.

[00:22:44] And it burned literally down this half half a mountain, you know. Oh, my God. So. So, yeah, we were actually, I mean, thinking about it. I mean, that was scary in terms of like if we were sleeping there, we could have been surrounded by a fire or something. Yeah. You know, we could have been enclosed afterwards. I mean, in hindsight, it was like, well, that was kind of not such a safe situation, honestly. But it was a good adventure and a good story to tell. Yeah, totally. So that was my introduction to paragliding. And honestly, from the second my feet lifted off the ground, I knew I had found my thing. You know, I've tried a lot of things before. I've always loved a lot of things, you know, to experiment different things and sports and all that. But that one, I had zero doubts that that was going to be my main thing for the rest of my life, pretty much. And it has been, you know.

[00:23:27] **Gavin McClurg:** Awesome. OK, so cool. You. You have this wild experience in paragliding and you don't die. So you decide this is great. What do you do then?

[00:23:36] **Koen Vancampenhoudt:** Well, then I went back to Belgium after I finished my traveling another six months or a couple of months more of traveling. No, actually, sorry. During the same trip, I ended up in India on the coast in Goa. Yeah. And I saw it. Well, actually, I was in New Delhi and in a youth hostel. I saw this ad, you know, learn to paraglide for a hundred bucks on the coast of Goa. I'm like, well, that sounds like a good proposal. So I went there. And I'm talking. This is. And. Was that Jim Mallinson and John

[00:24:02] **Gavin McClurg:** Sylvester and those guys? Were they? They were there. No, no. Those

[00:24:05] **Koen Vancampenhoudt:** guys were up in the mountains. This was on the coast. This was. Yeah, but they did a bunch of stuff

[00:24:09] **Gavin McClurg:** in Goa. They. He would spend. Jim Mallinson would spend time out there. Man, I bet you guys crossed paths and didn't even know it.

[00:24:16] **Koen Vancampenhoudt:** There were two instructors there. One was a Swiss guy. Guy. No, Guy was the English guy. And then I don't recall the other guy's name. He was. One was English. The other one was Swiss. And they had like their little school there. And I had two days of ground training on the beach, you know, and then 10 hops of this. I don't know, 300, 200 foot high dune or whatever, where basically it was still, you know, that was the early days of paragliding, where if you kind of had the glider more or less above your head, they kind of like just push you up the hill, you know, that was how it went. And, you know, it was basically just flying off approaches on the radio, left, right, boom, flare and done. Right. So and I walk away from there with my pilot's license, you know, from Western, Western India Paragliding Association. I've

[00:24:56] **Gavin McClurg:** been talking about

[00:24:56] **Koen Vancampenhoudt:** it for one year. I'm like, I got it in the pocket. I'm a pilot. I'm legit. I'm legit. Exactly. So I was totally stoked, you know, finished my traveling, went back to Belgium with my license in my hand. And it so happened that a friend of mine had this old glider that I don't know where you got it, but it turned out to be this LDK. Remember that brand? LDK. It's like a French brand or something, which was like literally mattresses. You know, it almost looks like a parachute basically, you know, in these bright, you know, day glue colors and all that. Yeah. But the thing is, there was no serial tag on it. There was no identification weight wise or anything on that glider. It was like a prototype or something. And worst of all, it had -

[00:25:35] **Gavin McClurg:** It's like buying a glider off eBay back in the day. I mean, eBay didn't exist back then, but he just, yeah, sweet. Pretty much. He just

[00:25:41] **Koen Vancampenhoudt:** like, he just like gave it to me. It's like, you can use this one. I'm like, great. You know, I'm ready for Latin America. You know, I'm ready for the, for the Andes with this thing. So the thing is the glider had this, I mean, it was kind of ahead of its time because like I said, it was a prototype and then it had this like rod in the leading edge. Only that now the rods, you know, run like this. At that time there were two rods open, keeping the leading edge open, like sort of like that over the span of the whole wing. Yeah. It was a bitch to get that, pull it up and get it in the backpack and all that. I'm like, man, I'm just going to cut that out. I thought somebody like retrofitted that in there, you know, out of insecurity or something, you know, I'm like, that's bullshit. I'm just going to cut that out. Took the rods out. Not a good idea. So I actually took that glider to the Pyrenees with a friend and flew it.

[00:26:28] You know, it was raining. I even flew it in the rain. I don't know how that thing kept open, you know, partly because there was no turbulence, but did a couple of sled rides with it. And then next I, I wasn't done yet with traveling. So I, after a couple of months of working and saving up some money, I went back to Latin America and spent, you know, with the idea of doing some flying in Colombia and Ecuador. And also I'd met my girlfriend at the time, which then became my wife. She's Colombian. So I kind of tried to combine both things, becoming a pilot and, you know, becoming a boyfriend, which didn't go that well together in hindsight, but you know, but so here I am. Oil

[00:27:04] **Gavin McClurg:** and water.

[00:27:07] **Koen Vancampenhoudt:** Sort of. Yeah. It was, it was difficult in many ways, but so I ended up in chasing the weather in Colombia. I just ended up in the wrong places at the wrong time with rain, getting frustrated, you know? So let's go to Cali. All right. Cali, you know, Pied de Chinche was at the time the big site, you know, and a great place.

[00:27:23] **Gavin McClurg:** I think I was in the top of

[00:27:23] **Koen Vancampenhoudt:** that mountain like 20 times. And now what year are we? This is 98. Oh, you're still early. Okay. So

[00:27:29] **Gavin McClurg:** it's still fully, it's fully happening there even then. And I didn't know that.

[00:27:33] **Koen Vancampenhoudt:** Well, there was not that much going on yet. Like Roldanía, I don't know if Roldanía was already a thing at that time, but Pied de Chinche was definitely, I mean, it was mostly locals. I can't remember seeing any foreigners there, but the locals had their club going and hang gliders were still there and all that. And it was good conditions. The thing is, you know, the first so many flights, there was no thermals or nothing. It was just kind of like sled rides. And I would just never make the LZ. And my glider didn't have a good glide ratio and I would always have to land in this dry river. People are like, why don't you land in the LZ? I'm like, I don't know. I just can't make it there, you know?

[00:28:04] So anyway, so this one day there was finally some thermal activity, which I didn't know how to recognize that except for that my glider folded up in the air. So that was my indication of turbulence, you know? So, and the worst, the worst thing of all is I thought I didn't have money for a reserve parachute. So I went flying without reserve parachute also. Of course you were. So I'm flying straight out. I'm not literally doing anything. And all at once the freaking glider collapses like 80%. And I'm like, immediately starting to, you know, like one turn, two turn around and it opens back up. I'm like, holy crap, what was that? You know? So I'm like, I mean, I was going to go to land anyway. That was my flight

plan anyway. So I'll keep flying. The same thing happens again. It collapses a second time and freaking reopens by itself. And I managed to safely land and all that along. Are you crazy?

[00:28:49] What are you doing? I'm like, I'm not doing anything. I don't know. And they noticed that the leading edge had like this point to it, which without those rods were like the basic component of the safety of that glider. It was clearly not meant to be flown without those rods. So yeah. And that's where the girlfriend thing didn't work out because that was the first time my girlfriend, you know, Monica actually joined me on the hill and she saw me dropping out of the sky. People were like, call an ambulance. This guy's going to die. This and that. So it was not a good experience for her to, you know, and I understand ever since she's not been a great fan of flying. And that's been a problem for sure. Are you guys still together? No. Well,

[00:29:27] **Gavin McClurg:** we actually,

[00:29:28] **Koen Vancampenhoudt:** we've been together for 25 years and we ended up deciding that we'd better split our ways. We've done that in peace and good harmony. Just recently, beginning of this year, actually. And it was not because of paragliding. I mean, I'm sure paragliding has not helped. Right. But it's just a personality thing. It's unrelated. You know, it's just. But that's amazing.

[00:29:46] **Gavin McClurg:** I mean, she saw you damn near kill yourself and stuck with you for all these years.

[00:29:50] **Koen Vancampenhoudt:** Well, unfortunately that was only the first time of

[00:29:52] **Gavin McClurg:** her life. You know,

[00:29:52] **Koen Vancampenhoudt:** two times that happened, you know. And anyway, like, you know, I actually evidently discarded that glider, you know, got myself a flight air. What was it? An air design? No, a flight design. Remember the flight design? Yeah. It was probably also pretty rotten. You know, I eventually ended up flying it in Crescita, in Crescita, in Ecuador, on the coast. And at the end it was so poor as that I would pull big ears, then it would automatically go in a parachute. You know, like it wouldn't fly anymore. So I had to get rid of that glider also. So at 90 hours of flying. Yeah. And it actually ended up changing to like a DHV 2-3 glider at the time, which would be like a, you know, like an E & D right now, which was also a very stupid move at the time. I mean, I loved the glider, had a great time with it and all that until things didn't go that great, you know, which inevitably happens when you fly a glider over your level, right?

[00:30:40] Still, I still hadn't had the smart idea of buying a reserve. I was still trusting things were going to go good without a reserve. So now I'm back in Europe, you know, my wife's with me again, you know, we're in the Vogies, you know, the Vogies. The mountains in the northern part of France, which are the closest mountain to Belgium.

[00:30:58] And it's an excellent day. I wasn't really into XC yet at the time, it was just into maximizing airtime. So I didn't want to go XC because the risk of bombing out was too big. And as I didn't get much airtime, I just wanted to have hours and hours of flying, not distance didn't interest me much at the time, you know? So I'm thinking, I've been flying for three hours, four hours, whatever. I'm like, I got to go land, but I got like, you know, 6,000 feet to work with. Let's do something here. Let's try something. So I started doing like the biggest ring overs I'd ever done. And, and one of them, I just way shifted wrong or wrong input and my whole inside of the wing collapsed. And before long, the glider was all around me all over the place, left, right, boom, you know, I'm trying to control it. The more I do, the worse it gets, you know, fortunately I never got twisted around or anything. But I pretty much dropped, I'd say like probably three, 4,000 meters out of the sky before it opened up.

[00:31:44] And I'm not going to like, you know, take credit for that because the glider did it by itself. Right.

[00:31:49] **Gavin McClurg:** You just,

[00:31:49] **Koen Vancampenhoudt:** you finally stopped messing

[00:31:50] **Gavin McClurg:** with it and it straightened itself out.

[00:31:52] **Koen Vancampenhoudt:** Probably there was probably this five seconds I didn't do anything and it, you know, started flying again. Uh, but yeah, same thing, you know, I landed and my wife saw it, she came at me and I think she slapped me in the face or something, you know, so, you know, she was like, just because she's like, you know, what are you doing? Yeah. Well, then I had to make two promises and I mean, by then I'd learned my lesson, you know, then first thing I did is buy a reserve right away. That was a smart decision. Of course. Um, you know, the stupidest thing I'd ever done was to fly without a reserve. Very stupid. Uh, and then I got the IV shortly after also, which was also, you know, that took me to the next level. And I mean, SIVs, I've always been a huge, uh, you know, proponent of them. I think actually it should be mandatory for anything like P3 and up or at least P4 because I mean, you know, you don't know what kind of glide, you know, I see all these people flying two liners even seas, you know, that, I mean, I'm not judging anybody's skill level or anything, but, you know, you don't know what you have until things go wrong, you know, in terms of a glider, you know, and I've experienced that in a few situations where you can fly anybody can fly even a competition glider in the right condition i mean people do it in holland on the coast you know people with no experiences are flying enzo's on the dunes and it's all fine because nothing happens but when that thing goes out of control that's when you know what you got in your hands you know and that's also when you're starting to get you know confronted with your lack of skills if you don't have the proper um skills to um to handle a situation like that so um yeah go sideways

[00:33:17] **Gavin McClurg:** quick on those high aspect wings for sure i mean i think i think also SIV instruction has gotten so good uh you know i it's it's not cowboy anymore it's really right there's there's great there's great instructors you know there's different instructings out there and different approaches but you know i think for the most part those who are doing it are doing a pretty good job yeah

[00:33:41] **Koen Vancampenhoudt:** and honestly i don't think you can call yourself a serious pilot if at some point you know the earlier the better and multiple times you don't choose to do an SIV you can say oh it's a bunch of money this and that well you know dying or hurting yourself is even more money you know so it's not a money thing it should be a basic requirement some people like oh i don't need to do an SIV you know i think that's that's fear talking you know people are scared of doing full stalls they're scared of stuff and it's logical it's not the first time you do them it's not a fun sensation to feel your wing fall backwards and you fall backwards and everything goes to crap and maybe you get twisted around this or that but you know you're flying a glider that can collapse you know you don't know what's going to happen once that and it's going to happen sooner or later unless you choose to fly only in evening conditions or this or that and there's people that do that and it's fine but still even then you don't know when something's going to happen where all at once some evening wind picks up or or the wind shifts and now you're in a turbulent zone or you get pushed back or you know i mean it's inevitable

[00:34:34] **Gavin McClurg:** if you're going to fly if you're if you fly xc it's inevitable you're going to get into a place that you don't want to be it's just it's not if it's when uh well i you know before we move on to the next question i'm going to ask you a question this jail stuff and towing and private property because that's a great story too or even just before we move on your approach early on mirrors many in that you know in that era that there wasn't a ton of instruction there wasn't a ton but it sounded like you know your kind of auto approach or independent approach solo approach obviously that's personality driven but was it more personality or or uh you know ego or was it just lack of resources it

[00:35:19] **Koen Vancampenhoudt:** was i would say that mostly a lack of resources and also just situational i mean you know i spend all my money on traveling and then i spend all my money on that you know flight design and the other like i wasn't you know i didn't have an excess of money at the time and also there was just not that much like most of my flying has been always in latin america and latin america was if you talk about cowboy land that i mean there was no controls or no you know there was hardly anything going on you know no schools or anything so i just kind of went with the flow and you know took my opportunities as they came along uh just learning as i went along not because i didn't want any instruction but just because you know i wasn't in france or switzerland where the schools are and i didn't have the money to pay you know 1500 euros or something for a week-long course or something uh which honestly uh if i did everything all over again i would do several things differently you know i would definitely uh buy reserve right at once uh you know and don't get don't go to indy glider after 90 hours of flying that was also not a smart move you know uh

and just instruction is good instruction i mean it's worth working even if you don't have the money you know save up instead of buying that new wing you know get a get an SIV or an instruction course because i mean i feel the same thing right now i've always liked acro also you know um i'm 50 50 between i mean right now i'm more 75 xc 25 acro as i get older i'm not having those great goals anymore in acro but i love acro and also as a means to stay in the game i'm not having those great goals anymore in terms of skills um but i've my acro i mean i've done one acro introduction course maybe 2013 or something with denlo or connor out west somewhere and uh and it was great i learned a bunch but all the rest i've learned by myself and like i've been trying to learn the infinite tumble for the last three years or something and i'm stuck like i don't get certain a past point uh part of it is fear but the fear is also not not fear fear but just the fact that i know that i don't don't feel

[00:37:17] the building blocks sometimes i have a tendency and that's not personality to run when i can't even walk yet you know and that's and an acro especially in all disciplines but especially in acro if you do that you know you're just you're not a help of your progress you know i have another friend in our in our toe club who's got the opportunity more time and resources to actually do like a full month of uh you know coaching in in turkey twice a year i mean his progress i mean you know when we started the he was just doing like sets and whatever now he's actually nailed the infinite and all that so he's way gone past me uh in terms of skills because he's like persistent and very meticulous and just repeating the same thing over and over and over again until he's got it clear and then he moves on to the next thing i'm like i've done stuff where i don't even know how i did it like this joker corked whatever you know i'm feeling intuition i'm going in this you know asymmetric or rhythmic set and i'm like oh i'm gonna do an opposite this is gonna work and i'm like just pulling on the other side and my glider

[00:38:17] underneath me i'm like an asteroid so i had to look up what kind of maneuver that was because i didn't know what i did you know stuff like that so you know yeah i kissed my glider a few times in the air and stuff like that and i wouldn't recommend it i mean it's my my style but i think you can advance much quicker and safer with proper coaching that would be my lesson uh learned you know out of all this yeah

[00:38:37] **Gavin McClurg:** of course uh so what brought you to the states what is your work by the way what do you do

[00:38:42] **Koen Vancampenhoudt:** i'm in sales i'm a sales guy so i'm a traveling sales guy um that's what took brought me to the states i was working for a company in belgium i was doing export sales to latin america um uh so i got the job i actually studied law uh and then when i finished law i realized i didn't want to do law the rest of my life i like traveling i'm good with languages so i figured well you know sales will take me traveling you know uh they can pay my tickets to go flying in different places that sounds like a good setup um so so i got into sales and i actually liked it because i do like to deal with people i love languages i love culture i love traveling and i love latin america uh so i'm a sales guy so i'm a sales guy so i'm a sales guy and there's flying places all over the continent so so that helped also in terms of keeping me motivated after all these years so uh in 01 the company i worked for at the time uh few had a fusion merger with another uh company and we had like some headquarters here in charlotte near charlotte in north carolina which is why i moved here just to be closer to my market in latin america the same time zone and all that um so yeah i mean i hadn't planned on that i was always dreaming of moving to brazil or mexico or some place and i kind of thought this was going to be like a stopover a short stopover and then move on further south but that didn't happen for several reasons we ended up having kids and then you know once you have kids you gotta not think about yourself just anymore but about the consequences and of living in brazil or mexico and you know trying to provide the best environment for for them to grow up so we ended up staying here and it's been great it's been 20 you know 24 years now that we live in the carolinas and uh apart from the uh yeah apart yeah apart from the flying which is really frustrating around here it's it's a good place a healthy place to live you know and grow up yeah

[00:40:20] **Gavin McClurg:** charlotte's a great town fantastic place good good food what's the what's the towing you set up there and then how did you uh have some run-ins with the law well

[00:40:31] **Koen Vancampenhoudt:** those are two different well actually yeah um so the run-ins with the law came from the fact that there's just not a lot of flying places around here in the carolinas and it's always very delicate we actually just happened to lose three sites and uh over the past year uh one of them my most frequented so that's been

extremely frustrating uh but it's always been like that you know it's always been hard it's always private uh you know property where you have to have permission and even then it's hard to keep it once you have it um so i've always been you know surfing google earth trying to figure out if there was any other places we could go explore and fly i spent a lot of years putting a lot of energy and time in both you know exploring my laptop and then going out and checking these places out and you know pretty much banditoing off of those sites i've got a whole list of sites that i've you know i've been doing a lot of research on and i've been doing a lot of those

[00:41:17] **Gavin McClurg:** were tried out like that that are listening sites with air quotes right

[00:41:23] **Koen Vancampenhoudt:** yeah yeah um so so that actually did uh create a couple of problems here and there um one was um where i discovered this place um and try in north carolina and there's a beautiful beautiful grass field that i found that was perfectly launchable in the perfect wind direction uh i was so stoked i couldn't contain myself you know i just went there and launched off of it and had an excellent flight and went back and did that like i don't know five times and had like a 80 90 kilometer cross country flight never had a sled ride it was always right on so i'm like i started to get so excited that i contacted those people homeowners associations there's like three of them involved in the same mountain um i didn't know how complicated they were at the time yet so i thought they would share my enthusiasm about how great this place is for flying you know so i sent them a letter like hey this place is like magic you know for flying would be fantastic we can fly to records here and do tandem flies and this and that they're like no thank you uh they sent me a letter with the lawyer and i'll say basically uh telling me i was not welcome and please do not come back wow because uh yeah so i mean you know either way i would have approached it there was no way we would have gotten access there anyway but i still felt i was absolutely certain that a north carolina record could have been flown from there and would be flown from there so i had that in the back of my mind and i was on the lookout for a good day with a good forecast you give that one more one last shot even after getting that letter you know a little bit persistent sometimes in a maybe in a appropriate way i would even admit but um and i had made contact with a guy who had like a house that was kind of abandoned and in bad shape right on top of the ridge i didn't have the money to buy such house but i maintained a conversation just in case he was ever going to sell it or something so so i i hiked i rode up with my car dropped my stuff up in his backyard um then drove back down hiked up the mountain so i would not leave my car in sight or anything like that put my gear together you know in his in the woods basically and then waited long and i'll i would wait long enough to not risk sinking out and launch it too early but the problem is it's a bit of a cliff launch so i waited too long and the conditions turned on too strong and now the place right on the road which is technically public land where i was hoping to launch from was not launchable it was turbulent it was rotor and i couldn't get my glider up uh so i had to go on the grass field which is you know the private property the hoa and even then i couldn't get my glider up it was bad cycles it was turbulent i mean i tried a couple of times i went to crap and by then i've been there for 15 20 minutes and now a guy pulls up right in front of me on the road where i had to run over and cross in order to get airborne

[00:43:52] and i first thought he was just going to look at me and thought it was pretty cool but uh when i actually started running and to try to launch he drove his car right in front of me so i had to stop and then he's like stop hold it you know i've called the cops you know you're trespassing again we told you not to and this and that so effectively before long a couple of you know police vehicles came up and there was soon enough there was like 15 police around me all this and that and they freaking handcuffed they even handcuffed me and then took me down and then and then you know this was this little jail literally is like you know 10 feet by 10 feet it literally is like from a movie or something you know this little little town in the middle of nowhere and i'll get literally handcuffed to the bench and i don't know what they thought the risk was i was going to run away or fly away from there or something so they had me but i mean they were like yeah these people on the hill there they're kind of like you know they've been there forever and they don't want nobody to come in there and mess with them and this and that and they were very sympathetic to me but i did have to show up in court for that one and pay a fine for trespassing you know and that was the first time that was not the first time um that i got convicted for trespassing once was with green peas that i did like a anti uh carbon you know uh they were building a duke energy here was going to build another carbon uh fueled um electricity plant and and i joined some people to protest against that and we literally crossed the line you know the property line of duke energy's headquarters in order to hand over a letter asking him not to and this and that and and i got you know i basically got arrested that night for that and then there was another for you i like

[00:45:21] **Gavin McClurg:** that one that's a good one

[00:45:22] **Koen Vancampenhoudt:** yeah yeah i've had my years of you know and i'm still trying to you know yeah yeah uh but there's another situation so that that was number two but uh in between there was yet another one and then we're getting back to the towing um because now i'm like i found this lake uh like an hour south from my house in south carolina and it looked like perfect that's huge grass field i'm like man somebody built this for paragliding that's fantastic let's go try it out i can convince my buddies to go on a sunday morning when i assumed everybody was in church and there would be no one there we didn't read any of this fine print or anything around that lake there was a couple of signs up was like let's just not read that and just go for it i don't know why my friends always follow me you know but they did and then the one guy had was the owner of the boat because of the stoke

[00:46:04] **Gavin McClurg:** man i

[00:46:05] **Koen Vancampenhoudt:** follow you too

[00:46:06] **Gavin McClurg:** he is fired up we gotta go see what happens

[00:46:09] **Koen Vancampenhoudt:** well exactly and it was fantastic i mean you know so that was me dimitri and his wife just the three of us you the boat and um his wife's also a pilot and uh so i did one flight and it was magic was epic i mean i got high through a bunch of acro landed right there let's do another one all right and then the third one we already started kind of intuitively feeling like we were pushing it but i'm like man it's just so perfect let's do one more we should have just gotten out of there but anyway um i did one more uh and by the time i landed some guy came up with a pickup truck dude you know i'm just warning you but uh the cops are underway and security's underway you're in trouble so uh i don't know why he said that because there was no one there and i was like oh my god i'm gonna go time to get away anyway um within five minutes effectively you know the local security was there with like an ak-47 or whatever and i was gonna be friendly you know took my helmet off hey wanted to give a hand like whoa whoa stay there don't move you know they didn't even allow me to pull my glide or anything uh like wait the sheriff's on their way so you know police department's on their way you know you guys are trespassing this is a nuclear plant right here this is uh off off limits you know you guys can't be here this and that oh we didn't know that actually the worst

[00:47:17] case a line would break or something was actually right next to this nuclear plant like if i would have had a line break i would have gone like and landed right near this nuclear plant which they might have shot me out of the air probably i don't know because i mean it had one nuclear reactor and there was a second one in construction you know and i had a gopro on my helmet so was

[00:47:34] **Gavin McClurg:** the lake being used for cooling or something exactly it's a

[00:47:37] **Koen Vancampenhoudt:** cooling leg yeah so there was actually no boating allowed on that lake so so yeah so that was and then and then meanwhile you know my buddy dimitri still in the boat wait he came up and like oh is everything okay and then the other girl you two stop stay there wait so now he's also involved in legal problems you know um before long you know there's like a couple of police vehicles come up there's like 30 police officers around us this and that the department of natural resources is there there's security from the plants there i mean there's like 50 people around us and it's like you know and i had the gopro so and i they must have looked up my record and saw you know my protesting with greenpeace or they're like this guy is probably like an eco terrorist or something you know maybe he's or they thought we were spies or something man yeah so they confiscated my gopro and this and that and then we had to go to court for that one too which was actually real funny because um again a little small town in the middle of nowhere in south carolina backdoor negotiating basic you know because um we're there and and uh the judge or the police officer i can't remember what it was you know he uh he's like all right well that's gonna be like 400 bucks each or something i'm like what you know dude you said if we showed up in person that it was gonna be a small fine and it's not a small fine man i mean so well he's like well just you know just wait a minute and he went back in the in the back office and talks with another guy or something and then comes back he's like how about 130 dollars does that work for you guys we'll take that you know so he negotiated our finder which was kind of unusual you know it was kind of funny but we got off with a 130 you know do you get does

[00:49:07] **Gavin McClurg:** that go on your record is what trespassing or what would you get man

[00:49:11] **Koen Vancampenhoudt:** i got more records in the cia

[00:49:17] i'm kidding i'm kidding now i i don't know i honestly don't know i think the other one went on my record because that was a second degree trespassing the one of the mountaintop you know yeah that one because i got a formal warning is why it was i didn't know there was degrees

[00:49:28] **Gavin McClurg:** in trespassing wow yeah

[00:49:30] **Koen Vancampenhoudt:** yeah now i'm formally a serial trespasser now so uh but that yeah that ever since i've kind of stepped away from exploring places where i'm not supposed to be you know i've kind of had my share that i'll leave it to someone else to the newer generation you know but the funniest the funniest thing of all is like like i said i can be pretty persistent and uh my my friends can be pretty crazy and following me because you know when we were there the guys with the dn the department of natural resources uh i asked him like look you understand this part of the lake here is like you know the cooling area and the nuclear plant and this and that but i've scouted some other areas on the opposite side of the lake like if we go there would that be fine and these guys were like yeah yeah as long as you don't call them on this side of the lake you're right oh and so so i convinced dimitri and some other pilot local pilot to come with me some other sunday after that court settled and all that and uh somehow they decided to come with me and um and we were like we were really efficient and putting the boat in the water within uh again sunday morning you know we're there drop the boat off you know within 15 minutes we're like you know putting along on the water

[00:50:33] and all once this other boat comes at us and some guy goes like a cohen like yeah oh some guy in like in a in a suit you know i'm like in a suit on a boat on a sunday morning waiting for me this is really strange so so he was one of the he was like i don't know an undercover police or whatever and he's like dude i thought we were clear last time we talked i'm like yeah but the dns guy said this and that no dns guy don't matter we told you not to come back here and you're not welcome you guys you guys need to leave so i think they've been monitoring my phone messages or something because they were there when we got in the water i mean they couldn't have not gotten there after us and got in the water and intercepted us halfway you know when we were going out so they must have they must have been uh yeah so i was i was on the for a little for a little while i hope i'm not anymore but uh i don't do stupid stuff like that well

[00:51:22] **Gavin McClurg:** now you're over 50 you gotta you gotta rein it in a little bit you okay before we move on i'm gonna ask you about your goals your two goals before you turn 50 but that reminds me of when i was first learning you know i went i got my license from santa out at the point and Chris Santacroce who has been on the show and everybody on this side of the pond knows about santa but he he used to do these towing fly-in slash SIV clinics but also kind of uh expect what would they be called uh event x x expos deals up and uh on sammamish lake up by tiger you know big launch for us up in washington and he was driving his boat from utah up to washington and i was living in hood river at the time with my girlfriend jody and he was just driving through and i mean i was a 15 hour pilot i was brand new brand new and and uh and he had given me his dvd or cd or whatever it was back then to watch the SIV so i had watched how to do SIV but i had never done any SIV and he calls me up hey i'm driving through the gorge you want to do some brotos down on the columbia river you know so that's the event site for kite surfing and wind surfing it's right there in hood river it's where everybody kaiser's and so yeah that sounds awesome so jody and i jump in the car we

[00:52:48] park in the parking lot and we meet him and he's already got the boat set up he does all the towing by himself you know so he's got the boat and the boat's you know in neutral engines on he's got the you know he's up on the up on the the event site which is this grass site it's perfect for towing and you're going to tow out on the river which so it's not a lake but the river it's columbia river it's pretty big and uh i mean i'm shaking in my boots i haven't gotten any kind of an intro or he's just you know here you know hooks me up and uh you've seen the video yeah okay let's go let's go let's go let's go let's go let's go let's go let's go let's go and just as he's going back to the boat this it wasn't a cop cop it was kind of a security guard kind of guy he comes down and he goes hey um you can't do that here and and and santa goes what are we doing the guy goes well well i don't know but you can't do it and and santa and santa could just tell he didn't actually know the guy didn't know what we were doing but he was just saying no and so santa goes well we're gonna do it because you don't even know what we're doing so he runs back to the boat and just starts speeding away and i'm standing there in the forward position i literally don't know he does i mean i think he did have me on radio he did have me but he's driving the boat you know there's not somebody else sitting there and i'm looking at

jody who's standing right next to me going what do i do and she goes i don't know and and you know as soon as it starts the tensioning up she goes run and so i start running and get up in the air and i'm figuring it out and now he's got me on radio you know follow the boat and doing all the thing but because we're on a river you know he's got to do some turns and so he's he's now he's instructing me and i'm kind of getting it and i come off tow and i start doing stuff you know asymmetric collapse and frontal and he's guiding me through all these things and now i'm starting to get pretty low and he gets comes on the radio and he goes hey um so you might see that there's a whole bunch of cop cars back where we took off and i'd seen all these cop with the sirens going just one after another after another

[00:54:46] i'm out of here wait what and and he just speeds off up the river and oh now what do i do and so instead of landing at the event side i go land at the parking lot at mcdonald's and i'm on the radio with jody the whole time and hey come over to the mcdonald's come over to the donald's pick me up and she picks me up and we hightail it out of there i mean it felt like we were base jumping off something in vegas you know and we got a ditch i mean that was my first SIV experience ever it was so awesome it was so amazing yeah you see all those cops go somewhere else i'm out of here well

[00:55:23] **Koen Vancampenhoudt:** you know sometimes like they say in mexico sometimes it's better to ask for forgiveness than for permission you're never going to get the permission you know sometimes you just have to do it right

[00:55:30] **Gavin McClurg:** exactly oh man it was so fun i just thought man you are such a stud what is it yeah you know what are we doing it was the perfect answer okay so you and i are the same age a couple years ago you you set a couple goals for your 50th what was that all about yeah

[00:55:48] **Koen Vancampenhoudt:** yeah so um you know since maybe 2012 13 or something i've been starting to go to northeast in brazil because i did get eventually fascinated by you know long distance flying and that was evidently the place to be it was actually also kind of crazy because the first time i went there then my best flight was like 120 130 kilometer flight or something and i went to quichada you know this was must have been 2013 or something like that or 14 maybe and um so i you know same thing i had really afforded myself too well you know i was pretty good at ground handling and i was pretty confident of my launching skills and all that i got there by myself midday conditions the first day i arrived i'm like i'm just gonna go to launch with my rental car and see how conditions are there's nobody there i'm like it's pretty strong but it looks perfect you know cumulus all over the place well i'm just gonna launch so i launched you know wild launch but all safe and all good and i get up and sky out and and now i'm flying like i don't know 40 50 kilometers until i decide to land just to not make it too far because i didn't know how to fly and i'm like i'm just gonna fly and i'm where i was going or anything uh and i had a retrieved driver hired for the next day so it was just like a warm-up round uh but i fell in love with the set down from then like right away i mean the people just the incredible potential for flying the conditions i love strong rowdy conditions as long as you go up and far you know it's all good for me um so i had a couple of good flights made my first 200 plus i don't know how much 240 kilometer flight or something on that trip double my previous distance you know and then i've just i think i've gone back like every year

[00:57:15] the last two years or something you know really well so and each time i went i've improved my personal best you know from 240 it went to 320 and through 60 and 380 until evidently you know once you start getting into that game you started to realize if you can fly 300 you can fly 400 it's just a matter of you know planning your day a little better launching a little earlier flying a little faster you know stuff like that um so my goal one of one of the two goals i had before i was turning i turned 50 it was to fly 400 kilometers which i thought was now 400 you know not that special anymore people fly you know they're hitting 600 now so 400 is still it's still sort of a select club 300 is not a reference anymore you don't want to even mention it to anybody you know 300 is nothing unless it's a triangle but uh but 400 i mean you know and you know people go like oh it's downwind flying it's got to be easy but northeast in brazil is not easy at all um it's very hard uh for multiple reasons uh first of all because you launch super early

[00:58:10] evidently because you want to take every possible flying hour of the day to maximize your potential

[00:58:15] that also means in the morning the thermals are still light there's a lot of winds the thermals are blown apart you're not getting real high the terrain's unforgiving you know you've got a couple places where i mean i don't know you've flown in this time i'm not sure which places you've been tasima

[00:58:28] **Gavin McClurg:** is the only place i've really i mean i ended up i my i finally got out at tasima and it's just vicious man it's so tough but uh the scene was the hardest of all flew to kishida so which was almost 400 it wasn't 400 it was 380 or something and then but that put me at kishida and stayed at kishida because it was so much easier but i mean tasima is brutal god it's horrible i

[00:58:50] **Koen Vancampenhoudt:** i got a i got a similar story i got a i mean i flew from tasima once also and um actually i went there twice because the first time i didn't get one nice flight at all it was cross conditions and like you say it's super low and i mean 80 was the best i did on my first trip to tasima and then you have to sit around for multiple days because it's blown out you know and

