

Jocky Sanderson and Improving your Game

Cloudbase Mayhem Podcast 19 — Jocky Sanderson

Published	2016-04-29
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/podcast-episode-19-jocky-sanderson-and-improving-your-game/
Duration	01:00:48
Speakers	Gavin McClurg, Jocky Sanderson
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0019-jocky-sanderson-and-improving-your-game.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	18 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	15
Show notes	15
Transcript	15
Deutsch	29
Show notes	29
Transcript	29

English

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

Show notes

Jocky Sanderson literally wrote the book on SIV and training and is one of the most celebrated advanced instructors in the game. In this comprehensive podcast we talk about it all- competitions, modern gliders and what's changed in SIV, is SIV necessary, what's the most important maneuver in your tool kit, what kind of pilots are most likely to get hurt, how to advance with limited time, why accidents happen, when to push and when to back off, when to move up to a higher performance wing, reserves, the importance of confidence and a LOT more. I hope you enjoy this great episode!

The post Episode 19- Jocky Sanderson and Improving your Game first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:05] **Gavin McClurg:** Hi there everybody, welcome to another episode of the Cloud Base Mayhem. This is number 19, I believe that's about 19 in our first year of operations, more than I thought we'd do and a lot less than I'd hoped to do of course, but before we get into this one with Jocky Sanderson, the legend, I'm so excited to bring you this show, just a few little logistical things. I'm taking off for Alaska here in a few days, Dave Turner and I are going to attempt to fly the full length of the Alaskan Range, this is another Red Bull project. Some of you may have seen just recently Red Bull TV put out, it's live on the internet free, you can watch the Rockies Traverse, that's been on tour now for the last few months with BAMF and a bunch of other festivals, but you can watch it live now in HD on TV, so hopefully you get a chance to check that out.

[00:00:53] Pretty fun film by Real Water Productions, Red Bull Media House documents Will and I's line down the Canadian Rockies to the U.S. border back in 2014. We got the National Geographic Adventures of the Year for that one, which was pretty cool. But yeah, I've been getting a lot of comments on that, if you haven't checked it out you can find that on my Facebook page or just Google it, it's all over the place right now. Super psyched for this trip to Alaska, we plan to take four to eight weeks to complete this, so I've tried to line up a couple podcasts that will be released while I'm gone. I've got this one of course now with Jocky, I'm also sitting down with Bruce Goldsmith this weekend. I hope one person more, I'll leave that as a surprise, and then, but otherwise I do apologize, I won't be able to turn these out like I usually do when I'm in Alaska of course, because we're pretty much off comms.

[00:01:42] You can track that whole thing, we're going to have kind of live tracking through Delorme, we're going to have a map page put up by them and Dave Wheeler, that'll also be on Cloud Based Mayhem and on Facebook, so you can kind of see what's going on with that whole thing. It's pretty nerve-wracking in a lot of ways. I've got a little article. I've got a little article coming out in Cross Country about it, about the preparation side of things in the next issue, so be on the lookout for that, but counting, we're crossing more glaciers than I can even count. We're going to fly the north side of the range, this is all theory, no one's flown up there really, so yeah, should be pretty interesting. Now anyway, this podcast, yeah, Jocky Sanderson, I did an SIV, well, really more of an acro clinic with him back in 2012 in Oladeniz in Turkey.

[00:02:31] Jocky's just got so much energy, I've been watching his films for years, I was totally addicted to performance free flying. His films Security and Flight, Security Flight 2 are just phenomenal, if you haven't seen them, you must get them, they're fantastic. This episode is packed with info, we go way down the rabbit hole on this one, on all kinds of things, modern wings, should you carry two reserves, a lot of things that I think are really going to surprise you. Is SIV necessary, who is SIV good for and bad for, when are you ready, when are you not, when should you repeat, what's the most important maneuver you should have in your toolkit, all kinds of, I think, really valuable information.

[00:03:16] I also asked a bunch of questions that came through via the Facebook for Jocky, which he was happy to answer, so I think you're going to love it, I certainly did, without further ado, Jocky Sanderson.

[00:03:42] Jocky Sanderson, it is awesome to have you on the show, sorry for that little blip there, we're going to have to redo this, but where are you these days, what are you doing, and thanks for your time.

[00:03:54] **Jocky Sanderson:** I'm at home, actually, this week, just got back from Australia, and we're just doing some nice family stuff, hanging out, relaxing, before we head off to Turkey next week.

[00:04:05] **Gavin McClurg:** Okay, yeah. You set an incredible record. Absolutely, a busy schedule, you know, when we met, I took a course from you back in Turkey in 2012, doing an acro thing with Johan, one of your buddies, and that was really kind of the ramp up, that's what started me on all this absurdity, and the X-Alps and everything else, and then the last time I saw you, we were getting ready for the X-Alps in Annecy in June.

[00:04:29] **Jocky Sanderson:** That's right, yeah, and it's great to see you, it's great to follow your progress as well, from doing the SIV and acro, to flying and billing, when we met and flew with John Sylvester, and then in Annecy, it's been fantastic, you just keep it up, keep that energy and enthusiasm.

[00:04:45] **Gavin McClurg:** Yeah, yeah. Oh, well thanks very much, well it's, you know, I go on the coattails of guys like you and mentors that have gone before me, you know, usually I like to ask about, take me back and share with me some of your history, but I don't think I'd get to ask a second question if I did that with you, my goodness, you've been at this 30 years. Yeah, yeah,

[00:05:05] **Jocky Sanderson:** 25, 30 years, yeah, over a quarter of a century. That is

[00:05:09] **Gavin McClurg:** just, that is just amazing. You mentioned John Sylvester, what a legend, no, I love that guy, yeah, really, I was, I did my first bivvy trip with him, from beer, yeah, that's right, you were there,

[00:05:25] **Jocky Sanderson:** you camped out and flew back the next day, didn't you?

[00:05:27] **Gavin McClurg:** Exactly, yeah, it was amazing, the next day we were encased in ice that night, I didn't bring a sleeping bag, I just brought all my down, I figured, well that, you know, I fly and it's cold, it can't be any worse. And made a little fire that night and wrapped myself around the fire and woke up the next morning at 9.30, it was already on and dialed up and flew back to beer before anybody had even launched in beer, I just thought, oh my God, John, this is amazing, we've got to do more of this.

[00:05:53] **Jocky Sanderson:** Definitely, that's what got you addicted to X-Up stuff.

[00:05:57] **Gavin McClurg:** Totally, that was the first one, yeah, I have to give him all the credit, absolutely, yeah, that was, I just thought, man, I really need more of this, that's where, Cedar Wright calls it a sky crack.

[00:06:11] Hey, so what I would love to start this off with, rather than hearing about all those comp years, which I know is exciting and I'd love to have you tell me a story of that, but how did you transition from comps, I believe it was kind of the late 90s with Robbie Whittall and John Pendry and all those guys you were flying around with, how did you go from that to what you're doing now, because I think, you know, this instructional side has been really the greater part of your career. Yeah,

[00:06:38] **Jocky Sanderson:** I mean, I really enjoyed competitions, they're fantastic, I never really, I mean, I enjoyed it for flying with my friends and having a great time, and being paid and sponsored to travel the world and just fly is just a tremendous, tremendously fortunate thing to be able to do, but I never really had that killer instinct wanting, you know, oh, you always enter a competition wanting to win, but I enjoyed it too much, and you know, I mean, I finished third and stuff like that, and it was good, good fun, but I much preferred teaching actually, it's just sharing knowledge and seeing smiles on people's faces as they achieve things, so I got more of a reward from teaching, but the main reason I stopped was just to start in a family, and not being able to justify competition flying when you've got young kids.

[00:07:33] **Gavin McClurg:** Was a lot of that because of the risk, or was it more the competition? A little

[00:07:37] **Jocky Sanderson:** bit of both. Okay. So, I mean, I'd been doing it for 10 years, and it was just about time to start a family, and I had to cut out a few things to keep me home a bit more, and the competition was one of the things that went really, but I mean, I always look back with great fondness, I think it's a fantastic thing to do, and brilliantly rewarding, and incredibly bonding with other pilots sharing it, and it really teaches you a lot about yourself, you know, from competitions, to preparation, to discipline, you know, the whole thing, and it's great, great to do, especially when you're young, but at any time in your life, as long as you want to do it, that's the key, don't feel like you have to do it.

[00:08:21] **Gavin McClurg:** And how did the SIV thing start? How did that, was that pretty common back in the day, to be doing SIV training, or did you kind of lead the way?

[00:08:30] **Jocky Sanderson:** Well, we, what we did is, we, I used to test for ACPOLs, and we used to do some, you know, sort of testing for manufacturers, and some development work, and for our British Association, and it was very, you know, we did, we did testing, and it was, you know, testing for distillation, spin, stall recovery, things like that, and it was very young then, there weren't really SIV courses as such, but it was, it was something that I thought people would benefit from, learning themselves, and they weren't really courses, they were sort of, they were similar things, but not very, not very, you know.

[00:09:09] And so, we put it together, what I basically did was put a test flight, broke it down into a course structure, so deflations, searching for spins, searching for stalls, stalls and spirals, and various other manoeuvres, and so you sort of break a test flight into a course, and then that's how the SIV course has evolved for us, anyway. And, you know, I think it's a thing that people do benefit from, it gives them confidence, and it gives them understanding in their glider, and confidence in their ability to control it, so it's a thing that worked, so yeah, it's a great thing to do.

[00:09:51] **Gavin McClurg:** Your videos, performance free flying, you know, I had that on the boat as I was sailing around the world, I learned in 2006, and I would watch that video over and over, I mean, my God, it was like, it was like the Matrix for me, it was just something I just could not get enough of, and just the quality of it, and the way you instruct, I've been trying to send people your way forever, ever since those early days, but how did you, I guess, let me ask a different question, how have things changed for you with SIV, with modern gliders, how have you adapted over the years, and what have you seen, is it getting safer, I'm asking, what's the difference? More than one question here, but is it getting safer?

[00:10:37] **Jocky Sanderson:** I think in general, yes, it's, what's happening is, in the old days, people used to have to, in order to get performance, they'd have to sacrifice a little bit of safety, so to get that top end of speed, they'd have to fly a glider that was quite fast, or quite dynamic, and so they'd sacrifice a bit of safety, these days, with modern design technology, the curve of performance, and the curve of safety, are sort of nicely matched now. And so, and also, because of education, pilots are flying gliders that are well within their remit, rather than feeling they have to fly gliders that are way faster, or more dynamic than what they're practically used to. So it's, in general, it has got safer, yeah, with glider design, and with pilots flying sensible wings now.

[00:11:26] With the two liners and stuff like that, that's where it becomes more dynamic, more interesting. With the shark nose, with the rakeback line, that's where it becomes more dynamic, more dynamic. With the lines rigging, and stuff like that, that makes it more, we have to change the style of teaching, and just develop as the gliders develop, really, and to, we always have to evolve. Every single SIV instructor would turn around and say, you can never relax on your laurels, you have to keep watching and seeing it develop, because whether, if you can fly the gliders yourself, even better, because then you can put it through all the paces yourself, and really understand what you're doing. But also, you see patterns emerging as pilots are flying out, and they're doing stuff, and you think, wow, that was interesting. So you start playing with gliders and seeing the best way to get cravats out, things like that.

[00:12:15] But in general, all SIV instructors have slightly different ways of teaching, but the main message is pretty much the same, I'd say.

[00:12:23] **Gavin McClurg:** And how much is enough, or not enough? How much should people be doing SIV training?

[00:12:31] **Jocky Sanderson:** For themselves? Yeah. Yeah. I think when people ask that, you know, when should I do one, and you shouldn't have to do one, never feel you have to do one. I think the key is when it's holding you back, when that feeling of doubt is holding you back. So, you know, you get to a stage in your flying where you're thermaling, and you're getting to base, and you're flying, but there's a little bit element of doubt, you're looking at your wing a bit, you're braking a bit too much, you know, and you think, what happened if? And then when that starts to happen, you know it's time to do a course, because that's the time when you think, right, actually, you know, I want to free up a bit more concentration to focus on good things in my flight, not the negative, which is looking at my glider and trying to control

it.

[00:13:20] So when they get to that stage, which is normally about, depends how you fly, where you fly, but it normally is between 50 and 100 hours, as general. People often want to do it much earlier. than that, and some much later, but generally, that's the way it will go, where they're just thermaling, they're just getting into their first 20k flights, and then they start to think, and that's when they start to do an SIV course, that's when it really benefits the pilot, because they get the understanding of the wing, that trust in the wing, and that trust in their handling, it's all about being quick to react, but also quick to back off as well. And that's what SIV teaches you. And you know, it's very important to that people want to do it.

[00:14:08] And that's why I say to people, if they've got 10 hours, and they really want to do it, then I wouldn't hold them back either.

[00:14:17] Because they're a blank canvas when they're so, so little experience, they're just full of enthusiasm, like puppies. But they've got that Mr. Magoo, they get away with anything just with blind optimism. And they're generally flying gliders that are pretty safe. So they have a ball. And they do these maneuvers that they thought, you know, in three days, you do maneuvers you thought you'd never be able to do. And the progression is very progressive, we don't accelerate people. But it always feels right when they're doing the certain maneuver that they're about to do. And if it doesn't, then they just either hold or go back a few stages. But generally, people really enjoy it and get a lot out of the course. And also the trust in the glider is immense. But then you can have the same guy coming on a course.