[00:59:08] **Gavin McClurg:** a hard place to sit around i don't know what it's like now i was down there with the guys uh just i was by myself but i was with with salad was there and nasi manto and they had broken the record the year before this was the before they started towing it to seem like it was still just purely foot what year was that that was 2016 i think so they well that he set the record didn't he do it i mean a number of records but the the big one was 2016 so i think i was down there in 2017 and uh i had showed up by myself and those guys were there and they had said you know last year we were here for 37 days and we got the one

[00:59:45] week in i mean the forecasting is ridiculous there isn't any and so you go out there sun up or before sun up every day and nine days out of 10 i was back at the hotel by eight you know yeah yeah either i either we couldn't launch because it was way too strong or you'd fly 5k and bomb out you know because you have to go over that plateau that's 40k and it's hot and and then nasi manto hit a fence and screwed up his arm and they they were only there a few days and they just said i can't handle it this year we're going home but i mean i'd be there at eight o'clock and there was no internet there's no ac there's nothing to do the food sucks and you're just sitting there all day i mean it was it's it was a job it was work

[01:00:28] **Koen Vancampenhoudt:** it'll it'll it'll drive you to drinking yes

[01:00:32] **Gavin McClurg:** exactly yeah there was a lot of drinking it's not that

[01:00:35] **Koen Vancampenhoudt:** kind of a place but i i was lucky one the next time i went back to the seaman because you know that was after recently shortly after that big flight of days guys said i'm like i gotta try this again you know and actually got there and the next day it was on the conditions were great and uh i managed to do like a 280 kilometer flight or something not huge but i mean i went past patu and then what i did what i decided to do is i spent the night in patu and launched next morning from patu and then broke my personal record with it and that was actually the site record at the time with a 382 i believe kilometer flight i

[01:01:05] **Gavin McClurg:** remember which actually

[01:01:06] **Koen Vancampenhoudt:** reopened they reopened patu as a potential site because i don't know if you know but they created like this artificial lake uh like i don't know maybe 100 kilometers north of patu and then i went back to patu and i went back to patu and i went back to patu and i kind of shut down the area for a while but i guess this lake was now way more down the water level or so and or smaller or something and i kind of after i went and broke that site record everybody started going back to patu like seeing the potential again they kind of thought but it was done and then because kishida kishida is a pain in the ass to launch also to seem to forget i mean you know not only the conditions are real difficult to nail a good day but then the launch the launch is also brutal you know and dangerous kishida is also dangerous patu is also dangerous

[01:01:45] have you flown in patu i've

[01:01:47] **Gavin McClurg:** never flown patu no

[01:01:48] **Koen Vancampenhoudt:** it's i think it's the most enjoyable town to stay in and it's also the best launch of the tree you know um and then then the next day so i flew 380 something all the way to like the border of um siara and piaui and then spend the night in kishida and then the third day i flew from kishida and did another like 300 kilometer flight so i basically flew 27 hours and three consecutive days and 925 kilometers so then i was toast you know then i i was finally tired after three days and then i flew to patu and then i flew to kishida and then i flew to patu um but yeah i've been so

i've been going back for a year after year and always one and then the next step evidently was a 400 kilometers um which i had i've probably done between 15 and 20 kilometer flights of over 300 kilometers over these years always trying to hit the 400 and it would just never work out and then you know the last day i had one more day before i literally turned 50 and it was also the day i was flying back home i i nailed it i mean and it was it was from patu

[01:02:46] uh no this was from tow actually this was from tow from masu okay yeah then yeah um so this time i i mixed you know i went a couple of days from patu and then i went a couple of days from masu uh from towing and um i

[01:02:58] **Gavin McClurg:** mean i've never done it i've never done the towing in brazil but that seems way more reasonable i mean these these foot launches that you do down there they're pretty frightening

[01:03:07] **Koen Vancampenhoudt:** they are they are yeah and the towing is super easy launching i mean there's there's no drama there's no you know scenes and all that the only thing is you know and the biggest thing is you know the advantage is once you're off tow you're immediately in axiom mode it's not like in quiche d 'arpa too where you gotta hang around the mount for an hour sometimes two hours before you feel the conditions are good enough to go for it and by then it's like eight maybe 8 30 or something so with the towing you're off tow there's no reason to hang around you just have to go for it

[01:03:33] **Gavin McClurg:** kohen is the reason you're spending so much time in brazil rather than texas is because it's just more consistent you're just getting a lot more hours why aren't you chasing texas

[01:03:42] **Koen Vancampenhoudt:** no to be honest

[01:03:46] i travel to to latin america and especially to brazil to brazil i travel maybe four times a year sometimes five times in function of how much business there is so you know once i'm there my tickets paid for and all that i can easily take a few days off and the disadvantage of that is i only get you know a handful of days four days six days whatever i don't go for like 10 days two weeks in a row usually also because of family you know obligations and this and that uh but it's just convenient for me because i'm already there and i love the culture you know retrieves it's not cheap but it's way cheaper than like in texas seems like i've never been to texas but it seems like the logistics are a little harder but i mean it's on my list i'd love to go to texas i would say

[01:04:24] **Gavin McClurg:** the logistics are way easier that you know the the big difference between texas and brazil was there's several big differences but one of the big ones is the roads in texas are great so you know that whole brazil taken all night to get back you know you're back pretty quick the roads are paved you've only got the one little hiccup with the hill country but even through there it's pretty good in my experience i've only been once you know i went down there with cody a few years ago and we were trying to snap it but it's just inconsistent you know it's it's not you're not flying every day like you are in brazil part of that inconsistency might have been that we were too picky you know i think you really just got to go for it but there were just there are a lot of days just like in tasima you just show up and it's blowing too hard and i think also you know sebastian proved that

[01:05:16] with good forecasting you can show up and nail it and i i'm just too far away to do that you know so it's and i think that whole drought index is really important down there it's got to be a really dry year and it seems to be you know these days things are dry around here so probably getting pretty good but yeah it's just it's a huge commitment i mean if you could you know for me it's a 30-hour drive uh you know if you could show up you know donna zete i think put a winch out there uh you know if you could if you could show up you

[01:05:46] **Koen Vancampenhoudt:** know if you could show up you know if you could show up on

[01:05:46] **Gavin McClurg:** a good forecast and do it then i think it's got huge potential but i don't know anybody other than sebastian that's figured that out yeah

[01:05:54] **Koen Vancampenhoudt:** well i mean brazil is i would say it's definitely way more consistent like tasima is the exception but patu and kishida if you go in a season and maybe all year i've just haven't been there outside of the season but for the big flights let's say september october november i mean i i think there's potential for flying a 300 kilometer flight from patu or kishida like pretty much six days out of seven i mean i've seen it happen like either i've done a 300 plus flight or somebody else that that day you know i don't think there's all you know there's the occasional

blown out day or whatever but i mean it's like flyable nearly every day i'd say six days out of seven yeah and you don't have that in

[01:06:28] **Gavin McClurg:** texas i think it's the reverse of that yeah so that's that's a big difference but

[01:06:32] **Koen Vancampenhoudt:** at some point i mean you learn you learn like you know initially i'm like okay you know but now i'm at the point i don't want to do another 350 glowing the flight it's like and because of what you said i mean the retrieve is brutal you know you land out freaking 6 p.m or whatever you know if you're lucky you drive is there more or less at the same time this guy's been driving for 12 hours also the whole time he's the whole day he's tired you know yeah i really felt like

[01:06:55] **Gavin McClurg:** it was i felt like it was pretty unsafe i i what we participate in is not very safe but i don't like that kind of unsafe you know where i don't have any control it's just uh you know the roads are tough they're exhausted there's a lot of animals it's just i don't know right that's just no

[01:07:12] **Koen Vancampenhoudt:** it's it's extremely tiring the retrieve drives is way more tiring than the flying itself i can fly 10 hours every day and not be tired of it but i mean getting getting to the hotel after like you said and then i got to take the steering wheel because the guy's freaking literally falling asleep you know so we switch drivers and like you said it's potholes it's animals it's like you can't go fast because any given moment there might be a freaking you know six feet diameter pothole in front of you you know so you get to the hotel at 12 o'clock one o'clock in the morning and evidently you want to fly the next day so you know you got to charge your batteries get your stuff ready you go to sleep i mean i can't sleep so i sleep maybe one hour if i'm lucky and at four it's like time for breakfast let's go all right day after the day in day out you know you can only do that for so many days before you're trashed you know well

[01:07:54] **Gavin McClurg:** and you're you sound like you're uniquely wired for that you know uh your buddy that you flew with down in he said he just kept calling me just every day we were gone yeah

[01:08:05] **Koen Vancampenhoudt:** i mean honestly yeah i i'm lucky and that i mean i keep up you know i do a lot of workout a lot of cardio and all that so i'm in physically in good shape i can keep going uh that's something and i just want to keep going i mean you know if i'm in mexico and it's liable i'd feel so bad sitting around not doing anything i mean hell i'm here for flying you know so it doesn't tire me more to be flying than it is to you know i don't know do something else in town or something so why would i not fly if it's liable and if i'm flying i'm going to try to push to get the most out of the day and i'm not worried about retrieve because i mean especially in mexico or even colombia or brazil wherever you land there's going to be somebody that gives you a ride or you know you can find an uber or i mean it's never been a problem i've landed out all over the place invited bravo and like as soon as you walk out of the woods somebody actually literally stopped i hadn't put my finger out yet and they're hey you want to ride like yeah sure thanks you know it's so easy so i'm not concerned about it and i speak spanish so that helps a lot too i can understand somebody who doesn't speak spanish might be a little bit intimidated you know but other than that it's super easy so yeah i just go for it man there's a second goal so so like i said i've always liked acro pretty much almost as much as xc flying and all that as any form of flying really but in acro i really wanted to nail the infinite tumble and i've been trying and trying and trying you know

[01:09:16] true reserve a bunch of times trying you know and never nailed it and then there was i felt like i was so close i was like at 11 o'clock and i felt like i had to dial in you know the rhythm and all that and i just hadn't pushed through because i felt i didn't feel 100 secure and i felt like i needed one more session at the end of the season to get it done and then the weather didn't cooperate and i didn't get it done and then i was 50 and now i'm like all right yeah i'm still working on it but i'm like if i can do it fine if not and maybe one day i'll do some coaching you don't have

[01:09:43] **Gavin McClurg:** that you don't have that 50 motivator now so it's in back backed off a little bit the design well

[01:09:49] **Koen Vancampenhoudt:** i'll still try for a big flight before my 60 maybe 500 might be a little ambitious but you know i want to reconfirm the 400 kilometers in terms of xc that that would be fun uh but acro you know i'm just having fun and we hadn't touched on that yet but i've uh put a tow club together and that was one consequence of fun trying to find these places to fly in the carolinas and realizing that even with places to fly the climate here that would just

never cooperate it's just so hard and then if it does you know you don't have a tree to fly it's just so hard and then if it does you know you don't have a tree to fly it's just so hard and here it is really hard to get back from where you launched from there's just no public transportation no uber no nothing uh so i started realizing man if if you want to be a good pilot here you either have to travel or we got to put a tow club together you know and i figured if we have a tow club uh and uh we can be on the lake where we also can go xc if the conditions turn out to be great that day we got full flexibility we'll never have a lost weekend we'll just go if it's not good for xc we'll be you know doing SIV and acro and this and that and all at once it turns on we can just switch gears and take off and um go fly xc and the potential is huge um and miraculously there aren't a lot of pilots in the carolinas but i even drummed up some paramotor pilots and this and that and somehow got like 15 people together and convinced them to uh chip in 1500 bucks and put a club together like a non-profit uh this was in 2019 was it and um we call it to aces a friend came up with his name to aces i thought it was a fantastic name it's a

[01:11:11] **Gavin McClurg:** great name the

[01:11:12] **Koen Vancampenhoudt:** official name is carolina carolina tow club that's our legal name yeah um so so the other idea i had was i've seen people tow and it always ends up being the same story you know one guy is a tow operator and he knows how to operate it nobody else knows or wants to know how to do it and just shows up for towing and then go back home and the guy on the on the never gets to tow and gets frustrated and within five times you're like fuck this i'm not doing this anymore you know yeah so i figured if this stuff is going to work we're going to have to do this in a way that everybody gets trained as an operator so that we can just take turns and we're going to store your boat right next to the lake so we find the storage like the boat's like half everybody in the club is uh tech operated you know and tech rated um actually operating the winch is the easy part there's not much operating once you're in the air it's mostly the boat is the hardest part you know just adjusting the speed you're the way you take your corners understanding how what the wind's doing higher up because you know you hit a different layer all at once you get this 20 kilometer now you know tail tailwind or something which can mess you up and get slack in the line so it's it's been it's been a tough road in terms of making it work but now we got it dialed in um we've reduced club because we had a lot of sitting ducks or what do you call that people that are just never showing up and it just you know i mean it's great that they were there to get it started they were you know fundamental and getting it started but now we have a core group of people that are really interested in doing it and wanting to go out so we're still not getting enough flying but at least we have an opportunity where we can continue going and uh you know i got a couple other buddies that are really stoked about acro and now i want to start exploring the xc potential there because i'm sure i can fly 200 kilometers from from there uh someday if it's windy and uh but uh we'll see yeah i'm really that that honestly you know the 400 flight and all that is great but i think my biggest accomplishment in paragliding is having started this towing club uh first of all because it opens up so many more possibilities but also because i mean i i do appreciate and love the community part of paragliding we don't have a lot of that around here because everybody lives somewhere else we all live two three hours apart there's not really a core group that gets together and you know and if we're going to fly a mountaintop you know how it is you know you set up

[01:13:16] **Gavin McClurg:** a plane and you know you're going to fly a mountain top

[01:13:16] **Koen Vancampenhoudt:** you're looking at the conditions you're focused on what you're going to do that day you fly you land try to get back to your car and then your wife's calling to get back home you know so there's not that much opportunity to hang around and and have that community feeling with the tow club you're 100 depend on these other guys i mean you're doing it together you know i'm towing you towing we tow each other up you got to trust each other yeah you know you get to know people their fears their skills their lack of skills in certain areas you help each other and build up on each other's skills everybody gets better yeah i love it i mean it's it's really it's my baby

[01:13:46] **Gavin McClurg:** man you get the 20 you got i'm all fired up man i'm gonna go out and like attack on a mountain or something right now you get the energy of a 20 year old dude i love it uh well thanks for everything you do thanks for building the community out there that's amazing we've been struggling here with our community you know with the insurance problems and all the stuff and so and i know what that takes but uh appreciate you man appreciate you keeping the pedal down and uh sharing these incredible stories awesome man and uh i can't wait to fly with you again bud me

[01:14:18] **Koen Vancampenhoudt:** too man yeah i'm looking forward to it maybe by you or hopefully before that somewhere else i'd love it yeah thanks for having me on the show gavin i really appreciate it it's been a fun fun talking with you it's

[01:14:27] **Gavin McClurg:** been fun talking to you man appreciate it cheers all

[01:14:29] **Koen Vancampenhoudt:** right cheers bye if

[01:14:39] **Gavin McClurg:** you find the cloud-based mayhem valuable you can support it in a lot of different ways you can give us a rating on itunes or stitcher however you get your podcast that goes a long ways and helps spread the word you can blog about it on your own website or share it on social media you can talk about it on the way up to launch with your pilot friends i know a lot of interesting conversations have happened that way and of course you can support us financially this show does take a lot of time a lot of editing a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes cost so if you can support us financially all we've ever asked for is a buck a show and you can do that through a one-time donation through paypal or you can set up a subscription service that charges you for each show that comes out we put a new show out every two weeks so for example if you did a buck a show it'd be about 25 a year so way cheaper than a magazine subscription and it makes all of this possible i do not want to fund this show with advertising or sponsors we get asked about that pretty frequently but i for a whole bunch of different reasons which i've said many times on the show i don't want to do that i don't like having that stuff at the front of the show and i also want you to know that these are authentic conversations with real people and these are just our opinions but our opinions are not being skewed by sponsors or advertising dollars i think that's a pretty toxic business model so i hope you dig that um 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 cloudbased mayhem if you want a recurring subscription you can also do that directly through the website we've tried to make it really easy and that will give you access to all the bonus material little video casts that we do and extra little uh 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 afford to support us then just let me know and i'll set you up with an account of course that'll be lifetime and hopefully and you're being in a position someday to be able to support us but you'll find all that on the website uh all of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloud based mayhem merchandise t-shirts or hats or anything you should be all set up you should have an account 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 video show thank you

Français

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

Show notes

Le pilote néerlandais Koen Vancampenhoudt partage son parcours de parapentiste, mettant en avant son vol record au Mexique, les défis qu'il a rencontrés et ses premières expériences de vol sans aucune information aux Fidji. Il réfléchit à l'importance de la formation à la sécurité, au frisson du vol en dérive et aux leçons apprises tout au long de sa carrière de pilote. Koen souligne la nécessité d'une instruction appropriée et la valeur de l'apprentissage par l'expérience, bonne ou mauvaise, dans le monde du parapente. Dans cet épisode souvent hystérique, Koen partage son parcours en tant qu'enthousiaste et vendeur de parapente, discutant des défis et des triomphes du vol dans les Carolinas, de ses plusieurs expériences de problèmes juridiques et de l'importance de la communauté dans ce sport.

Le post #249 Koen Vancampenhoudt and gaining knowledge through passion est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Bonjour

[00:00:09] Bonjour à tous, bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud Base Mayhem. Pour cet épisode, j'ai discuté avec Cohen — je vais massacrer ses deux noms — Cohen Van Kampenoot. C'est un pilote néerlandais, mais il vit aux États-Unis, dans les Carolines, depuis un sacré bout de temps. Il et moi avons eu une conversation vraiment sympa. Je voulais le contacter initialement parce qu'on me l'avait recommandé, car c'est un vrai mordue de parapente. J'ai suivi ses vols incroyables au fil des années, au Brésil et partout dans le monde. Et puis cette année, dans la Vallée, beaucoup de gros vols ont eu lieu. Mais il a battu le record de distance, le record aller simple, en volant avec beaucoup de vent. Il a essentiellement parcouru une bonne partie du Mexique, au-dessus du plateau, et jusqu'au volcan Toluca.

[00:01:01] Et bien au-delà des manches que nous faisons souvent jusqu'au lac là-haut. Au nord, c'était un vol phénoménal, vraiment intéressant, et qui a captivé tous ceux qui s'intéressaient à Valle, parce que ça n'avait jamais été fait. Ensuite, on parle du risque, du vent, et de la façon dont la journée s'est déroulée. Et on aborde ses objectifs, il avait ces objectifs vraiment cools avant ses 50 ans. Il a le même âge que moi, de compléter Dylan l'Infini, de voler plus de 400 000 mètres. Une discussion vraiment sympa. Super ambitieux, et il a une vision vraiment intéressante de ce sport qu'on aime tous. Il y a beaucoup de choses à retenir ici que j'ai vraiment apprécies.

[00:01:46] Alors, profitez bien de cette discussion avec Cohen. Je ne peux pas imaginer que vous aurez le temps d'écouter ça pendant le X-Alps, mais on va le sortir. Comme je l'ai dit, j'espère que ce sera pendant le show, ou pendant, oui, c'est un show, pendant le grand show, la grande course. Et j'espère que vous appréciiez toutes les super images qu'on capture, ainsi que le direct. Et que vous participez à la course la plus folle de la terre. J'adore ce truc. Je suis vraiment impatient d'y aller. Alors, profitez bien.

[00:02:20] Cohen, c'est super de t'avoir avec nous. J'étais ravi que ton pote me contacte pour me dire : « Hé, il faut absolument qu'il vienne », parce que ça fait un moment que je voulais le faire avec toi. Je sais que tu es un parapente très persévérant. Tu y consacres énormément d'heures. Et cette année, tu sais, les records tombent année après année. Et, je ne vais pas mentir, au Mexique, c'était génial de voir ce que les gens font là-bas. Tu sais, Valle est un endroit qui est très proche, je sais, de nos deux cœurs. Je m'y rends chaque année pour la Menarca. Et toi, tu y vas et tu te donnes à fond. Et cette année, tu es allé plus loin que quiconque auparavant. Pourquoi ne pas commencer par là, et ensuite on approfondira ton parcours et ton passé. Et certaines de ces histoires de dingue que tu m'as envoyées.

[00:03:06] Tu sais, apprendre à voler aux Fidji pendant un incendie de forêt. Ce serait génial. Bienvenue dans l'émission. Merci. Et, ouais, qu'est-ce qui s'est passé ? Qu'est-ce qui s'est déroulé au Mexique cette année ?

[00:03:16] **Koen Vancampenhoudt:** Eh bien, tout d'abord, merci Gavin de m'avoir invité dans l'émission. C'est un grand honneur. Vous savez, après toutes ces années à voler, c'est génial de recevoir un peu de reconnaissance pour

certaines de ces choses que j'ai faites. Je suis dans un coin un peu perdu du monde, niché ici dans les Carolines. Personne ne sait grand-chose sur l'aviation par ici. Alors, c'est un peu difficile depuis des années de sortir de cette petite bulle. Et, heureusement, je vous en parlerai plus tard. J'ai eu l'occasion de voler dans de très nombreux endroits différents. Et

[00:03:42] **Gavin McClurg:** aller en prison.

[00:03:43] **Koen Vancampenhoudt:** Ça aussi. On y reviendra aussi. Enfin, oui. En effet, il y a quelques histoires dans toute cette histoire. Mais, ouais, le Mexique. Ouais, le Mexique. On aime tous les deux le Mexique. On y est déjà allés plein de fois. J'adore cet endroit pour plein de raisons. Mais cette année a été évidemment très spéciale pour moi avec ce grand vol que j'ai pu faire. Ce qui était en fait assez intéressant parce que je n'avais pas du tout prévu ça. Mon objectif pour ce jour-là était grand, mais bien plus petit que ça. Mais j'espérais pouvoir suivre, vous savez, le "hot shot" là-bas sur ce triangle typique qu'ils poussaient. Vous savez, le triangle de 150, 200 000 jusqu'à, c'est quoi le nom de l'endroit là-bas à la fin ? Et puis le retour, vous savez, je ne l'avais jamais fait. Dehors

[00:04:23] **Gavin McClurg:** passé Ljubljana.

[00:04:24] **Koen Vancampenhoudt:** Ljubljana, ouais. Et puis bien plus loin vers, c'est quoi ? Ouais. Le sud-ouest de là-bas. Jusqu'à

[00:04:30] **Gavin McClurg:** Le pays des narcos.

[00:04:31] **Koen Vancampenhoudt:** Ouais. Enfin, je ne m'informe pas sur ce genre de choses parce que si je le faisais, tu sais, on finit par se limiter. Tu...

[00:04:37] **Gavin McClurg:** je n'y allais pas. Et

[00:04:37] **Koen Vancampenhoudt:** Parfois, il vaut mieux ne pas savoir certaines choses, vous voyez. Ce qui s'applique aussi au vol que j'ai fait. J'ai décollé tôt. Je crois que c'était la première fois que je décollais si tôt. J'ai l'habitude de décoller tôt au nord-est au Brésil et tout ça. Mais je ne l'avais pas vraiment fait à Valle, genre sécuriser et voler avec mes potes et tout le reste. Alors ce jour-là, je me dis : « Bon, j'ai fait tous les autres types de vols. Il faut vraiment que j'essaie de viser ce grand triangle. » Alors je vais décoller avec, vous savez, tous ces Henze et Cedar et tous ces gars qui le poussaient jour après jour pour obtenir ces grands triangles, ce qui était mon objectif. Et on a décollé, j'ai décollé avec eux. Tout se passe bien. Les conditions sont là. Mais, vous savez, j'étais pas sur la même fréquence radio qu'eux. Donc je ne savais pas ce qu'ils faisaient réellement. Et j'arrive au bout de Divi Zero tout seul et je ne vois plus personne, vous voyez.

[00:05:24] Et je me dis, enfin, quelque chose a mal tourné ou ils ont changé leurs plans. Je ne les voyais plus. Je ne savais pas où ils étaient. Et c'était une journée venteuse, bien plus venteuse que prévu. Et quand je l'ai senti, je n'avais vraiment pas envie de lutter contre le vent en permanence, toute la journée. Et je regardais derrière moi. Vous voyez, vers le côté ouest, nord-ouest du lac de Valle. Et le ciel avait l'air tout à fait classique. Je veux dire, c'était tôt et c'était déjà complètement structuré avec de magnifiques cumulus et tout le reste. Et la tendance naturelle était évidemment que la masse d'air pousse dans cette direction. Alors je me dis, bon, je vais tenter le coup parce que, par coïncidence, quelques jours avant ça, j'avais dû rendre visite à un client parce que c'était théoriquement un peu un voyage d'affaires. Vous voyez, donc je suis allé voir ce client à Querétaro.

[00:06:10] C'est à quelques heures au nord de Valle. J'ai loué une voiture pour y aller, j'ai traversé ces plaines. J'y étais déjà allé. J'ai vu ces plaines. Je me suis dit : « Mec, ça doit être épique de voler ici. » Ça m'a rappelé le nord-est du Brésil, que je connais très bien. Donc, je l'avais en tête comme une possibilité d'essayer d'y aller un jour. Lors de voyages précédents, je suis passé par, comment ça s'appelle, le lac Victoria ou quelque chose comme ça, et j'ai fait de très beaux vols dans cette direction, mais je n'ai jamais pu aller vraiment plus loin que ça. Et ce jour-là, je me suis dit : « Bon, allez, je tente le coup. » Vous voyez ? Alors, j'ai pris de la hauteur. Et

[00:06:41] **Gavin McClurg:** c'est haut. Pour ceux qui nous écoutent et qui ne savent pas de quel endroit on parle, on va leur donner un peu de contexte : Valle est un peu plus bas. Il y a le petit réservoir, le lac et la ville. Et puis, au nord de là, le terrain continue de monter, de monter, de monter pour atteindre ce plateau, je ne sais pas comment ils l'appellent.

C'est le plateau de Toluca ? Ouais, je...

[00:07:01] **Koen Vancampenhoudt:** Je ne sais pas non plus comment ça s'appelle, mais c'est juste là où se trouve Victoria ou, enfin, le lac Victoria. À partir de là, c'est juste de la plaine, vous voyez ?

[00:07:09] **Gavin McClurg:** C'est plat et haut, et il y a aussi l'espace aérien, vous voyez, l'aéroport de Toluca est là, c'est un espace aérien assez important dont on doit toujours se méfier quand on va au Lake Victoria, et il y a toujours du vent. Il y a toujours du vent venant du sud. Donc, aller vers le nord est logique. Enfin, vous savez, mais oui.

[00:07:27] **Koen Vancampenhoudt:** avant d'y arriver, comme je l'ai dit, j'étais au DV zéro, c'est un peu le point où il faut prendre les décisions sur ce que vous allez faire de votre journée. Exactement. C'est là que j'ai décidé de partir vers le nord, le nord-ouest, au nord de là vers, c'est quoi ? Cet endroit, je suppose, Santa Barbara et tout ça. Je veux dire, il y a ce canyon, vous le traversez et il y a ce canyon qui a l'air, il a l'air assez effrayant. Ça n'a pas l'air invitant du tout, vous voyez, et je pensais que c'était super haut parce qu'au milieu, juste après le DV zéro, il y a une ville là. Je crois que c'est Cieneguillas, c'est bien ça ? Ou quelque chose, je ne sais pas. Il y a une ville très marquée où tout le monde sort toujours, attrape la thermique et revient généralement. Exact. Alors je me suis juste mis en base nuage là-bas. Je me suis dit : oh, je l'ai. Parfait. Content d'avoir atteint l'autre côté de ce canyon ou quoi que ce soit. Alors j'y suis allé et j'ai commencé à prendre des dépressions massives, vous voyez, genre, oh, ça descend comme une foutue pierre, je me suis dit : putain, ça ne présage rien de bon.

[00:08:20] Et j'ai pratiquement réussi à atteindre le côté du canyon et je suis descendu très bas, vous voyez, je me suis stationné au-dessus de cette petite colline où j'ai pu tenir un petit moment, en espérant attraper quelque chose, mais je n'ai rien eu. Je commençais à me dire, vous savez, que c'était la fin de mon vol. Puis j'ai vu deux buzzards ou vautours, peu importe, s'enfoncer un peu plus bas. Et il y avait un relief là où je pouvais juste atterrir, atterrir avant d'avoir à plonger dans ce canyon, et je les ai suivis, genre, enfin, ils doivent savoir ce qu'ils font. Alors je vais juste les suivre, vous voyez, alors je les ai suivis en me rendant compte que si je n'attrapais rien après mon premier tour au-dessus de ce champ, je devais pratiquement abandonner et juste atterrir là et oublier l'affaire. C'est ça. Mais j'ai fini par en avoir. Enfin, c'était léger au début et puis j'ai commencé à le travailler et je suis rentré dans quelque chose et j'ai commencé à dériver avec le terrain, genre sur le terrain alors qu'il monte.

[00:09:05] Et quand j'ai commencé à dériver un peu, vous voyez, j'ai eu plus d'options d'atterrissage là-bas. Je me suis ouvert et je me suis senti plus à l'aise pour aller de plus en plus profond, et je les ai suivis, et puis, vous voyez, je suis sorti de là. Et à partir de là, il y avait plus d'options d'atterrissage. Ce n'était plus si serré en termes de, vous voyez, sortir pour atterrir. Je ne savais pas que toute cette zone n'était pas recommandée pour l'atterrissage en termes de sécurité et tout ça. Je l'ai appris après. Je me suis dit : « Tant mieux si je ne le savais pas ». Ouais.

[00:09:29] **Gavin McClurg:** l'ignorance est un bonheur, mec.

[00:09:31] **Koen Vancampenhoudt:** Ouais, parfois ça l'est. Alors j'ai continué à pousser et j'ai continué à grimper, genre, tu sais, en accrochant le terrain par moments et tout ça. Parce que comme tu l'as dit plus tôt, c'est un peu, tu sais. Le terrain monte là-haut avant d'atteindre ce plateau et les plaines. Finalement, tu t'es quand même retrouvé coincé assez bas. Je parle de genre 30 pieds au-dessus d'une colline, en gros, avec le vent. Tu sais, en gros, tu dois faire tourner le speedboat juste pour rester là. Tu as bossé, tu as contourné, et finalement tu l'as eu. Et c'était ma dernière vraiment bonne ascension avant d'atteindre enfin les plaines. Et une fois que j'y suis arrivé, c'était comme si le couvercle sautait et que la base des nuages montait, tu sais, elle est devenue vraiment haute. Et c'était juste, je ne vais pas dire que c'était facile parce que c'était du boulot. Mais ce n'était pas dur en termes de se perdre. Ce n'était pas lent avec des arrêts et tout ça. Je suis resté en altitude tout le temps. C'était

[00:10:12] **Gavin McClurg:** c'était plutôt

[00:10:12] **Koen Vancampenhoudt:** C'était simple. Oh, c'était le Brésil du nord-est typique, vous voyez. On se servait des nuages.

[00:10:18] Les nuages fonctionnaient. C'était juste dirigé vers le nuage suivant, la ligne la plus droite possible avec le vent, pour optimiser ma vitesse. Des montées d'environ plus de sept mètres par seconde, vous voyez. À un moment

donné, mon GPS a affiché une vitesse de 125 kilomètres par heure avec le vent arrière. C'était donc à peu près la vitesse la plus rapide à laquelle j'ai jamais volé. Waouh. Et c'était fluide. C'était

[00:10:37] **Gavin McClurg:** ce n'était pas mal. C'était juste agréable. Ouais,

[00:10:40] **Koen Vancampenhoudt:** Exactement. Ce n'était pas, tu sais, effrayant, radicalement turbulent ou quoi que ce soit. Ce n'était pas fluide, mais je veux dire, c'était tout à fait gérable. Ce n'était pas du tout effrayant. La seule chose qui était effrayante, c'était l'idée d'atterrir dans ces conditions. Donc ma seule préoccupation était de rester en altitude. Continuer d'avancer. Mais comme je l'ai dit, les nuages fonctionnaient. Je me dirigeais automatiquement vers le nuage suivant, tu vois. Et il y a des zones d'atterrissage partout là-bas. Alors une fois que j'ai atteint celles-là, tu sais, une fois que j'ai dépassé le lac Victoria, je veux dire, c'était du vol rapide. Et c'était en hauteur. La base des nuages était super haute. Et il n'y avait aucune inquiétude. Je suis resté en hauteur, vraiment. Je ne me souviens pas avoir été bas du tout pendant tout ce... comment dire, ces presque 200 kilomètres. Jusqu'à ce que je commence à atteindre l'autre côté du plateau, ce qui était déjà vers la fin du vol. Mais, tu sais, il m'a fallu environ deux heures pour arriver au début du plateau.

[00:11:28] Et puis, ça m'a probablement pris genre deux heures pour traverser tout le plateau. C'était tellement rapide.

[00:11:32] **Gavin McClurg:** C'était sympa. On mettra le lien vers le trajet sur Xcontest. On mettra aussi le lien vers le journal de vol parce que c'est assez remarquable. Vous savez, on a l'impression d'avoir fait un long chemin quand on arrive au lac Victoria. À chaque fois qu'il y a une manche organisée là-bas, il n'y a que quelques personnes qui y arrivent. Vous savez, ce n'est jamais un gros quad. Ce n'est jamais autant de monde qui réussit à cause du vent et de la basse couche. Et, vous savez, c'est juste un vol délicat. Mais quand vous regardez le vôtre, il faut prendre un peu de recul, vraiment prendre du recul. Genre, putain, vous avez fait un sacré chemin. Je veux dire, ce plateau est immense.