[00:15:04] Who's already quite fearful, and doesn't enjoy flying. And he's come on a course to give himself more confidence. That's the wrong take, because you need to build your confidence up. And you need to build it up in a nice, progressive way, not force yourself. You've got to always land, wanting to go back up and do it again. And that's I think, the key for anyone that does any sort of maneuvers or pilotage, or acro, anything. If you don't have confidence. If you land thinking, oh, thank God, that's over, then you should stop thinking about doing something else. But if you're landing, wow, that was fantastic, I want to go and try that again. That's when you know it's really working. And SIV does that. You land, and you think, oh, if only I could be up there again.

[00:15:50] I just want to do that again, to just make it a bit better. That's the sort of buzz you want to get.

[00:15:54] **Gavin McClurg:** I think that's really important, for sure. I think the listeners will get a lot out of that. And how should you keep going with that? Because I... When I came and took your course, I was kind of different. I was taking the acro side of things, but everybody there was taking your standard awesome SIV course. And it's so funny to watch the progression of the week, because in the beginning, people are a little bit nervous, and then they start to get some confidence, but it's building up to the full stall day. And the full stall day, everybody is silent. Everybody's just so nervous to go up and do their... And then they do it, and it's awesome, and they land on the beach, and they're through the moon. And I remember, I think it was in Performance Flying, you said, whenever you get a new wing, that's the first thing you do, is go up and do full stalls and get used to that wing.

[00:16:42] And I've always done that with all of my wings. That's the first thing I do as well. But you do want to be comfortable, especially if you're doing it over the dirt, with full stalls and acro stalls and that kind of thing. But how do you take people, where do you leave them at the end of the course, and when should they come back? And what should they still be doing? I

[00:17:03] **Jocky Sanderson:** think we always want every pilot and instructor around the world wants to finish the course feeling confident and happy with their wing and happy with their abilities to control the wing. That's what the whole thing is designed for. I think the minute you're doing a course and you start to feel a bit... Everyone gets nervous, but it's a positive sort of nervous, because once they do it, it's fantastic, and it builds on the next maneuver they're about to do. And so we always want them to go away armed with more confidence and more positive attitude towards flying. I think during a course, it's key for us and for any SRV instructor to see if a person's not responding or not really enjoying it, to just gently slow it down, slow the progression down and focus on the stuff they're good at, the stuff they enjoy, and so that when they land, they land more positively.

[00:18:00] They're more positive and more hungry to learn more. And then we just gently steer them into the right channel, and then we can get them back on track to learning more about the wing and stalling and stuff like that. But you see, stalling now, it's an amazing thing. The course, always stall day is a quiet day, because that's the one that they're building up to. But funnily enough, now I always ask with stalls and spirals, so which one did you like? You're most nervous of the stall, but was it the stall you didn't like? Or was it the spiral you didn't like? And now the trend is they don't like spirals. They like the stalls. They weren't as bad as they thought. And it was the spirals they didn't like. So interesting the way it's gone, mainly because people are very fearful of blacking out with spirals and things like that, and there's a lot of locking in issues that we have to address now.

[00:18:52] So that sort of thing. But yeah, it's funny how trends go, you know, in a decade, they've gone from absolutely hating stalls to not actually liking them. They're not minding stuff. But again, with stalls, you know, you go in, you teach sort of a full stall, so they lock their arms so that it's safer because they don't accidentally release it and let it dive over them and have a horrendous time. But as they get more progressive and they understand the forces, then we go more into sort of stall and tail slide and easing up the brakes and monitoring that dive and learning about that pressure point. So it's, you know, there's finesse. And training, even to stalls, they're not so binary as on and off. And that's what, you know, a good SIV course should sort of bring that out rather than just ticking boxes.

[00:19:42] It should always have a pilot landing and finishing a course thinking, yeah, most of my questions were answered and my confidence has gone up, you know, and it's opened the door to making you more hungry to learn and give you more confidence in your flying. Yeah. And I don't think people need to come back all the time. A lot of people get the bug and think, yeah, I've got to do this every time when I get a new wing or, you know, every couple of years I'll come back. I think once you've got the understanding of it, it's there, it lasts for quite a long time. I think what it does do now with the beauty of Acro is it shows, wow, you know, I can have this much fun on my glider, which is designed for, generally, they're designed for thermaling.

[00:20:30] And cross country flying. But look how dynamic and actually safe, you know, a glider is and big wing-overs and big transitions and the fun you can have. And it's starting to sort of people are now thinking, well, I enjoyed that so much. I'm going to try SATs and wing-over moves and, yeah, looping moves. And if I really enjoy that, I'm going to progress more into Acro. But that's just a complete another sport. You know, it's independent in itself, isn't it?

[00:20:57] **Gavin McClurg:** But it's so correlated, isn't it? You know, I've just... I

[00:21:00] **Jocky Sanderson:** was excited

[00:21:00] **Gavin McClurg:** after the X-Alps this year that I really needed to focus very heavily on Acro in these next couple of years before the next one, because it just, it allows you to get into worse air more comfortably. You know, it's just that training of knowing what your wing's doing without looking at it. That feel is, you just get so sensitive with Acro. I think they really correlate.

[00:21:25] **Jocky Sanderson:** Yeah, definitely. And the great thing is it's correlating through play. Yeah. Yeah. That's what pilots do. We're up there enjoying it, you know, and that's the key. That's the end of it. We're up there because we're playing and we're enjoying it. And if you're doing Acro and having a ball and playing, it's a totally different spin to if you're up there being terrified on a wing that you're looking at and, whoa, just trying to overbrake and you're just not having a good time. The same pilot and the same wing can be totally different headspace. And, yeah, as you say, you know, doing Acro, totally, because you're so attuned with the glider and the pitch and the dial. And the handling, you can really, you don't, you're not even thinking about it. And that's what SIV does. It sort of sows that seed and gives you that little bit of confidence.

[00:22:11] But obviously, you know, four, five days of an Acro SIV course will not make you a master. You have to go away and practice and practice and get really into it. And taking the X-Alps example, that's a great example because you look at the conditions you fly in, the wind conditions you have to take off in. No, you don't have to. Yeah. If you want to compete. And you're safe. Yeah. If you want to win or have a chance. But it's not dangerous. It's not dangerous if you train. And that's the key. So you get a lot of pilots that judge X-Alps pilots. Oh, they're just lunatics. They're not lunatics. They're just such athletes. They've trained so hard. They can pop a glider up in 40 Ks of wind easy and get off a boulder

field.

[00:22:57] No problem. Because they know they can. Because they've trained. And it's all about training. So teaching SIV and teaching cross country, we show the pilots a door. But it's up to them to go through it and practice and do more and more to get to whatever level they want to get to where they get 100 % out of the sport that they love.

[00:23:18] **Gavin McClurg:** One of the questions, Jockey, I get a lot are people that come in and they go, gosh, it's so great to hear from all these people that it's basically their profession. They get to do this all the time. But hey, I've got a job. I've got a family. I can really only fly on the weekends. How do I get good? What do we say to them, the 50-hour pilots a year? What should they be focusing on?

[00:23:42] **Jocky Sanderson:** That is such a good question.

[00:23:46] I'm really there for them because they do. They've got priorities. They've got families. They've got work. And they've got perhaps two weeks of a year they can treat themselves to going on holiday with their friends flying if they're lucky. And so you've really got to. We always say to our guiding teams, look, anyone that comes on a week with us, we have to give them 100 % because this is their week. And we've got to give them whatever they need to give them as much flying, as much knowledge, because time is precious for people. But I think the key is getting stuck in with a group that is as enthusiastic as you are. That's one thing. So don't feel you have to just go. Go on a hill and wait to introduce yourself to people and just get a group of like-minded people.

[00:24:38] And so if you're feeling a bit flat one weekend, a bit tired, then someone's going to call you and get you out if you're in that group. So you get a group. They're all like, come on, let's go out. It's looking good next week. And even if you're busy at work, you might get a little text from your buddies saying Saturday's looking good. And suddenly you're on it rather than just waking up doing nothing on that Saturday. You're actually up focused. And you've got, you know, guys in the team. The team that are following the weather, the geeks are following the best routes to do. And then you're providing the transport and out you go and you fly as a team and with a bit of banter and you're really getting the most out of the day. And that's the way you'd benefit. That's the way any weekend flyer would benefit from flying. And that's what's happening in the UK now.

[00:25:24] It was led by, you know, Barney and Mike Cav and all the guys. They're doing these mega distances and they're all doing it because they're just a group of mates having a laugh, researching the weather and going for it. And there's no reason why weekend flyers can't do that. And it makes it so much nicer. You know, when you think, could I be asked to go flying today? You know, yes, you should. And if you've got three or four mates calling you up saying, hey, what about it? Then it makes you do it. So I would say get out and practice as much as you can and get a little group of buds that are the same, different characters. You can't be all the same, but the same, the same focus, the same love of it.

[00:26:10] And then keep away from the ground suck. When you get onto the hill and they're sitting there saying, all right, it's not looking that good. Yeah, I won't be going up today. Look at that. Oh, you're going to collapse. You know, keeping away from them and focusing on the positive. And if you arrive with your mates, there's nothing nicer. You know, we arrived. I was flying in Australia last week and I was fortunate enough to get my boys out. So Josh and Seb came out and we had a family holiday for two weeks. And we arrived. Josh flies now. And we arrived at this Blackheath, this place. And we just looked it up. We phoned a few friends. The guys, the local pilots were fantastic.

[00:26:55] They gave us top advice. We all went down. We shared some great flying together. And a little bit of banter on launch and landing. What a great day, you know, and it's all about not turning up on your own feeling that self-conscious. It's about, you know, being with people and not being afraid to talk and get stuck in with other people. And you can do that better as a little pack, a little gaggle of buddies. And that's what I would love to encourage.

[00:27:22] **Gavin McClurg:** I like that. Surround yourself with good folks and mentors and it'll all, it makes it a lot easier. Doesn't it? Um, yeah.

[00:27:30] **Jocky Sanderson:** Exactly. And if you, if you're not, you know, you might be the one fizzing people up one weekend and then others might be fizzing you up the next. And that's the way it should go, but just keep away from the

negative ground, suck posse and just get on and do your thing.

[00:27:43] **Gavin McClurg:** Jockey, um, not to go to the dark side here, but just because it's paragliding and it is, it is part of the sport, um, accidents you've, I'm sure seen plenty in your years. Um, are there common threads and themes, um, that you see that, that cause them?

[00:28:01] **Jocky Sanderson:** Uh, yeah, I would say it's people, um, often just flying in environments. They're not a hundred percent comfortable with themselves, but feel that they should be. Um, and often that's, we all have, um, performance peaks and troughs, confidence peaks and troughs and, um, attention peaks and troughs. And it's as a pilot, the B the beautiful thing about the sport. The sport we do is you have to be honest with yourself because, you know, your judgements are final. And if you make a mistake, you quickly change it and do another one and live, you know, learn from it. Um, and I think with people that have long breaks, um, people that fly,

[00:28:51] um, in conditions that, yeah, last year they flew in the same conditions, but this year they're a bit jumpy and they're not as quick. Um, they try to sort of justify doing it and being there. They're probably, the head's probably already screaming at them to get outward. And that's when they're flying outside their, um, comfort zone, but feel they should be there. That's when accidents happen. You get this great, the great thing. Matt Gerdes wrote an article recently about, you know, having that knowledge, you know, being totally naive, but full of enthusiasm. And then you get to, you get. The knowledge and then you, uh, you know, and it's all about knowing yourself and operating within it, push the boundaries gently when it feels right.

[00:29:42] Push when it doesn't feel right, just back off, but you don't have to do anything. You, that you feel that people think you should, like, you know, there's a lot of people that fly gliders, for example, that a bit racy, um, because they're chief instructors, they feel they have to fly them. Um, and which is wrong, you know, you sh you should, you should fly what you're comfortable with. Uh, we, for example, I, I flew, you know, in comps for years, you know, with, uh, prototype gliders for years, but if I take, uh, just, you know, I don't fly much, or I take a little confidence curve one year, I'll, I'll drop down. I've dropped down to a rush before, um, and cruising around on that. Cause I'd rather be still flying, but in it, in, in an environment I'm happy with than forcing myself to fly on stuff that I'm not happy with.

[00:30:30] Cause that'll make me stop flying eventually. Uh. Um, so you drop, you, you drop your game a little bit, you enjoy the flying buzzing around in safe gliders. It then feels, you feel hungry to do more and more, and then you come back up again. So you go back up and, you know, I've gotten flying my M six cruising around, having a ball and it's all about that. And we, you know, you look at all the top guns at work at it all the time, even John Sylvester and all the guys that are flying big conditions, you know, they can often, you know, if they've, um, they'll drop down to a few deltas or, you know, any. Mid-range glider or a lower glider, if they're not feeling happy that time, and because they're athletes and they know that's what they're comfortable with. Uh, and I think practice and being comfortable in your skin is important because, um, you know, the, the, the, the great thing about aviation is the decisions stop with you.