[00:12:08] **Koen Vancampenhoudt:** C'est ça. C'est ça. Et je pense que c'est aussi parce que je suis allé vers l'ouest, vous voyez. Et aussi, je veux dire, ça m'a aidé avec l'espace aérien, ce qui était aussi une sorte de chance parce que je ne l'avais pas vraiment étudié. Comme je l'ai dit, je n'avais pas vraiment prévu de faire ce vol, donc je me suis juste lancé. Ouais. Mais j'ai fait le même genre de chose, comme vous l'avez dit. En fait, je ne pense pas que c'était une compétition. Je ne fais pas beaucoup de compétitions, pas parce que je ne veux pas, juste parce que j'aime mon temps et tout ça. Mais peut-être il y a deux ans ou quelque chose comme ça, il y avait une manche dont le but était... près du lac Victoria, et je suis allé dans cette direction. Et c'est comme, vous voyez, une fois que vous passez près de Toluca et tout ça, il y a deux masses d'air là-bas. Et si vous êtes un peu trop à l'est, c'est juste un trou de subsidence. C'est juste... Ouais. C'est comme un trou bleu ou quelque chose comme ça. Ouais. Alors, vous voyez, j'ai essayé ça plusieurs fois, et ça n'a jamais marché. Du côté gauche, j'étais pratiquement sur les contreforts pendant un petit moment jusqu'à ce que j'atteigne les plaines, et ça a fonctionné de manière fantastique.

[00:12:58] Alors... Ouais. Ouais. Tu sais, comme toujours en parapente, c'est toujours, tu sais, je le vois comme... Il y a toujours une part de chance, non ? Bien sûr. Souvent, c'est de la planification. Tu as ton plan A ou ton plan B, mais ensuite, tu sais, il faut avoir cette flexibilité pour adapter tes plans à ce que tu vois et à ce qui s'est réellement passé. Et, tu sais, si tu n'es pas en compétition au moins, tu as cette liberté de choisir ce que tu vas faire de ta journée. Et je pense que j'ai juste eu de la chance d'avoir reconnu cette opportunité et d'avoir foncé sans, tu sais, trop me poser de questions. Quand j'étais à ce point critique là, à Divi Zero, c'était du boulot au début pour y arriver, mais une fois que j'y suis arrivé, je me suis dit, tu sais, je suis un salsero, tu sais. Je me sentais chez moi dans ces conditions. J'aime voler comme ça, tu sais. Je vais être honnête. Je trouve que les triangles sont incroyablement admirables. Je veux dire, ils sont aussi très techniques, peut-être plus techniques, évidemment plus techniques que le vol en dérive.

[00:13:47] Mais, vous savez, j'aime bien le vol en dérive. J'aime juste les gros chiffres. Enfin, je sais que faire un triangle, c'est sympa. Tu atterris juste à côté de ta voiture, près du décollage ou quelque chose comme ça. C'est très pratique. C'est élégant. C'est magnifique. J'adore ça. Et je me concentre dessus parce que j'ai fait ma part de vols en dérive, vous voyez. Donc, mon nouvel objectif était de faire des dérives plus longues. Des triangles plus grands. Mais j'aime toujours autant mettre les gaz et descendre aussi vite que possible, vous voyez.

[00:14:10] **Gavin McClurg:** Et on n'a pas, enfin, les journées ne sont pas super longues là-bas d'habitude. C'est le milieu de l'hiver. Je veux dire, on est plus proche de l'équateur, mais on est quand même loin. Donc, on n'a pas ces journées hyper longues. Au final, le vol a duré combien de temps ?

[00:14:26] **Koen Vancampenhoudt:** En termes de temps, je crois que c'était six heures. Genre... Ouais, c'est long. Ouais, six heures.

[00:14:31] **Gavin McClurg:** Ouais, je ne sais pas si j'ai déjà fait un vol de six heures. C'est plutôt bien. Et qu'est-ce qui t'a fait atterrir à la fin de la journée ? C'était juste... tu as fait le dernier vol plané épique ou tu as fait une erreur ?

[00:14:41] **Koen Vancampenhoudt:** Non, non. Je veux dire, c'était la fin de la journée, c'est sûr. C'était une chose. C'est que... alors que j'étais super haut, le truc, c'est que je n'avais littéralement plus de terre devant moi, en gros. C'est ça qui m'a fait descendre. Tu sais, au point où j'ai atterri, il n'y avait plus beaucoup d'endroits pour se poser devant moi. Et ensuite, le terrain tombait brusquement. C'était comme la fin du plateau. Et je ne voyais pas au-delà. J'étais assez haut, mais je ne voyais pas au-delà. Et je n'avais aucune idée s'il y avait... je veux dire, on aurait dit juste une chute avec des zones montagneuses et puis une chute vers probablement la jungle ou quelque chose comme ça. Je ne sais pas. Waouh. Je n'ai aucune idée de ce qu'il y avait après ces montagnes. Et le vent soufflait grave. Et j'ai vu un grand, tu sais, un grand champ où je savais que je pouvais m'installer au début du champ. En fait, toute ma configuration était comme sur cinq miles devant en reculant, en jouant un peu avec l'accélérateur et juste pour approcher en arrière dans le champ parce que j'étais évidemment un peu inquiet pour cette dernière partie.

[00:15:34] Alors j'ai commencé le vol. Il y avait vraiment du vent. Et j'ai atterri sur probablement 50 % d'accélérateur, vous voyez, 50 % d'accélérateur ou quelque chose comme ça. Verticalement, vous voyez, vers le bas comme ça, en le manipulant un peu. Waouh. Une fois que je suis descendu, j'ai coupé mon aile et ça allait, mais c'était carrément un peu flippant. C'était la partie la plus effrayante du

[00:15:48] **Gavin McClurg:** tout le vol, c'est sûr.

[00:15:48] **Koen Vancampenhoudt:** Oh, ça aurait été flippant, alors

[00:15:49] **Gavin McClurg:** tomber du plateau et être plus à l'abri, et tout ça. Ouais, je vois ce que tu veux dire. Ouais.

[00:15:53] **Koen Vancampenhoudt:** J'aurais pu le franchir si j'avais su qu'il était là. Si j'avais su qu'il y avait une zone d'atterrissage quelque part, je l'aurais fait. Mais je n'en avais aucune idée. Je ne l'avais pas, enfin, repéré. Je ne savais pas qu'il était là et je n'allais pas me jeter dans le vide, vous voyez. Quoi

[00:16:03] **Gavin McClurg:** est-ce que le vent soufflait quand tu as atterri ?

[00:16:06] **Koen Vancampenhoudt:** Oh, ça soufflait grave. Ça devait faire au moins 35 kilomètres par heure ou quelque chose comme ça, tu vois. Comme je l'ai dit, enfin, tu sais, mon approche se faisait à l'envers et j'étais à 50, 75, parfois 100 % de barre, juste pour essayer de me positionner, pour reculer dans le bon sens. Purée, tant mieux si tu es resté dedans.

[00:16:21] **Gavin McClurg:** dans l'air toute la journée. Ça aurait été moche d'atterrir deux heures plus tôt ou des trucs du genre. Je sais,

[00:16:25] **Koen Vancampenhoudt:** Je sais.

[00:16:25] **Gavin McClurg:** C'est encore du vol plané et de la thermique et tout ça. Ouais. Waouh. Waouh, mec. Bien joué. Merci. Ouais.

[00:16:34] Tu m'as envoyé un e-mail avec des histoires vraiment, vraiment drôles. Quand, si on revient à la première, est-ce que c'était littéralement ton premier vol aux Fidji ?

[00:16:43] **Koen Vancampenhoudt:** C'était ça. Ouais, ouais. Alors, tu as fait un vol en tandem ? Je faisais du sac à dos, tu sais. J'avais fini mes études. Je viens de Belgique, tu sais. J'ai grandi et étudié en Belgique, et puis je voulais juste voir un peu le monde. Alors j'ai acheté un sac à dos et un billet d'avion, je suis parti en Amérique latine et j'ai commencé à voyager, en gros, en improvisant au fur et à mesure.

[00:17:01] Je n'avais jamais été exposé au parapente avant ça. Enfin, je savais que ça existait, mais vous savez, en Belgique, c'est plat, il n'y a pas de parapente. C'était quelle année, où ?

[00:17:08] **Gavin McClurg:** C'était quand, ça ?

[00:17:09] **Koen Vancampenhoudt:** C'était en 96, 97. OK. Ouais. Alors, tu sais, j'arrive aux Fidji avec un billet pour le Pacifique que j'avais chopé, en faisant plusieurs îles là-bas. Et je rencontre ces voyageurs français, des backpackers, tu vois. Un gars qui voyage avec un énorme sac à dos, j'en avais jamais vu un pareil. Je me disais : il transporte quoi, ce type ? Eh bien, il s'avère qu'il avait apparemment son aile de tandem, deux paires de chaussettes, deux paires de slips, et c'était à peu près tout. Du coup, je me dis : oh, tiens, intéressant. Et c'était un mec super cool. C'était un pro, un pilote de tandem professionnel en France ou en Suisse ou quelque chose comme ça. Et du coup, il a proposé : si on trouve un endroit où on peut décoller, je vous emmène en l'air. Et je lui ai dit : ouais, je te tiens parole, c'est sûr. On logeait avec cette famille locale, une famille fidjienne dans une baie quelque part au milieu de nulle part, lui, moi et deux autres gars.

[00:17:57] Et on est montés avec le gars du coin, Bob, avec son machet sur cette colline pour voir si on pouvait créer une zone de décollage là-bas. Et on l'a fait.

[00:18:04] **Gavin McClurg:** C'était sur l'île principale ? Sur Savu Savu ? Ou c'était sur celle du nord ?

[00:18:09] **Koen Vancampenhoudt:** Je pense que c'était celle du nord. Je l'aurais regardée il y a longtemps. Je ne me rappelle pas de l'endroit exact. Je ne sais pas. Je suis allé sur quelques-unes de ces îles. Elles sont toutes magnifiques, d'ailleurs. Mais ouais, on a trouvé cet endroit qui, avec un peu de travail, une heure de nettoyage, nous a permis de décoller. Alors Christophe a d'abord emmené l'autre gars, l'ami, le gars anglais, le grand. En moins de 15 minutes, le gars vomissait et pendait sans vie dans la sellette comme ça. Vous voyez, je me dis, OK. Du coup, il a dû faire un tas de wing overs et tout ça pour faire un atterrissage au décollage et ensuite le poser juste sur la colline à nouveau parce qu'en fait, il n'y avait pas d'atterrissage. Je regarde ça maintenant et je me dis que c'était assez dingue. On a décollé de là sans même savoir s'il y avait un atterrissage parce qu'il supposait qu'on pourrait atterrir sur la plage en dehors de l'atterrissage au décollage. Mais on n'avait pas exploré la plage, donc on ne le savait pas en fait. J'étais inquiet.

[00:18:55] Je ne m'inquiétais pas. J'avais confiance en lui. Ouais, tu ne savais pas.

[00:18:58] **Gavin McClurg:** Tu ne savais pas.

[00:18:58] **Koen Vancampenhoudt:** rien. Je ne savais pas. Je ne savais absolument rien. Je me disais : il sait, tu vois. Donc c'était mon tour. Tu sais, et on a décollé. On a volé un peu et je lui dis : hé, tu peux faire des passages en aile ? Ça avait l'air super sympa. Tu sais, on fait les passages en aile et d'un coup, on commence à perdre un peu de l'altitude au décollage et on n'arrive plus à remonter. Le vent a commencé à faiblir. C'était la fin de l'après-midi. Alors on commence à planer vers, tu sais, les arbres où on supposait qu'il y avait la plage derrière, ou apparemment c'était la plage. Et là, il voit cet espace dégagé dans la jungle et il me dit : on va l'atterrir juste ici. Je réponds : ouais, d'accord. Tu sais, atterrissage parfait. Pas de problème. On range tout. Tu sais, à ce moment-là, il est 17h30. Presque 18h. Ça commence à faire nuit.

[00:19:34] **Gavin McClurg:** Je veux dire, aux Fidji, il fait nuit à six heures. Ouais.

[00:19:36] **Koen Vancampenhoudt:** Ouais. En tant que pilotes pro, on était probablement, enfin, à un demi-mille ou un mille duendroit où se trouvait la cabane de la famille où on logeait. Mais il fallait franchir cette colline ou cette montagne ou je ne sais quoi, passer par-dessus, puis faire demi-tour pour y retourner, ce qui semblait assez simple. Alors on a fait nos sacs et on a commencé à monter la colline. Mais en moins de 30 minutes, il faisait nuit noire. Il faisait genre 30 degrés avec beaucoup d'humidité. On n'avait plus d'eau, rien à manger, rien du tout. La seule chose qu'on avait, c'était qu'il fumait des cigarettes. Il avait donc quelques cigarettes et genre six allumettes ou quelque chose comme ça. C'était la seule chose qu'on avait dans ce gros sac à dos. On transpirait. On se passait le sac à dos, on changeait de porteur. Il le portait, je le portais. Après genre deux ou trois heures à ne pas avancer et à se prendre les pieds dans tout, on s'est dit : on va juste s'asseoir et se fumer une clope.

[00:20:26] On est assis là. Bon, on y va. Et il me dit : « Bon, on y va. » Il commence à aller dans cette direction. Je lui dis : « Mec, on est venus de cette direction. On doit aller par là. » Je lui dis : « Non, allons plutôt par là. » Du coup, on a

encore passé deux ou trois heures à grimper, à glisser et tout le reste au milieu de la nuit, en touchant des animaux gluants sur l'écorce des arbres et tout ça. C'était le bazar, tu vois. Mais bon, je ne m'oppose pas à ce genre d'aventures, tant qu'on n'est pas en danger ou quoi que ce soit. On n'avait pas l'impression d'être en danger. Et il était aussi plutôt optimiste, il rigolait de la situation, tu vois. À un moment, on a vu du feu, juste brièvement, juste un peu de feu. On s'est dit... Et après, on n'a plus rien vu. On s'est dit : « Oh mec, on doit halluciner. » On était probablement en train de se déshydrater ou quelque chose comme ça parce qu'on avait marché pendant cinq heures sans rien boire sous la chaleur. C'était juste bizarre. On a continué pendant encore une heure, on est passés par une forêt de bambous.

[00:21:14] Finalement, on a décidé que c'était peut-être une meilleure idée de redescendre vers la plage et d'essayer de nager ou de marcher sur le sable ou je ne sais quoi. Enfin, il n'y avait pas de plage. Il n'y avait que des mangroves, vous voyez. Alors on s'est dit qu'il y en avait peut-être juste un petit peu, qu'on essaierait de les traverser et qu'on n'aurait plus qu'à nager ou quoi que ce soit. On était en train de se frayer un chemin à travers ces mangroves depuis une demi-heure. Et, vous voyez, c'était comme une partie de "trouve la sortie", mec. On s'est dit : "Regardons s'il y a vraiment une fin à tout ça". On a regardé et partout autour de nous, il n'y avait que des mangroves, on était comme dans une prison naturelle ou quelque chose comme ça. On s'est dit : "Oh non, on ne va jamais en sortir". Alors on est revenus en arrière et on a fini par décider de juste ouvrir le parapente et de dormir dedans, là, en pleine jungle, vous voyez. Alors j'adore que vous

[00:21:49] **Gavin McClurg**: tu as fait un bivouac lors de ton premier vol en parapente. Je veux dire, honnêtement,

[00:21:56] **Koen Vancampenhoudt**: ça a complètement donné le ton pour le reste de mes aventures, comme tu vas le voir. Mais bon, enfin. Ouais, ce gars m'a clairement influencé de la mauvaise manière en ce qui concerne, tu sais, prendre les bonnes décisions sur certains trucs parfois. Bref, le lendemain matin, tu sais, c'était facile de trouver le chemin du retour. Une fois qu'on a eu de la lumière du jour, on a commencé à remonter la colline et là, nos amis sont complètement inquiets. Tu sais, ils étaient presque au point de appeler la Garde côtière parce qu'ils pensaient qu'on avait fait une chute. Et on ne savait pas où on était ni si on était en sécurité à ce moment-là. On est bons. On est bons. Et on regarde et il y a de la fumée qui sort du côté de la colline. La putain de moitié de la colline est brûlée. On se demande : qu'est-ce qui s'est passé ? Eh bien, ces gars-là, ils sont venus nous chercher pendant la nuit. Et le gars, il a ramassé des branches ou je ne sais quoi des palmiers et il les a allumées juste pour faire des torches naturelles, tu sais, pour la lumière. Et des trucs ont dû tomber et ont enflammé, enflammé la forêt.

[00:22:44] Et ça a littéralement brûlé cette moitié de montagne, tu vois. Oh mon Dieu. Alors, ouais, on y a bien réfléchi. Je veux dire, c'était flippant parce que si on avait dormi là, on aurait pu être encerclés par le feu ou quelque chose comme ça. Ouais. On aurait pu être piégés après. Enfin, avec le recul, c'était pas vraiment une situation sécurisée, honnêtement. Mais c'était une belle aventure et une bonne histoire à raconter. Ouais, carrément. Ça, c'était mon introduction au parapente. Et honnêtement, dès que mes pieds ont quitté le sol, j'ai su que j'avais trouvé ma voie. Tu sais, j'ai essayé plein de trucs avant. J'ai toujours aimé beaucoup de choses, tu sais, expérimenter différents sports et tout ça. Mais pour celui-là, je n'avais aucun doute sur le fait que ce serait mon activité principale pour le reste de ma vie, pratiquement. Et ça l'a été, tu vois.

[00:23:27] **Gavin McClurg**: Génial. OK, donc c'est cool. Tu vis cette expérience de dingue en parapente et tu ne meurs pas. Alors tu te dis que c'est super. Qu'est-ce que tu fais ensuite ?

[00:23:36] **Koen Vancampenhoudt**: Eh bien, ensuite je suis retourné en Belgique après avoir fini mon voyage, six mois ou deux mois de plus de voyage. Non, en fait, pardon. Pendant le même voyage, je me suis retrouvé en Inde, sur la côte à Goa. Ouais. Et je l'ai vu. Enfin, en fait, j'étais à New Delhi dans une auberge de jeunesse. J'ai vu cette pub, vous savez, apprenez le parapente pour cent balles sur la côte de Goa. Je me suis dit, bon, ça a l'air d'être une bonne proposition. Alors j'y suis allé. Et je dis : c'est ça. Et. Est-ce que c'était Jim Mallinson et John

[00:24:02] **Gavin McClurg**: Sylvester et ces gars ? Ils étaient là ? Non, non. Ces

[00:24:05] **Koen Vancampenhoudt**: les gars étaient dans les montagnes. Ça, c'était sur la côte. C'était... Ouais, mais ils ont fait plein de trucs

[00:24:09] **Gavin McClurg:** à Goa. Ils... Il passait du temps là-bas. Jim Mallinson passait du temps là-bas. Mec, je parie que vous vous êtes croisés sans même le savoir.

[00:24:16] **Koen Vancampenhoudt:** Il y avait deux instructeurs là-bas. L'un était un Suisse. Guy. Non, Guy était le gars anglais. Et je ne me rappelle plus le nom de l'autre. L'un était anglais, l'autre suisse. Et ils avaient leur petite école là-bas. J'ai eu deux jours de formation au sol sur la plage, vous voyez, et puis 10 sauts de... je ne sais pas, une dune de 300, 200 pieds de haut ou quoi, où en gros, c'était encore, vous savez, les débuts du parapente, où si vous aviez à peu près l'aile au-dessus de votre tête, ils vous poussaient juste en haut de la colline, vous voyez, c'est comme ça que ça se passait. Et, vous savez, c'était essentiellement juste voler en suivant les instructions à la radio : gauche, droite, boom, freinage et c'est fini. Exactement. Donc, j'en repars avec ma licence de pilote, vous savez, de la Western India Paragliding Association. J'ai

[00:24:56] **Gavin McClurg:** on a parlé de

[00:24:56] **Koen Vancampenhoudt:** pendant un an. Je me disais : je l'ai dans la poche. Je suis pilote. Je suis un vrai. C'est exactement ça. Donc j'étais trop content, tu sais, j'ai fini mon voyage, je suis rentré en Belgique avec ma licence en main. Et il se trouve qu'un ami avait cette vieille aile, je ne sais pas d'où elle venait, mais il s'est avéré que c'était une LDK. Tu te souviens de cette marque ? LDK. C'est comme une marque française ou quelque chose du genre, qui faisait littéralement des matelas. Tu sais, elle ressemble presque à un parachute en fait, avec ces couleurs vives, tu sais, de type "day glue" et tout ça. Ouais. Mais le truc, c'est qu'il n'y avait pas d'étiquette de série. Il n'y avait aucune identification, ni en poids ni rien sur cette aile. C'était comme un prototype ou quelque chose. Et pire encore, elle avait —

[00:25:35] **Gavin McClurg:** C'est comme acheter une aile sur eBay à l'époque. Enfin, eBay n'existait pas à ce moment-là, mais il m'a juste dit, ouais, super. Presque. Il m'a juste

[00:25:41] **Koen Vancampenhoudt:** genre, il me l'a juste donné. Genre, il m'a dit : « tu peux utiliser celle-là ». Et moi, je me suis dit : « super, je suis prêt pour l'Amérique latine. Je suis prêt pour les Andes avec ce truc ». Le truc, c'est que l'aile était, enfin, un peu en avance sur son temps parce que, comme je l'ai dit, c'était un prototype et elle avait cette barre sur le bord d'attaque. Sauf qu'aujourd'hui, les barres, tu sais, passent comme ça. À l'époque, il y avait deux barres ouvertes qui maintenaient le bord d'attaque, un peu comme ça sur toute la portée de l'aile. Ouais. C'était une galère à retirer, à la remonter et à la mettre dans le sac à dos et tout ça. Je me suis dit : « mec, je vais juste couper ça ». Je me suis dit que quelqu'un l'avait installée après coup, tu vois, par insécurité ou quelque chose comme ça, et je me suis dit : « c'est de la connerie, je vais juste couper ça ». J'ai enlevé les barres. Pas une bonne idée. Du coup, j'ai emmené cette aile dans les Pyrénées avec un ami et je l'ai fait voler.

[00:26:28] Vous savez, il pleuvait. Je l'ai même fait voler sous la pluie. Je ne sais pas comment il est resté ouvert, en partie parce qu'il n'y avait pas de turbulences, mais j'ai fait quelques descentes en traîne avec. Et après, je n'avais pas fini de voyager. Donc, après quelques mois de travail et d'économies, je suis retourné en Amérique latine et j'y suis resté, avec l'idée de faire un peu de vol en Colombie et en Équateur. Et j'avais aussi rencontré ma petite amie à l'époque, qui est devenue ma femme. Elle est colombienne. Alors, j'ai essayé de combiner les deux : devenir pilote et, vous savez, devenir petit ami, ce qui n'a pas très bien fonctionné avec le recul, mais bon, voilà où j'en suis. Huile

[00:27:04] **Gavin McClurg:** et de l'eau.

[00:27:07] **Koen Vancampenhoudt:** En quelque sorte. Ouais. C'était difficile à bien des égards, mais j'ai fini par courir après la météo en Colombie. Je me suis retrouvé aux mauvais endroits au mauvais moment avec la pluie, ça devenait frustrant, vous voyez ? Alors on va à Cali. D'accord. Cali, vous savez, Pied de Chinche était le grand site à l'époque, un super endroit.

[00:27:23] **Gavin McClurg:** Je pense que j'étais au sommet de

[00:27:23] **Koen Vancampenhoudt:** cette montagne genre 20 fois. Et on est en quelle année là ? C'est 98. Oh, tu es encore tôt. OK. Alors

[00:27:29] **Gavin McClurg:** ça se passait déjà à fond là-bas, même à cette époque. Et je ne le savais pas.

[00:27:33] **Koen Vancampenhoudt:** Eh bien, il ne se passait pas encore grand-chose. Comme à Roldanía, je ne sais pas si Roldanía existait déjà à cette époque, mais Pied de Chinche, c'était clairement, enfin, c'était surtout des locaux. Je ne me souviens pas avoir vu des étrangers là-bas, mais les locaux avaient leur club et il y avait encore des deltas et tout ça. Et les conditions étaient bonnes. Le truc, c'est que, tu sais, pendant les premiers vols, il n'y avait pas de thermiques ou rien du tout. C'était juste comme des descentes en luge. Et je n'arrivais jamais à atteindre la zone d'atterrissage. Mon aile n'avait pas une bonne finesse et je devais toujours atterrir dans ce lit de rivière sec. Les gens me demandaient : « Pourquoi tu ne te poses pas dans la zone d'atterrissage ? » Et je répondais : « Je ne sais pas. Je n'y arrive juste pas, tu vois ? »

[00:28:04] Bref, un jour, il y a enfin eu de l'activité thermique, mais je ne savais pas comment la reconnaître, à part le fait que mon aile s'est repliée en plein vol. C'était mon indicateur de turbulence, vous voyez ? Et le pire, le pire dans tout ça, c'est que je pensais ne pas avoir d'argent pour un parachute de secours. Du coup, je suis parti voler sans parachute de secours aussi. Bien sûr que tu l'étais. Alors je vole tout droit. Je ne fais littéralement rien. Et d'un coup, la foutue aile subit une fermeture d'environ 80 %. Et je commence immédiatement à, vous voyez, faire un tour, deux tours, et elle se rouvre. Je me dis : « Purée, c'était quoi ça ? » Vous voyez ? Je me dis, enfin, j'allais atterrir de toute façon. C'était mon plan de vol de toute façon. Alors je continue à voler. La même chose se reproduit. Elle subit une deuxième fermeture et se rouvre toute seule, bordel. Et j'ai réussi à atterrir en sécurité et tout ça. T'es dingue ?

[00:28:49] Qu'est-ce que tu fais ? Je me dis : je ne fais rien. Je ne sais pas. Et ils ont remarqué que le bord d'attaque avait une sorte de pointe, qui sans ces barres était un composant de base de la sécurité de cette aile. Ce n'était clairement pas censé être piloté sans ces barres. Donc ouais. Et c'est là que le truc avec la petite n'a pas marché, parce que c'était la première fois que ma petite amie, tu sais, Monica, me rejoignait sur la colline et qu'elle m'a vu tomber du ciel. Les gens étaient genre : appelez une ambulance, ce gars va mourir. Tout ça. Donc ce n'était pas une bonne expérience pour elle, et je comprends qu'à depuis, elle n'est pas une grande fan du vol. Et ça a été un problème, c'est sûr. Vous êtes toujours ensemble ? Non. Eh bien,

[00:29:27] **Gavin McClurg:** en fait,

[00:29:28] **Koen Vancampenhoudt:** On est ensemble depuis 25 ans et on a fini par décider qu'il valait mieux qu'on se sépare. On l'a fait en paix et en toute harmonie. Juste récemment, au début de cette année, en fait. Et ce n'était pas à cause du parapente. Je veux dire, je suis sûr que le parapente n'a pas aidé. C'est vrai. Mais c'est juste une question de personnalité. Ça n'a aucun rapport. Tu sais, c'est juste... Mais c'est incroyable.

[00:29:46] **Gavin McClurg:** Je veux dire, elle t'a vu frôler la mort et elle est restée avec toi pendant toutes ces années.

[00:29:50] **Koen Vancampenhoudt:** Eh bien, malheureusement, ce n'était que la première fois que

[00:29:52] **Gavin McClurg:** sa vie. Vous savez,

[00:29:52] **Koen Vancampenhoudt:** ça m'est arrivé deux fois, vous voyez. Et de toute façon, j'ai apparemment fini par laisser tomber cette aile, et je me suis procuré une Flight Design. C'était quoi ? Une Air Design ? Non, une Flight Design. Vous vous souvenez de la Flight Design ? Ouais. Elle était probablement aussi assez pourrie. Finalement, je l'ai fini par piloter en Crescita, en Équateur, sur la côte. Et à la fin, elle était tellement mauvaise que je devais tirer les grandes oreilles, et elle se mettait automatiquement en parachute. Vous voyez, elle ne volait plus. Du coup, j'ai dû me débarrasser de cette aile aussi. Donc à 90 heures de vol. Ouais. Et elle a fini par être remplacée par une aile DHV 2-3 à l'époque, ce qui correspondrait à une E&D aujourd'hui, ce qui était aussi une décision très stupide à ce moment-là. Je veux dire, j'adorais l'aile, je me suis bien amusé avec, et tout ça, jusqu'à ce que les choses ne se passent plus si bien, ce qui arrive inévitablement quand on pilote une aile au-dessus de son niveau, non ?

[00:30:40] Pourtant, je n'avais pas encore eu l'idée intelligente d'acheter un parachute de secours. Je faisais encore confiance au fait que tout se passerait bien sans parachute de secours. Alors maintenant, je suis de retour en Europe, ma femme est avec moi à nouveau, on est dans les Vogies, les Vogies. Les montagnes dans le nord de la France, qui sont les plus proches de la Belgique.

[00:30:58] Et c'est une excellente journée. Je ne faisais pas vraiment de XC à l'époque, je voulais juste maximiser mon temps en l'air. Donc je ne voulais pas faire de XC parce que le risque de se prendre une grosse chute était trop important. Et comme je n'avais pas beaucoup de temps en l'air, je voulais juste avoir des heures et des heures de vol, la distance ne m'intéressait pas vraiment à ce moment-là, vous voyez ? Alors je me dis, ça fait trois heures, quatre heures de vol, peu importe. Je me dis, il faut que j'atterrisse, mais j'ai genre, vous voyez, 6 000 pieds de marge. On va faire quelque chose ici. On va essayer un truc. Alors j'ai commencé à faire les plus gros passages en boucle que j'avais jamais faits. Et, et sur l'un d'eux, j'ai fait un mauvais mouvement ou une mauvaise commande et tout l'intérieur de l'aile s'est fermé. Et avant longtemps, l'aile était partout autour de moi, à gauche, à droite, boum, vous voyez, j'essaie de la contrôler. Plus je fais des mouvements, pire ça devient, vous voyez, heureusement je ne me suis jamais retrouvé en vrille ou quoi que ce soit. Mais j'ai pratiquement chuté, je dirais probablement 3 ou 4 000 mètres dans le vide avant qu'elle ne se rouvre.

[00:31:44] Et je ne vais pas, tu sais, m'en attribuer le mérite parce que c'est l'aile qui l'a fait toute seule. C'est ça.

[00:31:49] **Gavin McClurg:** Tu as juste,

[00:31:49] **Koen Vancampenhoudt:** tu as fini par arrêter de bidouiller

[00:31:50] **Gavin McClurg:** avec ça et il s'est redressé tout seul.

[00:31:52] **Koen Vancampenhoudt:** Il y a probablement eu ces cinq secondes où je n'ai rien fait et où, vous savez, elle a recommencé à voler. Mais oui, même chose, vous savez, j'ai atterri et ma femme l'a vu, elle est venue vers moi et je crois qu'elle m'a giflé ou quelque chose comme ça, vous savez, donc, elle était genre, juste parce qu'elle était genre, vous savez, qu'est-ce que tu fais ? Ouais. Eh bien, après j'ai dû faire deux promesses et je veux dire, à ce moment-là, j'avais appris la leçon, vous savez, alors la première chose que j'ai faite, c'est d'acheter un parachute de secours tout de suite. C'était une décision intelligente. Bien sûr. Euh, vous savez, la chose la plus stupide que j'aie jamais faite, c'était de voler sans parachute de secours. Très stupide. Euh, et puis j'ai eu le SIV peu après aussi, ce qui m'a aussi, vous savez, fait passer au niveau supérieur. Et je veux dire, les SIV, j'ai toujours été un grand, euh, vous savez, partisan. Je pense qu'en fait, ça devrait être obligatoire pour tout ce qui est P3 et plus ou au moins P4 parce que je veux dire, vous savez, on ne sait pas quel genre d'aile, vous savez, je vois tous ces gens voler des deux lignes même en mer, vous savez, ça, je veux dire, je ne juge pas le niveau de compétence de personne ou quoi que ce soit, mais, vous savez, on ne sait pas ce qu'on a tant que les choses ne tournent pas mal, vous savez, en termes d'aile, vous savez, et j'ai vécu ça dans quelques situations où on peut voler, tout le monde peut voler même une aile de compétition dans les bonnes conditions, je veux dire, les gens le font aux Pays-Bas sur la côte, vous savez, des gens sans aucune expérience volent des Enzo sur les dunes et tout va bien parce que rien n'arrive, mais quand ce truc part en vrille, c'est là que vous savez ce que vous avez entre les mains, vous savez, et c'est aussi là que vous commencez à être, vous savez, confronté à votre manque de compétences si vous n'avez pas les bonnes, euh, compétences pour, euh, gérer une situation comme celle-là, donc, euh, ouais, on passe à côté.

[00:33:17] **Gavin McClurg:** c'est rapide sur ces ailes à forte finesse, c'est sûr. Je pense aussi que la formation SIV est devenue tellement bonne, ce n'est plus du cowboy. C'est vraiment sérieux, il y a d'excellents instructeurs, il y a différentes méthodes et approches, mais je pense que pour la plupart, ceux qui le font font un très bon travail.

[00:33:41] **Koen Vancampenhoudt:** Et honnêtement, je ne pense pas que vous puissiez vous considérer comme un pilote sérieux si, à un moment donné — plus tôt c'est mieux — et à plusieurs reprises, vous ne choisissez pas de faire un SIV. Vous pouvez dire : « Oh, ça coûte un paquet d'argent, ceci et cela ». Eh bien, mourir ou se blesser coûte encore plus d'argent. Ce n'est donc pas une question d'argent, ça devrait être une exigence de base. Certaines personnes disent : « Oh, je n'ai pas besoin de faire un SIV ». Je pense que c'est la peur qui parle. Les gens ont peur de faire des décrochages complets, ils ont peur des choses, et c'est logique. Ce n'est pas la première fois que vous les faites, ce n'est pas une sensation agréable de sentir votre aile basculer en arrière, de tomber en arrière et que tout part en vrille, et que vous vous retrouvez peut-être tordu dans un sens ou dans l'autre. Mais vous pilotez une aile qui peut subir une fermeture, vous ne savez pas ce qui va se passer une fois que ça arrive, et ça va arriver tôt ou tard, à moins que vous ne choisissiez de voler uniquement dans des conditions de soirée ou ceci ou cela. Il y a des gens qui font ça et c'est correct, mais même là, vous ne savez pas quand quelque chose va arriver, quand soudainement le vent du soir va se lever ou quand le vent va tourner et que vous vous retrouverez dans une zone de turbulences ou que vous allez être repoussé. Je veux dire, c'est inévitable.

[00:34:34] **Gavin McClurg:** si tu voles en XC, c'est inévitable que tu te retrouves dans une situation que tu ne veux pas. Ce n'est pas une question de si, mais de quand. Eh bien, avant de passer à la question suivante, je vais te poser une question sur les histoires de prison, de remorquage et de propriété privée, parce que c'est aussi une super histoire. Ou même juste avant de passer à la suite, ton approche au début ressemble à celle de beaucoup de gens à cette époque où il n'y avait pas énormément d'instruction. Il n'y en avait pas beaucoup, mais on aurait dit que c'était ton genre d'approche automatique, d'approche indépendante, d'approche en solo. Évidemment, c'est lié à la personnalité, mais est-ce que c'était plus une question de personnalité ou d'ego, ou est-ce que c'était juste un manque de ressources ?

[00:35:19] **Koen Vancampenhoudt:** Je dirais que c'est surtout un manque de ressources et aussi juste une question de situation. Je veux dire, vous savez, je dépense tout mon argent à voyager et puis je dépense tout mon argent là-dedans, vous savez, pour Flight Design et les autres trucs, je n'avais pas, vous savez, un surplus d'argent à l'époque. Et puis il n'y avait pas tant que ça, la plupart de mes vols ont toujours été en Amérique latine, et l'Amérique latine, si vous parlez de terre de cow-boys, je veux dire, il n'y avait pas de contrôles ou, vous savez, il ne se passait presque rien, vous savez, pas d'écoles ou quoi que ce soit, donc je suis juste allé au fil de l'eau et j'ai saisi les opportunités au fur et à mesure, en apprenant en même temps. Pas parce que je ne voulais pas d'instruction, mais juste parce que, vous savez, je n'étais pas en France ou en Suisse où se trouvent les écoles, et je n'avais pas l'argent pour payer, vous savez, 1500 euros ou quelque chose pour un cours d'une semaine ou quoi que ce soit. Ce qui, honnêtement, si je devais tout recommencer, je ferais plusieurs choses différemment, vous savez, j'achèterais définitivement un parachute de secours d'un coup, vous savez, et je ne passerais pas à l'aile indy après 90 heures de vol, ce n'était pas non plus une décision intelligente, vous savez. Et puis l'instruction, c'est une bonne chose, ça vaut le coup d'y travailler même si vous n'avez pas l'argent, vous savez, économisez au lieu d'acheter cette nouvelle aile, prenez un SIV ou un cours d'instruction, parce que je ressens la même chose en ce moment. J'ai toujours aimé l'acro aussi, vous savez, je suis 50-50 entre... enfin, en ce moment je suis plus 75 % XC et 25 % acro. En vieillissant, je n'ai plus ces grands objectifs en acro, mais j'adore l'acro et aussi comme moyen de rester dans le jeu. Je n'ai plus ces grands objectifs en termes de compétences, mais j'ai fait mon acro, je veux dire, j'ai fait un cours d'introduction à l'acro, peut-être vers 2013 ou quelque chose avec Denlo ou Connor quelque part dans l'Ouest, et c'était génial, j'ai appris plein de choses, mais tout le reste je l'ai appris par moi-même. Et genre, j'essaie d'apprendre l'infinie tumble depuis trois ans ou quelque chose comme ça et je suis bloqué, je ne comprends pas à partir d'un certain point. Une partie, c'est la peur, mais la peur, c'est aussi pas... pas la peur, mais juste le fait que je sais que je ne... je ne ressens pas...

[00:37:17] les bases, parfois j'ai tendance, et ce n'est pas un trait de personnalité, à vouloir courir quand je ne sais même pas encore marcher, vous voyez. Et en acro, surtout dans toutes les disciplines mais surtout en acro, si vous faites ça, vous ne vous aidez pas à progresser. J'ai un autre ami dans notre club qui a l'opportunité, le temps et les ressources pour faire genre un mois complet de coaching en Turquie deux fois par an. Je veux dire, sa progression, quand on a commencé, il faisait juste des séries et tout ça, maintenant il a carrément maîtrisé l'infinie et tout le reste. Il a donc bien dépassé mon niveau en termes de compétences parce qu'il est persévérant et très méticuleux, il répète la même chose encore et encore jusqu'à ce qu'il l'ait bien en tête, et ensuite il passe à la chose suivante. Moi, j'ai fait des trucs où je ne sais même pas comment je les ai faits, genre ce joker corké ou quoi que ce soit, vous voyez, je suis sur l'intuition, je me lance dans cette série asymétrique ou rythmique et je me dis : « Oh, je vais faire l'inverse, ça va marcher », et je tire juste de l'autre côté et mon aile...

[00:38:17] en dessous de moi, j'étais comme un astéroïde, donc j'ai dû chercher quel genre de manœuvre c'était parce que je ne savais pas ce que je venais de faire, vous voyez. Des trucs comme ça, genre ouais, j'ai fait un bisou à mon aile quelques fois en l'air et tout ça, et je ne le recommanderais pas. Je veux dire, c'est mon style, mais je pense qu'on peut progresser beaucoup plus vite et en toute sécurité avec un coaching approprié, ça serait la leçon que j'en tire, vous voyez, de tout ça.

[00:38:37] **Gavin McClurg:** Bien sûr. Alors, qu'est-ce qui vous a amené aux États-Unis ? Quel est votre métier, au fait ? Qu'est-ce que vous faites ?

[00:38:42] **Koen Vancampenhoudt:** Je suis dans la vente, je suis un commercial. Je suis un commercial itinérant, c'est ce qui m'a amené aux États-Unis. Je travaillais pour une entreprise en Belgique, je faisais de l'export vers l'Amérique latine. J'ai eu le poste, j'ai en fait étudié le droit, et quand j'ai fini mes études, je me suis rendu compte que je ne voulais

pas faire du droit le reste de ma vie. J'aime voyager, je suis doué avec les langues, alors je me suis dit que la vente me permettrait de voyager, qu'ils pourraient payer mes billets pour aller dans différents endroits, ça me semblait être une bonne organisation. Du coup, je me suis lancé dans la vente et j'ai vraiment aimé parce que j'aime le contact humain, j'adore les langues, la culture, voyager et l'Amérique latine. Je suis un commercial, donc je suis un commercial, et il y a des vols partout sur le continent, donc ça m'a aussi aidé à rester motivé après toutes ces années. En 2001, l'entreprise pour laquelle je travaillais à l'époque a fusionné avec une autre société et nous avions des sièges sociaux ici à Charlotte, près de Charlotte en Caroline du Nord, c'est pourquoi j'ai déménagé ici juste pour être plus proche de mon marché en Amérique latine, avoir le même fuseau horaire et tout ça. Enfin, je n'avais pas prévu ça, je rêvais toujours de m'installer au Brésil ou au Mexique ou quelque part, et je pensais que ça allait être comme une escale, une courte escale avant de continuer plus au sud, mais ça n'est pas arrivé pour plusieurs raisons. On a fini par avoir des enfants et, une fois qu'on a des enfants, il ne faut plus penser qu'à soi, mais aux conséquences et au fait de vivre au Brésil ou au Mexique, et d'essayer de leur offrir le meilleur environnement pour grandir. On a fini par rester ici et c'est super, ça fait maintenant 24 ans qu'on vit dans les Carolines et, à part le fait de voler, ce qui est vraiment frustrant ici, c'est un bel endroit, un endroit sain pour vivre et grandir.

[00:40:20] **Gavin McClurg:** Charlotte est une super ville, un endroit fantastique, avec de la bonne cuisine. C'est quoi le truc avec les zones de décollage que tu as mis en place là-bas ? Et comment est-ce que tu as eu des problèmes avec la police ?

[00:40:31] **Koen Vancampenhoudt:** Ce sont deux choses différentes. En fait, oui, les problèmes avec la loi viennent du fait qu'il n'y a pas beaucoup d'endroits où on peut voler ici dans les Carolines, et c'est toujours très délicat. On a justement perdu trois sites, dont l'un des plus fréquentés au cours de l'année dernière, ce qui a été extrêmement frustrant. Mais ça a toujours été comme ça, vous savez, c'est toujours difficile, ce sont toujours des propriétés privées où il faut avoir une autorisation, et même là, c'est dur de la conserver une fois qu'on l'a. Alors, j'ai toujours fait du surf sur Google Earth pour essayer de voir s'il y avait d'autres endroits où on pouvait aller explorer et voler. J'ai passé beaucoup d'années à y consacrer beaucoup d'énergie et de temps, à la fois en explorant sur mon ordinateur et en allant vérifier ces endroits sur le terrain, pour ensuite presque partir à l'aventure à partir de ces sites. J'ai toute une liste de sites sur lesquels j'ai fait beaucoup de recherches et que j'ai explorés.

[00:41:17] **Gavin McClurg:** On a testé des sites de "lancement" avec des guillemets, vous voyez ?

[00:41:23] **Koen Vancampenhoudt:** Ouais, ouais, alors ça a en fait créé quelques problèmes ici et là. L'un d'eux, c'est quand j'ai découvert cet endroit en Caroline du Nord. Il y a un magnifique champ d'herbe que j'ai trouvé, parfaitement propice au décollage avec la direction de vent idéale. J'étais tellement content que je ne pouvais pas m'en empêcher, tu vois, j'y suis allé, j'ai décollé et j'ai fait un excellent vol. Je suis revenu et j'ai refait ça, je ne sais pas, cinq fois, et j'ai fait un vol cross country de 80-90 kilomètres. Je n'ai jamais eu de dérive, c'était toujours nickel. Du coup, j'ai commencé à être tellement excité que j'ai contacté ces gens, les associations de propriétaires. Il y en a trois impliquées sur la même montagne. Je ne savais pas à quel point c'était compliqué à l'époque, donc je pensais qu'ils partageraient mon enthousiasme sur à quel point cet endroit est génial pour voler. Alors je leur ai envoyé une lettre du genre : « Hé, cet endroit est magique pour le vol, ce serait fantastique, on pourrait battre des records ici, faire des vols en tandem, tout ça ». Ils m'ont répondu : « Non merci ». Ils m'ont envoyé une lettre avec un avocat, je dirais grosso modo, pour me dire que je n'étais pas le bienvenu et de ne pas revenir. Waouh. Enfin, d'une manière ou d'une autre, j'aurais fini par abandonner, il n'y avait aucun moyen qu'on obtienne l'accès de toute façon, mais j'étais absolument certain qu'un record en Caroline du Nord pouvait être battu depuis là-bas et qu'il serait battu depuis là-bas. J'avais ça en tête et je guettais un bon jour avec de bonnes prévisions. J'ai tenté une dernière fois, même après avoir reçu cette lettre, tu vois, un peu persévérant parfois, peut-être d'une manière inappropriée, je l'admets. Et j'avais pris contact avec un gars qui avait une maison un peu abandonnée et en mauvais état juste au sommet de la crête. Je n'avais pas l'argent pour acheter une telle maison, mais j'ai maintenu la conversation au cas où il déciderait de la vendre ou quelque chose comme ça. Alors, j'ai fait de la randonnée, je suis monté avec ma voiture, j'ai déposé mes affaires dans son jardin, puis je suis redescendu en voiture et j'ai remonté la montagne pour ne pas laisser ma voiture en vue ou quoi que ce soit. J'ai préparé mon matériel, tu vois, dans les bois en gros, et j'ai attendu longtemps. J'attendais assez longtemps pour ne pas risquer de m'écraser ou de décoller trop tôt. Mais le problème, c'est que c'est un décollage en falaise, donc j'ai attendu trop longtemps et les

conditions sont devenues trop fortes. Et maintenant, l'endroit juste au bord de la route, qui est techniquement un terrain public d'où j'espérais décoller, n'était plus propice. C'était turbulent, il y avait des rotors et je n'arrivais pas à faire décoller mon aile. Alors j'ai dû aller sur le champ d'herbe, qui est la propriété privée de l'association, et même là, je n'arrivais pas à faire décoller mon aile. C'était de mauvaises conditions, c'était turbulent. J'ai essayé plusieurs fois, c'était nul, et à ce moment-là, j'étais là depuis 15 ou 20 minutes. Et là, un gars s'arrête juste devant moi sur la route que j'ai dû traverser en courant pour prendre de la vitesse et décoller.

[00:43:52] Et au début, j'ai cru qu'il allait juste me regarder en trouvant ça plutôt cool, mais quand j'ai commencé à courir pour essayer de décoller, il a garé sa voiture juste devant moi. J'ai dû m'arrêter et là, il me sort : « Arrête, reste là, j'ai appelé la police, tu es encore en train de pénétrer sur une propriété privée, on vous a dit de ne pas venir, et tout ça ». Bref, peu après, quelques voitures de police sont arrivées et il y en avait bientôt 15 autour de moi, tout ça. Et ils m'ont carrément menotté, ils m'ont même menotté et m'ont emmené là-bas. Et puis, c'était cette petite cellule, littéralement genre 3 mètres sur 3, on aurait dit un truc de film, vous savez, ce petit village au milieu de nulle part. Je me suis retrouvé littéralement menotté à un banc, je ne sais pas quel risque ils pensaient que je représentais, que j'allais m'enfuir ou m'envoler ou quelque chose comme ça. Ils m'avaient coincé, mais ils étaient genre : « Ouais, ces gens sur la colline, ils sont là depuis toujours et ils ne veulent pas que personne ne vienne les déranger, et tout ça ». Ils étaient très compréhensifs avec moi, mais j'ai quand même dû me présenter au tribunal pour ça et payer une amende pour intrusion. Et c'était la première fois, enfin pas la première fois que j'ai été condamné pour intrusion, une fois c'était avec Green Peas, j'avais fait une sorte de protestation anti-carbone, ils allaient construire une autre centrale électrique alimentée au charbon par Duke Energy ici, et j'ai rejoint des gens pour protester contre ça. On a littéralement franchi la ligne, la limite de propriété du siège de Duke Energy, pour remettre une lettre leur demandant de ne pas le faire, et tout ça. Et j'ai été Basically arrêté cette nuit-là pour ça. Et puis il y en a eu une autre pour vous, j'aime...

[00:45:21] **Gavin McClurg**: Celle-là, c'est une bonne.

[00:45:22] **Koen Vancampenhoudt**: Ouais, ouais, j'ai mon expérience, tu sais, et j'essaie toujours de... ouais, ouais. Mais il y a une autre situation. Donc, ça, c'était le numéro deux, mais entre les deux, il y en avait encore une autre. Et là, on revient au remorquage, parce que maintenant, je me dis : j'ai trouvé ce lac, genre à une heure au sud de chez moi en Caroline du Sud, et ça avait l'air parfait. Un énorme champ d'herbe, je me suis dit : mec, quelqu'un a construit ça pour le parapente, c'est fantastique, on va tester. J'ai réussi à convaincre mes potes d'y aller un dimanche matin, quand j'ai supposé que tout le monde serait à l'église et qu'il n'y aurait personne. On n'a pas lu les petites lignes ou quoi que ce soit autour du lac, il y avait quelques panneaux, mais je me suis dit : on ne va pas lire ça, on fonce. Je ne sais pas pourquoi mes amis me suivent toujours, tu sais, mais ils l'ont fait. Et puis, le seul gars qu'on a croisé, c'était le propriétaire du bateau, à cause de l'excitation.

[00:46:04] **Gavin McClurg**: mec, je...

[00:46:05] **Koen Vancampenhoudt**: je te suis aussi

[00:46:06] **Gavin McClurg**: il est à fond, on doit aller voir ce qui se passe

[00:46:09] **Koen Vancampenhoudt**: Eh bien exactement, et c'était fantastique. Je veux dire, c'était moi, Dimitri et sa femme, juste nous trois sur le bateau, et sa femme est aussi pilote. Alors j'ai fait un vol et c'était magique, c'était épique. Je suis monté haut en faisant plein d'acro, j'ai atterri juste là, on en fait un autre, d'accord ? Et puis pour le troisième, on commençait déjà à sentir intuitivement qu'on poussait un peu, mais je me disais : mec, c'est tellement parfait, on en fait un dernier. On aurait dû s'en aller, mais bref, j'en ai fait un de plus et au moment où j'ai atterri, un gars est arrivé avec un pick-up, mec. Je vous préviens, la police arrive et la sécurité aussi, vous allez avoir des ennuis. Je ne sais pas pourquoi il a dit ça parce qu'il n'y avait personne, et je me suis dit : oh mon Dieu, je vais devoir trouver un moyen de m'échapper. En tout cas, en moins de cinq minutes, la sécurité locale était là avec une AK-47 ou je ne sais quoi, et j'allais être sympa, tu vois, j'ai enlevé mon casque : « Salut, je voulais donner un coup de main ». Et là : « Woah, woah, restez là, ne bougez plus ». Ils ne m'ont même pas laissé déployer mon voile ou quoi que ce soit, genre : « Attendez, le shérif arrive, le département de police arrive, vous êtes en train de pénétrer illégalement, c'est une centrale nucléaire juste ici, c'est une zone interdite, vous ne pouvez pas être ici, ceci et cela ». Oh, on ne savait pas, en fait, c'est le pire.

[00:47:17] dans le cas où un câble se romprait ou quelque chose comme ça, j'aurais été juste à côté de cette centrale nucléaire. Si j'avais eu une rupture de câble, j'aurais fait un truc et j'aurais atterri juste à côté de cette centrale nucléaire, et ils m'auraient probablement abattu en plein vol, je ne sais pas. Parce qu'il y avait un réacteur nucléaire et un deuxième en construction, vous voyez. Et j'avais une GoPro sur mon casque, donc c'était

[00:47:34] **Gavin McClurg:** le lac est utilisé pour le refroidissement ou quelque chose comme ça, exactement, c'est un

[00:47:37] **Koen Vancampenhoudt:** la conduite de refroidissement, ouais. En fait, la navigation était interdite sur ce lac, donc ouais, c'était ça. Et pendant ce temps, tu sais, mon pote Dimitri est toujours dans le bateau, il remonte et il est genre : « Oh, tout va bien ? » et l'autre fille : « Vous deux, arrêtez, restez là ! » Attends, donc maintenant il est aussi impliqué dans des problèmes juridiques. Tu sais, peu de temps après, il y a quelques véhicules de police qui arrivent, il y a genre 30 policiers autour de nous, ceci et cela. Le département des ressources naturelles est là, il y a la sécurité des usines, enfin, il y a genre 50 personnes autour de nous. Et tu sais, j'avais la GoPro, donc ils ont dû regarder mon casier et voir, tu sais, mes protestations avec Greenpeace, ou ils se sont dit : « Ce gars est probablement un éco-terroriste ou quelque chose comme ça », tu vois, peut-être qu'ils pensaient qu'on était des espions ou un truc du genre, mec. Ouais, alors ils ont confisqué ma GoPro et tout ça, et on a dû aller au tribunal pour ça aussi, ce qui était en fait vraiment drôle parce que, encore une fois, une petite ville paumée en Caroline du Sud, on négociait en coulisses, c'était basique, tu vois, parce qu'on était là et, euh, le juge ou le policier, je ne me rappelle plus lequel, tu sais, il est genre : « Bon, ça va être genre 400 balles chacun ou quelque chose comme ça ». Et je suis genre : « Quoi ? » Tu sais, mec, tu as dit que si on venait en personne, ce serait une petite amende, et ce n'est pas une petite amende, mec. Enfin, bon, il est genre : « Bon, attendez juste une minute », et il est retourné dans le bureau au fond pour parler avec un autre gars ou quelque chose, et puis il revient et il est genre : « Comment 130 dollars, ça vous va ? » On a accepté, tu sais. Il a négocié notre amende, ce qui était assez inhabituel, tu vois, c'était assez drôle, mais on s'en est sorti avec 130, tu vois. Est-ce que tu...

[00:49:07] **Gavin McClurg:** ça reste sur ton casier, c'est quoi, une violation de propriété ou quoi ? Tu prendrais quoi, mec ?

[00:49:11] **Koen Vancampenhoudt:** J'ai plus de casiers que la CIA.

[00:49:17] Je plaisante, je plaisante. Maintenant, je... je ne sais pas, honnêtement je ne sais pas. Je pense que l'autre est passé dans mon casier parce que c'était une violation de propriété de second degré, celui du sommet de la montagne, vous voyez ? Ouais, celui-là, parce que j'ai reçu un avertissement formel, c'est pour ça. Je ne savais pas qu'il y avait des degrés.

[00:49:28] **Gavin McClurg:** en intrusion, wow, ouais.

[00:49:30] **Koen Vancampenhoudt:** Ouais, maintenant je suis officiellement un intrus en série, donc... mais ouais, depuis que j'ai un peu arrêté d'explorer des endroits où je ne suis pas censé être, vous voyez, j'en ai eu ma dose, je vais laisser ça à quelqu'un d'autre, à la nouvelle génération, vous voyez. Mais le plus drôle, le plus drôle de tout, c'est que comme je l'ai dit, je peux être assez persévérant et mes amis peuvent être assez dingues et me suivre parce que, vous voyez, quand on y était, les gars du DN, le ministère des ressources naturelles, je lui ai demandé : « Écoute, tu comprends que cette partie du lac ici, c'est genre la zone de refroidissement et la centrale nucléaire et tout ça, mais j'ai repéré d'autres zones sur la rive opposée du lac, si on y va, ça marcherait ? » Et ces gars ont dit : « Ouais, ouais, tant que vous ne les appelez pas de ce côté du lac, tu as raison. » Oh, et donc j'ai convaincu Dimitri et un autre pilote local de venir avec moi un autre dimanche après ça, une fois que le litige a été réglé et tout ça, et d'une manière ou d'une autre, ils ont décidé de venir avec moi et on était vraiment efficaces, on a mis le bateau à l'eau en... encore un dimanche matin, vous voyez, on est là, on dépose le bateau, et en moins de 15 minutes, on est déjà en train de naviguer sur l'eau.

[00:50:33] Et là, d'un coup, un autre bateau arrive sur nous et un gars fait genre « Cohen », genre « ouais ». Un gars en costume, vous voyez ? Genre, un mec en costume sur un bateau un dimanche matin qui m'attend, c'est vraiment bizarre. Donc, il était l'un d'eux, je sais pas, un flic en civil ou je sais pas quoi, et il me dit : « Mec, je pensais qu'on était d'accord la dernière fois qu'on s'est parlé. » Et je réponds : « Ouais, mais le gars du DNR a dit ceci et cela. » « Non, le gars du DNR, ça m'est égal, on vous a dit de ne plus revenir ici et vous n'êtes pas les bienvenus, vous devez partir. » Je pense qu'ils ont surveillé mes messages sur mon téléphone ou quelque chose comme ça, parce qu'ils étaient là quand on est

entrés dans l'eau. Je veux dire, ils n'auraient pas pu arriver après nous, entrer dans l'eau et nous intercepter à mi-chemin quand on partait, donc ils ont dû... ils ont dû être... ouais. Donc, j'ai été sur la liste pendant un petit moment, j'espère que je ne le suis plus, mais bon, je ne fais pas de trucs stupides comme ça, enfin.

[00:51:22] **Gavin McClurg:** Maintenant, tu as plus de 50 ans, il faut... il faut un peu te retenir. Ça va ? Avant de continuer, je vais te poser des questions sur tes objectifs, tes deux objectifs avant tes 50 ans, mais ça me rappelle quand j'apprenais au début. Tu sais, j'ai eu mon permis avec Santa au point et Chris Santacrose, qui est passé dans l'émission et que tout le monde de ce côté de l'Atlantique connaît. Mais il faisait ces cliniques de fly-in/SIV avec remorquage, mais aussi genre... comment on appellerait ça ? Des expos, des événements, des deals... à Sammamish Lake, près de Tiger, tu sais, un gros lancement pour nous ici dans le Washington. Et il conduisait son bateau de l'Utah jusqu'au Washington, et j'habitais à Hood River à l'époque avec ma copine Jody, et il passait juste par là. Je veux dire, j'étais un pilote de 15 heures, j'étais tout nouveau, tout nouveau, et il m'avait donné son DVD ou CD ou quoi que ce soit à l'époque pour regarder le SIV, donc j'avais regardé comment faire du SIV, mais je n'en avais jamais fait. Et il m'appelle : « Hé, je traverse le canyon, tu veux faire des brotos sur la Columbia ? » Tu sais, c'est le site d'événement pour le kitesurf et le windsurf, c'est juste là à Hood River, c'est là où tout le monde se rassemble. Alors, ça a l'air génial. Jody et moi on saute dans la voiture, on...

[illegible]

catégorie, on réalise que si on peut voler 300 km, on peut voler 400 km ; c'est juste une question de mieux planifier sa journée, de décoller un peu plus tôt, de voler un peu plus vite, ce genre de choses. Donc, l'un de mes deux objectifs avant mes 50 ans était de voler 400 kilomètres. Je pensais que c'était devenu banal, mais les gens atteignent maintenant 600 km, donc 400 km reste un club assez sélect. 300 km n'est plus une référence, on ne veut même plus en parler à personne, 300 km ça ne veut rien dire, sauf si c'est un triangle. Mais 400 km, je veux dire... Les gens disent : « Oh, c'est du vol en dérive, ça doit être facile », mais le Nord-Est du Brésil n'est pas facile du tout. C'est très dur pour plusieurs raisons. D'abord, parce que tu décolles super tôt.

[00:58:10] Évidemment, parce que tu veux profiter de chaque heure de vol possible dans la journée pour maximiser ton potentiel.

[00:58:15] ça veut aussi dire que le matin, les thermiques sont encore légers, il y a beaucoup de vent, les thermiques sont dispersés, tu n'atteins pas de grandes altitudes, le terrain est impitoyable, tu sais, t'as quelques endroits où, je ne sais pas, tu as volé cette fois, je ne sais pas dans quels endroits tu es allé, Tasima.

[00:58:28] **Gavin McClurg:** c'est le seul endroit où j'ai vraiment... enfin, j'ai fini par sortir à Tasima et c'est juste vicieux, mec. C'est tellement dur, mais euh, la scène était la plus difficile de toutes. J'ai volé jusqu'à Kishida, donc c'était presque 400, non c'était pas 400, c'était 380 ou quelque chose comme ça, et puis ça m'a amené à Kishida et je suis resté à Kishida parce que c'était tellement plus facile. Mais enfin, Tasima est brutale, mon Dieu, c'est horrible, je...

[00:58:50] **Koen Vancampenhoudt:** J'ai une histoire similaire. J'ai aussi pris l'avion depuis Tasima une fois, et en fait, j'y suis allé deux fois parce que la première fois, je n'ai pas eu un vol correct du tout, il y avait des conditions de cross et comme tu dis, c'est super bas. Je veux dire, 80 était le meilleur que j'ai fait lors de mon premier voyage à Tasima, et ensuite tu dois rester sur place pendant plusieurs jours parce que c'est complètement défoncé, tu sais, et

[00:59:08] **Gavin McClurg:** C'est un endroit difficile pour rester assis sans rien faire. Je ne sais pas comment c'est maintenant, j'y étais avec les gars, enfin j'étais seul mais Salad était là et Nasi Manto aussi, et ils avaient battu le record l'année précédente, avant qu'ils ne commencent à le remorquer pour donner l'impression que c'était encore purement à la force des jambes. C'était quelle année ? C'était en 2016, je crois. Enfin, il a battu le record, non ? Il en a battu plusieurs, mais le plus important était en 2016. Je pense que j'y étais en 2017 et j'étais arrivé tout seul, et ces gars étaient là et ils avaient dit : « Vous savez, l'année dernière, on est restés ici 37 jours et on a eu le truc ».

[00:59:45] une semaine, je veux dire, les prévisions sont ridicules, il n'y en a pas, donc tu pars là-bas au lever du soleil ou avant chaque jour, et neuf fois sur dix, j'étais de retour à l'hôtel à huit heures. Ouais, soit on ne pouvait pas décoller parce que c'était beaucoup trop fort, soit tu volais 5 000 mètres et tu te plantais, parce qu'il faut passer au-dessus de ce plateau qui fait 40 000 mètres, et il fait chaud. Et puis Nasi Manto a heurté une clôture et s'est fait mal au bras, ils n'étaient là que quelques jours et ils ont juste dit : « je ne peux pas gérer ça cette année, on rentre », mais je veux dire, j'étais là-bas à huit heures, il n'y avait pas d'internet, pas de clim, rien à faire, la bouffe est nulle et tu restes juste assis là toute la journée. Je veux dire, c'était un boulot, c'était du travail.

[01:00:28] **Koen Vancampenhoudt:** Ça va te pousser à boire, oui.

[01:00:32] **Gavin McClurg:** Exactement, ouais, il y avait beaucoup d'alcool, mais ce n'est pas tant ça.

[01:00:35] **Koen Vancampenhoudt:** c'était un peu un endroit, mais j'ai eu de la chance. La fois suivante où je suis retourné au Seaman, parce que vous savez, c'était peu après ce gros vol de plusieurs jours, je me suis dit : « il faut que je réessaie ça ». Et j'y suis allé, et le lendemain, les conditions étaient excellentes et j'ai réussi à faire genre 280 kilomètres, pas énorme, mais je suis passé par Patu. Et ce que j'ai fait, ce que j'ai décidé de faire, c'est que j'ai passé la nuit à Patu et j'ai décollé le lendemain matin de là, et j'ai battu mon record personnel avec ça. C'était d'ailleurs le record du site à l'époque, avec un vol de 382 kilomètres, je crois.

[01:01:05] **Gavin McClurg:** je me rappelle, en fait

[01:01:06] **Koen Vancampenhoudt:** Ils ont rouvert Patu comme site potentiel parce que je ne sais pas si tu le sais, mais ils ont créé une sorte de lac artificiel, je ne sais pas, peut-être à 100 kilomètres au nord de Patu. Et puis je suis retourné à Patu, et je suis retourné à Patu, et je suis retourné à Patu et j'ai un peu fermé la zone pendant un moment, mais je suppose

que ce lac était maintenant beaucoup plus bas en niveau d'eau, ou plus petit, ou quelque chose comme ça. Et après que je suis allé et que j'ai battu le record du site, tout le monde a recommencé à retourner à Patu, à voir à nouveau le potentiel, ils ont un peu pensé que c'était fini, mais c'était fait. Et puis parce que Kishida est une plaie à lancer aussi, pour ne pas oublier, je veux dire, non seulement les conditions sont vraiment difficiles pour trouver une bonne journée, mais le lancement est aussi brutal, tu sais, et dangereux. Kishida est aussi dangereux, Patu est aussi dangereux.

[01:01:45] Est-ce que tu as déjà volé à Patu ? J'ai...

[01:01:47] **Gavin McClurg:** Je n'ai jamais volé à Patu, non.

[01:01:48] **Koen Vancampenhoudt:** Je pense que c'est la ville la plus agréable pour séjourner et c'est aussi le meilleur point de départ pour le trajet, vous voyez. Et puis le lendemain, j'ai fait environ 380 kilomètres jusqu'à la frontière entre le Ceará et le Piauí, j'ai passé la nuit à Kishida, et le troisième jour, j'ai décollé de Kishida pour faire un autre vol d'environ 300 kilomètres. En gros, j'ai volé pendant 27 heures sur trois jours consécutifs pour 925 kilomètres. Du coup, j'étais vanné, vous voyez. J'étais enfin fatigué après trois jours, et là, j'ai volé vers Patu, puis vers Kishida, puis vers Patu. Mais bon, j'y retourne année après année et j'ai toujours voulu faire l'étape suivante, qui était évidemment un vol de 400 kilomètres. J'ai probablement fait entre 15 et 20 vols de plus de 300 kilomètres au cours de ces années, en essayant toujours d'atteindre les 400, mais ça ne marchait jamais. Et puis, vous savez, le dernier jour, il me restait un jour avant de fêter mes 50 ans pile, et c'était aussi le jour où je rentrais à la maison. Je l'ai réussi, je veux dire, et c'était depuis Patu.

[01:02:46] Non, là c'était en remorquage en fait, c'était en remorquage depuis Masu, d'accord ? Ouais, alors cette fois, j'ai mélangé, tu sais, je suis allé quelques jours depuis Patu et puis j'ai fait quelques jours depuis Masu en remorquage et...

[01:02:58] **Gavin McClurg:** Je veux dire, je ne l'ai jamais fait, je n'ai jamais fait de towing au Brésil, mais ça a l'air bien plus raisonnable. Je veux dire, ces lancements à pied que vous faites là-bas, ils sont plutôt effrayants.

[01:03:07] **Koen Vancampenhoudt:** C'est ça, oui, et le remorquage, c'est super facile pour le lancement. Je veux dire, il n'y a pas de drame, pas de scènes ou tout ça. Le seul truc, et c'est le plus important, c'est que l'avantage, c'est qu'une fois que tu n'es plus en remorquage, tu es immédiatement en mode axiom. Ce n'est pas comme à Quiche d'Arpa où tu dois rester près du mont pendant une heure, parfois deux heures, avant de sentir que les conditions sont assez bonnes pour y aller. Et à ce moment-là, il est genre 8h ou 8h30 ou quelque chose comme ça. Alors avec le remorquage, une fois que tu n'es plus en remorquage, il n'y a aucune raison de traîner, tu n'as qu'à y aller.

[01:03:33] **Gavin McClurg:** Kohen, la raison pour laquelle tu passes autant de temps au Brésil plutôt qu'au Texas, c'est que c'est juste plus régulier. Tu accumules beaucoup plus d'heures. Pourquoi ne cours-tu pas après le Texas ?

[01:03:42] **Koen Vancampenhoudt:** non, pour être honnête

[01:03:46] Je voyage en Amérique latine, et surtout au Brésil, peut-être quatre fois par an, parfois cinq selon le volume d'affaires. Donc, une fois que je suis sur place et que mes billets sont payés, je peux facilement prendre quelques jours de congé. L'inconvénient, c'est que je n'ai que quelques jours, quatre jours, six jours, peu importe, je ne pars pas pour 10 jours ou deux semaines d'affilée, généralement aussi à cause des obligations familiales et tout ça. Mais c'est pratique pour moi parce que je suis déjà là et j'adore la culture. C'est pas donné, mais c'est bien moins cher qu'au Texas. On dirait que je n'y suis jamais allé, mais on dirait que la logistique est un peu plus compliquée. Enfin, c'est sur ma liste, j'adorerais aller au Texas, je dirais.