[00:31:24] And so accidents often happen when you get all these variables start playing their part. Not one. One is a singular one. You can put your finger on, but they all start playing their part in contributing to the, to the mistake you end up finding yourself in, whether it be in conditions you shouldn't be on a glider. You shouldn't be, um, or, you know, at a time you shouldn't be, you know, they all play their small part towards, towards the actual incident itself. And it's, you look at any incident and you, you rewind the clock and there's something you can learn from it.

[00:31:59] **Gavin McClurg:** When should, when should a pilot, when is a pilot ready? Yeah. To step up and, and why should they do it? Uh, obviously for the better performance, but, um, is, is there, is there a, uh, a moment or what do you, what do you advise pilots to do? Because these days there's a huge spread in the B and C range. Wouldn't you agree? I mean, there's the, you know, the hot B's are, you know, Will Gadd flew the Carrera on our Rockies traverse. You know, he's one of these incredible pilot and it was, you know, unless, unless there was a lot of wind, you know, I was on the peak, uh, the peak three, a D, you know, he, he was just had no trouble keeping up. So, I mean, I think you can do astonishingly amazing flights as we've seen in Europe in the last few years, guys on mentors just sending it.

[00:32:48] Um, but, but when,

[00:32:49] **Jocky Sanderson:** when should

[00:32:50] **Gavin McClurg:** a pilot move up?

[00:32:52] **Jocky Sanderson:** Um, I, I always think when it's holding them back, when, you know, there's a feeling you get when you're going on a glide or, or you're just, there's a point. There's a point in your flying where you just, you want more, your stomach muscles are tense. You want more out of it. Um, that's when you step up, but not, you're not, when you think you should, um, not when your gliders got tired and you want another glider, you think, well, it's another glider. So I need to go up. You go up when you feel when it's, it's a feeling and, um, you know, when the time is right, you're not, you don't step up because you think you should, you step up because you, you, uh, you feel held back by the glider you're in, but again, you know, if you're in a glider, that is like the career was career is a brilliant, you know, in the right hands, they're absolutely, they're absolutely fantastic wings and they fly brilliantly.

[00:33:46] Well, and, you know, look at that, you know, the, the rating it's got, the performance it gives, do you need to go up, you know, do you, you know, and it's great to fly a really good glider a hundred percent and fly one that is a bit racy. And you're starting to. Oh, not as well. And it's all about that currency, uh, and flying. Cause I mean, you know, the guys that fly the ends, those and, uh, the peaks and all, you know, they, they're just beautiful gliders to see and fly, but you've got to be current and you've got to be on it and you've got to be, you know, there all the time flying it. And quite often, as soon as you start dropping off the currency and dropping off that, that hunger, then, uh, yeah, you should gear down.

[00:34:32] And. Don't be afraid of gearing up or down. It doesn't make any difference, but you shouldn't have to go up or down. It's, it's when it feels right.

[00:34:40] **Gavin McClurg:** Jackie, you talked about, cause you, you teach a phenomenal XC courses as well. You Chris. And, um, when you talked about, uh, the low hours pilots surrounding themselves with a, with a good gaggle of folks and not the ground suck folks, but, um, more on the technical side of things. Like, what would you say are the three things that, that, uh, come up again and again in terms of. Um, I

[00:35:07] **Jocky Sanderson:** would say launching, um, make sure that you really, cause there's nothing worse than getting to a launch and going, oh crap, I'm high wind launches. Cause you've already started on a negative. You're already thinking, oh my God, I don't think I can get off from there. You know, but if you, if you know, you can nail, uh, no wind launches, reverse launches with a tailwind, um, high wind launches, you know, the Aussie or the Cobra launch, you know, practicing. All these different styles of launching so that, you know, you, you don't even think about it. You look at it, you're looking at the sky and you appear at the takeoff and yeah, I can get off there and you bump up, it goes bump off. I'm gone. And it's something that is, you can't practice enough. And, uh, and I don't mean wait till it's honking wind and then go on a football field, which is flat and then get dragged around a bit and then give up.

[00:36:01] I mean, you know, go in nil winds. Go in five, 10, 15, 20 Ks more of wind, different variations of it, different angles of slope as well. Everyone thinks they, they have to ground handle on the flat that you don't. When you take off on the flat, you know, you want to go on a hillside, steep hill. Everyone, the funniest thing I see people, I take people to hills and they see a steep launch and it's quite windy and they think, oh my God, that's horrendous. And it's like, that's safe. If you can do it right, that's safe. You know, so why are you afraid of it? You shouldn't be afraid. You should be able to just get there, get it ready, learn the little tricks that don't expose yourself to risk, you know, like having the glider prepared and getting it all bunched ready so that you can just present it to the wind and bang, you're up and gone and you know, which way you're turning.

[00:36:52] Everything's all right. Gone. There's no kerfuffling around. So yeah, I would say ground handling. Definitely.

[00:37:00] Um, knowing your kids. Okay. Uh, uh, is an important one because the time you, I'm guilty of as well, you know, you get some kit and you start fiddling around with it and already, oh shit, I missed that thermal and oh no, I can't, my Vario is annoying me because it's set wrong. You know, all those little things you should be able to be a machine when you get onto that launch, uh, you should have everything ready, everything prepared. So you, you know, your flight, your kit, your everything. And so you've done all your research. So all you have to think about. About now is the beauty of thermaling and doing the distance, uh, if that's what you want to do. Um, and so, yeah, no, all your kit and do your research. And then the third one is, uh, but I would say, I would say more, cause I'm quite a playful person.

[00:37:54] I I'm not, unless I'm mucking around or playing with mates, uh, I'm not very stimulated, so I could get to Hill and float around and so start getting bored after 40 minutes. But if someone said, I bet you can't get to that Hill over there, then that's it game on I'm off. Uh, cause there's a challenge there. Uh, and it's a bit of Kufa with your friends. So I think, yeah, again, yeah. Play don't like that.

[00:38:19] **Gavin McClurg:** Jockey. I posted a thing, uh, when we scheduled this, uh, yesterday on Facebook, uh, just, uh, if anybody had any questions for you and a few people replied that I wanted to, to run by you that these are, you know, quick questions, but they don't have to be answered. Quick. You could take as long as you want, um, reserves, uh, should people be flying with two reserves when they're flying XC?

[00:38:42] **Jocky Sanderson:** Uh, I don't think, no, I don't think they should, uh, they don't have to, uh, the one is good enough. Um, I think if you manage the main, then, um, you can use that as a reserve anyway, there's quite often situations where the reserve actually thrown relatively low, uh, by the time you get it out or whatever situation. You you're in, um, and so I don't think you need to fly with two. Uh, I think what I would say is you've got to, you've got to de-power your main, uh, but if you do need another, you know, if you thought that you wanted, you wanted to, whichever reason you want to, but one you can use, you just go fingers in the back, the CD lines, pull them straight down and you've got another parachute.

[00:39:34] Um, um, the likelihood of you ever going into a wing, uh, and then having to swim out of it and throw another one is very, um, rare. Um, so there's not many scenarios where you would need to, and I've thrown a reserve a couple of times, um, and it didn't work because I threw it badly and it went into the lines. And so people think, oh, no, I need a second one for that. You don't, all you have to do is pull it. Uh, and it will open, uh, you can put it right into your lap and re-throw it, but it will open, uh, and it will work. So I don't think for cross country flying, I don't think you need two.

[00:40:17] **Gavin McClurg:** Yep. Perfect. Uh, Igor asks, how stressful is your job and how do you deal with the dark side of paragliding?

[00:40:25] **Jocky Sanderson:** Um, uh, that's a great question. The, the stressful times, uh, um, they keep you so on your game. And it is, it's, I mean, I have to go through from, if it's the, the, the, perhaps the most stressful is when I'm not in control of the, the guy that, that is doing a cross country and, uh, you know, he's putting himself in a position where he's exposing to risk or something like that. And that's quite stressful for us because we try, it's our job to, to protect them. And, uh, that's when it becomes stressful, uh, or you lose communication for whatever reason. That's when it's stressful. In a SIV, um, environment, when the stress, when you have to really start thinking, um, then your heart rate's going as, as well.

[00:41:16] And so you're thinking a lot faster. And so it's going into your eyes from your brain, out your mouth and into their brain and down to their hands. And so it's all happening quite fast, but for both. So it's, um, yeah, and you can deal with it. And there's always, um, you know, you can always default to throwing a reserve if necessary, but you know, one, you want to prove to the pilot that they can, they can, they got the glider out. Um, but it's, that's the stressful times you deal with. You deal with it by one learning from it. So straight away, you're never going to know if something happened that's really stressful. You think what, what created that stressful environment? Um, so you learn from it and laugh from it.

[00:42:04] You know, if, uh, if you, if you can, um, but I think dealing with the dark side, that is a tough, that is a tough question. Uh, I think what you do is you just focus on the good. You learn, you learn from the bad, but you focus on the good. And I think we have that in us. You know, if you're an adventure sports people, we're exposed to it all the time. And sadly we see friends not come through it, but, um, you know, what you have to do is think they loved it. I love it, you know, and, uh, where else would I be? And, uh, and that's what you say to yourself and you think I wouldn't be anywhere else. So crack on and, uh, share it with the people.

[00:42:46] **Gavin McClurg:** This, this isn't one of the questions that was asked. I just have to ask that after your response. Are you, where are you in your own passion for the sport? Are you, do you spend a lot of time outside of coaching, just flying yourself? Are you, are you still pretty fired up about, about pair letting after all these years?

[00:43:02] **Jocky Sanderson:** Yeah, I love it. And it's, uh, I mean, now I've got Josh that I fly with as well. So that's great. And so, you know, I, I've now got, I fly through his eyes as well. And that's the thing about guides, um, is we have to fly for everybody else. So we are standard sort of, although we can do it ourselves, our standards and goals also go to the level that we're guiding. And so we get huge rewards from flying 50. Uh, but you know, we land at 50 days or with someone who's never done it and they're absolutely stoked. And that's just the same as me flying 200. You know, I get the same buzz out of it and it's the same, that parallel you take all the way through your flying.

[00:43:52] So I would, if I was to keep wanting more and more and more than I would have given up years ago, it's the, the key is to just enjoy what you do. And even if it's a top to bottom, um, You'd have to, um, the things that you do, the best you can do, the most important thing that you can do, the best you can do, the most important thing. You have to make something good out of it. And yeah, I, I tried to do all the big, big distance with all the boys last year. Um, I just couldn't do it. I was too busy. I was just, you know, you have to really, really, uh, devote a lot of time. To do a good X season, looking at the weather, dropping everything and going out and doing it. it and that's something i mean i take my hat off to them because you know i i just i suppose i'd love to do it but i just don't have that hunger if i turned and i got that hunger then i'd have to be dropping a lot of stuff but i i take my hat off to the guys who do it i think it's fantastic

[00:44:46] i don't you know how mike cam could just does it is just astounding i mean it's great it's great you know listening to your stories and following you and the guys doing you know see all the all the guys do these mega flights not just X-Alps but you know you see it on facebook and you know the joy that people have when they they've landed and they're sharing it instantaneously and

[00:45:08] **Gavin McClurg:** you're looking

[00:45:08] **Jocky Sanderson:** at thinking that's phenomenal how do they do that you know and it's just it's huge amount of energy that comes from you know we're behind anybody that does good things whether it's their first hour flight or first 100k or or you know the whole of the X-Alps done in a couple of days it doesn't matter as long as they're sharing it and having a great time and people are learning from it then

[00:45:31] **Gavin McClurg:** yeah absolutely that's what it's all about jockey uh one of the questions i got i really like this one what kind of pilot in your SIV courses are i guess in your in your xc courses as well are you least worried about and are you most worried about um

[00:45:48] **Jocky Sanderson:** okay the least is pilots that have come from another field where they have a natural skill so it whether it be a climber that's got the same philosophy or another uh a pilot from a different discipline you know you you know that there are certain people that have got it that can take information on um and act on it and so you get a quite natural pilot um and whether they they they've done a lot of hours airtime or not that they they've got it um because they take they've got the right approach to it um and then you've got the people that don't that have got they're they're doing it you know their sense of you know what actually is going on uh and what is actually really going on are two very different things and when you get pilots that and they aren't prepared to learn uh they're the ones that will have a sticky time so so you it's those ones that you're most wary of but the the and you know it's not just young pilots that are very good and easy to teach um but they're generally generally it's the younger generation uh uh much quicker and easier to teach than than the older ones and i think it's when it's when people uh are trying to to be something that they're not and i choose those words very carefully because i i want everyone to enjoy flying but uh you know

[00:47:30] they're going to be doing it in a way that they're comfortable with uh and so you know it's great that people you know want to do uh maneuvers and get stuck into it but you don't have to and uh some people sort of get put themselves into positions where they know i should be doing this when if you don't enjoy it don't do it and that's the key you know we get a lot of pilots that uh who was it it was hugh miller you know he'd brilliant xc flying um great great pilot and never wanted to do an sv course ever and then he did one and um with fabian and he had a absolutely he thought it was fantastic that brilliant but all that time before that he felt i don't i don't want to i don't think i have to and you don't and as long as you don't push it then uh you'll be all right i suppose but you'll really benefit once you do do it you'll really benefit from it um but it's all a question of you you can often teach people that

[00:48:30] um either don't want to be there or their hands and arms aren't doing quite what they should be because it's the same as a person that you see taking off and their bodies are going forwards but their feet are doing little steps because they're trying to say what you're doing

[00:48:52] it's like taking a passenger tandem and they don't want to go and you

[00:48:58] **Gavin McClurg:** go right over their shoulders

[00:49:03] **Jocky Sanderson:** you know they can and that's when you think oh no and that's when we gently go back or we we set smaller tasks that they can achieve bite-sized tasks they can achieve and they you know they progress in a different pace but i mean you say you also get these guys coming on a subject course they hoon through it they think this is fantastic can i try sat let's me do this and i'll start from the spin and this is brilliant and then you get out of the pilot's thing

[00:49:33] what is the most

[00:49:34] **Gavin McClurg:** important maneuver to have nailed like when you when you leave one of your courses what do you want what's the one that you you think oh i'm really glad they've got that one and is that the same one that people should continue to practice it's

[00:49:54] **Jocky Sanderson:** wing overs um that is the one that they should they they they will never always nail the wing overs in one course you know it's very hard because it's there's a lot of things i've got to do um but when you get wing overs that's the thing you can really apply to thermaling and switching in cores and getting up from you know low down uh or getting up from you know in a cliff face with trees and have that confidence to throw the glider around knowing you've got it don't worry about it uh that's the thing that is people should take away in practice um and yes they should do that but they should understand what it feels like to start to spin so they know what it feels like um and back off and use that dive to their advantage you know that you're trying to get into a thermal and it starts to spin you just ease off gently it dives and wham you're in the core so it's it's using things um like that to your advantage and getting stuck in and that's what sid does for you gives you that confidence to just oh there it is yeah use that i'll have some of that dive and whoop i'm in um

[00:51:02] and i think what they should take away is is practice the need to practice because you can't just turn up tick the boxes and go away it should say to you bloody hell there's so much more to this glider that i need to learn and i'm going to go away and practice so you know wing overs not big ones just smooth ones and symmetric ones um and just throwing the glider around with perfect happiness is

[00:51:30] **Gavin McClurg:** the key yeah and and really good wing overs are not easy you know they take a lot of time to get good they're not yeah yeah

[00:51:39] **Jocky Sanderson:** oh big one oh no

[00:51:42] **Gavin McClurg:** i'm over my wing what do i do now

[00:51:50] jockey i've just got a couple more here and then we'll wrap it up i really appreciate that what what what has changed um we talked about this a little bit in the beginning but um what are you teaching differently with the advent of shark nose uh that with with modern wings what what's changed in your world uh you talked about um the prevalence of you know that it's that's easier maybe to get into a locked in spiral if you're on a hotter b these days than than it was before but take me through a little bit how have you adjusted things in the last five years in your teaching um

[00:52:25] **Jocky Sanderson:** it's it's more about the piloting really uh is getting the deflations we can still achieve deflations um and getting the understanding of the deflation and the deflation and the understanding of the change in weight accelerating into the turns um but it's more about using the energy and the power to pull it out uh in a nice progressive smooth fluid way um and being comfortable with a dynamic situation which you diffuse and that's the key that's what we're we're working on whether glider the glider is different um and some can be quite dynamic and require quite fast input but you have to be quick to react and then back off and i think teaching that is is very important especially these days um you know with high aspect ratio wings with the power of the deflations especially in uh speed

bar deflation where the glider very quickly goes behind um that's when you have to be quick to break to stop it going too far back uh to

[00:53:33] which would allow it to to start to cravat and the tips to come forwards so quick on the brakes then back off the brakes and break the dive you know it's all about that speed but don't confuse speed with aggression uh have that sensitivity uh and it's it's more of that really that we try to focus on you know it's not binary it isn't do that deflation you have to do this you have to adapt and we all have to look at the glider and whoa that that didn't work the time you know and you can say to one pilot okay really pull it and uh they don't and you go go on really pull it and suddenly they do and it whoa it goes to a very dynamic deflation um and they've got to be able to cope with that so it's all about the briefing and making sure they're comfortable with the dynamic situation um but new gliders new trends yeah it's it's again it's talking to pilots talking to development teams

[00:54:33] seeing what works and seeing yourself you know to getting it there's nothing nice than getting in the glider and playing with it yourself uh or one of us you know going up there and having a look at it and thinking whoa that's different and quite often you can you know if i see a pattern where something's not you know what i'm saying isn't quite working you'd go up fly a glider do the maneuver and talk through it as you're doing it just like i used to do testing and then you think oh shit i'm saying the wrong thing you know it should be more of this or less of that and so by doing it you actually understand more about what you need to teach so you can't you know no no instructor can rest on their laurels and just sit back they've got to be current and follow development and trends and what's going on huh do you do you prefer teaching SIV or xc

[00:55:27] **Gavin McClurg:** more ah

[00:55:28] **Jocky Sanderson:** i like change so i'd hate to if i did SIV or xc i'd hate to do SIV or xc i'd hate to do SIV or xc all year i'd give up but what i do is i love change so to be doing SIV you know i'm starting to get bored of it and then oh i'm going cross country next week that's fantastic and then you give that 100 and as soon as you start to think you know what i'm done on flying in circles and straight lines i you know i really want to throw the glider on or or you know watch people as they learn how to throw the glider around um and then you sort of change so just as you're just starting to think counting the days now you'll then change you go back to your family have a lovely time and then you think great i've got something new to do so that's change is as good as a rest so you have to change it so you can be you know full on X-Alps and then suddenly go and cruise for a few evening soaring flights and coastal flying with a bit of acro sure sure and then you know a bit of a change doesn't have to always be full on so that's how you yeah no exactly and yeah that's why i like i that's why i never want to do only one i i love a change cool

[00:56:41] **Gavin McClurg:** jockey tell me a story like from your uh your comp days tell me tell me tell me one that you you don't often get to tell in your courses oh

[00:56:50] **Jocky Sanderson:** my lord that story that you've got that's a well you

[00:56:57] **Gavin McClurg:** know one of the feedbacks i've been getting you know when i when i talk to guys that have been around for a long time and then i'll hear from nate or matt you know the guys that have local around oh you should have asked them about that time where they got sucked into a cloud and you know because but i don't have the history i don't know it so i i i i want i want to have give you the opportunity to tell something funny something that happened to you

[00:57:21] **Jocky Sanderson:** we're just good or tense or i like i tell you what i love is um is talking of funny we used to i remember being a cast on the sauce and that was a world's i can't remember when it i can't remember um and it was such good banter and i hope it is i'm sure it is still the same but you know we'd always get drunk in the evening and and it'd be out there so slightly hung over but you're sharing the time and you're you're doing the the course and the task and the great thing that really made me think wow this is this is just such good fun was being in a in a gaggle and i it was chris muller uh fantastic fantastic pilot brilliant spirit and he would which is to we're telling a joke um and in a thermal and there's a whole gaggle of pilots it was that it was the first 30k so there's still loads of people there and in this gaggle you know shouting the joke down right down through the column um and passing up and you can hear the pilots or what was it you know the job is a what what does it mean what's that and you know going all out the column and but we didn't

have a chance to finish the joke because we just got to base so everyone

[00:58:39] get we get up to base and we we all go on a glide all serious go on a glide you know just staring each other out your sunglasses and then you get to the thing and and you we arrived so we started telling the joke and we could hear shouts from down below go wait wait wait i'm not close wait wait wait wait you have to wait till everyone gets in the film okay go what's the joke finish it off it's and that sort of banter i think that typifies competition flying so you know you might be competing with each other around the world but you still want to share a good i love it i love it that that is a

[00:59:15] **Gavin McClurg:** perfect place to wrap this up jockey thank you thank you so much thank you so much i really appreciate it i hope i get to do uh more flying with you here in the future we're going to see you and uh we're going to be seeing you this sounds like this june and july back in europe with um one of my you know with ben my trainer for the xl yeah so that'll be a blast so we'll see you soon i

[00:59:37] **Jocky Sanderson:** look forward to seeing you sounds good and following your program thanks a lot just give it a shot

[00:59:42] **Gavin McClurg:** we'll do appreciate it take care dude cheers jockey i

[00:59:55] hope you enjoyed that that was pretty cool i was taking notes going through the edit on that one the last few hours putting this all together and i've got pages of notes so i'll write that up in the show notes on the website you can review that um as i said in the top of the show head into alaska soon so we won't have too many more of these for you in the next few weeks but hope to get one out Bruce Goldsmith and another before i take off uh if you got any questions for me about alaska or anything else shoot me an email i hope you enjoyed the last one the in between cast where i answer your questions as always thank you so much for your generous donations i really appreciate that um to be talking to nick greece at the cloudbase foundation and find out how we can route some of that money their way as well as they're doing such great work

[01:00:42] so much appreciate it see you on the next show fly safe fly far have fun cheers

Français

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

Show notes

Jocky Sanderson a littéralement écrit le livre sur le SIV et l'entraînement et est l'un des instructeurs avancés les plus célèbres du domaine. Dans ce podcast complet, nous en parlons tous : les compétitions, les planeurs modernes et ce qui a changé dans le SIV, le SIV est-il nécessaire, quelle est la manœuvre la plus importante dans votre boîte à outils, quel type de pilotes sont les plus susceptibles d'être blessés, comment progresser avec un temps limité, pourquoi les accidents arrivent, quand pousser et quand reculer, quand passer à une aile de plus haute performance, les réserves, l'importance de la confiance et BEAUCOUP plus encore. J'espère que vous apprécierez ce super épisode !

Le post Episode 19- Jocky Sanderson and Improving your Game est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:05] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde, bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud Base Mayhem. C'est le numéro 19, je crois, donc environ 19 pour notre première année d'activité ; c'est plus que ce que je pensais faire et bien moins que ce que j'espérais, bien sûr. Mais avant de commencer cet épisode avec la légende Jocky Sanderson, dont je suis tellement ravi de vous présenter l'émission, juste quelques petits détails logistiques. Je pars pour l'Alaska dans quelques jours, Dave Turner et moi allons tenter de survoler toute la chaîne de montagnes de l'Alaska, c'est un autre projet Red Bull. Certains d'entre vous ont peut-être vu récemment ce que Red Bull TV a diffusé ; c'est disponible gratuitement en direct sur Internet, vous pouvez regarder le Rockies Traverse, qui est en tournée depuis quelques mois avec BAMF et plusieurs autres festivals, mais vous pouvez maintenant le regarder en direct en HD à la télé, donc j'espère que vous aurez l'occasion d'aller voir ça.

[00:00:53] C'est un film assez sympa de Real Water Productions, Red Bull Media House documente la ligne de Will et moi à travers les Rocheuses canadiennes jusqu'à la frontière américaine en 2014. On a gagné le prix National Geographic Adventures of the Year pour celui-là, ce qui était plutôt cool. Mais ouais, j'ai reçu beaucoup de commentaires là-dessus, si vous ne l'avez pas encore vu, vous pouvez le trouver sur ma page Facebook ou juste le chercher sur Google, il est partout en ce moment. Je suis super impatient pour ce voyage en Alaska, on prévoit de prendre quatre à huit semaines pour le terminer, donc j'ai essayé de caler quelques podcasts qui seront sortis pendant mon absence. J'ai celui-ci avec Jocky, bien sûr, et je m'assois aussi avec Bruce Goldsmith ce week-end. J'espère qu'il y en aura un de plus, je vais garder ça comme une surprise, mais sinon, je m'en excuse, je ne pourrai pas les sortir comme je le fais d'habitude quand je suis en Alaska, parce qu'on sera pratiquement hors communication.

[00:01:42] Vous pourrez suivre tout ça, on aura un suivi en direct via Delorme, ils vont mettre en place une page carte avec Dave Wheeler, ce sera aussi sur Cloud Based Mayhem et sur Facebook, donc vous pourrez voir ce qui se passe avec tout ça. C'est assez stressant à bien des égards. J'ai un petit article qui va sortir dans Cross Country à ce sujet, sur le côté préparation, dans le prochain numéro, alors soyez à l'affût. Mais pour compter, on va traverser plus de glaciers que je ne peux en dénombrer. On va voler du côté nord de la chaîne, tout ça reste théorique, personne n'a vraiment volé là-haut, donc ouais, ça devrait être assez intéressant. Enfin bref, ce podcast, ouais, Jocky Sanderson, j'ai fait un SIV, enfin plutôt une clinique d'acro avec lui en 2012 à Oladeniz en Turquie.

[00:02:31] Jocky a une énergie incroyable, je regarde ses films depuis des années, j'étais totalement accro au free flying de performance. Ses films Security et Flight, Security Flight 2 sont tout simplement phénoménaux, si vous ne les avez pas vus, il faut absolument les regarder, ils sont fantastiques. Cet épisode est truffé d'infos, on va vraiment dans les détails sur plein de sujets : les ailes modernes, faut-il transporter deux parachutes de secours, plein de choses qui, je pense, vont vraiment vous surprendre. Est-ce que le SIV est nécessaire, pour qui est-il bon ou mauvais, quand êtes-vous prêt, quand ne l'êtes-vous pas, quand faut-il répéter, quelle est la manœuvre la plus importante que vous devriez avoir dans votre répertoire... bref, je pense que vous allez y trouver des informations vraiment précieuses.