[01:04:24] **Gavin McClurg:** La logistique est bien plus simple. Vous savez, la grande différence entre le Texas et le Brésil, il y a plusieurs différences majeures, mais l'une des plus importantes, ce sont les routes. Au Texas, elles sont excellentes. Donc, vous savez, pour tout le trajet au Brésil, ça prend toute la nuit pour revenir, vous savez, on revient assez vite. Les routes sont goudronnées, vous n'avez qu'un petit accroc avec la région des collines, mais même là-bas, c'est plutôt bien d'après mon expérience. Je n'y suis allé qu'une fois, vous savez, j'y suis allé avec Cody il y a quelques années et on essayait de prendre des images, mais c'est juste irrégulier. Vous savez, ce n'est pas comme si vous voliez tous les jours comme au Brésil. Une partie de cette irrégularité était peut-être le fait qu'on était trop exigeants, vous savez, je pense qu'il faut vraiment foncer. Mais il y a beaucoup de jours, tout comme à Tasima, où vous arrivez et le vent

souffle trop fort, et je pense aussi que, vous savez, Sebastian l'a prouvé.

[01:05:16] avec de bonnes prévisions, tu peux arriver et assurer, et moi je suis juste trop loin pour faire ça. Donc, je pense que tout cet indice de sécheresse est vraiment important là-bas, il faut que ce soit une année vraiment sèche et on dirait que c'est le cas, ces jours-ci, c'est sec par ici, donc ça doit être plutôt bon. Mais ouais, c'est un engagement énorme. Je veux dire, pour moi, c'est 30 heures de route. Si tu pouvais arriver, je pense que Donna Zete a installé un treuil là-bas, si tu pouvais, si tu pouvais arriver, tu

[01:05:46] **Koen Vancampenhoudt:** si vous pouviez venir, si vous pouviez venir sur

[01:05:46] **Gavin McClurg:** avec une bonne météo et tu le fais, je pense que ça a un énorme potentiel, mais je ne connais personne d'autre que Sebastian qui ait réussi à le faire, ouais.

[01:05:54] **Koen Vancampenhoudt:** eh bien, je veux dire, le Brésil est, je dirais, nettement plus constant. Tasima est l'exception, mais Patu et Kishida, si on regarde une saison, et peut-être toute l'année — je n'y suis pas allé en dehors de la saison, mais pour les gros vols, disons en septembre, octobre, novembre — je pense qu'il y a un potentiel pour faire un vol de 300 kilomètres depuis Patu ou Kishida presque six jours sur sept. Je l'ai vu arriver, soit j'ai fait un vol de plus de 300, soit quelqu'un d'autre l'a fait ce jour-là. Je ne pense pas qu'il y ait... enfin, il y a parfois un jour de vent ou quoi que ce soit, mais je dirais que c'est flyable presque tous les jours, six jours sur sept. Et vous n'avez pas ça en...

[01:06:28] **Gavin McClurg:** Le Texas, je pense que c'est l'inverse, ouais. Donc c'est une grosse différence, mais

[01:06:32] **Koen Vancampenhoudt:** À un moment donné, enfin, on apprend, on apprend. Au début, je me disais « d'accord », mais là, j'en suis au point où je ne veux pas faire un autre vol de 350 kilomètres. Et à cause de ce que tu as dit, enfin, la récupération est brutale, tu sais. Tu atterris vers 18 heures ou quoi, si tu as de la chance, et tu conduis à peu près à la même heure. Ce gars a conduit pendant 12 heures aussi. Et pendant tout ce temps, toute la journée, il est fatigué, tu sais. Ouais, j'ai vraiment eu l'impression que...

[01:06:55] **Gavin McClurg:** J'ai eu l'impression que c'était assez dangereux. Ce à quoi on participe n'est pas très sûr, mais je n'aime pas ce genre d'insécurité, tu vois, où je n'ai aucun contrôle. C'est juste que, enfin, les routes sont difficiles, on est épuisés, il y a beaucoup d'animaux... je ne sais pas, c'est juste non.

[01:07:12] **Koen Vancampenhoudt:** C'est extrêmement fatigant. Les trajets de retour sont bien plus épuisants que le vol lui-même. Je peux voler 10 heures par jour sans m'en lasser, mais je veux dire, arriver à l'hôtel après, comme tu l'as dit, et je dois prendre le volant parce que le gars est littéralement en train de s'endormir, tu vois ? Alors on change de conducteur et, comme tu l'as dit, il y a des nids-de-poule, des animaux... on ne peut pas aller vite parce qu'à n'importe quel moment, il peut y avoir un putain de nid-de-poule de un mètre de diamètre juste devant toi, tu vois ? Donc tu arrives à l'hôtel à minuit ou une heure du matin et apparemment, tu veux voler le lendemain, alors il faut recharger les batteries, préparer ses affaires, aller dormir. Moi, je n'arrive pas à dormir, donc je dors peut-être une heure si j'ai de la chance, et à quatre heures, c'est déjà l'heure du petit-déjeuner, on y va. Jour après jour, tu ne peux faire ça que pendant un certain nombre de jours avant d'être complètement vanné, tu vois.

[01:07:54] **Gavin McClurg:** Et on dirait que tu es fait pour ça, tu sais. Ton pote avec qui tu as volé là-bas, il m'a dit qu'il n'arrêtait pas de m'appeler, genre tous les jours quand on était partis.

[01:08:05] **Koen Vancampenhoudt:** Je veux dire, honnêtement, ouais, j'ai de la chance. Je veux dire, je tiens le coup, tu sais, je fais beaucoup d'entraînement, beaucoup de cardio et tout ça, donc physiquement je suis en forme, je peux continuer. C'est déjà ça, et je veux juste continuer. Je veux dire, tu sais, si je suis au Mexique et que c'est flyable, je me sentirais trop mal à rester assis sans rien faire. Je veux dire, putain, je suis là pour voler, tu sais, donc ça ne me fatigue pas plus de voler que de, je ne sais pas, faire autre chose en ville ou quelque chose comme ça. Alors pourquoi je ne volerais pas si c'est flyable ? Et si je vole, je vais essayer de me surpasser pour tirer le maximum de la journée, et je ne m'inquiète pas pour le retour parce que, je veux dire, surtout au Mexique ou même en Colombie ou au Brésil, peu importe où tu atterris, il y aura quelqu'un qui te proposera un trajet ou tu pourras trouver un Uber. Je veux dire, ça n'a jamais été un problème, j'ai atterri partout, même au Brésil, et genre dès que tu sors de la forêt, quelqu'un s'est littéralement arrêté, je n'avais même pas encore levé le doigt, et ils disent : « Hé, tu veux un lift ? » Genre : « Ouais, bien

sûr, merci. » Tu sais, c'est tellement facile, donc ça ne m'inquiète pas. Et je parle espagnol, donc ça aide beaucoup aussi. Je peux comprendre que quelqu'un qui ne parle pas espagnol puisse être un peu intimidé, tu sais, mais à part ça, c'est super facile. Donc ouais, je fonce, mec. Il y a un deuxième objectif. Donc, comme je l'ai dit, j'ai toujours aimé l'acro, presque autant que le vol XC et tout ça, comme n'importe quelle forme de vol en fait, mais en acro, je voulais vraiment réussir l'infinie tumble et j'ai essayé, et essayé, et essayé, tu sais.

[01:09:16] C'est vrai, j'ai essayé le parachute de secours plein de fois, tu sais, et je n'ai jamais réussi à le maîtriser. Et puis, j'avais l'impression d'être si proche, j'étais à 11 heures et je sentais que je devais caler le rythme et tout ça, mais je n'avais pas franchi le pas parce que je ne me sentais pas à 100 % en sécurité. Je me disais qu'il me fallait encore une session à la fin de la saison pour y arriver, et puis la météo n'a pas coopéré et je ne l'ai pas fait. Et puis j'ai eu 50 ans et maintenant je me dis : d'accord, oui, j'y travaille toujours, mais si je peux le faire, tant mieux, sinon tant pis. Et peut-être qu'un jour je ferai du coaching, tu n'as pas

[01:09:43] **Gavin McClurg**: tu n'as plus ce moteur de motivation, donc ça a un peu reculé. Le design, enfin...

[01:09:49] **Koen Vancampenhoudt**: Je vais quand même essayer de faire un gros vol avant mes 60, peut-être 500, c'est peut-être un peu ambitieux mais vous savez, je veux reconfirmer les 400 kilomètres en termes de XC, ce serait sympa. Mais pour l'acro, vous savez, je m'amuse juste et on n'en avait pas encore parlé, mais j'ai mis en place un club de remorquage et c'était une conséquence de m'amuser à chercher des endroits pour voler dans les Carolines et réaliser que même avec des endroits pour voler, le climat ici ne coopérerait jamais, c'est juste tellement difficile. Et puis, si ça se produit, vous savez, vous n'avez pas d'arbre pour voler, c'est juste tellement difficile. Et ici, c'est vraiment dur de revenir là d'où on a décollé, il n'y a aucun transport en commun, pas d'Uber, rien. Alors j'ai commencé à réaliser que si vous voulez être un bon pilote ici, soit vous devez voyager, soit on doit mettre en place un club de remorquage. Et je me suis dit que si on a un club de remorquage, et qu'on peut être sur le lac où on peut aussi faire du XC si les conditions sont excellentes ce jour-là, on a une flexibilité totale. On n'aura jamais de week-end perdu, on ira juste... si ce n'est pas bon pour le XC, on fera du SIV, de l'acro, et tout ça en même temps. Dès que ça se met en marche, on peut juste changer de vitesse, décoller et aller faire du XC, et le potentiel est énorme. Et miraculeusement, il n'y a pas beaucoup de pilotes dans les Carolines, mais j'ai même réussi à mobiliser quelques pilotes de paramoteur et tout ça, et j'ai réussi à réunir genre 15 personnes et à les convaincre de mettre 1500 balles chacun pour monter un club, genre une association à but non lucratif. C'était en 2019, c'était ça ? Et on l'appelle To Aces, un ami a trouvé le nom, To Aces, je trouvais que c'était un nom fantastique, c'est un...

[01:11:11] **Gavin McClurg**: super nom, le

[01:11:12] **Koen Vancampenhoudt**: Le nom officiel est Carolina Carolina Tow Club, c'est notre nom légal, ouais. Alors, l'autre idée que j'avais, c'est que j'ai vu des gens faire du remorquage et ça finit toujours par la même histoire : un gars est le remorqueur, il sait comment faire, personne d'autre ne sait ou ne veut savoir comment faire et il se contente de venir pour le remorquage, puis il rentre chez lui. Et le gars sur le bateau n'arrive jamais à remorquer, il s'énervé et après cinq fois, il se dit « putain, j'en ai marre, je ne fais plus ça ». Donc je me suis dit que si ça devait marcher, on allait devoir faire ça de manière à ce que tout le monde soit formé en tant qu'opérateur, pour qu'on puisse simplement se relayer. Et on va stocker votre bateau juste à côté du lac, on va trouver un endroit de stockage. Le bateau, c'est comme la moitié du club qui est... techniquement opéré, vous voyez, techniquement certifié. En fait, manipuler le treuil, c'est la partie facile, il n'y a pas grand-chose à manipuler une fois qu'on est en l'air. C'est surtout le bateau qui est le plus dur, vous savez, juste ajuster la vitesse, la façon dont vous prenez les virages, comprendre ce que fait le vent plus haut parce que vous savez que vous frappez une couche différente d'un coup, et d'un coup vous avez ces 20 kilomètres de vent arrière ou quelque chose qui peut vous perturber et détendre la ligne. Ça a été un chemin difficile pour faire en sorte que ça fonctionne, mais maintenant on a réglé ça. On a réduit le club parce qu'on avait beaucoup de « canards assis » ou comment vous appelez ça, des gens qui ne viennent jamais. Et c'est super qu'ils aient été là pour lancer le truc, ils étaient fondamentaux pour le démarrage, mais maintenant on a un groupe de base de personnes vraiment intéressées par le projet et qui veulent sortir. On n'a toujours pas assez de vols, mais au moins on a une opportunité de continuer. Et j'ai quelques autres potes qui sont vraiment emballés par l'acro et maintenant je veux commencer à explorer le potentiel XC là-bas parce que je suis sûr que je peux voler 200 kilomètres de là un jour s'il y a du vent. Mais on verra. Honnêtement, le vol de 400 et tout ça, c'est super, mais je pense que ma plus grande réussite en parapente est d'avoir lancé ce club de

remorquage. D'abord parce que ça ouvre tellement plus de possibilités, mais aussi parce que j'apprécie et j'aime vraiment l'aspect communautaire du parapente. On n'en a pas beaucoup ici parce que tout le monde habite ailleurs, on habite tous à deux ou trois heures de distance, il n'y a pas vraiment de groupe de base qui se réunit. Et si on va voler au sommet d'une montagne, vous savez comment c'est, vous installez...

[01:13:16] **Gavin McClurg:** un avion et vous allez voler au sommet d'une montagne

[01:13:16] **Koen Vancampenhoudt:** Tu regardes les conditions, tu te concentres sur ce que tu vas faire ce jour-là, tu voles, tu atterris, tu essaies de retourner à ta voiture et là, ta femme t'appelle pour que tu rentres à la maison. Tu vois, il n'y a pas beaucoup d'occasions de traîner et d'avoir ce sentiment de communauté avec le club de remorquage. Tu dépends à 100 % de ces autres gars, je veux dire, vous le faites ensemble, tu sais, je te remorque, tu me remorques, on se remorque les uns les autres. Il faut se faire confiance, ouais. Tu apprends à connaître les gens, leurs peurs, leurs compétences, leur manque de compétences dans certains domaines, vous vous aidez mutuellement et vous vous progressez les uns les autres. Tout le monde s'améliore, ouais. J'adore ça, je veux dire, c'est vraiment mon bébé.

[01:13:46] **Gavin McClurg:** Mec, quand tu as 20 ans, je suis à fond, j'ai envie de sortir et d'attaquer une montagne ou un truc du genre là maintenant. T'as l'énergie d'un gars de 20 ans, j'adore ça. Enfin, merci pour tout ce que tu fais, merci de faire vivre cette communauté là-bas, c'est incroyable. On galère ici avec notre communauté, tu sais, avec les problèmes d'assurance et tout le reste, et je sais ce que ça demande. Mais j'apprécie vraiment, mec, merci de garder le pied au plancher et de partager ces histoires incroyables. C'est génial, mec, et j'ai hâte de voler avec toi à nouveau, mon pote.

[01:14:18] **Koen Vancampenhoudt:** Trop, mec. Ouais, j'ai hâte. Peut-être avec toi, ou espérons que ça se fasse ailleurs avant ça, j'adorerais. Ouais, merci de m'avoir invité sur l'émission, Gavin, j'apprécie vraiment. C'était super sympa de discuter avec toi, c'est

[01:14:27] **Gavin McClurg:** C'était un plaisir de discuter avec toi, mec. Merci, salut à tous.

[01:14:29] **Koen Vancampenhoudt:** Allez, merci, salut si

[01:14:39] **Gavin McClurg:** Si vous trouvez Cloud-based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous donner une note sur iTunes ou Stitcher, peu importe comment vous écoutez votre podcast, ça aide beaucoup à faire passer le mot. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez aussi en discuter avec vos amis sur le chemin du travail ; je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu ainsi. 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 coûts logistiques. Donc, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par épisode. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal ou mettre en place un abonnement qui vous facturera chaque épisode. Nous sortons un nouvel épisode toutes les deux semaines, donc par exemple, si vous donnez un dollar par épisode, ça revient à environ 25 dollars par an. C'est bien moins cher qu'un abonnement à un magazine et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour une multitude de raisons que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission, et je veux aussi que vous sachiez que ce sont des conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce sont juste 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 comprenez. Vous pouvez nous soutenir en allant sur cloudbasemayhem.com, vous y trouverez les liens pour nous soutenir. Vous pouvez le faire via patreon.com/cloudbasedmayhem si vous voulez un abonnement récurrent, ou directement sur le site web. Nous avons essayé de rendre ça très simple, et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, aux petits vidéocasts que nous faisons et aux petits extra que nous trouvons dans les conversations et qui n'entrent pas dans l'émission principale mais que nous pensons que vous devriez entendre. Nous ne mettons rien de tout cela derrière un paywall ; si vous avez les moyens de nous soutenir, faites-le moi savoir et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera à vie, et j'espère que vous serez en position de pouvoir nous soutenir un jour. Vous trouverez tout cela sur le site web. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou qui ont acheté des produits dérivés Cloud-based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez déjà 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 dans la prochaine émission vidéo. Merci.

Deutsch

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

Show notes

Der niederländische Pilot Koen Vancampenhoudt teilt seine Reise als Paraglider und hebt dabei seinen rekordbrechenden Flug in Mexiko, die Herausforderungen, denen er gegenüberstand, und seine frühen Erfahrungen beim Fliegen ohne jegliche Informationen in Fiji hervor. Er reflektiert über die Bedeutung von Sicherheitstrainings, den Nervenkitzel des Downwind-Fliegens und die Lektionen, die er im Laufe seiner Fliegerkarriere gelernt hat. Koen betont die Notwendigkeit einer ordnungsgemäßen Instruktion und den Wert des Lernens aus Erfahrungen, sowohl guten als auch schlechten, in der Welt des Paragliding. In dieser oft hysterischen Episode teilt Koen seine Reise als Paragliding-Enthusiast und Verkäufer und diskutiert die Herausforderungen und Triumphe des Fliegens in den Carolinas, seine verschiedenen Erfahrungen mit rechtlichen Problemen und die Bedeutung der Gemeinschaft in diesem Sport.

Der Post #249 Koen Vancampenhoudt und das Erlangen von Wissen durch Leidenschaft erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

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

[00:00:09] Hallo zusammen, willkommen zu einer weiteren Episode von Cloud Base Mayhem. Für diese Show habe ich mich mit Cohen – ich werde beide Namen völlig versammeln – Cohen Van Kampenoot zusammengesetzt. Er ist ein niederländischer Pilot, lebt aber schon eine ganze Weile in den USA, in den Carolinas. Und wir hatten ein richtig cooles Gespräch. Ich wollte ihn ursprünglich kontaktieren, weil er mir empfohlen wurde, da er einfach ein Gleitschirmfliegen-Fanatiker ist. Ich verfolge seine unglaublichen Flüge über die Jahre hinweg, unten in Brasilien und auf der ganzen Welt. Und dann dieses Jahr unten in Valle, da fanden viele große Flüge statt. Aber er hat den Distanzrekord, den Rekord für die einfache Strecke, bei viel Wind gebrochen. Er ist im Grunde eine gute Strecke durch Mexiko geflogen, über das Plateau bis zum Toluca-Vulkan.

[00:01:01] Und weit, weit, weit über den Tasks hinaus, die wir oft bis zum See dort oben im Norden machen. Es war ein phänomenaler Flug, wirklich interessant, und hat uns alle, die an Valle interessiert waren, irgendwie abgeholt, weil es noch nie gemacht wurde. Und dann sprechen wir von dort aus über das Risiko und den Wind und darüber, wie der Tag genau abgelaufen ist. Und wir kommen zu seinen Zielen – er hatte diese echt coolen Ziele, bevor er 50 wird. Er und ich sind im gleichen Alter, Dylan the Infinite zu absolvieren, über 400K zu fliegen. Ein wirklich unterhaltsames Gespräch. Super ambitioniert und er hat eine richtig schöne Sicht auf diese Sportart, die wir alle lieben. Da gibt es viele Erkenntnisse, die mir wirklich gut gefallen haben.

[00:01:46] Also, genießt bitte dieses Gespräch mit Cohen. Ich kann mir kaum vorstellen, dass ihr während der X-Alps Zeit habt, das hier zu hören, aber wir werden es veröffentlichen. Wie gesagt, hoffentlich während der Show oder während – ja, es ist eine Show – während der großen Show, des großen Rennens. Und hoffentlich genießt ihr all die tollen Aufnahmen, die wir machen, und die Live-Übertragungen. Und nehmt am verrücktesten Rennen der Erde teil. Ich liebe das Teil. Ich freue mich riesig darauf, dabeizusein. Also, viel Spaß damit.

[00:02:20] Cohen, schön, dass du heute dabei bist. Ich war total begeistert, als dein Kumpel sich gemeldet hat und meinte, du müsstest unbedingt mal auf die Show, weil ich schon lange wollte, das mit dir zu machen. Ich weiß, dass du ein sehr hartnäckiger Gleitschirmflieger bist. Du steckst extrem viel Zeit hinein. Und dieses Jahr, weißt du, sind die Rekorde Jahr für Jahr gefallen. Und ich will nicht lügen: Mexiko, es war der Wahnsinn zu sehen, was die Leute dort abziehen. Valle ist ein Ort, der uns beiden sehr am Herzen liegt. Ich fliege jedes Jahr für die Menarca dorthin. Und du fliegst hin und gibst alles. Und dieses Jahr bist du größer gegangen als je zuvor. Warum fangen wir nicht damit an, und dann graben wir tiefer in deine Geschichte und deine Vergangenheit ein. Und in einige dieser verrückten Geschichten, die du mir geschickt hast.

[00:03:06] Du hast in Fiji in einem Waldbrand gelernt. Das wäre großartig. Willkommen in der Show. Danke. Und ja, was ist passiert? Was ist dieses Jahr in Mexiko abgelaufen?

[00:03:16] **Koen Vancampenhoudt:** Nun, erst einmal danke, Gavin, dass du mich in die Show gelassen hast. Es ist eine große Ehre. Weißt du, nach so vielen Jahren des Fliegens ist es toll, nach ein paar dieser Dinge, die ich getan habe, ein wenig Anerkennung zu erfahren. Ich bin in einer eher kleinen Ecke der Welt, hier versteckt in den Carolinas. Hier weiß kaum jemand etwas über das Fliegen. Es war also über die Jahre ziemlich schwer, aus dieser kleinen Blase hier herauszukommen. Und, weißt du, glücklicherweise werde ich dir später davon erzählen. Ich hatte die Gelegenheit, an vielen, vielen verschiedenen Orten zu fliegen. Und

[00:03:42] **Gavin McClurg:** ins Gefängnis zu gehen.

[00:03:43] **Koen Vancampenhoudt:** Das auch. Da kommen wir auch noch hin. Also ja. In der Tat, da stecken ein paar Geschichten in dieser ganzen Geschichte drin. Aber ja, Mexiko. Ja, Mexiko. Wir lieben Mexiko beide. Wir waren beide schon oft dort. Ich liebe den Ort aus vielen Gründen. Aber dieses Jahr war für mich offensichtlich ganz besonders mit diesem großen Flug, den ich machen konnte. Was eigentlich irgendwie interessant war, weil ich das überhaupt nicht geplant hatte. Mein Ziel für diesen Tag war groß, aber viel kleiner als das. Aber ich hatte gehofft, dem Hotshot dort folgen zu können, auf dem typischen Dreieck, das sie da gefahren sind. Wisst ihr, das 150, 200K-Dreieck bis zu diesem Ort da am Ende, wie heißt der noch? Und dann zurück, wisst ihr, das hatte ich noch nie gemacht.

[00:04:23] **Gavin McClurg:** vorüber an Ljubljana.

[00:04:24] **Koen Vancampenhoudt:** Ljubljana, ja. Und dann viel weiter nach, wie heißt es noch? Ja. Südwesten von dort. Bis nach

[00:04:30] **Gavin McClurg:** Narco-Land.

[00:04:31] **Koen Vancampenhoudt:** Ja. Also, ich informiere mich nicht über solche Dinge, weil ich es würde. Dann schränkt man sich irgendwie ein. Du

[00:04:37] **Gavin McClurg:** würde nicht gehen. Und

[00:04:37] **Koen Vancampenhoudt:** Manchmal ist es besser, bestimmte Dinge nicht zu wissen, verstehen Sie? Das gilt auch für den Flug, den ich gemacht habe. Ich bin also früh gestartet. Ich glaube, das war das erste Mal, dass ich so früh gestartet bin. Ich bin es gewohnt, früh im Nordosten Brasiliens und so weiter zu starten. Aber ich hatte das in Valle noch nicht wirklich gemacht, so mit meinen Kumpels und allem Drum und Dran. An diesem Tag dachte ich mir: Okay, ich habe alle anderen Arten von Flügen gemacht. Ich muss wirklich versuchen, dieses große Dreieck zu erreichen. Also werde ich zusammen mit all diesen Leuten wie Henze und Cedar starten, die Tag für Tag versucht haben, diese großen Dreiecke zu schaffen, was mein Ziel war. Und wir sind gestartet, ich bin mit ihnen gestartet. Alles läuft gut. Die Bedingungen stimmen. Aber ich war nicht auf derselben Funkfrequenz wie sie. Also wusste ich nicht, was sie eigentlich gemacht haben. Und ich komme alleine am Ende von Divi Zero an und sehe niemanden mehr, wissen Sie.

[00:05:24] Und ich dachte mir, na ja, irgendwas ist schiefgelaufen oder sie haben ihre Pläne geändert. Ich konnte sie nicht sehen. Ich wusste nicht, wo sie waren. Und es war ein windiger Tag, viel windiger als erwartet. Und als ich das merkte, hatte ich echt keine Lust, den ganzen Tag über ständig hart gegen den Wind anzukämpfen. Und ich schaute nach hinten. Wisst ihr, auf die westliche, nordwestliche Seite des Valle-Sees. Und der Himmel sah einfach klassisch aus. Ich meine, es war noch früh und er war schon komplett aufgebaut mit wunderschönen Cumuluswolken und allem drum und dran. Und die natürliche Tendenz war offensichtlich, dass die Luftmasse in diese Richtung drückte. Also dachte ich mir, verdammt, ich probiere das einfach mal aus, weil ich tatsächlich nur wenige Tage vorher zufällig einen Kunden besuchen musste, da das theoretisch so eine kleine Arbeitsreise war. Wisst ihr, also bin ich zu diesem Kunden in Querétaro gefahren.

[00:06:10] Das ist ein paar Stunden nördlich von Valle. Ich habe mir dafür ein Auto gemietet, bin dorthin gefahren und durch diese Ebenen geflogen. Ich war schon mal dort. Ich habe diese Ebenen gesehen und dachte mir: Mann, das muss hier ein episches Fliegen sein. Es hat mich an Nordostbrasilien erinnert, mit dem bin ich ja sehr vertraut. Also hatte ich es im Hinterkopf als Möglichkeit, irgendwann mal dorthin zu versuchen. Bei früheren Reisen bin ich an, wie heißt es,

dem Victoriasee oder so vorbeigeflogen und hatte in diese Richtung ziemlich schöne Flüge, aber ich konnte nie wirklich weiter als bis dorthin vorstoßen. Und an diesem Tag dachte ich mir einfach: Na ja, verdammt, ich mach das einfach. Weißt du? Also bin ich hochgegangen. Und

[00:06:41] **Gavin McClurg:** das ist hoch. Für diejenigen, die zuhören und nicht wissen, von wo wir sprechen, geben wir ihnen mal ein bisschen Kontext: Valle liegt etwas weiter südlich. Da ist das kleine Reservoir, der See und die Stadt. Und nördlich davon steigt das Gelände einfach immer weiter an, an, an, bis man auf das Plateau kommt – ich weiß nicht, wie die das nennen. Ist das das Toluca-Plateau? Ja, ich bin...

[00:07:01] **Koen Vancampenhoudt:** Ich bin mir auch nicht sicher, wie das heißt, aber es liegt genau dort, wo Victoria oder, wissen Sie, der Lake Victoria ist. Von da an ist es einfach nur flaches Land. Verstehen Sie?

[00:07:09] **Gavin McClurg:** Flachland und hoch, und da ist auch noch Luftraum, wisst ihr, der Toluca Airport dort ist ein ziemlich wichtiger Luftraum, vor dem wir immer vorsichtig sein müssen, wenn wir zum Lake Victoria fliegen, und es ist immer windig. Es ist immer windig aus dem Süden. Also macht es Sinn, nach Norden zu fliegen. Naja, wisst ihr, aber ja,

[00:07:27] **Koen Vancampenhoudt:** bevor ich dort ankam, war ich, wie gesagt, bei DV zero, also an dem Punkt, an dem man entscheiden muss, was man mit dem Tag machen will. Genau. Dort habe ich mich entschieden, von da aus einfach nach Norden, Nordwesten, Norden zu diesem Ort zu fliegen, wie heißt er noch? Ich schätze Santa Barbara und all das. Ich meine, da ist dieser Canyon, den man überquert, und da ist dieser Canyon, der irgendwie gruselig aussieht. Er sieht überhaupt nicht einladend aus, und ich dachte, er wäre super hoch, weil genau in der Mitte, direkt hinter DV zero, da ist eine Stadt. Ich glaube, das ist Cieneguillas, ist das richtig? Oder so etwas, ich weiß nicht. Da ist eine sehr markante Stadt, aus der alle immer rausgehen, die Thermik erwischen und meistens wieder zurückkehren. Genau. Also bin ich dort in die Wolken gekommen. Ich dachte mir: Oh, ich hab's. Perfekt. Froh, auf die andere Seite dieses Canyons oder was auch immer geschafft zu haben. Also bin ich dort hingeflogen und dann habe ich massiven Sink getroffen, weißt du, so wie: Oh, es geht einfach wie ein verdammt Stein runter, ich dachte mir: Heilige Scheiße, das sieht gar nicht gut aus.

[00:08:20] Und ich habe es im Grunde auf die andere Seite des Canyons geschafft und bin richtig tief gegangen, weißt du, bin über diesen kleinen Hügel „geparkt“ worden, wo ich eine kleine Weile halten konnte, in der Hoffnung, etwas zu bekommen – habe aber nichts bekommen. Ich fing an zu denken, weißt du, das ist das Ende meines Fluges. Dann sah ich zwei Geier oder was auch immer, die ein bisschen tiefer abtauchten. Und da gab es ein Gelände, wo ich einfach hätte landen können, bevor ich tatsächlich in diesen Canyon abtauchen musste, und ich folgte ihnen so nach dem Motto: „Tja, die wissen wohl, was sie tun. Also folge ich ihnen einfach.“ Ich habe ihnen also gefolgt, mir klar machend, dass ich, wenn ich nach meiner ersten Kurve über dieses Feld nichts bekomme, im Grunde aufgeben und dort landen müsste und die Sache vergessen würde. Aber ich habe etwas bekommen. Also, anfangs war es schwach, aber dann habe ich es bearbeitet und bin in etwas reingekommen und habe mit dem Gelände gedriftet, so wie das Gelände ansteigt.

[00:09:05] Und als ich anfang, ein bisschen zu driften, gab es da drüben mehr Landeoptionen. Ich öffnete mich und fing an, mich wohler damit zu fühlen, immer tiefer und tiefer zu gehen, und ich folgte einfach dem Gelände und, weißt du, dann kam ich da wieder raus. Und von da an gab es mehr Landeoptionen. Es war also nicht mehr so eng, was das Landen angeht. Ich wusste nicht, dass das ganze Gebiet aus Sicherheitsgründen nicht zum Landen empfohlen wurde oder so. Das habe ich erst danach gehört. Ich dachte mir so: Bin froh, dass ich das nicht gewusst habe. Ja,

[00:09:29] **Gavin McClurg:** Unwissenheit ist Segen, Mann.

[00:09:31] **Koen Vancampenhoudt:** Ja, manchmal ist das so. Also bin ich weitergegangen und habe einfach weitergeklettert, so, weißt du, manchmal die Geländeoberfläche abgegriffen und so weiter. Weil, wie du vorhin gesagt hast, das Gelände geht da oben hoch, bevor man auf das Plateau und die Ebene kommt. Letztendlich war man immer noch ziemlich tief festgefahren. Ich meine, ich war quasi 30 Fuß über einem Hügel im Wind. Weißt du, man muss im Grunde mit dem Speedboot arbeiten, nur um dort zu bleiben. Du hast dich abgemüht, bist drumherum gegangen und hast es schließlich geschafft. Und das war mein letzter wirklich guter Aufstieg, bevor ich tatsächlich die Ebene erreichte. Und als ich die Ebene erreichte, war es, als würde der Deckel abspringen und die Wolkenbasis kam, weißt du, wurde

richtig hoch. Und es war, ich werde nicht sagen, dass es einfach war, weil es harte Arbeit war. Aber es war nicht schwer im Sinne von Verlaufen. Es war nicht langsam und mühsam und so weiter. Ich bin die ganze Zeit oben geblieben. Es

[00:10:12] **Gavin McClurg:** war ziemlich

[00:10:12] **Koen Vancampenhoudt:** einfach. Oh, es war klassisches Nordostbrasilien, weißt du. Wolkenunterstützung.

[00:10:18] Die Wolken haben funktioniert. Ich habe mich einfach auf die nächste Wolke ausgerichtet, die geradeste Linie mit dem Wind, um meine Geschwindigkeit zu optimieren. Steigungen von etwa plus sieben Metern pro Sekunde, wisst ihr schon. Irgendwann zeigte mein GPS eine Abwindgeschwindigkeit von 125 Kilometern pro Stunde an. Das war also etwa das Schnellste, das ich je geflogen bin. Wow. Und es war ruhig. Es

[00:10:37] **Gavin McClurg:** war nicht schlecht. Es war einfach nur schön. Ja,

[00:10:40] **Koen Vancampenhoudt:** Genau. Es war nicht, weißt du, beängstigend, radikal turbulent oder so. Es war nicht glatt. Aber ich meine, es war absolut machbar. Es war überhaupt nicht beängstigend oder so. Das Einzige, was beängstigend war, war die Vorstellung, unter diesen Bedingungen zu landen. Meine einzige Sorge war also, hoch zu bleiben. Weiterzufliegen. Aber wie gesagt, die Wolken haben funktioniert. Es war quasi automatisch auf die nächste Wolke ausgerichtet, weißt du. Und da gibt es überall Landeplätze. Sobald ich die erreichte habe, weißt du, als ich dort am Victoriasee vorbeigeflogen bin, ich meine, das war schnelles Fliegen. Und es war hoch. Die Wolkenbasis war super hoch. Und es gab keine Sorgen. Ich bin wirklich einfach hoch geblieben. Ich kann mich nicht erinnern, überhaupt niedrig gewesen zu sein während dieser ganzen, weißt du, dieser ganzen, was ist das, fast 200 Kilometer wahrscheinlich. Bis ich anfang, auf die andere Seite des Plateaus zu kommen, was dann schon gegen Ende des Fluges war. Aber, weißt du, es hat mich etwa zwei Stunden gedauert, um zum Anfang des Plateaus zu kommen.