[00:03:16] J'ai aussi posé une série de questions qui nous ont été transmises via la page Facebook de Jocky, qu'il a accepté de répondre avec plaisir, donc je pense que vous allez adorer, j'ai personnellement adoré. Sans plus attendre, Jocky Sanderson.

[00:03:42] Jocky Sanderson, c'est génial de vous avoir avec nous dans l'émission. Désolé pour ce petit bug, on va devoir recommencer ça, mais où êtes-vous en ce moment, qu'est-ce que vous faites, et merci pour votre temps.

[00:03:54] **Jocky Sanderson:** Je suis à la maison, en fait, cette semaine. Je reviens tout juste d'Australie et on profite juste de moments sympas en famille, on se détend avant de partir en Turquie la semaine prochaine.

[00:04:05] **Gavin McClurg:** Ok, ouais. Tu as établi un record incroyable. Absolument, un emploi du temps chargé, tu sais, quand on s'est rencontrés, j'ai suivi un cours avec toi en Turquie en 2012, pour faire un truc en acro avec Johan, l'un de tes potes, et ça a vraiment été le tremplin, c'est ce qui m'a lancé dans toute cette absurdité, avec le X-Alps et tout le reste, et la dernière fois que je t'ai vu, on se préparait pour le X-Alps à Annecy en juin.

[00:04:29] **Jocky Sanderson:** C'est ça, ouais, et c'est super de te voir, c'est génial de suivre ton évolution aussi, du SIV et de l'acro au vol et au billing, quand on s'est rencontrés et qu'on a volé avec John Sylvester, et puis à Annecy, ça a été fantastique, continue comme ça, garde cette énergie et cet enthousiasme.

[00:04:45] **Gavin McClurg:** Ouais, ouais. Oh, merci beaucoup. Enfin, vous savez, je profite du sillage de gars comme vous et de mentors qui m'ont précédé. D'habitude, j'aime bien demander, "reviens en arrière et partage un peu de ton histoire", mais je ne pense pas que j'aurais le temps de poser une deuxième question si je faisais ça avec vous, mon Dieu, ça fait 30 ans que vous faites ça. Ouais, ouais.

[00:05:05] **Jocky Sanderson:** 25, 30 ans, ouais, plus d'un quart de siècle. C'est

[00:05:09] **Gavin McClurg:** C'est juste incroyable. Vous avez mentionné John Sylvester, quelle légende, non, j'adore ce gars, oui, vraiment, j'ai fait mon premier voyage en bivouac avec lui, depuis Beer, oui, c'est ça, vous y étiez,

[00:05:25] **Jocky Sanderson:** Vous avez campé dehors et vous êtes rentrés le lendemain, n'est-ce pas ?

[00:05:27] **Gavin McClurg:** Exactement, ouais, c'était incroyable. Le lendemain soir, on était pris dans la glace. Je n'avais pas apporté de sac de couchage, juste tout mon duvet. Je me suis dit : bon, tu sais, je vole et il fait froid, ça ne peut pas être pire que ça. J'ai fait un petit feu cette nuit-là, je me suis enroulé autour et je me suis réveillé le lendemain matin à 9h30. C'était déjà en marche et au max, et j'ai décollé pour Beer avant même que quiconque n'ait lancé dans Beer. Je me suis juste dit : oh mon Dieu, John, c'est incroyable, il faut qu'on refasse ça plus souvent.

[00:05:53] **Jocky Sanderson:** Carrément, c'est ça qui t'a rendu accro au matos X-Up.

[00:05:57] **Gavin McClurg:** Carrément, c'était la première, ouais, je dois lui attribuer tout le mérite, absolument, ouais, c'était... je me suis juste dit, mec, j'ai vraiment besoin de plus de ça, c'est là que Cedar Wright appelle ça un sky crack.

[00:06:11] Salut, alors ce que j'aimerais pour commencer, plutôt que d'entendre parler de toutes ces années de compétition — ce qui est passionnant et j'adorerais que tu me racontes une anecdote là-dessus — c'est comment tu as fait la transition ? Je crois que c'était vers la fin des années 90 avec Robbie Whittall, John Pendry et tous ces gars avec qui tu volais. Comment es-tu passé de ça à ce que tu fais maintenant ? Parce que je pense que, tu sais, le côté instruction a été la plus grande partie de ta carrière. Ouais.

[00:06:38] **Jocky Sanderson:** Je veux dire, j'ai vraiment aimé les compétitions, elles sont fantastiques. Je ne me suis jamais vraiment... enfin, j'aimais ça pour le fait de voler avec mes amis et de passer un bon moment, et être payé et sponsorisé pour voyager à travers le monde et juste voler, c'est une chose absolument, incroyablement chanceuse à pouvoir faire. Mais je n'ai jamais vraiment eu cet instinct de tueur, vous savez, on entre toujours dans une compétition en voulant gagner, mais j'aimais trop ça, et vous savez, j'ai fini troisième et des trucs comme ça, c'était bien, c'était vraiment sympa, mais je préférais beaucoup l'enseignement en fait. C'est juste partager des connaissances et voir les sourires sur les visages des gens quand ils accomplissent des choses, alors j'en tirais une plus grande satisfaction. Mais la raison principale pour laquelle j'ai arrêté, c'était simplement pour fonder une famille, et ne pas pouvoir justifier le pilotage en compétition quand on a de jeunes enfants.

[00:07:33] **Gavin McClurg:** Est-ce que c'était beaucoup à cause du risque, ou plutôt à cause de la compétition ? Un peu des deux.

[00:07:37] **Jocky Sanderson:** un peu des deux. D'accord. Enfin, je le faisais depuis 10 ans, et il était temps de fonder une famille, donc j'ai dû arrêter certaines choses pour rester un peu plus à la maison, et la compétition était l'une des choses qui a vraiment... mais je veux dire, je regarde toujours en arrière avec beaucoup d'affection, je pense que c'est une chose fantastique à faire, et incroyablement gratifiante, et ça crée un lien incroyable avec les autres pilotes qui le partagent, et ça vous apprend vraiment beaucoup sur vous-même, vous savez, des compétitions à la préparation, à la discipline, tout le processus, et c'est génial, vraiment génial à faire, surtout quand on est jeune, mais à n'importe quel moment de votre vie, tant que vous en avez envie, c'est la clé, ne vous sentez pas obligé de le faire.

[00:08:21] **Gavin McClurg:** Et comment est né le truc du SIV ? Est-ce que c'était assez courant à l'époque de faire de la formation SIV, ou est-ce que c'est vous qui avez ouvert la voie ?

[00:08:30] **Jocky Sanderson:** Eh bien, ce qu'on a fait, c'est que je testais pour les ACPOLs, et on faisait aussi des tests pour des fabricants, du travail de développement pour notre association britannique, et c'était très... on faisait des tests, vous voyez, pour la déflation, le spin, la récupération de décrochage, des trucs comme ça, et c'était très récent à l'époque, il n'y avait pas vraiment de cours SIV en tant que tels, mais c'était quelque chose dont je pensais que les gens tireraient profit en apprenant par eux-mêmes, et ce n'étaient pas vraiment des cours, c'étaient plutôt des choses similaires, mais pas vraiment, pas vraiment, vous voyez.

[00:09:09] Et donc, on a mis ça en place. Ce que j'ai fait en gros, c'est prendre un vol d'essai et le découper en une structure de cours : les dégonflements, la recherche de pirouettes, la recherche de décrochages, les décrochages et les spirales, et diverses autres manœuvres. On découpe en quelque sorte un vol d'essai en un cours, et c'est comme ça que le cours SIV a évolué pour nous, en tout cas. Et, vous savez, je pense que les gens en bénéficient vraiment, ça leur donne confiance et une meilleure compréhension de leur aile, ainsi que confiance en leur capacité à la contrôler. Donc, c'est quelque chose qui fonctionne, alors oui, c'est une excellente chose à faire.

[00:09:51] **Gavin McClurg:** Vos vidéos sur le free flying de performance, vous savez, je les avais sur le bateau quand je faisais le tour du monde, je les ai découvertes en 2006, et je regardais cette vidéo encore et encore. Je veux dire, mon Dieu, c'était comme Matrix pour moi, c'était juste quelque chose dont je ne pouvais pas me passer, et juste la qualité, et votre façon d'enseigner... J'essaie d'envoyer des gens vers vous depuis toujours, depuis ces premiers jours, mais comment avez-vous... je suppose, laissez-moi poser une question différente, comment les choses ont-elles changé pour vous avec le SIV, avec les ailes modernes, comment vous êtes-vous adapté au fil des années, et qu'avez-vous vu, est-ce que ça devient plus sûr ? Je demande, quelle est la différence ? C'est plus d'une question ici, mais est-ce que ça devient plus sûr ?

[00:10:37] **Jocky Sanderson:** Je pense qu'en général, oui, ce qui se passe, c'est que dans le passé, les gens devaient sacrifier un peu de sécurité pour obtenir de la performance ; pour atteindre ces vitesses de pointe, ils devaient piloter une aile assez rapide ou assez dynamique, et ils sacrifiaient donc un peu de sécurité. De nos jours, avec les technologies de conception modernes, la courbe de performance et la courbe de sécurité sont maintenant plutôt bien alignées. Et aussi, grâce à la formation, les pilotes pilotent des ailes qui sont parfaitement adaptées à leur niveau, plutôt que de sentir qu'ils doivent piloter des ailes beaucoup plus rapides ou plus dynamiques que ce qu'ils maîtrisent pratiquement. Donc, en général, c'est devenu plus sûr, oui, avec la conception des ailes et avec des pilotes qui pilotent maintenant des ailes raisonnables.

[00:11:26] Avec les biplaces et tout ça, c'est là que ça devient plus dynamique, plus intéressant. Avec le shark nose, avec la ligne de rakeback, c'est là que ça devient plus dynamique, plus dynamique. Avec le gréage des lignes et tout ça, ça rend les choses plus... on doit changer le style d'enseignement et évoluer au fur et à mesure que les ailes évoluent, vraiment, et on doit toujours évoluer. N'importe quel instructeur SIV vous dirait que vous ne pouvez jamais vous reposer sur vos acquis, il faut continuer à observer et à voir l'évolution, parce que vous puissiez piloter les ailes vous-même, c'est encore mieux, parce que vous pouvez alors les tester dans toutes les conditions et vraiment comprendre ce que vous faites. Mais on voit aussi des schémas apparaître quand les pilotes sortent voler, ils font des choses, et on se dit : « Wow, c'était intéressant ». Alors on commence à tester les ailes et à voir la meilleure façon de sortir les cravats, des trucs

comme ça.

[00:12:15] Mais en général, tous les instructeurs SIV ont des méthodes d'enseignement légèrement différentes, mais je dirais que le message principal est pratiquement le même.

[00:12:23] **Gavin McClurg:** Et quelle quantité est suffisante, ou pas assez ? À quel point les gens devraient-ils faire de la formation SIV ?

[00:12:31] **Jocky Sanderson:** Pour soi-même ? Ouais. Ouais. Je pense que quand les gens demandent ça, genre « quand est-ce que je devrais en faire un ? », vous ne devriez pas en faire un par obligation, ne vous sentez jamais obligé d'en faire un. Je pense que la clé, c'est quand ça vous freine, quand ce sentiment de doute vous retient. Donc, vous arrivez à un stade dans votre pilotage où vous êtes en thermique, vous arrivez à la base, vous volez, mais il y a un petit élément de doute, vous regardez un peu votre aile, vous freinez un peu trop, vous savez, et vous vous dites : « et s'il arrivait que... ? ». Et quand ça commence à arriver, c'est le moment de faire une formation, parce que c'est là que vous vous dites : « d'accord, en fait, je veux libérer un peu plus de concentration pour me concentrer sur les bonnes choses dans mon vol, pas sur le négatif, qui est de regarder mon aile et d'essayer de la contrôler ».

[00:13:20] Alors, quand ils en arrivent à ce stade, qui se situe normalement entre 50 et 100 heures en général, selon votre façon et vos lieux de vol. Les gens veulent souvent le faire bien plus tôt, et d'autres bien plus tard, mais en général, c'est comme ça que ça se passe : ils font juste de la thermique, ils commencent leurs premiers vols à 20 000 pieds, et puis ils commencent à y réfléchir. C'est là qu'ils font un cours SIV, et c'est là que ça profite vraiment au pilote, parce qu'ils acquièrent la compréhension de l'aile, la confiance envers l'aile et la confiance dans leur propre pilotage. Tout est question de réactivité, mais aussi de savoir savoir lâcher prise rapidement. Et c'est ce que vous apprend le SIV. Et vous savez, il est très important que les gens aient envie de le faire.

[00:14:08] C'est pour ça que je dis aux gens que s'ils ont 10 heures et qu'ils en ont vraiment envie, alors je ne les retiendrais pas non plus.