[00:11:28] Und dann hat es mich wahrscheinlich zwei Stunden gedauert, das ganze Plateau zu überqueren. Weißt du, es war so schnell.

[00:11:32] **Gavin McClurg:** Es war lustig. Wir werden den Link zur Tour auf Xcontest und im Tracklog hochladen, weil es ziemlich bemerkenswert ist. Weißt du, wir haben das Gefühl, eine weite Strecke zurückgelegt zu haben, wenn wir bei Lago Victoria ankommen. Wann immer dort eine Task ausgeschrieben ist, schaffen es immer nur eine Handvoll Leute. Weißt du, es ist nie ein großes Quad. Weißt du, wegen des Windes und der Thermik ziehen es nie so viele Leute durch, weil es einfach ein kniffliger Flug ist. Aber wenn du dir deinen ansiehst, musst du so ein bisschen herauszoomen, herauszoomen, herauszoomen. Wie zum Teufel. Du bist eine weite Strecke geflogen. Ich meine, dieses Plateau ist riesig.

[00:12:08] **Koen Vancampenhoudt:** Das ist es. Das ist es. Und ich denke, das liegt auch daran, dass ich nach Westen geflogen bin. Und außerdem hat mir das mit dem Luftraum geholfen, was auch irgendwie Glück war, weil ich das eigentlich nicht wirklich studiert hatte. Wie gesagt, ich hatte gar nicht vor, diesen Flug zu machen, also bin ich einfach losgezogen. Ja. Aber ich habe Ähnliches gemacht, wie du schon sagtest. Eigentlich war es kein Wettbewerb. Ich mache nicht viele Wettbewerbe, nicht weil ich nicht will, sondern nur, weil ich die Zeit und all das mag. Aber vor vielleicht zwei Jahren oder so gab es eine Task, deren Ziel... in der Nähe des Viktoriasees war, und ich bin in diese Richtung geflogen. Und es ist so, weißt du, sobald man die Gegend um Toluca und alles drumherum passiert hat, gibt es dort zwei Luftmassen. Und wenn man ein bisschen zu weit östlich ist, ist es einfach ein Absackgebiet. Man... Ja. Es ist wie ein blaues Loch oder so. Ja. Also, weißt du, ich habe das ein paar Mal versucht, und es hat nie funktioniert. Auf der linken Seite war ich quasi eine Weile fast in den Ausläufern, bis ich die Ebene erreichte, und das hat fantastisch funktioniert.

[00:12:58] Also... Ja. Ja. Weißt du, wie immer beim Gleitschirmfliegen, ich sehe das immer so... Da spielt immer ein Glücksfaktor mit rein, oder? Sicher. Oft ist es die Planung. Du hast deinen Plan A oder Plan B, aber dann musst du die Flexibilität haben, deine Pläne an das anzupassen, was du siehst und was tatsächlich passiert ist. Und, weißt du, wenn du nicht in einem Wettbewerb bist, hast du zumindest die Freiheit zu wählen, was du mit deinem Tag machen willst. Und ich denke, ich hatte einfach Glück, dass ich diese Gelegenheit erkannt habe und sie einfach ergriffen habe, ohne zu viele Fragen zu stellen. Als ich an diesem kritischen Punkt bei Divi Zero war, war es anfangs hart, dorthin zu kommen, aber als ich erst einmal dort war, fühlte ich mich so, als wäre ich eine Salsa, weißt du. Ich habe mich in diesen Bedingungen zu Hause gefühlt. Ich mag das Fliegen so, weißt du. Ich bin ehrlich. Ich finde Dreiecke unglaublich bewundernswert. Ich meine, sie sind auch sehr technisch, vielleicht sogar technischer, offensichtlich technischer als das Downwind-Fliegen.

[00:13:47] Aber weißt du, ich mag Downwind-Flüge. Ich genieße einfach die großen Zahlen. Ich weiß, ein Triangle ist auch Spaßig. Du landest direkt neben deinem Auto und in der Nähe des Startplatzes oder so. Es ist sehr praktisch. Es ist elegant. Es ist wunderschön. Ich liebe es. Und ich konzentriere mich darauf, weil ich meine Portion Downwinder hinter mir habe, weißt du. Mein neuer Fokus war es, größere Downwinds zu fliegen. Größere Triangles. Aber ich genieße es immer noch einfach, voll aufs Gas zu gehen und so schnell wie möglich nach unten zu sausen, weißt du.

[00:14:10] **Gavin McClurg:** Und wir haben da, weißt du, normalerweise sind die Tage dort nicht super lang. Es ist mitten im Winter. Ich meine, man ist näher am Äquator, aber man ist immer noch ziemlich weit weg. Also, wir haben nicht diese riesigen langen Tage. Wie lange hat der Flug letztendlich gedauert, zeitlich gesehen?

[00:14:26] **Koen Vancampenhoudt:** Zeitlich waren es, ich glaube, sechs Stunden. So ungefähr... Ja, das ist eine lange Zeit. Ja, sechs Stunden.

[00:14:31] **Gavin McClurg:** Ja, ich weiß nicht, ob ich jemals einen Flug von sechs Stunden hatte. Das ist ziemlich gut. Und was hat dich am Ende des Tages runtergebracht? War es einfach... hattest du den letzten epischen Gleitflug oder hast du einen Fehler gemacht?

[00:14:41] **Koen Vancampenhoudt:** Nein, nein. Ich meine, es war definitiv das Ende des Tages. Das war das eine. Es war... während ich super hoch war, weißt du, das Problem war, dass mir buchstäblich das Land ausging. Das hat mich runtergebracht. Weißt du, an der Stelle, wo ich gelandet bin, gab es vor mir nicht mehr viele Landeplätze. Und dann fiel das Gelände steil ab. Es war wie das Ende des Plateaus. Und ich konnte nicht darüber sehen. Ich war ziemlich hoch, aber ich konnte nicht darüber sehen. Und ich hatte keine Ahnung, ob da so... ich meine, es sah aus wie ein Abgrund mit ein paar Gebirgsregionen und dann ein Abgrund in wahrscheinlich den Dschungel oder so. Ich weiß nicht. Wow. Ich habe keine Ahnung, was hinter diesen Bergen war. Und der Wind blies wie verrückt. Und ich sah ein großes, weißt du, ein großes Feld, wo ich wusste, dass ich am Anfang des Feldes aufsetzen konnte. Eigentlich war mein ganzes Setup so, dass ich aus fünf Meilen Entfernung rückwärts kam, so ein Wechsel zwischen Beschleuniger und einfach nur rückwärts in das Feld zu steuern, weil ich offensichtlich etwas besorgt über diesen letzten Teil war.

[00:15:34] Also habe ich den Flug gestartet. Es war echt windig. Und ich bin mit wahrscheinlich 50 % Beschleuniger oder so gelandet. Vertikal, weißt du, so nach unten, und habe es irgendwie abgefangen. Wow. Als ich unten war, habe ich meinen Schirm abgebaut und es war okay, aber es war definitiv ein bisschen beängstigend. Es war der beängstigendste Teil des

[00:15:48] **Gavin McClurg:** auf jeden Fall der ganze Flug.

[00:15:48] **Koen Vancampenhoudt:** Oh, das wäre dann schon gruselig gewesen.

[00:15:49] **Gavin McClurg:** vom Plateau abspringen und mehr im Lee bleiben und so weiter. Ja, ich hab dich. Ja.

[00:15:53] **Koen Vancampenhoudt:** Ich hätte es überqueren können, wenn ich gewusst hätte, dass es da ist. Wenn ich gewusst hätte, dass da irgendwo ein Landeplatz ist, hätte ich es versucht. Aber ich hatte keine Ahnung. Ich hatte es nicht, weißt du, sondiert. Ich hatte keine Ahnung, dass es da war, und ich wollte mich nicht einfach über die Kante stürzen, weißt du. Was

[00:16:03] **Gavin McClurg:** Blies der Wind, als du gelandet bist?

[00:16:06] **Koen Vancampenhoudt:** Oh, es hat ordentlich gehäult. Es müssen mindestens 35 Kilometer pro Stunde oder so gewesen sein, weißt du. Wie gesagt, ich meine, mein Approach ging rückwärts und ich war bei 50, 75, manchmal 100 % Bar, hab nur versucht mich zu positionieren, um rückwärts auf die richtige Weise zu kommen. Mann, gut, dass du drin geblieben bist.

[00:16:21] **Gavin McClurg:** die ganze Zeit in der Luft. Das wäre hässlich gewesen, zwei Stunden früher zu landen und so weiter. Ich weiß,

[00:16:25] **Koen Vancampenhoudt:** Ich weiß.

[00:16:25] **Gavin McClurg:** Es ist immer noch ein Riss und Thermik und so weiter. Ja. Wow. Wow, Mann. Gut gemacht. Danke. Ja.

[00:16:34] Du hast mir eine E-Mail mit ein paar echt, echt lustigen Geschichten geschickt. Wann war das – wenn wir bei deiner ersten zurückgehen – war das buchstäblich dein erster Flug in Fiji?

[00:16:43] **Koen Vancampenhoudt:** Genau. Ja, ja. Du hast also ein Tandem gemacht? Ich war auf einem Rucksackreise-Trip, weißt du. Ich hatte mein Studium beendet. Ich komme ursprünglich aus Belgien, weißt du. Ich bin in Belgien aufgewachsen und habe dort studiert, und dann wollte ich einfach mal etwas von der Welt sehen. Also habe ich mir einen Rucksack und ein Flugticket gekauft, bin nach Lateinamerika aufgebrochen und habe dann einfach nur gereist, quasi spontan unterwegs, wie es gerade passte.

[00:17:01] Ich war bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht mit Gleitschirmfliegen in Berührung gekommen. Ich wusste zwar, dass es existiert, aber in Flachland wie in Belgien gibt es eben kein Gleitschirmfliegen. In welchem Jahr, wo?

[00:17:08] **Gavin McClurg:** Wann war das?

[00:17:09] **Koen Vancampenhoudt:** Das war 96, 97. Okay. Ja. Also, ich komme auf Fiji mit einem Pazifik-Ticket, das ich bekommen habe, und springe über mehrere Inseln hinweg. Und ich treffe diese französischen Reisenden, Backpacker, weißt du. Einer reist mit diesem riesigen Rucksack, so einen habe ich noch nie gesehen. Ich denke mir, was trägt der Typ da alles mit sich herum? Und es stellt sich heraus, dass er offensichtlich seinen Tandem-Gleitschirm dabei hat, zwei Paar Socken, zwei Paar Unterwäsche und das war eigentlich alles. Also denke ich mir, oh, interessant. Und er war ein super cooler Typ. Er war ein Profi, ein professioneller Tandempilot in Frankreich oder der Schweiz oder so. Und er bot an, wenn wir einen Ort finden, von dem aus wir starten können, nimmt er mich mit nach oben. Und ich sage, ja, da halte ich dich fest, auf jeden Fall. Wir haben bei dieser lokalen Familie übernachtet, einer fijianischen Familie in dieser Bucht irgendwo mitten im Nirgendwo, ich, er und zwei andere Typen.

[00:17:57] Und wir sind mit dem Einheimischen, Bob, und seinem Machete auf diesen Hügel hochgegangen, um zu sehen, ob wir dort einen Startplatz schaffen können. Und das haben wir auch.

[00:18:04] **Gavin McClurg:** War das auf der Hauptinsel? Auf Savu Savu? Oder war das oben auf der nördlichen?

[00:18:09] **Koen Vancampenhoudt:** Ich glaube, es war die nördliche. Ich hätte mir das schon vor langer Zeit angesehen. Ich erinnere mich nicht an den genauen Standort. Ich weiß nicht. Ich war auf ein paar dieser Inseln. Die sind übrigens alle wunderschön. Aber ja, wir haben diesen Platz gefunden, der mit ein bisschen Arbeit, einer Stunde Aufräumen, machbar war. Wir konnten von dort aus starten. Also hat Christophe zuerst den anderen Typen mitgenommen, den Freund, den Engländer, den großen Kerl. Innerhalb von 15 Minuten hat der Typ gekotzt und so leblos im Gurtzeug gehangen. Wisst ihr, ich dachte mir so, okay. Dann musste er eine Menge Top-Wingovers und so machen, um zu Toplanden und den Schirm dann direkt wieder auf den Hügel zu setzen, weil es eigentlich keine Landefläche gab. Wenn ich mir das jetzt nochmal ansehe, denke ich mir, das war schon irgendwie verrückt. Wir sind von dort gestartet, ohne überhaupt zu wissen, ob es eine Landefläche gibt, weil er davon ausging, dass wir außer der Toplanding am Strand landen könnten. Aber wir hatten den Strand nicht erkundet, also wussten wir das eigentlich nicht. Ich war besorgt.

[00:18:55] Ich war nicht besorgt. Ich habe dem Typen vertraut. Ja, du wusstest es nicht.

[00:18:58] **Gavin McClurg:** Du wusstest es nicht.

[00:18:58] **Koen Vancampenhoudt:** gar nichts. Ich wusste es nicht. Ich wusste gar nichts. Ich dachte mir so: Er weiß es, weißt du. Also war ich dran. Weißt du, und wir sind gestartet. Wir fliegen eine Weile herum und ich sage: Hey, kannst du ein paar dieser Schirm-Überschwünge machen? Das sah nach viel Spaß aus. Weißt du, wir machen die Schirm-Überschwünge und plötzlich werden wir beim Start ein bisschen zu tief und kommen nicht mehr hoch. Der Wind fing an nachzulassen. Es war das Ende des Nachmittags. Und also fangen wir an, in Richtung der Bäume zu gleiten, wo wir angenommen haben, dass dahinter der Strand liegt oder offensichtlich der Strand war. Und dann sieht er diese freie Stelle im Dschungel und sagt: Wir setzen ihn genau hier ab. Ich sage: Ja, gut. Weißt du, perfekte Landung. Kein Problem. Wir packen zusammen. Weißt du, mittlerweile ist es 17:30 Uhr. Fast 18 Uhr. Es fängt an dunkel zu

werden.

[00:19:34] **Gavin McClurg:** Ich meine, auf Fiji wird es um sechs dunkel. Ja.

[00:19:36] **Koen Vancampenhoudt:** Ja. Als Profis fliegen wir wahrscheinlich, ich meine, eine halbe Meile oder eine Meile von dem Ort entfernt, wo die Familie, die Hütte war, in der wir übernachtet haben. Aber wir mussten diesen Hügel oder Berg oder was auch immer überqueren und dann irgendwie darüber und dann, weißt du, die andere Richtung einschlagen, um zurückzugehen, was ziemlich unkompliziert schien. Also haben wir alles zusammengepackt und sind den Hügel hochgewandert. Aber innerhalb von 30 Minuten war es, weißt du, total dunkel. Es waren so 30 Grad bei hoher Luftfeuchtigkeit. Wir hatten kein Wasser, weißt du, nichts zu essen oder so. Das Einzige, was wir hatten, war, dass er Zigaretten geraucht hat. Also hatte er ein paar Zigaretten und so sechs Streichhölzer oder so. Das war das Einzige, was wir in diesem großen Rucksack hatten. Weißt du, wir schwitzen. Wir schleppen diesen Rucksack, weißt du, wechseln uns ab. Weißt du, er trägt ihn. Ich trage ihn. Weißt du, nach so zwei oder drei Stunden, in denen wir nicht vorangekommen sind und dann ständig über Zeug gestolpert sind und all das, sagen wir uns: Lass uns einfach hinsetzen und so, weißt du, eine Zigarette rauchen.

[00:20:26] Wir sitzen da rum. Alles klar, lass uns gehen. Und er sagt: Alles klar, lass uns gehen. Er fängt an, in diese Richtung zu gehen. Ich sage: Alter, wir kamen aus dieser Richtung. Wir müssen in diese Richtung. Ich sage: Nein, lass uns einfach in diese Richtung gehen. Also, noch zwei, drei Stunden voller Klettern, Rutschen und so Zeug mitten in der Nacht und das Berühren von schleimigen Tieren auf Baumrinde und all das. Es war ein Chaos, weißt du. Aber ich habe solche Abenteuer nicht schlecht, solange wir nicht in Gefahr sind oder so. Wir hatten nicht das Gefühl, in Gefahr zu sein. Und er war auch so ein optimistischer Typ, der über die Situation gelacht hat. Irgendwann sehen wir Feuer, nur kurz, so ein bisschen Feuer. Wir sind wie: Wow. Und dann haben wir nichts mehr gesehen. Wir dachten: Oh Mann, wir müssen halluzinieren. Wir werden wahrscheinlich dehydriert oder so, weil wir fünf Stunden in der Hitze ohne etwas zu trinken gewandert sind. Das war einfach schräg. Wir haben noch eine Stunde weitergemacht und sind durch einen Bambuswald gegangen.

[00:21:14] Schließlich haben wir uns entschieden, dass es vielleicht eine bessere Idee wäre, zurück zum Strand zu gehen und dann zu versuchen zu schwimmen oder am Strand entlangzulaufen oder so. Tja, es gab keinen Strand. Da waren nur Mangroven, versteht ihr? Also dachten wir, vielleicht sind da nur ein paar Mangroven. Wir versuchen, durchzuklettern, und dann schwimmen wir oder so, wisst ihr? Wir klettern also eine halbe Stunde lang durch diese Mangroven. Und, wisst ihr, das ist wie bei einem dieser Spiele, Mann. Schauen wir mal, ob es da wirklich ein Ende gibt. Wisst ihr, wir haben uns umgeschaut und überall um uns herum waren Mangroven, als wären wir in so einem natürlichen Gefängnis oder so. So nach dem Motto: Oh nein, wir werden hier nie wieder rauskommen. Also sind wir zurückgegangen und haben uns schließlich dazu entschieden, einfach den Gleitschirm aufzumachen und direkt da im Dschungel darin zu schlafen, wisst ihr? Also ich liebe es, dass du

[00:21:49] **Gavin McClurg:** hast du bei deinem ersten Gleitschirmfliegen eine Biwakschlafsack-Nacht verbracht. Ich meine, das ist ehrlich gesagt,

[00:21:56] **Koen Vancampenhoudt:** Das hat den Ton für all meine weiteren Abenteuer komplett gesetzt, wie du noch erfahren wirst. Aber egal. Ja, dieser Typ hat mich definitiv auf die falsche Weise beeinflusst, was die richtigen Entscheidungen bei bestimmten Dingen angeht, manchmal eben. Wie auch immer, am nächsten Morgen war es einfach, den Weg zurückzufinden. Sobald es hell wurde, fingen wir an, den Hügel hochzuwandern, und da kommen unsere Freunde, die total besorgt sind. Weißt du, sie waren fast schon dabei, die Küstenwache zu rufen, weil sie dachten, wir seien abgestürzt. Und wir wussten gar nicht, wo wir waren oder ob wir gerade sicher waren. Wir sind okay, wir sind okay. Und wir schauen hin und da kommt Rauch von der Seite des Hügels. Die verdammte Hälfte des Hügels ist abgebrannt. Wir sind so: Was ist passiert? Nun, diese Typen sind nachts nach uns gesucht. Und der Typ hat diese Äste oder was auch immer von den Palmen abgezupft und sie angezündet, nur als natürliche Fackeln, weißt du, für Licht. Und irgendwas muss runtergefallen sein und es hat angezündet, den Wald angezündet.

[00:22:44] Und es hat buchstäblich diese halbe, halbe Bergseite niedergebrannt, weißt du. Oh mein Gott. Also, ja, wir haben tatsächlich darüber nachgedacht. Ich meine, das war beängstigend, wenn wir dort geschlafen hätten, hätten wir von einem Feuer oder so umgeben sein können. Ja. Wir hätten danach eingeschlossen sein können. Ich meine, im

Nachhinein war das ehrlich gesagt keine gerade so sichere Situation. Aber es war ein gutes Abenteuer und eine gute Geschichte zum Erzählen. Ja, absolut. Das war meine Einführung ins Gleitschirmfliegen. Und ehrlich gesagt, ab der Sekunde, als meine Füße vom Boden abgehoben sind, wusste ich, dass ich meine Sache gefunden hatte. Weißt du, ich habe schon vieles ausprobiert. Ich habe viele Dinge immer geliebt, weißt du, verschiedene Dinge und Sportarten auszuprobieren und all das. Aber bei dem einen hatte ich null Zweifel, dass das für den Rest meines Lebens meine Hauptsache sein würde, so ziemlich. Und das war es auch, weißt du.

[00:23:27] **Gavin McClurg:** Hammer. Okay, also cool. Du hast diese krasse Erfahrung beim Gleitschirmfliegen und überlebst. Also entscheidest du, dass das super ist. Was machst du dann?

[00:23:36] **Koen Vancampenhoudt:** Nun, dann bin ich nach Belgien zurückgekehrt, nachdem ich meine Reise noch sechs Monate oder ein paar Monate länger fortgesetzt hatte. Nein, eigentlich, Entschuldigung. Während derselben Reise landete ich in Indien an der Küste von Goa. Ja. Und ich sah es. Also, eigentlich war ich in New Delhi in einer Jugendherberge. Ich sah diese Anzeige, weißt du, lerne Paragliding für hundert Dollar an der Küste von Goa. Ich dachte mir, na, das klingt nach einem guten Angebot. Also bin ich dorthin gegangen. Und ich rede. Das ist. Und. War das Jim Mallinson und John

[00:24:02] **Gavin McClurg:** Sylvester und diese Leute? Waren die? Die waren da. Nein, nein. Diese

[00:24:05] **Koen Vancampenhoudt:** die Typen waren oben in den Bergen. Das hier war an der Küste. Das war. Ja, aber die haben eine Menge Sachen gemacht.

[00:24:09] **Gavin McClurg:** in Goa. Die. Er würde Zeit dort verbringen. Jim Mallinson würde Zeit dort verbringen. Mann, ich wette, ihr seid euch begegnet und habt es nicht mal gemerkt.

[00:24:16] **Koen Vancampenhoudt:** Es gab dort zwei Instruktooren. Einer war ein Schweizer Typ. Typ. Nein, Guy war der Engländer. Und den Namen des anderen weiß ich nicht mehr. Einer war Engländer, der andere Schweizer. Und die hatten da so ihre kleine Schule. Ich hatte zwei Tage Bodentraining am Strand, wisst ihr schon, und dann 10 Sprünge von diesem... ich weiß nicht, 300, 200 Fuß hohen Dünen oder so, wo es im Grunde noch so war, ihr wisst schon, das waren die frühen Tage des Gleitschirmfliegens, wo man den Gleitschirm mehr oder weniger über dem Kopf hatte und die einen dann quasi den Hügel hochgeschoben haben, so lief das. Und ihr wisst schon, es war im Grunde nur das Abfliegen auf Anweisungen über Funk: links, rechts, Bumm, Flare und fertig. Richtig. Und ich bin von dort mit meinem Pilotenschein weggegangen, wisst ihr schon, von der Western India Paragliding Association. Ich habe

[00:24:56] **Gavin McClurg:** habe darüber gesprochen

[00:24:56] **Koen Vancampenhoudt:** für ein Jahr. Ich dachte mir, ich hab das im Sack. Ich bin ein Pilot. Ich bin echt der Wahnsinn. Genau. Also war ich total begeistert, weißt du, hab meine Reise beendet und bin mit meinem Lizenz in der Hand zurück nach Belgien gefahren. Und es passierte so, dass ein Freund von mir diesen alten Gleitschirm hatte – ich weiß nicht, woher du den hast, aber es stellte sich heraus, dass es dieser LDK war. Erinnerst du dich an die Marke? LDK. Das ist so eine französische Marke oder so, die eigentlich Matratzen hergestellt hat. Weißt du, es sieht fast wie ein Fallschirm aus, quasi, in diesen knalligen Tagesfarben und so. Ja. Aber das Ding war, es gab kein Serienschild darauf. Es gab kein Identifikationsgewicht oder irgendwas auf diesem Gleitschirm. Es war wie ein Prototyp oder so. Und das Schlimmste war, er hatte –

[00:25:35] **Gavin McClurg:** Das ist so, als würde man damals einen Gleitschirm auf eBay kaufen. Ich meine, eBay gab es damals noch nicht, aber er hat ihn mir einfach so gegeben, ja, super. Im Grunde schon. Er hat ihn einfach...

[00:25:41] **Koen Vancampenhoudt:** er hat es mir einfach so gegeben. So nach dem Motto: Du kannst diesen hier benutzen. Und ich dachte mir: Toll. Ich bin bereit für Lateinamerika. Ich bin bereit für die Anden mit diesem Teil. Das Ding war so, der Gleitschirm war quasi seiner Zeit voraus, weil er, wie gesagt, ein Prototyp war und diese Stange an der Vorderkante hatte. Nur dass die Stangen heute so verlaufen. Damals waren da zwei offene Stangen, die die Vorderkante offen hielten, so über die gesamte Spannweite des Schirms. Ja. Es war echt mühsam, das hochzuziehen und in den Rucksack zu packen und alles so weiter. Ich dachte mir: Mann, das schneide ich einfach ab. Ich dachte, da hätte irgendjemand das nachträglich eingebaut, weißt du, aus Unsicherheit oder so, aber ich dachte mir: Das ist Bullshit. Ich

schneide das einfach ab. Habe die Stangen rausgenommen. Nicht gerade eine gute Idee. Also bin ich tatsächlich mit diesem Gleitschirm mit einem Freund in die Pyrenäen geflogen.

[00:26:28] Es hat geregnet. Ich bin sogar bei Regen damit geflogen. Ich weiß nicht, wie das Teil offen geblieben ist, zum Teil, weil keine Turbulenzen waren, aber ich habe ein paar Sled-Runden damit gemacht. Und danach war ich noch nicht fertig mit dem Reisen. Also, nach ein paar Monaten Arbeit und nachdem ich etwas Geld gespart hatte, bin ich zurück nach Lateinamerika gegangen und habe dort Zeit verbracht, mit der Idee, in Kolumbien und Ecuador zu fliegen. Und ich hatte damals auch meine Freundin getroffen, die später meine Frau wurde. Sie ist Kolumbianerin. Also habe ich versucht, beides zu kombinieren – Pilot zu werden und, weißt du, ein guter Freund zu sein, was im Rückblick nicht so gut zusammenpasste, aber na ja, hier bin ich also. Öl

[00:27:04] **Gavin McClurg:** und Wasser.

[00:27:07] **Koen Vancampenhoudt:** Sozusagen. Ja. Es war, es war auf viele Arten schwierig, aber am Ende habe ich das Wetter in Kolumbien gejagt. Ich bin einfach immer am falschen Ort zur falschen Zeit im Regen gelandet und wurde frustriert, weißt du? Also lass uns nach Cali gehen. Alles klar. Cali, weißt du, Pied de Chinche war zu der Zeit der große Spot, weißt du, und ein großartiger Ort.

[00:27:23] **Gavin McClurg:** Ich glaube, ich war auf dem Gipfel von

[00:27:23] **Koen Vancampenhoudt:** diesen Berg etwa 20 Mal. Und in welchem Jahr sind wir jetzt? Das ist 98. Oh, du bist noch früh dran. Okay. Also

[00:27:29] **Gavin McClurg:** da ist es immer noch voll los, das hat damals schon so richtig stattgefunden. Und das wusste ich nicht.

[00:27:33] **Koen Vancampenhoudt:** Nun, da war noch nicht so viel los. Also Roldanía, ich weiß nicht, ob Roldanía zu der Zeit schon ein Ding war, aber Pied de Chinche war definitiv, ich meine, da waren hauptsächlich Einheimische. Ich kann mich nicht erinnern, dort Ausländer gesehen zu haben, aber die Einheimischen hatten ihren Club und Hängegleiter waren noch da und so weiter. Und es waren gute Bedingungen. Das Ding ist, weißt du, bei den ersten vielen Flügen gab es keine Thermik oder so. Es war eher wie eine Schlittenfahrt. Und ich habe es einfach nie bis zum LZ geschafft. Und mein Gleitschirm hatte keine gute Gleitzahl und ich musste immer in diesem trockenen Fluss landen. Die Leute fragten: Warum landest du nicht im LZ? Ich sagte: Ich weiß nicht. Ich schaffe es einfach nicht bis dahin, verstehst du?

[00:28:04] Wie auch immer, an einem Tag gab es schließlich etwas Thermik-Aktivität, die ich nicht wusste, wie ich erkennen sollte, außer dass mein Gleitschirm in der Luft zusammengeknickt ist. Das war also meine Indikation für Turbulenzen, weißt du? Und das Schlimmste, das Schlimmste von allem war, ich dachte, ich hätte kein Geld für einen Rettungsschirm. Also bin ich auch ohne Rettungsschirm geflogen. Natürlich bist du es gewesen. Also fliege ich geradeaus raus. Ich mache buchstäblich gar nichts. Und plötzlich macht der verdammte Gleitschirm einen Klapper von etwa 80 %. Und ich fange sofort an, mich so um eine, zwei Runden zu drehen, und er öffnet sich wieder. Ich dachte mir: Heilige Scheiße, was war das da? Weißt du? Also dachte ich mir, ich wollte sowieso landen. Das war ohnehin mein Flugplan. Also fliege ich weiter. Das Gleiche passiert wieder. Er macht ein zweites Mal einen Klapper und öffnet sich verdammt noch mal von selbst wieder. Und ich habe es geschafft, sicher zu landen und alles. Bist du verrückt?

[00:28:49] Was machst du? Ich mach nichts. Ich weiß nicht. Und sie haben bemerkt, dass die Vorderkante so eine Spitze hatte, die ohne diese Stangen eine Grundkomponente der Sicherheit dieses Gleitschirms war. Es war eindeutig nicht dazu gedacht, ohne diese Stangen geflogen zu werden. Also ja. Und da ist die Sache mit der Freundin schiefgegangen, weil das das erste Mal war, dass meine Freundin, also Monica, mich tatsächlich auf dem Hügel begleitet hat und mich gesehen hat, wie ich aus dem Himmel gestürzt bin. Die Leute haben gesagt: „Ruft einen Krankenwagen! Der Typ wird sterben.“ Und das und das. Es war also keine gute Erfahrung für sie, und ich verstehe, dass sie seither kein großer Fan vom Fliegen ist. Und das war definitiv ein Problem. Seid ihr noch zusammen? Nein. Nun,

[00:29:27] **Gavin McClurg:** wir haben tatsächlich,

[00:29:28] **Koen Vancampenhoudt:** Wir sind 25 Jahre zusammen gewesen und haben uns schließlich dazu entschlossen, uns zu trennen. Das ist friedlich und im Guten passiert. Erst vor Kurzem, Anfang dieses Jahres eigentlich.

Und es lag nicht am Gleitschirmfliegen. Ich meine, ich bin sicher, dass Gleitschirmfliegen nicht geholfen hat. Richtig. Aber es ist einfach eine Persönlichkeitsfrage. Es steht nichts zusammen. Wisst ihr, es ist einfach nur... Aber das ist erstaunlich.

[00:29:46] **Gavin McClurg:** Ich meine, sie hat gesehen, wie du dich fast umgebracht hast, und ist trotzdem all die Jahre an deiner Seite geblieben.

[00:29:50] **Koen Vancampenhoudt:** Nun, leider war das nur das erste Mal, dass

[00:29:52] **Gavin McClurg:** ihr Leben. Weißt du,

[00:29:52] **Koen Vancampenhoudt:** Das ist mir zweimal passiert, weißt du. Und sowieso habe ich diesen Gleitschirm offensichtlich tatsächlich abgegeben und mir einen Flight Design geholt. Wie hieß der? Ein Air Design? Nein, ein Flight Design. Erinnerst du dich an das Flight Design? Ja. Der war wahrscheinlich auch ziemlich marode. Ich habe ihn schließlich in Crescita geflogen, in Crescita in Ecuador, an der Küste. Und am Ende war er so schlecht, dass ich große Ohren ziehen musste und er dann automatisch in den Fallschirmmodus gegangen ist. Er wollte einfach nicht mehr fliegen. Also musste ich auch diesen Gleitschirm loswerden. Bei 90 Flugstunden. Ja. Und er wurde damals tatsächlich zu so einem DHV 2-3 Gleitschirm, was heute so einem E & D entsprechen würde, was damals auch ein sehr dummer Schachzug war. Ich meine, ich habe den Gleitschirm geliebt, hatte eine tolle Zeit damit und alles, bis die Dinge nicht mehr so toll liefen, was ja unvermeidlich passiert, wenn man einen Gleitschirm über seinem Niveau fliegt, oder?

[00:30:40] Trotzdem hatte ich noch nicht die schlaue Idee, einen Rettungsschirm zu kaufen. Ich vertraute immer noch darauf, dass ohne Rettungsschirm alles gut gehen würde. Jetzt bin ich wieder in Europa, meine Frau ist wieder bei mir, wir sind in den Vogies, den Vogies. Die Berge im Norden Frankreichs, die den Bergen in Belgien am nächsten liegen.

[00:30:58] Und es war ein hervorragender Tag. Ich war zu der Zeit noch nicht wirklich auf XC aus, es ging mir nur darum, die Flugzeit zu maximieren. Also wollte ich kein XC fliegen, weil das Risiko, abzustürzen, zu groß war. Und da ich nicht viel Flugzeit bekam, wollte ich einfach stundenlanges Fliegen haben, die Distanz hat mich zu der Zeit nicht viel interessiert, verstehst du? Also denke ich mir, ich bin jetzt seit drei, vier Stunden unterwegs, egal wie. Ich sage mir, ich muss landen, aber ich habe noch so 6.000 Fuß vor mir. Lass uns hier was machen. Lass uns was versuchen. Also habe ich angefangen, die größten Ring-Overs zu machen, die ich je gemacht hatte. Und bei einem davon habe ich mich einfach völlig falsch bewegt oder die falsche Eingabe gemacht und die gesamte Innenseite des Schirms ist zu einem Klapper geworden. Und schon bald war der Gleitschirm überall um mich herum, links, rechts, Bumm, verstehst du, ich versuche ihn zu kontrollieren. Je mehr ich tue, desto schlimmer wird es, verstehst du? Glücklicherweise bin ich nicht umgedreht oder so geworden. Aber ich bin ziemlich abgefallen, ich würde sagen, wahrscheinlich 3.000, 4.000 Meter aus dem Himmel, bevor er sich wieder geöffnet hat.

[00:31:44] Und ich werde da nicht so, wissen Sie, den Credit dafür übernehmen, weil der Gleitschirm das von selbst gemacht hat. Richtig.

[00:31:49] **Gavin McClurg:** Du hast einfach,

[00:31:49] **Koen Vancampenhoudt:** du hast endlich aufgehört herumzupfuschen

[00:31:50] **Gavin McClurg:** und es hat sich von selbst wieder gerade gestellt.

[00:31:52] **Koen Vancampenhoudt:** Wahrscheinlich gab es da diese fünf Sekunden, in denen ich nichts getan habe und es, weißt du, fing wieder an zu fliegen. Aber ja, das Gleiche, weißt du, ich bin gelandet und meine Frau hat es gesehen, sie ist auf mich zugekommen und ich glaube, sie hat mir eine Ohrfeige gegeben oder so, weißt du. Sie war so, nur weil sie so, weißt du, „Was machst du da?“ Ja. Nun, dann musste ich zwei Versprechen abgeben und ich meine, bis dahin hatte ich meine Lektion gelernt, weißt du, das Erste, was ich getan habe, war sofort einen Rettungsschirm zu kaufen. Das war eine kluge Entscheidung. Natürlich. Ähm, weißt du, das Dummste, was ich je getan habe, war ohne Rettungsschirm zu fliegen. Sehr dumm. Äh, und dann habe ich kurz danach auch den SIV gemacht, was mich auch, weißt du, auf das nächste Level gebracht hat. Und ich meine, SIVs, ich war immer ein riesiger, äh, weißt du, Befürworter davon. Ich denke eigentlich, es sollte für alles ab P3 oder zumindest P4 Pflicht sein, weil ich meine, weißt du, man weiß nicht, was für einen Gleitschirm man hat, weißt du, ich sehe all diese Leute, die mit Zwei-Linern fliegen,

sogar in Seen, weißt du, das, ich meine, ich beurteile nicht das Können von irgendwem oder so, aber, weißt du, man weiß nicht, was man hat, bis die Dinge schiefgehen, weißt du, was den Gleitschirm angeht, weißt du, und das habe ich in ein paar Situationen erlebt, in denen man fliegen kann, jeder kann sogar einen Wettkampf-Gleitschirm in den richtigen Bedingungen fliegen, ich meine, Leute machen das in Holland an der Küste, weißt du, Leute ohne Erfahrung fliegen Enzos über den Dünen und es ist alles okay, weil nichts passiert, aber wenn das Teil außer Kontrolle gerät, dann weißt du, was du in den Händen hast, weißt du, und das ist auch der Moment, in dem du dich, weißt du, mit deinem Mangel an Fähigkeiten konfrontiert siehst, wenn du nicht über die richtigen, ähm, Fähigkeiten verfügst, um, um eine Situation wie diese zu bewältigen, also, ähm ja, abseits davon.

[00:33:17] **Gavin McClurg:** bei diesen hochgeaspannten Schirmen auf jeden Fall. Ich meine, ich denke auch, dass die SIV-Ausbildung mittlerweile so gut geworden ist. Es ist nicht mehr so ein Cowboy-Ding, es ist wirklich professionell. Es gibt großartige Instrukturen, verschiedene Ausbildungen und verschiedene Ansätze, aber ich denke, größtenteils machen diejenigen, die es tun, einen ziemlich guten Job.

[00:33:41] **Koen Vancampenhoudt:** Und ehrlich gesagt, ich glaube nicht, dass man sich als ernsthafter Pilot bezeichnen kann, wenn man zu irgendeinem Zeitpunkt – je früher desto besser – und mehrfach nicht entscheidet, ein SIV zu machen. Man kann sagen: „Oh, das kostet viel Geld, das und das.“ Aber weißt du, zu sterben oder sich zu verletzen kostet noch mehr Geld. Es ist also keine Geldfrage. Es sollte eine Grundvoraussetzung sein. Manche Leute denken sich: „Oh, ich muss kein SIV machen.“ Ich glaube, das ist die Angst, die da spricht. Die Leute haben Angst vor Fullstalls, sie haben Angst vor Sachen, und das ist logisch. Es ist nicht das erste Mal, dass man sie macht, und es ist kein tolles Gefühl, wenn man spürt, wie der Schirm nach hinten wegknickt, man nach hinten fällt und alles zum Scheißen wird und man vielleicht in diese oder jene Lage gerät. Aber du fliegst einen Gleitschirm, der einen Klapper haben kann, und du weißt nicht, was passieren wird, sobald das passiert – und es wird früher oder später passieren, es sei denn, du entscheidest dich, nur bei Abendbedingungen oder so zu fliegen. Und es gibt Leute, die das tun, und das ist okay, aber selbst dann weißt du nicht, wann etwas passieren wird, wo plötzlich der Abendwind auffrischt oder der Wind dreht und du jetzt in einer Turbulenzzone bist oder zurückgedrückt wirst. Ich meine, es ist unvermeidlich.

[00:34:34] **Gavin McClurg:** Wenn du XC fliegst, ist es unvermeidlich, dass du in eine Situation gerätst, in der du nicht sein willst. Es ist nur eine Frage des Wanns. Also, bevor wir zur nächsten Frage übergehen, möchte ich dich etwas zu diesem Gefängnis- und Schleppflug-Thema auf privatem Grund fragen, denn das ist auch eine tolle Geschichte. Oder sogar noch davor, bevor wir weitermachen: Dein früherer Ansatz spiegelt den vieler in jener Ära wider, in der es nicht viel Instruktion gab. Es gab nicht viel, aber es klang so, als hättest du eine Art Eigen- oder unabhängige Solo-Herangehensweise. Das ist offensichtlich charakterbedingt, aber war es mehr die Persönlichkeit oder das Ego, oder lag es einfach an den fehlenden Ressourcen?

[00:35:19] **Koen Vancampenhoudt:** Ich würde sagen, das lag größtenteils an mangelnden Ressourcen und war auch einfach situativ. Ich meine, ich habe mein ganzes Geld für Reisen ausgegeben und dann alles für diesen Flight Design und den anderen Schirm – ich hatte zu der Zeit nicht gerade Geld im Überfluss. Außerdem gab es einfach nicht so viel, da der Großteil meines Fliegens immer in Lateinamerika war, und Lateinamerika war, wenn man von Cowboy-Land spricht, also gab es keine Kontrollen oder kaum irgendetwas, keine Schulen oder so. Ich bin also einfach mit dem Strom geschwungen und habe die Gelegenheiten genutzt, die sich ergeben haben, und habe dabei gelernt, nicht weil ich keine Instruktion wollte, sondern einfach, weil ich nicht in Frankreich oder der Schweiz war, wo die Schulen sind, und ich nicht das Geld hatte, um 1500 Euro oder so für einen einwöchigen Kurs zu bezahlen. Was ehrlich gesagt ist, wenn ich alles noch einmal von vorne machen würde, würde ich einige Dinge anders machen. Ich würde definitiv sofort einen Rettungsschirm kaufen und nicht erst nach 90 Flugstunden auf einen Indy-Gleitschirm umsteigen, das war auch keine smarte Entscheidung. Und Instruktion ist gut, Instruktion ist wertvoll, es lohnt sich, dafür zu arbeiten, auch wenn man kein Geld hat – spart lieber, anstatt sich diesen neuen Schirm zu kaufen, und mach einen SIV oder einen Instruktionkurs. Ich habe nämlich gerade dasselbe Gefühl. Ich habe acro auch immer gerne gemacht, aber ich bin momentan eher 75 % XC und 25 % acro. Mit zunehmendem Alter habe ich diese großen Ziele in acro nicht mehr, aber ich liebe acro und auch als Mittel, um im Spiel zu bleiben. Ich habe diese großen Ziele in Bezug auf die Fähigkeiten nicht mehr, aber ich habe mein acro – ich habe mal einen acro-Einführungskurs gemacht, vielleicht 2013 oder so mit Denlo oder Connor irgendwo im Westen, und das war toll, ich habe viel gelernt, aber den Rest habe ich alleine gelernt.

Ich versuche schon seit drei Jahren oder so, den Infinite Tumble zu lernen, und ich hänge fest, ich komme über einen bestimmten Punkt nicht hinaus. Ein Teil davon ist Angst, aber die Angst ist auch nicht... nicht Angst, sondern einfach die Tatsache, dass ich weiß, dass ich nicht...

[00:37:17] Die Bausteine – manchmal habe ich die Tendenz, und das ist keine Persönlichkeitseigenschaft, zu rennen, wenn ich noch nicht mal laufen kann, weißt du? Und das ist bei acro, besonders in allen Disziplinen, aber besonders bei acro, wenn du das tust, bist du deinem Fortschritt einfach nicht zu helfen. Ich habe noch einen anderen Freund in unserem Club, der die Gelegenheit, die Zeit und die Ressourcen hat, tatsächlich einen ganzen Monat Coaching in der Türkei zweimal im Jahr zu machen. Ich meine, sein Fortschritt – weißt du, als wir anfangen, hat er nur so Sätze und so gemacht, aber jetzt hat er das Infinite wirklich drauf und alles andere auch. Er ist in Bezug auf die Fähigkeiten weit über mich hinaus, weil er beharrlich und sehr akribisch ist und einfach immer wieder das Gleiche macht, bis er es klar hat, und dann geht er zum nächsten Ding über. Ich bin so: Ich habe Sachen gemacht, bei denen ich nicht mal weiß, wie ich sie gemacht habe, wie diesen Joker Corked oder was auch immer, weißt du? Ich fühle Intuition, ich gehe in diese asymmetrische oder rhythmische Abfolge und denke mir: Oh, ich werde das Gegenteil machen, das wird funktionieren, und ich ziehe einfach an der anderen Seite und mein Gleitschirm...

[00:38:17] unter mir war ich wie ein Asteroid, also musste ich nachschlagen, was das für ein Manöver war, weil ich nicht wusste, was ich da gemacht habe, versteht ihr? So Sachen wie das. Ja, ich habe meinen Gleitschirm in der Luft ein paar Mal geküsst und so weiter, und das würde ich nicht empfehlen. Ich meine, das ist mein Stil, aber ich denke, man kann mit professionellem Coaching viel schneller und sicherer vorankommen. Das wäre meine Lehre aus all dem, wisst ihr.

[00:38:37] **Gavin McClurg:** Natürlich. Also, was hat dich in die USA gebracht? Was machst du eigentlich beruflich?

[00:38:42] **Koen Vancampenhoudt:** Ich bin im Vertrieb tätig, ich bin ein Vertriebsmitarbeiter. Ich bin ein reisender Vertriebsmitarbeiter, das hat mich in die Staaten gebracht. Ich habe für eine Firma in Belgien gearbeitet und war für den Export nach Lateinamerika zuständig. Also, ich habe den Job bekommen. Eigentlich habe ich Jura studiert, und als ich mit dem Studium fertig war, wurde mir klar, dass ich den Rest meines Lebens nicht Jura machen wollte. Ich reise gerne, ich bin gut mit Sprachen, also dachte ich mir, na ja, Vertrieb wird mich zum Reisen bringen, die können meine Tickets bezahlen, um an verschiedene Orte zu fliegen, das klingt nach einem guten Arrangement. Also bin ich in den Vertrieb eingestiegen und es hat mir tatsächlich gefallen, weil ich gerne mit Menschen zu tun habe. Ich liebe Sprachen, ich liebe die Kultur, ich liebe das Reisen und ich liebe Lateinamerika. Also bin ich ein Vertriebsmitarbeiter, ich bin ein Vertriebsmitarbeiter, ich bin ein Vertriebsmitarbeiter und da fliegt man überall auf dem Kontinent hin und her, das hat mir also auch geholfen, über all die Jahre motiviert zu bleiben. Also 2001 hat die Firma, für die ich damals gearbeitet habe, eine Fusion mit einer anderen Firma eingegangen und wir hatten eine Art Hauptquartier hier in Charlotte, in der Nähe von Charlotte in North Carolina, weshalb ich hierher gezogen bin, um meinem Markt in Lateinamerika näher zu sein, die gleiche Zeitzone und all das. Also ja, ich hatte das nicht geplant, ich habe immer davon geträumt, nach Brasilien oder Mexiko oder an einen anderen Ort zu ziehen, und ich dachte irgendwie, das wäre nur ein Zwischenstopp, ein kurzer Zwischenstopp, und dann geht es weiter nach Süden, aber das ist aus mehreren Gründen nicht passiert. Wir haben am Ende Kinder bekommen und wissen Sie, wenn man Kinder hat, darf man nicht mehr nur an sich selbst denken, sondern an die Konsequenzen und an das Leben in Brasilien oder Mexiko und daran, ihnen die beste Umgebung zum Aufwachsen zu bieten. Also sind wir hier geblieben und es ist toll, es sind jetzt schon 24 Jahre, seit wir in den Carolinas leben, und abgesehen vom Fliegen, was hier in der Gegend wirklich frustrierend ist, ist es ein guter, ein gesunder Ort zum Leben und Aufwachsen.

[00:40:20] **Gavin McClurg:** Charlotte ist eine tolle Stadt, ein fantastischer Ort, gutes, gutes Essen. Was ist das für ein Schirm, den du dort aufgebaut hast? Und wie kam es dazu, dass du äh Probleme mit dem Gesetz hattest?

[00:40:31] **Koen Vancampenhoudt:** Das sind zwei verschiedene Dinge, also eigentlich ja. Die Probleme mit dem Gesetz kamen daher, dass es in den Carolinas einfach nicht viele Flugplätze gibt, und es ist immer sehr heikel. Wir haben tatsächlich gerade drei Standorte verloren, und über das letzte Jahr hinweg einen davon – meinen am häufigsten besuchten. Das war extrem frustrierend, aber es war schon immer so, wissen Sie? Es war immer schwierig, es ist immer Privatbesitz, für den man eine Erlaubnis braucht, und selbst dann ist es schwer, sie zu behalten, wenn man sie erst mal

hat. Also habe ich immer Google Earth durchforstet, um herauszufinden, ob es noch andere Orte gibt, die wir erkunden und an denen wir fliegen können. Ich habe viele Jahre viel Energie und Zeit investiert, sowohl in das Durchsuchen meines Laptops als auch darin, diese Orte vor Ort zu prüfen und dann quasi von diesen Standorten aus loszufliegen. Ich habe eine ganze Liste von Standorten, zu denen ich viel recherchiert habe und die ich oft besucht habe.

[00:41:17] **Gavin McClurg:** die wurden so getestet, das sind quasi „Landebahnen“ in Anführungszeichen, oder?

[00:41:23] **Koen Vancampenhoudt:** Ja, ja, das hat tatsächlich hier und da ein paar Probleme verursacht. Eines war, als ich diesen Ort in North Carolina entdeckt habe. Da gibt es ein wunderschönes Grasfeld, das ich gefunden habe, das perfekt zum Starten war, bei der perfekten Windrichtung. Ich war so begeistert, ich konnte mich kaum zurückhalten, weißt du? Ich bin einfach hingegangen, bin von dort gestartet und hatte einen hervorragenden Flug. Ich bin zurückgegangen und habe das so, ich weiß nicht, fünfmal gemacht und hatte einen cross country Flug von 80 bis 90 Kilometern. Ich hatte nie einen Sled Ride, es war immer genau richtig. Ich wurde so aufgeregt, dass ich diese Leute, die Hausbesitzervereinigungen, kontaktiert habe. Es gibt drei davon, die am selben Berg beteiligt sind. Ich wusste zu der Zeit noch nicht, wie kompliziert die waren, also dachte ich, sie würden meine Begeisterung darüber teilen, wie toll dieser Ort zum Fliegen ist. Ich schickte ihnen einen Brief wie: Hey, dieser Ort ist wie Magie zum Fliegen, das wäre fantastisch, wir könnten hier Rekorde aufstellen und Tandemflüge machen und so weiter. Die antworteten: Nein danke. Sie schickten mir einen Brief von einem Anwalt, der mir im Grunde sagte, dass ich nicht willkommen bin und ich bitte nicht zurückkommen soll. Wow, weil ja, ich meine, egal wie, ich hätte es so angegangen, es gab sowieso keine Chance, dass wir Zugang bekommen hätten. Aber ich war mir immer noch absolut sicher, dass von dort aus ein North-Carolina-Rekord geflogen werden könnte und geflogen werden würde. Das hatte ich im Hinterkopf und ich habe auf einen guten Tag mit einer guten Vorhersage gewartet. Ich habe das nach diesem Brief noch ein letztes Mal versucht, weißt du, ein bisschen hartnäckig manchmal, vielleicht auf die richtige Art, würde ich sogar zugeben. Und ich hatte Kontakt zu einem Typen, der ein Haus hatte, das irgendwie verlassen und in schlechtem Zustand war, direkt oben auf dem Grat. Ich hatte nicht das Geld, um so ein Haus zu kaufen, aber ich hielt die Unterhaltung aufrecht, falls er es jemals verkaufen wollte oder so. Also bin ich mit dem Auto hochgefahren, habe meine Sachen in seinem Hinterhof abgestellt, bin wieder runtergefahren und bin den Berg hochgewandert, damit mein Auto nicht in Sichtweite war oder so. Ich habe meine Ausrüstung zusammengepackt, quasi in seinem Wald, und dann gewartet. Ich habe lange genug gewartet, um nicht zu riskieren, dass ich abdrifte oder zu früh starte. Aber das Problem ist, es ist ein bisschen ein Klippenstart. Ich habe zu lange gewartet und die Bedingungen wurden zu stark, und jetzt war der Platz direkt an der Straße, der technisch gesehen öffentliches Land war, von dem ich hoffte zu starten, nicht startbar. Es war turbulent, es war Rotor und ich konnte meinen Gleitschirm nicht hochbekommen. Also musste ich auf das Grasfeld gehen, das Privatbesitz der HOA ist, und selbst dann konnte ich meinen Gleitschirm nicht hochbekommen. Es war schlechtes Zyklon, es war turbulent. Ich habe es ein paar Mal versucht, es war Mist, und bis dahin war ich schon 15 bis 20 Minuten da. Und jetzt fährt ein Typ direkt vor mir auf der Straße an, über die ich rennen und hinüberlaufen musste, um abzuheben.

[00:43:52] Zuerst dachte ich, er würde mich nur anschauen und finden, dass es ziemlich cool ist, aber als ich tatsächlich anfang zu rennen, um abzuheben, fuhr er mit seinem Auto direkt vor mich hin. Ich musste anhalten und dann sagte er so: „Halt, bleib stehen, ich habe die Polizei gerufen, du betrittst wieder fremdes Eigentum, wir haben dir gesagt, du sollst nicht kommen, und das und das.“ Also kam kurz darauf tatsächlich ein paar Polizeifahrzeuge und bald genug waren so 15 Polizisten um mich herum, und das und das, und die haben mich verdammt noch mal eingekettet, ja, sie haben mich eingekettet und dann zu Boden gebracht. Und dann, und dann, weißt du, das war so ein kleines Gefängnis, buchstäblich so 3 auf 3 Meter, das sah aus wie aus einem Film oder so, weißt du, diese kleine Stadt mitten im Nirgendwo, und ich wurde buchstäblich an die Bank angekettet. Ich weiß nicht, was sie für ein Risiko gesehen haben, dass ich weglaufen oder wegfliegen würde oder so. Aber die waren so: „Ja, diese Leute auf dem Hügel da, die sind schon ewig da und die wollen nicht, dass irgendwer reinkommt und sie stört, und das und das.“ Sie waren sehr mitfühlend mir gegenüber, aber ich musste deswegen vor Gericht erscheinen und eine Strafe wegen Hausfriedensbruch bezahlen, weißt du. Und das war das erste Mal – nein, nicht das erste Mal, dass ich wegen Hausfriedensbruch verurteilt wurde. Einmal war es mit Green Peas, da habe ich so eine Anti-Kohle-Aktion gemacht, weißt du, die wollten hier eine weitere mit Kohle betriebene Kraftwerke bauen, und ich habe mich Leuten angeschlossen, um dagegen zu protestieren, und wir sind buchstäblich über die Linie, die Grundstücksgrenze der Duke Energy Zentrale, gegangen, um einen Brief zu übergeben, in dem sie gebeten wurde, das nicht zu tun, und das und das, und ich wurde dafür im Grunde in dieser Nacht verhaftet. Und dann

gab es noch eines für dich, ich mag...

[00:45:21] **Gavin McClurg:** Das war eine gute Geschichte.

[00:45:22] **Koen Vancampenhoudt:** Ja, ja, ich habe meine Jahre hinter mir und versuche immer noch, weißt du, ja, ja, aber da gibt es noch eine andere Situation, also das war Nummer zwei, aber dazwischen gab es noch eine weitere und dann kommen wir zurück zum Schleppen, weil ich jetzt so dachte: Ich habe diesen See gefunden, etwa eine Stunde südlich von meinem Haus in South Carolina, und der sah perfekt aus. Da ist diese riesige Grasfläche und ich dachte mir: Mann, das hat jemand für Gleitschirmfliegen gebaut, das ist fantastisch, lass uns das mal ausprobieren. Ich konnte meine Kumpels überzeugen, an einem Sonntagmorgen zu gehen, an dem ich davon ausging, dass alle in der Kirche sind und niemand da wäre. Wir haben kein Feingedrucktes oder irgendwas um den See herum gelesen, da standen ein paar Schilder auf, aber ich dachte mir: Lass uns das einfach nicht lesen und einfach machen. Ich weiß nicht, warum meine Freunde mir immer folgen, weißt du, aber sie haben es getan, und dann war der eine Typ der Besitzer des Bootes, weil wir so aufgeregt waren.

[00:46:04] **Gavin McClurg:** Mann, ich...

[00:46:05] **Koen Vancampenhoudt:** ich folge dir auch

[00:46:06] **Gavin McClurg:** Er ist völlig aufgebracht, wir müssen mal sehen, was passiert.

[00:46:09] **Koen Vancampenhoudt:** Genau, und es war fantastisch. Ich meine, da waren nur Dimitri, seine Frau und ich, wir drei auf dem Boot, und seine Frau ist auch Pilot. Also habe ich einen Flug gemacht und es war magisch, einfach episch. Ich bin durch eine Menge acro hochgegangen und direkt dort gelandet. Lass uns noch einen machen, okay? Und beim dritten hatten wir schon intuitiv das Gefühl, dass wir es pushen, aber ich dachte mir: Mann, das ist einfach so perfekt, lass uns noch einen machen. Wir hätten eigentlich schon weg sein sollen, aber egal, ich habe noch einen gemacht und als ich gelandet bin, kam ein Typ mit einem Pickup an. Alter, ich warne dich nur, aber die Cops sind unterwegs und die Security auch, du hast Ärger. Ich weiß nicht, warum er das gesagt hat, weil da niemand war, und ich dachte mir: Oh mein Gott, ich muss mich beeilen, um wegzukommen. Aber innerhalb von fünf Minuten waren praktisch schon die örtlichen Sicherheitskräfte da, mit so einer AK-47 oder was auch immer, und ich wollte freundlich sein, weißt du, hab meinen Helm abgenommen und gesagt: Hey, wollte nur helfen. Und die so: Woah, woah, bleib da, beweg dich nicht. Die haben mir nicht mal erlaubt, meinen Gleiter einzufahren oder so. Also: Warte, der Sheriff ist unterwegs, die Polizei ist unterwegs, ihr betretet hier fremdes Eigentum, das hier ist ein Kernkraftwerk, das ist gesperrt, ihr dürft hier nicht sein, das und das. Oh, das wussten wir nicht eigentlich. Das Schlimmste war...

[00:47:17] In dem Fall wäre die Leine gerissen oder so – ich war tatsächlich direkt neben diesem Kernkraftwerk. Wenn mir die Leine gerissen wäre, wäre ich einfach runtergefallen und direkt neben diesem Kernkraftwerk gelandet, wo sie mich wahrscheinlich aus der Luft abgeschossen hätten, ich weiß nicht. Ich meine, da gab es einen Kernreaktor und ein zweiter war gerade im Bau, wissen Sie? Und ich hatte eine GoPro auf meinem Helm, also war...

[00:47:34] **Gavin McClurg:** wird der See zur Kühlung oder so verwendet? Genau, es ist ein...

[00:47:37] **Koen Vancampenhoudt:** Kühlungsbecken, ja, also Bootfahren war auf diesem See eigentlich gar nicht erlaubt, also ja, das war der Fall. Und währenddessen war mein Kumpel Dimitri immer noch im Boot. Warte, er kam hoch und meinte so: „Oh, ist alles okay?“ Und dann die andere Frau: „Ihr zwei hört auf, bleibt da stehen.“ Warte, jetzt hat er also auch rechtliche Probleme. Weißt du, nicht lange danach kamen ein paar Polizeifahrzeuge, da waren so 30 Polizisten um uns herum, das eine und das andere. Das Department of Natural Resources war da, Sicherheitskräfte von den Anlagen waren da, ich meine, da waren so 50 Leute um uns herum. Und ich hatte die GoPro dabei, und die müssen meine Akte geprüft haben und gesehen, dass ich mit Greenpeace protestiert habe, oder sie dachten: „Dieser Typ ist wahrscheinlich so ein Öko-Terrorist oder so“, weißt du, vielleicht war er das oder sie dachten, wir wären Spione oder so, Mann. Ja, also die haben meine GoPro beschlagnahmt und das eine und das andere, und dann mussten wir deswegen auch vor Gericht, was eigentlich echt lustig war, weil ähm wieder so eine kleine Stadt mitten im Nirgendwo in South Carolina, Hinterzimmer-Verhandlungen, ganz einfach, weißt du, weil wir da waren und äh der Richter oder der Polizist, ich kann mich nicht erinnern, wer es war, der meinte so: „Alles klar, das werden so 400 Dollar pro Person oder so.“ Und ich so: „Was?“ Weißt du, Alter, du hast gesagt, wenn wir persönlich erscheinen, wäre es eine kleine Geldstrafe, und das

ist keine kleine Geldstrafe, Mann. Also, na ja, er meinte dann: „Warten Sie mal kurz“, und er ging in das Hinterzimmer und sprach mit einem anderen Typen oder so, und dann kam er zurück und meinte: „Wie wäre es mit 130 Dollar? Passt das für euch?“ Wir haben das genommen, weißt du. Er hat also unsere Strafe ausgehandelt, was irgendwie ungewöhnlich war, weißt du. Es war irgendwie lustig, aber wir kamen mit 130 davon weg, weißt du. Verstehst du?

[00:49:07] **Gavin McClurg:** das kommt in deine Akte, was war das denn, Hausfriedensbruch oder was hättest du bekommen, Mann?

[00:49:11] **Koen Vancampenhoudt:** Ich habe mehr Vorstrafen in der CIA.

[00:49:17] Ich mache nur Spaß, ich mache nur Spaß. Jetzt... ich weiß es nicht, ehrlich gesagt weiß ich es nicht. Ich glaube, der andere ist in meine Akte eingegangen, weil das ein Hausfriedensbruch zweiten Grades war, der auf dem Berggipfel, weißt du? Ja, der, weil ich eine formelle Verwarnung bekommen habe. Deshalb war das so, ich wusste nicht, dass es Grade gibt.

[00:49:28] **Gavin McClurg:** beim Hausfriedensbruch, wow, ja.

[00:49:30] **Koen Vancampenhoudt:** Ja, jetzt bin ich offiziell ein Serien-Hausfriedensbrecher. Aber seitdem ich mich ein Stück weit von dem Erkunden von Orten zurückgezogen habe, an denen ich nicht sein sollte, hatte ich quasi meinen Anteil. Das überlasse ich jetzt jemand anderem, der neuen Generation. Aber das Lustigste, das Lustigste von allem ist, wie ich schon sagte, ich kann ziemlich hartnäckig sein und meine Freunde können ziemlich verrückt sein und mir folgen, weil ihr wisst, als wir dort waren, die Typen vom DNR, dem Department of Natural Resources, habe ich ihn gefragt: „Schau mal, du verstehst, dieser Teil des Sees hier ist die Kühlzone und das Kernkraftwerk und das und das, aber ich habe mir einige andere Bereiche auf der gegenüberliegenden Seite des Sees angesehen. Wenn wir dorthin gehen, wäre das okay?“ Und diese Typen waren wie: „Ja, ja, solange du sie auf dieser Seite des Sees nicht anrufst.“ Du hast recht. Und also habe ich Dimitri und einen anderen Piloten, einen lokalen Piloten, überzeugt, mitzukommen. Einen Sonntag danach, nachdem der Fall geklärt war und alles, und irgendwie haben sie beschlossen, mitzukommen. Und wir waren wirklich effizient und haben das Boot innerhalb von – wieder Sonntagmorgen, ihr wisst schon – wir sind da, lassen das Boot aus, und innerhalb von 15 Minuten sind wir schon auf dem Wasser unterwegs.

[00:50:33] Und plötzlich kommt uns dieses andere Boot entgegen und irgendein Typ sagt so: „Was zum Teufel?“ Ja, so ein Typ in einem Anzug, versteht ihr? Ich in einem Anzug auf einem Boot an einem Sonntagmorgen, der auf mich wartet – das ist echt schräg. Also, er war einer von diesen, ich weiß nicht, Undercover-Polizei oder so, und er sagt: „Alter, ich dachte, wir hätten das letzte Mal geklärt.“ Und ich sage: „Ja, aber der Typ vom DNR hat gesagt das und das.“ „Kein DNR-Typ, das ist egal. Wir haben euch gesagt, ihr sollt nicht wiederkommen, und ihr seid hier nicht willkommen. Ihr müsst weg.“ Ich glaube, die haben meine Telefonnachrichten überwacht oder so, weil sie schon da waren, als wir ins Wasser gegangen sind. Ich meine, sie hätten uns nicht verpassen können, uns danach ins Wasser begeben und uns auf halbem Weg abfangen können, als wir rausgefahren sind. Also müssen sie... ja, also ich war eine Zeit lang... ich hoffe, nicht mehr, aber ich mache keine solchen dummen Sachen mehr. Nun ja...

[00:51:22] **Gavin McClurg:** Jetzt, wo du über 50 bist, musst du dich ein bisschen zurückhalten. Okay, bevor wir weitermachen, möchte ich dich nach deinen Zielen fragen – deinen zwei Zielen, bevor du 50 wirst. Aber das erinnert mich an die Zeit, als ich gerade erst anfang. Ich habe meine Lizenz bei Santa am Point und bei Chris Santacroce gemacht, der schon in der Show war und den jeder auf dieser Seite des Atlants kennt. Aber er hat früher diese Towing Fly-in- oder SIV-Clinics gemacht, aber auch so... wie nannte man die... Event-X-Expos, Deals und so auf dem Sammamish Lake oben bei Tiger, weißt du? Ein großer Start für uns hier oben in Washington. Und er ist mit seinem Boot von Utah nach Washington gefahren, und ich habe damals mit meiner Freundin Jody in Hood River gewohnt. Er ist einfach durchgefahren, und ich war ein 15-Stunden-Pilot, ich war brandneu, total neu dabei. Und er hatte mir seine DVD oder CD oder was auch immer das damals war gegeben, um SIV zu schauen. Ich hatte also gesehen, wie man SIV macht, aber ich hatte noch nie SIV gemacht. Und er ruft mich an: „Hey, ich fahre gerade durch die Schlucht, willst du ein paar Brotos auf dem Columbia River machen?“ Weißt du, das ist der Event-Ort für Kitesurfen und Windsurfen, direkt da in Hood River. Das ist der Ort, an dem alle sind. Also ja, das klingt super, und Jody und ich springen ins Auto.

[00:52:48] Wir parken auf dem Parkplatz und treffen ihn, und er hat das Boot schon aufgebaut. Er macht das ganze Schleppen alleine, weißt du? Er hat das Boot, es steht im Leerlauf, die Motoren laufen, er ist oben auf dem Gelände, dieser Grasplatz, der ist perfekt zum Schleppen. Und man wird auf dem Fluss hinausgeschleppt, also kein See, sondern der Fluss, der Columbia River, der ist ziemlich groß. Ich zittere förmlich vor Angst, ich habe keine Einweisung bekommen, er sagt einfach nur: „Hier“, und verbindet mich. Du hast das Video gesehen, ja? Okay, los, los, los, los, los, los, los, los, los, los, los, los. Und gerade als er zum Boot zurückgeht – das war kein Polizist, eher so ein Sicherheitsmann – kommt er runter und sagt: „Hey, das dürfen Sie hier nicht.“ Und Santa fragt: „Was machen wir denn?“ Der Typ sagt: „Na ja, ich weiß nicht, aber Sie dürfen es nicht.“ Und Santa, der konnte sofort merken, dass der Typ eigentlich nicht wusste, was wir gerade machen, sondern einfach nur „Nein“ sagte. Also sagt Santa: „Na gut, wir machen es trotzdem, weil Sie ja nicht mal wissen, was wir machen.“ Und der rennt zurück zum Boot und gibt Vollgas. Und ich stehe da in der Vorneposition, ich weiß buchstäblich nicht, was er macht. Ich glaube, er hatte mich über Funk, er hatte mich, aber er steuert das Boot, weißt du, da sitzt niemand anderes. Und ich schaue Jody an, die direkt neben mir steht, und frage: „Was mache ich?“ Und sie sagt: „Keine Ahnung.“ Und sobald es anfängt zu spannen, sagt sie: „Lauf!“ Also fange ich an zu rennen und komme in die Luft und versuche es herauszufinden. Und jetzt hat er mich über Funk, weißt du, „Folge dem Boot“ und so, aber weil wir auf einem Fluss sind, muss er Kurven fahren. Also gibt er mir jetzt Anweisungen und ich fange an zu kapieren. Ich komme aus dem Schleppen und fange an, Sachen zu machen, weißt du, asymmetrischer Klapper und Frontal, und er führt mich durch all das. Und jetzt fange ich an, ziemlich tief zu kommen, und er kommt über Funk und sagt: „Hey, du wirst da hinten sehen, wo wir abgehoben sind, eine ganze Menge Polizeiautos.“ Und ich sah all diese Bullen mit den Sirenen, einfach einer nach dem anderen.