[00:14:17] Parce qu'ils sont comme une page blanche quand ils ont si peu d'expérience, ils sont juste pleins d'enthousiasme, comme des chiots. Mais ils ont ce côté Mr. Magoo, ils s'en sortent avec n'importe quoi juste avec un optimisme aveugle. Et ils pilotent généralement des ailes assez sûres. Ils s'amusent bien. Et ils font ces manœuvres qu'ils pensaient, vous savez, en trois jours, qu'ils ne pourraient jamais faire. Et la progression est très progressive, on n'accélère pas les gens. Mais ça semble toujours juste quand ils font la manœuvre spécifique qu'ils s'apprêtent à faire. Et si ce n'est pas le cas, ils se contentent de maintenir ou reviennent quelques étapes en arrière. Mais généralement, les gens apprécient vraiment et tirent beaucoup de la formation. Et aussi, la confiance en l'aile est immense. Mais ensuite, vous pouvez avoir le même gars qui vient suivre une formation.

[00:15:04] Qui a déjà pas mal peur et n'aime pas voler. Et il vient faire un stage pour gagner en confiance. C'est la mauvaise approche, parce qu'il faut construire sa confiance. Et il faut le faire de manière fluide et progressive, sans se forcer. Il faut toujours atterrir avec l'envie de remonter pour recommencer. Et je pense que c'est la clé pour quiconque fait des manœuvres, du pilotage, de l'acro, n'importe quoi. Si vous n'avez pas confiance. Si vous atterrissez en vous disant : « Oh, Dieu merci, c'est fini », alors vous devriez arrêter de penser à faire autre chose. Mais si vous atterrissez en vous disant : « Waouh, c'était fantastique, je veux retourner essayer ça », c'est là que vous savez que ça fonctionne vraiment. Et le SIV fait ça. Vous atterrissez et vous vous dites : « Oh, si seulement je pouvais être de nouveau là-haut ».

[00:15:50] Je veux juste recommencer, juste pour faire un peu mieux. C'est ce genre d'adrénaline qu'on recherche.

[00:15:54] **Gavin McClurg:** Je pense que c'est vraiment important, c'est sûr. Je pense que les auditeurs vont beaucoup en tirer. Et comment est-ce qu'on continue sur cette lancée ? Parce que moi... Quand je suis venu suivre ton cours, j'étais un peu différent. Je faisais le côté acro, mais tout le monde là-bas suivait ton super cours SIV standard. Et c'est tellement drôle de voir la progression de la semaine, parce qu'au début, les gens sont un peu nerveux, puis ils commencent à prendre confiance, mais ça monte vers la journée de décrochage complet. Et le jour du décrochage complet, tout le monde se tait. Tout le monde est tellement nerveux à l'idée de monter pour faire son... Et puis ils le font, et c'est génial, ils atterrissent sur la plage, ils sont aux anges. Et je me souviens, je crois que c'était dans Performance Flying, tu disais que dès que tu as une nouvelle aile, la première chose à faire, c'est de monter pour faire des décrochages complets et

s'habituer à cette aile.

[00:16:42] Et j'ai toujours fait ça avec toutes mes ailes. C'est aussi la première chose que je fais. Mais il faut être à l'aise, surtout si on le fait au-dessus de la terre, avec des décrochages complets, des décrochages acro et ce genre de choses. Mais comment accompagnez-vous les gens, où les laissez-vous à la fin du cours, et quand doivent-ils revenir ? Et que devraient-ils continuer à faire ?

[00:17:03] **Jocky Sanderson:** Je pense que nous voulons toujours que chaque pilote et instructeur dans le monde finisse le cours en se sentant confiant et heureux avec son aile et avec ses capacités à contrôler l'aile. C'est pour cela que tout est conçu. Je pense qu'à la minute où vous faites un cours et que vous commencez à vous sentir un peu... tout le monde est nerveux, mais c'est une sorte de nervosité positive, parce qu'une fois qu'ils le font, c'est fantastique, et ça se base sur la prochaine manœuvre qu'ils vont faire. Et donc, nous voulons toujours qu'ils repartent avec plus de confiance et une attitude plus positive envers le vol. Je pense que pendant un cours, il est essentiel pour nous et pour n'importe quel instructeur SRV de voir si une personne ne répond pas ou ne prend pas vraiment de plaisir, de simplement ralentir doucement les choses, ralentir la progression et se concentrer sur ce qu'ils font bien, ce qu'ils aiment, afin que lorsqu'ils atterrissent, ils le fassent de manière plus positive.

[00:18:00] Ils sont plus positifs et ont plus envie d'apprendre. Et ensuite, on les oriente doucement dans la bonne direction, et on peut les remettre sur les rails pour qu'ils en apprennent plus sur l'aile, le décrochage et tout ça. Mais vous voyez, le décrochage maintenant, c'est une chose incroyable. Pendant la formation, la journée dédiée au décrochage est toujours une journée calme, parce que c'est celle vers laquelle ils se préparent. Mais curieusement, maintenant, je demande toujours avec les décrochages et les spirales : « Lequel as-tu préféré ? Tu étais le plus nerveux pour le décrochage, mais est-ce que c'est le décrochage que tu n'as pas aimé ? Ou était-ce la spirale ? » Et maintenant, la tendance est qu'ils n'aiment pas les spirales. Ils aiment les décrochages. Ils n'étaient pas aussi mauvais qu'ils le pensaient. Et c'est les spirales qu'ils n'ont pas aimées. C'est intéressant de voir comment ça a évolué, principalement parce que les gens ont très peur de perdre connaissance avec les spirales et des choses comme ça, et il y a beaucoup de problèmes de verrouillage qu'on doit aborder maintenant.

[00:18:52] C'est ce genre de choses. Mais oui, c'est drôle de voir comment les tendances évoluent, vous savez, en une décennie, ils sont passés de la haine absolue des décrochages au fait qu'ils ne les détestent plus vraiment. Ça ne les dérange plus. Mais encore une fois, avec les décrochages, vous y allez, vous enseignez une sorte de décrochage complet, donc ils verrouillent leurs bras pour que ce soit plus sûr, pour ne pas le relâcher par accident et le laisser plonger sur eux et vivre un moment horrible. Mais à mesure qu'ils progressent et qu'ils comprennent les forces en jeu, on passe davantage au décrochage et au tail slide, en relâchant les freins et en surveillant la chute tout en apprenant à gérer ce point de pression. Donc, il y a de la finesse. Et l'entraînement, même pour les décrochages, n'est pas si binaire que ça, ce n'est pas juste "on" ou "off". Et c'est ce qu'un bon cours SIV devrait mettre en avant plutôt que de simplement cocher des cases.

[00:19:42] Un pilote devrait toujours atterrir et terminer un parcours en se disant : « Ouais, la plupart de mes questions ont reçu une réponse et ma confiance a augmenté », et ça ouvre la porte à une plus grande envie d'apprendre et donne plus d'assurance dans son pilotage. Ouais. Et je ne pense pas que les gens doivent revenir tout le temps. Beaucoup de gens prennent le virus et se disent : « Ouais, je dois faire ça à chaque fois que j'ai une nouvelle aile ou, tu sais, tous les deux ans je reviendrai. » Je pense qu'une fois que tu as compris le truc, c'est là, ça dure assez longtemps. Je pense que ce que fait l'acro aujourd'hui, avec toute sa beauté, c'est qu'il montre : « Waouh, je peux m'amuser autant avec mon aile, alors qu'en général, elles sont conçues pour faire de la thermique. »

[00:20:30] Et le vol cross country. Mais regardez à quel point une aile est dynamique et en fait sûre, vous savez, avec les gros wing-overs, les grandes transitions et le plaisir qu'on peut y prendre. Et ça commence à faire réfléchir les gens, ils se disent : « Eh bien, j'ai tellement aimé ça que je vais essayer les SATs, les mouvements de wing-over et, ouais, les boucles. » Et si j'aime vraiment ça, je vais progresser davantage en acro. Mais c'est un sport complètement différent. Vous savez, c'est indépendant en soi, n'est-ce pas ?

[00:20:57] **Gavin McClurg:** Mais c'est tellement corrélé, non ? Vous savez, je viens juste de... Je

[00:21:00] **Jocky Sanderson:** j'étais impatient

[00:21:00] **Gavin McClurg:** après le X-Alps cette année, j'ai vraiment besoin de me concentrer énormément sur l'acro ces deux prochaines années avant le suivant, parce que ça permet d'aller dans des conditions plus difficiles plus sereinement. Tu sais, c'est juste cet entraînement à savoir ce que fait ton aile sans la regarder. Cette sensation, on devient tellement sensible avec l'acro. Je pense que les deux sont vraiment liés.

[00:21:25] **Jocky Sanderson:** Ouais, carrément. Et le super truc, c'est que ça se corrèle par le jeu. Ouais. Ouais. C'est ce que font les pilotes. On est là-haut en train de kiffer, tu vois, et c'est ça la clé. C'est ça le but. On est là-haut parce qu'on joue et qu'on s'amuse. Et si tu fais de l'acro en t'éclatant et en jouant, c'est un état d'esprit totalement différent de si tu es là-haut, terrifié sur une aile que tu regardes sans arrêt et genre, "waouh", en essayant de trop freiner et que tu ne passes pas un bon moment. Le même pilote et la même aile peuvent correspondre à des états d'esprit totalement différents. Et, ouais, comme tu dis, faire de l'acro, totalement, parce que tu es tellement en phase avec l'aile, le tangage et le dial. Et la maniabilité, tu ne... tu n'y penses même plus. Et c'est ce que fait le SIV. Ça plante un peu la graine et ça te donne ce petit regain de confiance.

[00:22:11] Mais évidemment, quatre ou cinq jours d'un stage SIV acro ne feront pas de vous un maître. Il faut s'isoler pour s'entraîner, s'entraîner et vraiment s'y mettre. Et si on prend l'exemple du X-Alps, c'est un excellent exemple parce que vous regardez les conditions dans lesquelles vous volez, les conditions de vent pour le décollage. Non, vous n'êtes pas obligé. Oui, si vous voulez faire de la compétition. Et vous êtes en sécurité. Oui, si vous voulez gagner ou avoir une chance. Mais ce n'est pas dangereux. Ce n'est pas dangereux si vous vous entraînez. Et c'est ça la clé. On a beaucoup de pilotes qui jugent les pilotes de X-Alps. Oh, ce sont juste des fous. Ils ne sont pas fous. Ce sont juste des athlètes incroyables. Ils se sont entraînés si dur. Ils peuvent faire décoller une aile facilement avec 40 nœuds de vent et s'échapper d'un champ de rochers.

[00:22:57] Pas de problème. Parce qu'ils savent qu'ils en sont capables. Parce qu'ils se sont entraînés. Et tout est une question d'entraînement. Alors, en enseignant le SIV et le cross country, on montre aux pilotes une porte. Mais c'est à eux de la franchir, de s'entraîner et de faire de plus en plus pour atteindre le niveau qu'ils souhaitent, pour tirer 100 % du sport qu'ils aiment.

[00:23:18] **Gavin McClurg:** Une des questions que je reçois souvent, Jockey, c'est celle des gens qui disent : « Waouh, c'est génial d'entendre tous ces gens pour qui c'est essentiellement leur métier. Ils peuvent faire ça tout le temps. Mais moi, j'ai un boulot, j'ai une famille, je ne peux vraiment voler que le week-end. Comment puis-je progresser ? » Qu'est-ce qu'on leur répond, à ceux qui font 50 heures par an ? Sur quoi devraient-ils se concentrer ?

[00:23:42] **Jocky Sanderson:** C'est une excellente question.

[00:23:46] Je suis vraiment là pour eux parce qu'ils ont des priorités. Ils ont des familles, du travail. Et ils ont peut-être deux semaines par an où ils peuvent s'offrir des vacances avec leurs amis pour voler, s'ils ont de la chance. Alors, il faut vraiment... On dit toujours à nos équipes de guides : « Écoutez, quiconque vient passer une semaine avec nous, on doit lui donner 100 % parce que c'est sa semaine. Et on doit lui donner tout ce dont il a besoin pour lui offrir un maximum de vols, un maximum de connaissances, parce que le temps est précieux pour les gens. » Mais je pense que la clé, c'est de se lancer avec un groupe aussi enthousiaste que vous. C'est une chose. Alors ne vous sentez pas obligé de juste y aller, de monter sur une colline pour vous présenter aux gens et juste trouver un groupe de personnes qui vous ressemblent.

[00:24:38] Alors, si vous vous sentez un peu à plat un week-end, un peu fatigué, quelqu'un va vous appeler et vous sortir si vous faites partie de ce groupe. Vous vous constituez une équipe. Ils sont tous du genre : « Allez, on y va, la météo a l'air bonne la semaine prochaine. » Et même si vous êtes occupé au boulot, vous pourriez recevoir un petit SMS de vos potes disant que samedi s'annonce bien. Et soudain, vous êtes motivés au lieu de simplement vous réveiller sans rien faire ce samedi-là. Vous êtes vraiment concentrés. Et vous avez, vous savez, des gars dans l'équipe. Ceux qui suivent la météo, les geeks qui cherchent les meilleures routes à faire. Et puis vous assurez le transport, vous partez, vous volez en équipe avec un peu de second degré et vous profitez vraiment au maximum de la journée. C'est comme ça que vous en tireriez profit. C'est comme ça que n'importe quel pilote de week-end en bénéficierait. Et c'est ce qui se passe au Royaume-Uni en ce moment.