[00:54:46] Ich bin weg von hier. Warte, was? Und er schießt einfach den Fluss hinauf und oh, was mache ich jetzt? Also statt am Event-Gelände zu landen, lande ich auf dem Parkplatz beim McDonald's und ich bin die ganze Zeit mit Jody über Funk verbunden und hey, komm zum McDonald's, komm zum Donald's, hol mich ab, und sie holt mich ab und wir machen da schnellstmöglich einen Abgang. Ich meine, es fühlte sich an, als würden wir in Vegas von etwas Basejumpen, weißt du? Und wir haben einen Graben, ich meine, das war meine allererste SIV-Erfahrung überhaupt, es war so genial, es war so unglaublich. Ja, du siehst all die Bullen, geh woanders hin, ich bin weg von hier. Gut.

[00:55:23] **Koen Vancampenhoudt:** Wisst ihr, manchmal sagen die in Mexiko, dass es besser ist, um Verzeihung zu bitten als um Erlaubnis. Die Erlaubnis bekommt man sowieso nie, also muss man es manchmal einfach machen.

[00:55:30] **Gavin McClurg:** Genau. Oh Mann, das war so ein Spaß. Ich dachte mir nur: Mann, du bist echt ein Typ. Was war das? Ja, weißt du, was machen wir? Das war die perfekte Antwort. Okay, du und ich sind im gleichen Alter. Vor ein paar Jahren hast du dir ein paar Ziele für deinen 50. Geburtstag gesetzt. Worum ging es da genau?

[00:55:48] **Koen Vancampenhoudt:** Ja, also seit vielleicht 2012 oder 2013 bin ich angefangen, in den Nordosten Brasiliens zu fliegen, weil ich irgendwann fasziniert von Langstreckenflügen war und das war offensichtlich der richtige Ort dafür. Es war eigentlich auch irgendwie verrückt, weil mein bester Flug beim ersten Mal dort so ein 120- oder 130-Kilometer-Flug war oder so, und ich bin nach Quixadá geflogen – das muss 2013 oder so gewesen sein, oder vielleicht 2014 – und ich hatte mir das Ganze auch wirklich gönnt, ich war ziemlich gut im Groundhandling und hatte viel Vertrauen in meine Startfähigkeiten und all das. Ich bin alleine hingeflogen, am ersten Tag bei Mittagskonditionen, und ich dachte mir: Ich gehe einfach mit meinem Mietwagen zum Startplatz und schaue mir die Bedingungen an. Da war niemand, und ich dachte mir: Es ist ziemlich stark, aber es sieht perfekt aus, überall Cumuluswolken. Also, ich werde einfach starten. Und ich bin gestartet, ein wilder Start, aber alles sicher und gut, und ich bin hochgekommen und bin in die Luft gestiegen, und jetzt fliege ich so, ich weiß nicht, 40 oder 50 Kilometer, bis ich mich entscheide zu landen, nur um nicht zu weit zu kommen, weil ich nicht wusste, wie ich fliegen sollte und ich dachte mir, ich fliege einfach und ich weiß nicht, wo ich hinwill oder so. Und ich hatte für den nächsten Tag einen Abholpiloten engagiert, es war also nur eine Aufwärmrunde, aber ich habe mich ab da sofort verliebt, also sofort. Ich meine, die Leute, das unglaubliche Potenzial zum Fliegen, die Bedingungen – ich liebe starke, wilde Bedingungen, solange man hoch und weit kommt, für mich ist das alles gut. Ich hatte ein paar gute Flüge, habe meinen ersten 200-Plus-Flug gemacht, ich weiß nicht wie viel, so 240 Kilometer oder so auf dieser Reise, das war das Doppelte meiner vorherigen Distanz, und seitdem bin ich glaube ich jedes Jahr wieder hingeflogen.

[00:57:15] seit den letzten zwei Jahren oder so, ihr wisst schon, also jedes Mal, wenn ich dort war, habe ich meine persönliche Bestleistung verbessert. Von 240 ging es auf 320 und dann über 360 auf 380, bis man eben merkt, wenn man in diesem Bereich ankommt, dass man realisiert: Wenn du 300 fliegen kannst, kannst du auch 400 fliegen. Es ist nur eine Frage der besseren Tagesplanung, etwas früher abzuheben, etwas schneller zu fliegen und so weiter. Also war eines meiner beiden Ziele, bevor ich 50 wurde, 400 Kilometer zu fliegen. Ich dachte damals, 400 seien mittlerweile nicht mehr so besonders, weil Leute jetzt 600 erreichen, aber 400 ist immer noch so eine Art exklusiver Club. 300 ist keine Referenz mehr, das will man ja gar nicht mehr erwähnen, 300 ist nichts, außer es ist ein Dreieck, aber 400 – ich meine, die Leute sagen dann: „Oh, das ist doch nur mitwindfliegen, das muss einfach sein“, aber der Nordosten Brasiliens ist überhaupt nicht einfach. Es ist sehr hart, aus mehreren Gründen. Erstens, weil du extrem früh abhebst.

[00:58:10] Offensichtlich, weil du jede mögliche Flugstunde des Tages nutzen willst, um dein Potenzial zu maximieren.

[00:58:15] Das bedeutet auch, dass die Thermik am Morgen noch schwach ist, es viel Wind gibt und die Thermik zerstreut wird. Man kommt nicht wirklich hoch, das Gelände ist unerbittlich, ihr wisst schon. Ihr habt ein paar Stellen, wo – ich weiß nicht, ob ihr dieses Mal dort geflogen seid, ich bin mir nicht sicher, welche Orte ihr besucht habt – Tasima.

[00:58:28] **Gavin McClurg:** ist der einzige Ort, an dem ich wirklich – ich meine, am Ende bin ich endlich in Tasima rausgekommen und es ist einfach brutal, Mann. Es ist so hart, aber die Szene war die schwierigste von allen. Ich bin nach Kishida geflogen, was fast 400 war, nein, es waren nicht 400, es waren 380 oder so, und dann war ich in Kishida und bin dort geblieben, weil es so viel einfacher war, aber ich meine, Tasima ist brutal. Gott, es ist schrecklich.

[00:58:50] **Koen Vancampenhoudt:** Ich habe eine ähnliche Geschichte. Ich bin auch einmal von Tasima geflogen und tatsächlich bin ich zweimal dorthin geflogen, weil ich beim ersten Mal überhaupt keinen guten Flug hatte. Es waren Kreuzwinde und wie du sagst, es war super niedrig, und ich meine, 80 war das Beste, was ich auf meiner ersten Reise nach Tasima geschafft habe. Und dann muss man mehrere Tage herumhocken, weil es völlig weggeblasen ist, weißt du, und

[00:59:08] **Gavin McClurg:** ein harter Ort, um da rumzusitzen. Ich weiß nicht, wie es jetzt ist. Ich war da mit den Jungs unten, ich war zwar allein, aber Salad war da und Nasi Manto auch, und die hatten im Vorjahr den Rekord gebrochen. Das war noch vor der Zeit, als sie anfangen, es abzuschleppen, damit es so aussieht, als wäre es noch rein zu Fuß gewesen. In welchem Jahr war das? Das war 2016, glaube ich. Also, er hat den Rekord aufgestellt, oder? Er hat ihn gemacht, ich meine, eine Reihe von Rekorden, aber der große war 2016. Ich glaube, ich war 2017 da unten und ich war alleine aufgeschlagen, und diese Typen waren da und sie hatten gesagt, wisst ihr, letztes Jahr waren wir 37 Tage hier und wir haben den geschafft.

[00:59:45] Woche drin, ich meine, die Vorhersagen sind lächerlich, es gibt keine, und also gehst du jeden Tag bei Sonnenaufgang oder davor raus, und in neun von zehn Fällen war ich bis acht Uhr wieder im Hotel, weißt du. Ja, entweder konnten wir nicht starten, weil es viel zu stark war, oder du fliegst 5.000 und schlägst ab, weil du über dieses Plateau musst, das 40.000 hoch ist und es heiß ist, und dann ist Nasi Manto gegen einen Zaun gefahren und hat sich den Arm verletzt. Sie waren nur ein paar Tage da und haben einfach gesagt: Ich halte das dieses Jahr nicht aus, wir gehen nach Hause. Aber ich meine, ich wäre um acht Uhr da und es gab kein Internet, keine Klimaanlage, nichts zu tun, das Essen ist schrecklich und du sitzt den ganzen Tag nur da. Ich meine, es war ein Job, das war Arbeit.

[01:00:28] **Koen Vancampenhoudt:** das wird dich zum Trinken treiben, ja.

[01:00:32] **Gavin McClurg:** Genau, ja, da wurde viel getrunken. Es ist nicht so, dass...

[01:00:35] **Koen Vancampenhoudt:** es war so eine Art Ort, aber ich hatte Glück. Als ich das nächste Mal zum Seaman zurückgekehrt bin – ihr wisst schon, das war vor kurzem, kurz nach diesem langen Flug von Tagen – habe ich mir gedacht, ich muss das nochmal versuchen. Und ich bin tatsächlich dort gewesen und am nächsten Tag waren die Bedingungen super, und ich habe so einen Flug von 280 Kilometern geschafft, oder so was in der Art. Nicht riesig, aber ich bin an Patu vorbeigeflogen und was ich dann gemacht habe, was ich beschlossen habe, war, die Nacht in Patu zu verbringen und am nächsten Morgen von dort abzuheben. Und damit habe ich meinen persönlichen Rekord gebrochen, und das war damals tatsächlich der Standortrekord mit einem Flug von, ich glaube, 382 Kilometern.

[01:01:05] **Gavin McClurg:** erinnert mich eigentlich an

[01:01:06] **Koen Vancampenhoudt:** Sie haben Patu als potenziellen Standort wieder eröffnet, weil ich nicht weiß, ob du es weißt, aber sie haben so einen künstlichen See geschaffen, ich weiß nicht, vielleicht 100 Kilometer nördlich von Patu, und dann bin ich zurück nach Patu gegangen, und ich habe den Bereich für eine Weile irgendwie geschlossen, aber ich schätze, dieser See hatte jetzt einen viel niedrigeren Wasserstand oder war kleiner oder so, und nachdem ich dort den Standortrekord gebrochen hatte, fingen alle wieder an, nach Patu zu gehen, um das Potenzial wieder zu sehen, sie dachten irgendwie, es wäre erledigt, aber dann, weil Kishida zum Starten auch echt nervig ist, und ich scheinbar zu vergessen, ich meine, nicht nur die Bedingungen sind echt schwierig, um einen guten Tag zu erwischen, sondern auch der Start, der Start ist auch brutal, weißt du, und gefährlich. Kishida ist auch gefährlich, Patu ist auch gefährlich.

[01:01:45] Bist du schon mal in Patu geflogen? Ich habe...

[01:01:47] **Gavin McClurg:** Noch nie nach Patu geflogen, nein.

[01:01:48] **Koen Vancampenhoudt:** Ich glaube, es ist die angenehmste Stadt zum Übernachten und auch der beste Startpunkt für den Trip. Und dann am nächsten Tag bin ich mit dem 380er bis zur Grenze von Ceará und Piauí geflogen, habe die Nacht in Kishida verbracht und am dritten Tag bin ich von Kishida aus wieder so 300 Kilometer geflogen. Ich bin also quasi 27 Stunden lang an drei aufeinanderfolgenden Tagen und 925 Kilometer geflogen, also war ich völlig am Ende. Nach drei Tagen war ich endlich müde und bin dann nach Patu geflogen, dann nach Kishida und dann wieder nach Patu. Aber ja, ich bin jedes Jahr wieder dorthin geflogen und immer war der nächste Schritt offensichtlich die 400 Kilometer. Ich habe über die Jahre wahrscheinlich 15 bis 20 Flüge von über 300 Kilometern gemacht und immer versucht, die 400 zu knacken, aber es hat einfach nie geklappt. Und dann, weißt du, am letzten Tag hatte ich noch einen Tag, bevor ich buchstäblich 50 wurde, und es war auch der Tag, an dem ich zurück nach Hause geflogen bin. Ich hab's geschafft, ich meine, es war von Patu aus.

[01:02:46] Nein, das war eigentlich vom Abschleppflug, das war vom Abschleppflug von Masu, okay? Ja, also dieses Mal habe ich gemischt, weißt du, ich bin ein paar Tage von Patu aus geflogen und dann ein paar Tage von Masu aus, also vom Abschleppflug, und ich...

[01:02:58] **Gavin McClurg:** Ich meine, ich habe es noch nie gemacht, ich habe das Towing in Brasilien noch nie gemacht, aber das scheint viel vernünftiger zu sein. Ich meine, diese Foot-Launches, die ihr da unten macht, die sind ziemlich beängstigend.

[01:03:07] **Koen Vancampenhoudt:** Ja, und das Schleppen ist super einfach beim Starten. Ich meine, da gibt es kein Drama, keine Szenen und so weiter. Das Einzige ist, und das ist das Wichtigste, der Vorteil ist, dass du, sobald du vom Schleppen weg bist, sofort im Axiom-Modus bist. Es ist nicht wie in Quiche d'Arpa, wo man manchmal eine Stunde, manchmal zwei Stunden am Berg herumhängen muss, bevor man das Gefühl hat, die Bedingungen seien gut genug, um es zu wagen. Und bis dahin ist es schon acht, vielleicht acht Uhr dreißig oder so. Aber beim Schleppen, wenn du weg bist, gibt es keinen Grund herumzuhängen, du musst es einfach wagen.

[01:03:33] **Gavin McClurg:** Der Grund, warum du so viel Zeit in Brasilien statt in Texas verbringst, ist, dass es einfach beständiger ist. Du sammelst einfach viel mehr Stunden. Warum jagst du nicht Texas nach?

[01:03:42] **Koen Vancampenhoudt:** Nein, um ehrlich zu sein,

[01:03:46] Ich reise nach Lateinamerika, besonders nach Brasilien, vielleicht viermal im Jahr, manchmal fünfmal, je nachdem, wie viel Geschäft da ist. Wenn ich dann mal da bin und meine Tickets bezahlt sind und so weiter, kann ich mir leicht ein paar Tage frei nehmen. Der Nachteil ist, dass ich dann nur eine Handvoll Tage habe – vier Tage, sechs Tage, was auch immer. Ich fahre normalerweise nicht für 10 Tage oder zwei Wochen am Stück, auch wegen familiärer Verpflichtungen und so weiter. Aber es ist für mich einfach praktisch, weil ich sowieso schon da bin, und ich liebe die Kultur. Es ist nicht billig, aber es ist viel billiger als zum Beispiel in Texas. Ich war zwar noch nie in Texas, aber es scheint, als wären die Logistikschrte etwas schwieriger. Aber ich meine, es steht auf meiner Liste, ich würde gerne mal nach Texas gehen, würde ich sagen.

[01:04:24] **Gavin McClurg:** Die Logistik ist viel einfacher. Der große Unterschied zwischen Texas und Brasilien – es gibt mehrere große Unterschiede, aber einer der wichtigsten ist, dass die Straßen in Texas großartig sind. In Brasilien dauert die Rückreise die ganze Nacht, aber da bist du ziemlich schnell wieder zurück, die Straßen sind asphaltiert. Nur mit dem kleinen Problem im Hill Country hast du zu tun, aber selbst dort ist es meiner Erfahrung nach ziemlich gut. Ich war nur einmal da, vor ein paar Jahren mit Cody, und wir haben versucht, es zu schaffen, aber es ist einfach unbeständig. Du fliegst nicht jeden Tag wie in Brasilien. Ein Teil dieser Unbeständigkeit könnte auch daran gelegen haben, dass wir zu wählerisch waren. Ich denke, man muss einfach Vollgas geben, aber es gibt viele Tage, genau wie in Tasima, an denen man einfach ankommt und es weht zu stark. Und ich denke auch, dass Sebastian das bewiesen hat.

[01:05:16] mit einer guten Vorhersage kannst du ankommen und es perfekt hinbekommen, und ich bin einfach zu weit weg, um das zu tun, weißt du? Und ich denke, dieser ganze Dürreindex ist dort unten wirklich wichtig. Es muss ein richtig trockenes Jahr sein, und das scheint es zu sein, weißt du, heutzutage ist es hier in der Gegend trocken, also wird es wahrscheinlich ziemlich gut. Aber ja, es ist einfach eine riesige Verpflichtung. Ich meine, für mich sind es 30 Stunden Fahrt, weißt du, wenn du ankommen könntest, weißt du, Donna Zete hat glaube ich eine Winde dort aufgestellt, weißt du, wenn du ankommen könntest, wenn du ankommen könntest,

[01:05:46] **Koen Vancampenhoudt:** wenn du vor Ort sein könntest, wenn du vor Ort sein könntest am

[01:05:46] **Gavin McClurg:** mit einer guten Vorhersage und dann machst du es. Ich denke, das hat riesiges Potenzial, aber ich kenne außer Sebastian niemanden, der das herausgefunden hat.

[01:05:54] **Koen Vancampenhoudt:** na ja, ich würde sagen, Brasilien ist definitiv viel beständiger. Tasima ist die Ausnahme, aber Patu und Kishida – wenn man eine Saison betrachtet, vielleicht das ganze Jahr, ich war außerhalb der Saison zwar nicht da, aber für die großen Flüge, sagen wir September, Oktober, November, ich denke, da besteht das Potenzial, einen 300-Kilometer-Flug von Patu oder Kishida fast an sechs von sieben Tagen zu fliegen. Ich habe gesehen, wie das passiert ist, entweder habe ich selbst einen Flug von über 300 Kilometern gemacht oder jemand anderes an diesem Tag, wisst ihr, ich glaube nicht, dass das immer geht, ihr wisst schon, es gibt den gelegentlichen Tag mit zu viel Wind oder so, aber ich würde sagen, es ist fast jeden Tag flugfähig, also sechs von sieben Tagen, ja, und das habt ihr nicht in

[01:06:28] **Gavin McClurg:** Texas ist meiner Meinung nach genau das Gegenteil, ja, das ist ein großer Unterschied, aber

[01:06:32] **Koen Vancampenhoudt:** Irgendwann lernt man das, man lernt es eben. Am Anfang denke ich mir so: Okay, aber jetzt bin ich an dem Punkt, an dem ich keinen weiteren 350 km langen Flug machen will. Und wegen dem, was du gesagt hast – ich meine, die Bergung ist brutal, weißt du? Du landest irgendwo um 18 Uhr oder so, und wenn du Glück hast, fährst du im Grunde zur gleichen Zeit, während dieser Typ schon seit 12 Stunden fährt. Außerdem ist er die ganze Zeit, den ganzen Tag über, müde, weißt du? Ja, ich hatte wirklich das Gefühl...

[01:06:55] **Gavin McClurg:** Ich hatte das Gefühl, dass es ziemlich unsicher war. Was wir da machen, ist nicht gerade sicher, aber ich mag nicht diese Art von Unsicherheit, bei der ich keine Kontrolle habe. Die Straßen sind einfach hart, die Leute sind erschöpft, es gibt viele Tiere – ich weiß nicht, das ist einfach nicht...

[01:07:12] **Koen Vancampenhoudt:** Es ist extrem anstrengend. Die Rückfahrten sind viel anstrengender als das Fliegen selbst. Ich kann jeden Tag 10 Stunden fliegen und mich nicht davon erschöpfen, aber ich meine, das Hotel zu erreichen, wie du gesagt hast, und dann musste ich das Steuer übernehmen, weil der Typ buchstäblich fast eingeschlafen ist, weißt du? Also wechseln wir die Fahrer und wie du sagtest, da sind Schlaglöcher, Tiere, man kann nicht schnell fahren, weil in jedem Moment ein verdammtes Schlagloch mit sechs Fuß Durchmesser vor einem sein kann, verstehst du? Also kommst du um Mitternacht oder 1 Uhr morgens im Hotel an und offensichtlich willst du am nächsten Tag fliegen, also musst du deine Batterien aufladen, deine Sachen fertig machen und schlafen gehen. Ich meine, ich kann nicht schlafen, also schlafe ich vielleicht eine Stunde, wenn ich Glück habe, und um vier Uhr ist es schon Zeit für das Frühstück. Los geht's, Tag für Tag, weißt du, das kann man nur für eine gewisse Anzahl an Tagen machen, bevor man völlig fertig ist, weißt du.

[01:07:54] **Gavin McClurg:** Und du, du klingst, als wärst du irgendwie besonders dafür prädestiniert, weißt du? Dein Kumpel, mit dem du da unten geflogen bist, er meinte, er hätte mich einfach jeden Tag angerufen, während wir weg waren.

[01:08:05] **Koen Vancampenhoudt:** Ich meine, ehrlich gesagt, ja, ich habe Glück. Ich bleibe fit, weißt du, ich mache viel Training, viel Cardio und all das, also bin ich körperlich in guter Form und kann weitermachen, das ist schon mal etwas. Und ich will einfach weitermachen. Ich meine, wenn ich in Mexiko bin und es fliegbar ist, würde ich mich schrecklich fühlen, wenn ich nur herumhocke und nichts tue. Ich bin schließlich zum Fliegen hier, also macht es mich nicht mehr müde, zu fliegen, als wenn ich irgendwas anderes in der Stadt machen würde. Warum sollte ich also nicht fliegen, wenn es fliegbar ist? Und wenn ich fliege, werde ich versuchen, mich zu pushen, um das Beste aus dem Tag rauszuholen. Und ich mache mir keine Sorgen wegen der Rückführung, weil – besonders in Mexiko oder sogar Kolumbien oder Brasilien, egal wo du landest – wird da immer jemand sein, der dich mitnimmt, oder du kannst ein Uber finden. Es war nie ein Problem, ich bin überall gelandet, sogar in Brasilien, und kaum bist du aus dem Wald draußen, bleibt dich jemand buchstäblich an, noch bevor ich den Finger heben konnte, und sagt: „Hey, willst du eine Mitfahrgelegenheit?“ Und ich sag: „Ja, klar, danke.“ Weißt du, es ist so einfach, also mache ich mir keine Sorgen deswegen. Und ich spreche Spanisch, das hilft auch sehr. Ich kann verstehen, dass jemand, der kein Spanisch spricht, vielleicht ein bisschen eingeschüchtert sein könnte, aber ansonsten ist es super einfach. Also ja, ich ziehe es einfach durch, Mann. Da gibt es ein zweites Ziel. Wie gesagt, ich habe acro schon immer gerne gemocht, fast genauso sehr wie XC-Fliegen und all das, wie jede andere Form des Fliegens eigentlich auch, aber bei acro wollte ich unbedingt den Infinite Tumble hinkriegen. Und ich habe es immer wieder und wieder versucht, weißt du.

[01:09:16] Stimmt, Rettungsschirm, ich hab's so oft versucht, weißt du, und hab's nie hinbekommen. Und dann hatte ich das Gefühl, ich wäre so nah dran, ich war so um 11 Uhr und ich hatte das Gefühl, ich müsste den Rhythmus und all das noch perfektionieren, weißt du, und ich hab's einfach nicht durchgezogen, weil ich mich nicht zu 100 % sicher gefühlt habe. Ich hatte das Gefühl, ich bräuchte noch eine Session am Ende der Saison, um es hinzubekommen, und dann hat das Wetter nicht mitgespielt und ich hab's nicht geschafft, und dann war ich 50. Und jetzt denke ich mir, okay, ja, ich arbeite immer noch dran, aber wenn ich's schaffe, gut, wenn nicht auch, und vielleicht mache ich eines Tages mal Coaching. Du hast nicht

[01:09:43] **Gavin McClurg:** dass du jetzt nicht mehr diesen Motivator mit der 50 hast, also ist das ein bisschen zurückgegangen. Das Design, na ja...

[01:09:49] **Koen Vancampenhoudt:** Ich werde trotzdem versuchen, vor meiner 60 noch einen großen Flug zu machen, vielleicht 500 – das ist vielleicht etwas ehrgeizig, aber weißt du, ich möchte die 400 Kilometer im Bereich XC reconfirmieren, das wäre lustig. Aber acro, weißt du, da mache ich einfach nur Spaß, und das hatten wir noch nicht angesprochen, aber ich habe einen Tow Club zusammengestellt. Das war eine Folge davon, Spaß zu haben und diese Orte zum Fliegen in den Carolinas zu suchen und zu merken, dass selbst mit Flugplätzen das Klima hier einfach nie mitspielen würde, es ist einfach so schwer. Und wenn es doch mal passt, weißt du, hast du keinen Baum zum Starten, es ist einfach so schwer. Und hier ist es wirklich schwer, von dort zurückzukehren, wo man gestartet ist, es gibt einfach keinen öffentlichen Nahverkehr, kein Uber, gar nichts. Also habe ich angefangen zu merken, Mann, wenn du hier ein guter Pilot sein willst, musst du entweder reisen oder wir müssen einen Tow Club zusammenstellen, weißt du. Und ich dachte mir, wenn wir einen Tow Club haben und wir auf dem See sein können, wo wir auch XC fliegen können, falls die Bedingungen an dem Tag super sind, haben wir volle Flexibilität. Wir werden nie ein verlorenes Wochenende haben, wir gehen einfach los. Wenn es nicht gut für XC ist, machen wir SIV und acro und das und das und alles gleichzeitig. Sobald es passt, können wir einfach umschalten, abheben und XC fliegen gehen, und das Potenzial ist riesig. Und wie durch ein Wunder gibt es nicht viele Piloten in den Carolinas, aber ich habe sogar einige Paramotor-Piloten und das und das zusammenbekommen und irgendwie etwa 15 Leute zusammengebracht und sie überzeugt, 1500 Dollar dazuzugeben und einen Club zu gründen, so wie eine Non-Profit-Organisation. Das war 2019, oder? Und wir nennen es To Aces, ein Freund hat den Namen vorgeschlagen, To Aces. Ich fand das einen fantastischen Namen, es ist ein

[01:11:11] **Gavin McClurg:** toller Name, der...

[01:11:12] **Koen Vancampenhoudt:** Der offizielle Name ist Carolina Carolina Tow Club, das ist unser rechtlicher Name. Ja, also die andere Idee, die ich hatte, ist: Ich habe Leute beim Schleppen gesehen und es endet immer in der gleichen Geschichte. Ein Typ ist der Schleppbetreiber und er weiß, wie man es bedient, niemand sonst weiß oder will wissen, wie man es macht, und taucht dann einfach zum Schleppen auf und geht danach wieder nach Hause. Und der Typ auf dem Schirm kommt nie dazu zu schleppen, wird frustriert und nach fünf Mal bist du so: „Verdammt, das mache ich nicht mehr.“ Ja, also ich dachte mir, wenn das Ganze funktionieren soll, müssen wir das so machen, dass jeder als Betreiber geschult wird, damit wir uns einfach abwechseln können. Und wir werden dein Boot direkt neben dem See lagern, wir finden so eine Lagerfläche. Das Boot ist so, die Hälfte der Leute im Club ist technisch geschult, weißt du, technisch zertifiziert. Das eigentliche Bedienen der Winde ist der einfache Teil, da gibt es nicht viel zu bedienen, sobald man in der Luft ist. Meistens ist das Boot der schwierigste Teil, weißt du, nur die Geschwindigkeit anpassen, die Art, wie du die Kurven nimmst, verstehen, was der Wind weiter oben macht, weil du weißt, dass du plötzlich in eine andere Schicht kommst und plötzlich diesen 20 Kilometer Wind hast, weißt du, Rückenwind oder so, was dich durcheinanderbringen und die Leine locker werden lassen kann. Es war ein harter Weg, um es zum Laufen zu bringen, aber jetzt haben wir es im Griff. Wir haben die Clubmitglieder reduziert, weil wir viele „Sitting Ducks“ hatten oder wie nennt man das, Leute, die einfach nie auftauchen. Und ich meine, es ist toll, dass sie da waren, um es zu starten, sie waren grundlegend und wichtig für den Anfang, aber jetzt haben wir eine Kerngruppe von Leuten, die wirklich interessiert sind, es zu machen und rausgehen wollen. Wir bekommen immer noch nicht genug Flüge, aber zumindest haben wir die Möglichkeit, weiterzumachen. Und ich habe noch ein paar Kumpels, die total auf acro stehen, und jetzt möchte ich anfangen, das XC-Potenzial dort zu erkunden, weil ich sicher bin, dass ich von dort aus irgendwann 200 Kilometer fliegen kann, wenn es windig ist. Aber wir werden sehen. Ja, ich bin ehrlich gesagt, der 400er Flug und all das ist toll, aber ich denke, meine größte Leistung im Gleitschirmfliegen ist es, diesen Schleppclub gestartet zu haben. Erstens, weil es so viele mehr Möglichkeiten eröffnet, aber auch, weil ich den Community-Aspekt des Gleitschirmfliegens schätze und liebe. Wir haben hier nicht viel davon, weil jeder woanders lebt, wir wohnen alle zwei bis drei Stunden auseinander. Es gibt nicht wirklich eine Kerngruppe, die sich trifft, und wenn wir einen Gipfel fliegen wollen, weißt du wie das ist, du baust auf...

[01:13:16] **Gavin McClurg:** ein Flugzeug und du weißt, dass du einen Berggipfel fliegen wirst

[01:13:16] **Koen Vancampenhoudt:** Du schaust dir die Bedingungen an, du konzentrierst dich darauf, was du an diesem Tag machen wirst, du fliegst, landest, versuchst zurück zu deinem Auto zu kommen und dann ruft deine Frau an, damit du nach Hause kommst, weißt du? Also gibt es nicht viel Gelegenheit, rumzuhängen und dieses Gemeinschaftsgefühl mit dem Tow Club zu haben. Du bist zu 100 Prozent auf diese anderen Typen angewiesen, ich meine, ihr macht das zusammen, weißt du? Ich ziehe dich, du ziehst mich, wir ziehen uns gegenseitig hoch. Ihr müsst euch vertrauen, ja? Du lernst die Leute kennen, ihre Ängste, ihre Fähigkeiten, ihren Mangel an Fähigkeiten in bestimmten Bereichen. Ihr helft euch gegenseitig und baut aufeinander auf, jeder wird besser. Ja, ich liebe es, ich meine, es ist wirklich mein Baby.

[01:13:46] **Gavin McClurg:** Mann, wenn du die 20 kriegst, bist du total motiviert. Ich hab direkt Lust, jetzt rauszugehen und einen Berg zu stürmen oder so. Du hast die Energie eines 20-Jährigen, ich liebe das. Also, danke für alles, was du tust. Danke, dass du die Community da draußen aufbaust, das ist Wahnsinn. Wir haben hier mit unserer Community zu kämpfen, du weißt schon, wegen der Versicherungsprobleme und all dem anderen. Ich weiß, was das für Arbeit ist, aber ich schätze es wirklich, Mann, dass du Vollgas gibst und diese unglaublichen Geschichten teilst. Echt klasse, Mann, und ich kann es kaum erwarten, wieder mit dir zu fliegen, Kumpel.

[01:14:18] **Koen Vancampenhoudt:** zu viel, Mann. Ja, ich freue mich drauf, vielleicht bei dir oder hoffentlich vorher woanders. Ich würde mich freuen. Ja, danke, dass du mich in der Show hattest, Gavin, ich weiß das wirklich zu schätzen. Es hat echt Spaß gemacht, mit dir zu quatschen. Es ist

[01:14:27] **Gavin McClurg:** Es war echt schön, mit dir zu quatschen, Mann. Danke dir. Macht's gut, alle zusammen.

[01:14:29] **Koen Vancampenhoudt:** Alles klar, danke, tschüss. Wenn...

[01:14:39] **Gavin McClurg:** Wenn euch Cloud-based Mayhem wertvoll erscheint, könnt ihr uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Ihr könnt uns auf iTunes oder Stitcher bewerten – egal, wie ihr euren Podcast bezieht –, das hilft

enorm, die Mundpropaganda zu verbreiten. Ihr könnt darüber auf eurer eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt auf dem Weg zur Arbeit mit euren Pilot-Freunden darüber sprechen; ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich könnt ihr uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn ihr uns finanziell unterstützen könnt, haben wir nur jemals einen Dollar pro Folge gefragt. Das könnt ihr über eine einmalige Spende via PayPal tun oder ihr könnt einen Abonnement-Dienst einrichten, der euch für jede veröffentlichte Folge belastet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus, also wenn ihr einen Dollar pro Folge geben würdet, wären das etwa 25 Dollar im Jahr – viel günstiger als ein Magazin-Abo, und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt, aber ich möchte das aus vielen verschiedenen Gründen nicht tun, die ich schon oft in der Show erwähnt habe. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show steht, und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind und das nur unsere Meinungen sind, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell, also hoffe ich, ihr versteht das. Wenn ihr uns unterstützen wollt, könnt ihr auf cloudbasemayhem.com die entsprechenden Stellen finden. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasedmayhem machen, wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, könnt ihr das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen, und das gibt euch Zugriff auf das ganze Bonusmaterial, die kleinen Videocasts, die wir machen, und die zusätzlichen kleinen Nuggets, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, von denen wir aber denken, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr es euch leisten könnt, uns zu unterstützen, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Das wird natürlich lebenslang sein, und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen, aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud-based Mayhem-Merchandise wie T-Shirts oder Hüte gekauft haben, sollten bereits 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 Videoshow. Danke.