[00:25:24] C'était dirigé par, vous savez, Barney et Mike Cav et tous les gars. Ils font des distances énormes et ils le font parce qu'ils sont juste un groupe d'amis qui s'amuse, qui étudient la météo et qui se lancent. Et il n'y a aucune raison pour que les pilotes du week-end ne puissent pas faire ça. Ça rend les choses tellement plus agréables. Vous savez, quand vous vous demandez : « Est-ce qu'on pourrait me demander d'aller voler aujourd'hui ? » Eh bien, oui, vous devriez. Et si vous avez trois ou quatre potes qui vous appellent en disant : « Hé, qu'est-ce que tu en dis ? » Alors ça vous pousse à le faire. Donc je dirais : sortez et pratiquez autant que vous pouvez, et trouvez un petit groupe de potes qui sont sur la même longueur d'onde, des caractères différents, mais avec le même état d'esprit, la même passion.

[00:26:10] Et restez à l'écart des râleurs. Quand vous arrivez sur la colline et qu'ils sont là à dire : « Bon, ça n'a pas l'air terrible. Ouais, je ne monterai pas aujourd'hui. Regarde ça. Oh, tu vas avoir une fermeture. » Vous savez, il faut les éviter et se concentrer sur le positif. Et si vous arrivez avec vos potes, il n'y a rien de mieux. Vous savez, on est arrivés. Je volais en Australie la semaine dernière et j'ai eu la chance de sortir les gars. Alors Josh et Seb sont venus et on a fait des vacances en famille pendant deux semaines. Et on est arrivés. Josh vole maintenant. Et on est arrivés à Blackheath, cet endroit. On a juste fait une recherche. On a appelé quelques amis. Les gars, les pilotes locaux étaient fantastiques.

[00:26:55] Ils nous ont donné d'excellents conseils. On est tous descendus. On a partagé de superbes vols ensemble, avec un peu de taquinerie au décollage et à l'atterrissage. Quelle journée géniale, vous voyez, et tout est dans le fait de ne pas arriver seul en se sentant complexé. C'est une question de se retrouver avec des gens, de ne pas avoir peur de discuter et de s'impliquer avec les autres. Et on peut faire ça bien mieux en petit groupe, en petite bande d'amis. Et c'est ce que j'aimerais encourager.

[00:27:22] **Gavin McClurg:** J'aime bien ça. Entourez-vous de bonnes personnes et de mentors, ça rend tout beaucoup plus facile, non ? Euh, ouais.

[00:27:30] **Jocky Sanderson:** Exactement. Et si vous n'êtes pas, vous savez, vous pourriez être celui qui met les gens en confiance un week-end et d'autres pourraient vous mettre en confiance le suivant. C'est comme ça que ça devrait se passer, mais restez loin des ondes négatives, des mauvaises fréquentations, et contentez-vous de faire votre truc.

[00:27:43] **Gavin McClurg:** Sans vouloir aller dans le noir ici, mais comme c'est du parapente et que ça fait partie du sport, j'imagine que vous avez vu pas mal d'accidents au cours de vos années d'expérience. Est-ce qu'il y a des fils conducteurs ou des thèmes récurrents que vous identifiez comme causes de ces accidents ?

[00:28:01] **Jocky Sanderson:** Ouais, je dirais que ce sont des gens qui volent souvent dans des environnements où ils ne se sentent pas à cent pour cent à l'aise, mais qui pensent qu'ils devraient l'être. Et souvent, on a tous des pics et des creux de performance, de confiance et d'attention. En tant que pilote, c'est la belle chose dans ce sport : le sport que nous pratiquons exige que vous soyez honnête avec vous-même, parce que, vous savez, vos jugements sont définitifs. Si vous faites une erreur, vous la corrigez rapidement et vous en faites une autre, et vous apprenez de cela. Et je pense que pour les gens qui font de longues pauses, les gens qui volent,

[00:28:51] euh, dans des conditions où, ouais, l'année dernière ils ont volé dans les mêmes conditions, mais cette année ils sont un peu nerveux et moins rapides. Ils essaient de se justifier pour le faire et pour être là. Probablement que leur tête leur crie déjà de sortir. Et c'est là qu'ils volent en dehors de leur zone de confort, mais ils ont l'impression qu'ils devraient y être. C'est là que les accidents arrivent. Vous avez ce truc génial. Matt Gerdes a écrit un article récemment sur le fait d'avoir, vous savez, cette connaissance, d'être totalement naïf, mais plein d'enthousiasme. Et puis vous obtenez la connaissance et là, vous savez, tout est question de se connaître et d'opérer dans ses limites, en repoussant doucement les frontières quand on se sent prêt.

[00:29:42] Si ça ne vous semble pas juste, ne forcez pas, reculez, mais vous n'êtes pas obligé de faire quoi que ce soit. Vous sentez que les gens pensent que vous devriez le faire, genre, il y a beaucoup de gens qui pilotent des ailes, par exemple, qui sont un peu téméraires parce qu'ils sont instructeurs en chef et qu'ils ont l'impression de devoir les piloter. Et c'est faux, vous devriez piloter ce avec quoi vous êtes à l'aise. Par exemple, moi, j'ai fait des compétitions pendant des années avec des prototypes d'ailes, mais si je sens que je perds un peu en confiance une année, je redescends. Je suis déjà redescendu sur un Rush pour faire du vol de croisière dessus. Parce que je préfère continuer à voler, mais dans un environnement qui me convient, plutôt que de me forcer à piloter des trucs avec lesquels je ne suis pas à l'aise.

[00:30:30] Parce que ça finira par me faire arrêter de voler. Alors, vous baissez un peu le niveau, vous profitez du vol en tournant autour avec des ailes sûres. Ensuite, vous commencez à avoir envie d'en faire plus et plus, et vous remontez d'un cran. Vous remontez et, vous savez, j'ai repris mon M6 pour faire du vol de croisière, je m'amuse bien et tout repose là-dessus. Et vous savez, quand on regarde tous les meilleurs pilotes qui bossent tout le temps, même John Sylvester et tous ceux qui volent dans de grosses conditions, ils peuvent souvent, vous savez, s'ils ne se sentent pas à l'aise à ce moment-là, ils vont descendre sur quelques deltas ou n'importe quelle aile de milieu de gamme ou une aile plus petite, parce qu'ils sont des athlètes et qu'ils savent ce dans quoi ils sont à l'aise. Et je pense que la pratique et le fait d'être à l'aise avec soi-même sont importants parce que, vous savez, la grande chose dans l'aviation, c'est que les décisions s'arrêtent avec vous.

[00:31:24] Et les accidents arrivent souvent quand toutes ces variables commencent à jouer leur rôle. Pas une seule. Une seule est isolée, on peut la pointer du doigt, mais elles jouent toutes leur rôle pour contribuer à l'erreur dans laquelle vous vous retrouvez, que ce soit dans des conditions où vous ne devriez pas être en aile, ou, vous savez, à un moment où vous ne devriez pas l'être ; elles jouent toutes leur petite part dans l'incident en lui-même. Et si vous regardez n'importe quel incident et que vous remontez le temps, il y a toujours quelque chose que vous pouvez en apprendre.

[00:31:59] **Gavin McClurg:** Quand un pilote devrait-il, quand est-il prêt ? Oui. Pour passer à l'étape supérieure, et pourquoi devraient-ils le faire ? Évidemment pour de meilleures performances, mais est-ce qu'il y a un moment précis ou que conseillez-vous aux pilotes de faire ? Parce qu'aujourd'hui, il y a un écart énorme dans les catégories B et C. Vous n'êtes pas d'accord ? Je veux dire, il y a les B "chauds", vous savez, Will Gadd a piloté la Carrera sur notre traversée des Rockies. Vous savez, c'est l'un de ces pilotes incroyables et c'était, vous savez, sauf s'il y avait beaucoup de vent, j'étais sur le sommet, le sommet 3, un D, et il n'a eu aucun mal à suivre. Donc, je pense qu'on peut faire des vols d'une qualité incroyable comme on l'a vu en Europe ces dernières années, des gars sur des mentors qui se lancent à fond.

[00:32:48] Mais quand,

[00:32:49] **Jocky Sanderson:** quand est-ce que

[00:32:50] **Gavin McClurg:** quand un pilote doit-il passer au niveau supérieur ?

[00:32:52] **Jocky Sanderson:** Je pense toujours que c'est quand ça te freine, quand tu as cette sensation quand tu es en plané, ou enfin, il y a un moment dans ton pilotage où tu veux juste plus, tes muscles abdominaux sont tendus. Tu veux en tirer plus. C'est là que tu passes au niveau supérieur, mais pas quand tu penses que tu devrais, pas quand ton aile est fatiguée et que tu en veux une autre, tu te dis : « Bon, c'est une autre aile, donc je dois passer au niveau supérieur ». Tu passes au niveau supérieur quand tu le sens, c'est une sensation et quand le moment est venu. Tu ne passes pas au niveau supérieur parce que tu penses que tu devrais, tu le fais parce que tu te sens freiné par l'aile dans laquelle tu es, mais encore une fois, si tu es dans une aile comme la Career, elle est brillante, entre de bonnes mains, ce sont des ailes absolument fantastiques et elles volent merveilleusement bien.

[00:33:46] Eh bien, vous savez, regardez sa classification, ses performances, est-ce que vous avez besoin de monter ? C'est génial de piloter une excellente aile à cent pour cent et d'en piloter une un peu plus nerveuse. Et vous commencez à... Oh, pas aussi bien. Tout est une question de pratique en vol. Parce que je veux dire, vous savez, les gars qui pilotent les modèles de pointe, ceux pour les sommets et tout le reste, ce sont des ailes magnifiques à voir et à piloter, mais il faut être à jour, être concentré et être en train de les piloter tout le temps. Et bien souvent, dès que vous commencez à perdre en pratique et à perdre cette envie, alors, oui, vous devriez passer à une catégorie inférieure.

[00:34:32] Et ne craignez pas de changer de catégorie. Ça ne change rien, mais vous ne devriez pas être obligé de monter ou de descendre. C'est quand ça vous semble juste.

[00:34:40] **Gavin McClurg:** Jackie, tu as parlé du fait que tu enseignes aussi des cours de XC phénoménaux. Toi, Chris. Et, quand tu as évoqué les pilotes peu expérimentés qui s'entourent d'un bon groupe de personnes, pas des "ground suckers", mais plutôt du côté technique des choses. Selon toi, quelles sont les trois choses qui reviennent encore et encore en termes de... Hum, je...

[00:35:07] **Jocky Sanderson:** je dirais que pour le décollage, assurez-vous vraiment de bien maîtriser vos bases, parce qu'il n'y a rien de pire que d'arriver sur un site et de se dire : « Oh mince, c'est un décollage avec beaucoup de vent ». Parce que vous commencez déjà sur une note négative. Vous vous dites déjà : « Oh mon Dieu, je ne pense pas pouvoir décoller de là ». Mais si vous savez que vous pouvez réussir des décollages sans vent, des décollages en marche arrière avec un vent arrière, des décollages avec beaucoup de vent, vous savez, le décollage à l'australienne ou le décollage en cobra, en pratiquant tous ces différents styles de décollage pour que, vous savez, vous n'y pensiez même plus. Vous regardez le ciel, vous arrivez sur la zone de décollage et vous vous dites : « Ouais, je peux décoller de là », vous donnez un coup d'épaule, ça décolle et c'est parti. Et c'est quelque chose qu'on ne peut jamais assez pratiquer. Et je ne veux pas dire d'attendre qu'il y ait un vent de dingue pour aller sur un terrain de foot, qui est plat, se faire traîner un peu et finir par abandonner.

[00:36:01] Je veux dire, vous savez, allez en absence de vent. Allez avec 5, 10, 15, 20 nœuds de plus, différentes variations, différents angles de pente aussi. Tout le monde pense qu'il faut faire du ground handling sur le plat, mais ce n'est pas le cas. Quand vous décollez sur le plat, vous savez, vous voulez aller sur une colline, une pente raide. Tout le monde, c'est la chose la plus drôle que je voie, j'emmène des gens en montagne et ils voient un décollage en pente raide avec pas mal de vent et ils se disent : « Oh mon Dieu, c'est horrible ». Et en fait, c'est sûr. Si vous le faites correctement, c'est sûr. Alors pourquoi avez-vous peur ? Vous ne devriez pas avoir peur. Vous devriez juste pouvoir y aller, le préparer, apprendre les petites astuces qui ne vous exposent pas à des risques, vous savez, comme avoir l'aile prête et bien groupée pour pouvoir juste la présenter au vent et bang, vous êtes en l'air et vous partez, et vous savez dans quel sens vous tournez.

[00:36:52] Tout est prêt. C'est parti. Pas de tergiversation. Donc oui, je dirais le maniement au sol. Définitivement.

[00:37:00] Vu tes enfants, d'accord. C'est une question importante parce que je suis coupable de ça aussi, tu sais, tu récupères du matos et tu commences à bidouiller, et déjà, oh merde, j'ai raté cette thermique, ou oh non, je ne peux pas, mon Vario m'agace parce qu'il est mal réglé. Tu vois, toutes ces petites choses... tu devrais être une machine quand tu es sur la rampe de décollage, tu devrais avoir tout prêt, tout préparé. Ton vol, ton matos, tout. Tu as fait toutes tes recherches. Donc tout ce à quoi tu dois penser maintenant, c'est la beauté du vol en thermique et de faire de la distance, si c'est ce que tu veux faire. Donc oui, non, prends tout ton matos, fais tes recherches. Et la troisième question, je dirais plutôt, parce que je suis quelqu'un de plutôt joueur...

[00:37:54] Je ne le fais pas, sauf si je traîne ou que je joue avec des potes, je ne suis pas très stimulé, donc je pourrais aller jusqu'à la colline et planer, et commencer à m'ennuyer après 40 minutes. Mais si quelqu'un me dit : « Je parie que tu n'arriveras pas à atteindre cette colline là-bas », alors c'est parti, je décolle. Parce qu'il y a un défi là-dedans. Et c'est un peu de la compétition avec tes amis. Donc je pense, ouais, encore une fois, ouais. Joue, j'aime pas ça.

[00:38:19] **Gavin McClurg:** Jockey. J'ai posté un truc, euh, quand on a planifié ça, euh, hier sur Facebook, euh, juste, euh, pour savoir si quelqu'un avait des questions pour vous et quelques personnes ont répondu, et je voulais, je voulais vous soumettre ça, ce sont, vous savez, des questions rapides, mais elles n'ont pas besoin d'être répondues rapidement. Vous pouvez prendre autant de temps que vous voulez, um, les parachutes de secours, euh, est-ce que les gens devraient voler avec deux parachutes de secours quand ils font du XC ?

[00:38:42] **Jocky Sanderson:** Euh, je ne pense pas, non, je ne pense pas qu'ils devraient, ils n'en ont pas besoin, celui qu'on a est suffisant. Je pense que si vous gérez la voile principale, alors vous pouvez quand même l'utiliser comme parachute de secours ; il y a assez souvent des situations où le parachute de secours est en fait lancé relativement bas, au moment où vous le sortez ou peu importe la situation dans laquelle vous vous trouvez, et donc je ne pense pas que vous ayez besoin de voler avec deux. Je dirais plutôt qu'il faut, il faut décharger votre voile principale, mais si vous avez besoin d'un autre, vous savez, si vous pensez que vous voulez, peu importe la raison, mais vous pouvez en utiliser un : vous mettez juste les doigts à l'arrière, sur les lignes de commande, vous les tirez bien vers le bas et vous avez un autre parachute.

[00:39:34] Euh, la probabilité que vous finissiez dans une aile, et que vous deviez ensuite en sortir en nageant pour en lancer une autre est très, très rare. Donc il n'y a pas beaucoup de scénarios où vous en auriez besoin, et j'ai déjà lancé un parachute de secours quelques fois, et ça n'a pas marché parce que je l'ai mal lancé et il s'est emmêlé dans les suspentes.

Alors les gens se disent : « Oh non, il me faut une deuxième pour ça ». Vous n'en avez pas besoin, il suffit de tirer dessus. Et il va s'ouvrir, vous pouvez le poser directement sur vos genoux et le relancer, mais il va s'ouvrir et ça va marcher. Donc je ne pense pas que pour le cross country, vous avez besoin de deux.

[00:40:17] **Gavin McClurg:** Ouais. Parfait. Igor demande à quel point ton métier est stressant et comment tu gères le côté sombre du parapente ?

[00:40:25] **Jocky Sanderson:** C'est une excellente question. Les moments de stress, ils vous gardent vraiment sur le qui-vive. Et c'est, je veux dire, je dois passer par là, si c'est peut-être le plus stressant, c'est quand je ne contrôle pas le gars qui fait du cross country et, vous savez, il se met dans une position où il s'expose à un risque ou quelque chose comme ça. Et c'est assez stressant pour nous parce que nous essayons, c'est notre travail de les protéger. Et c'est là que ça devient stressant, ou quand vous perdez la communication pour n'importe quelle raison. C'est là que c'est stressant. Dans un environnement SIV, quand le stress, quand vous devez vraiment commencer à réfléchir, alors votre rythme cardiaque augmente aussi.

[00:41:16] Et donc, vous réfléchissez beaucoup plus vite. Ça part de votre cerveau, passe par vos yeux, sort par votre bouche pour aller dans leur cerveau et descend jusqu'à leurs mains. Tout se passe très vite pour les deux. Donc, oui, vous pouvez gérer ça. Et il y a toujours, vous savez, vous pouvez toujours opter pour le parachute de secours si nécessaire, mais vous voulez avant tout prouver au pilote qu'il peut, qu'il a réussi à sortir l'aile. Mais c'est ça, ce sont les moments de stress auxquels vous faites face. Vous les gérez en apprenant de ces expériences. Alors, immédiatement, vous ne saurez jamais si quelque chose de vraiment stressant s'est produit. Vous vous demandez : qu'est-ce qui a créé cet environnement stressant ? Vous apprenez de ça et vous en riez.

[00:42:04] Vous savez, si vous le pouvez... mais je pense que gérer le côté sombre, c'est une question difficile. Je pense que ce qu'il faut faire, c'est se concentrer sur le positif. On apprend des mauvaises expériences, mais on se concentre sur le bon. Et je pense qu'on a ça en nous. Vous savez, si vous êtes un passionné de sports d'aventure, on y est exposé tout le temps. Et malheureusement, on voit des amis ne pas s'en sortir, mais, vous savez, ce qu'il faut faire, c'est se dire qu'ils ont aimé ça. J'adore ça, vous savez, et où est-ce que je serais ailleurs ? Et c'est ce que vous vous dites : je ne serais nulle part ailleurs. Alors, on continue et on le partage avec les gens.

[00:42:46] **Gavin McClurg:** Ce n'est pas une des questions qui ont été posées, mais je dois te la poser après ta réponse. Où en es-tu par rapport à ta propre passion pour le sport ? Est-ce que tu passes beaucoup de temps à voler seul, en dehors du coaching ? Est-ce que tu es toujours aussi passionné par le parapente après toutes ces années ?

[00:43:02] **Jocky Sanderson:** Ouais, j'adore ça. Et, enfin, maintenant j'ai Josh avec qui je vole aussi. C'est super. Du coup, je vois aussi à travers ses yeux. Et c'est ça le truc avec les guides : on doit voler pour les autres. On est un peu la norme, même si on peut le faire nous-mêmes, nos standards et nos objectifs s'alignent sur le niveau de ceux qu'on guide. Alors on tire une énorme satisfaction à voler 50. Mais vous savez, on atterrit à 50 jours avec quelqu'un qui ne l'a jamais fait et ils sont absolument aux anges. C'est exactement la même chose que si je volais 200. Vous voyez, j'en tire le même frisson et c'est la même chose, ce parallèle qui vous accompagne tout au long de votre pratique du vol.

[00:43:52] Alors, si je voulais continuer à en vouloir toujours plus, je me serais arrêté il y a des années. La clé, c'est de simplement profiter de ce que l'on fait. Même si c'est un sommet à un autre, il faut faire de ce que tu fais le mieux que tu puisses, le plus important que tu puisses faire, le mieux que tu puisses, le plus important. Il faut en tirer quelque chose de bien. Et oui, j'ai essayé de faire toutes les longues distances avec les gars l'année dernière. Mais je n'ai pas pu. J'étais trop occupé. Tu sais, il faut vraiment, vraiment y consacrer beaucoup de temps pour faire une bonne saison en X-Alps, surveiller la météo, tout lâcher et partir le faire. Et c'est quelque chose pour lequel je leur retire mon chapeau, parce que je suppose que j'adorerais le faire, mais je n'ai pas cette dalle. Si je me retournais et que j'avais cette dalle, je devrais lâcher beaucoup de choses, mais je retire mon chapeau aux gars qui le font, je trouve ça fantastique.

[00:44:46] je ne sais pas comment Mike Cam peut le faire, c'est juste incroyable. Je veux dire, c'est génial, c'est génial d'écouter vos histoires et de vous suivre, vous et les gars, vous voyez tous les gars faire ces vols géants, pas seulement le X-Alps, vous le voyez sur Facebook et vous voyez la joie que les gens ont quand ils ont atterri et qu'ils le partagent instantanément et

[00:45:08] **Gavin McClurg:** vous regardez

[00:45:08] **Jocky Sanderson:** à penser. C'est phénoménal, comment font-ils ? Et c'est une quantité énorme d'énergie qui vient de, vous savez, on soutient tous ceux qui font de belles choses, que ce soit leur premier vol d'une heure, leur premier 100 km ou, vous savez, l'intégralité du X-Alps fait en quelques jours. Peu importe, tant qu'ils partagent ça, qu'ils s'amuse et que les gens en tirent des enseignements.

[00:45:31] **Gavin McClurg:** Ouais, absolument, c'est tout le but du truc. Une des questions que j'ai reçues, et j'aime beaucoup celle-ci : quel genre de pilote dans vos cours de SIV, et je suppose aussi dans vos cours de XC, vous inquiète le moins et lequel vous inquiète le plus ?

[00:45:48] **Jocky Sanderson:** Alors, les moins préoccupants, ce sont les pilotes qui viennent d'un autre domaine où ils ont une compétence naturelle, que ce soit un grimpeur qui a la même philosophie ou un pilote d'une autre discipline. Vous savez qu'il y a certaines personnes qui ont le truc, qui peuvent assimiler des informations et agir en conséquence, donc vous obtenez un pilote assez naturel. Et peu importe s'ils ont fait beaucoup d'heures de vol ou non, ils ont le truc parce qu'ils ont la bonne approche. Et puis, vous avez les gens qui ne l'ont pas, qui font les choses sans avoir le sens de ce qui se passe réellement ; ce qui se passe et ce qui se passe vraiment sont deux choses très différentes. Et quand vous avez des pilotes comme ça qui ne sont pas prêts à apprendre, ce sont eux qui vont avoir des problèmes. Donc, ce sont ceux-là dont vous vous méfiez le plus. Et puis, ce ne sont pas seulement les jeunes pilotes qui sont très bons et faciles à former, mais en général, la jeune génération est beaucoup plus rapide et plus facile à former que les plus âgés. Et je pense que c'est quand les gens essaient d'être quelque chose qu'ils ne sont pas, et je choisis mes mots avec précaution parce que je veux que tout le monde profite du vol, mais vous savez...

[00:47:30] Ils vont le faire d'une manière qui les met à l'aise. Donc, c'est super que les gens veuillent faire des manœuvres et s'y mettre à fond, mais vous n'êtes pas obligés. Certaines personnes se mettent dans des positions où elles se disent : « Je devrais faire ça », mais si vous n'aimez pas, ne le faites pas. C'est la clé. On a beaucoup de pilotes... qui était-ce ? C'était Hugh Miller. Il était brillant en vol XC, un super pilote, et il n'a jamais voulu faire de cours de SV. Puis il en a fait un avec Fabian et il a trouvé ça absolument fantastique, brillant. Mais tout le temps avant ça, il se disait : « Je ne veux pas, je ne pense pas que je doive le faire ». Et vous n'avez pas à le faire, et tant que vous ne vous forcez pas, ça ira, je suppose. Mais vous en profiterez vraiment quand vous le ferez enfin, vous en tirerez vraiment profit. Mais tout est une question de vous. On peut souvent apprendre aux gens ça.

[00:48:30] soit ils ne veulent pas être là, soit leurs mains et leurs bras ne font pas exactement ce qu'ils devraient faire, parce que c'est comme une personne que vous voyez décoller : leurs corps vont vers l'avant mais leurs pieds font des petits pas parce qu'ils essaient de suivre ce que vous faites.

[00:48:52] C'est comme si tu étais en tandem avec un passager qui ne veut pas y aller et que tu

[00:48:58] **Gavin McClurg:** vous leur passez par-dessus l'épaule

[00:49:03] **Jocky Sanderson:** vous savez, ils peuvent le faire et c'est là qu'on se dit « oh non », et c'est là qu'on revient doucement en arrière ou qu'on fixe des manches plus petites qu'ils peuvent accomplir, des manches digestes qu'ils peuvent réussir et ils progressent à un rythme différent, mais je veux dire, vous dites aussi que vous avez ces gars qui arrivent sur un cours spécifique, ils foncent dedans, ils pensent que c'est fantastique, « est-ce que je peux essayer le sat ? laissez-moi faire ça et je vais commencer par le spin, c'est génial » et puis ils sortent du rôle du pilote.

[00:49:33] quel est le plus

[00:49:34] **Gavin McClurg:** manœuvre importante à maîtriser. Quand tu termines l'un de tes stages, laquelle est celle pour laquelle tu te dis : « Ah, je suis vraiment content qu'ils aient réussi celle-là » ? Et est-ce la même que les gens devraient continuer à pratiquer ? C'est

[00:49:54] **Jocky Sanderson:** les wing overs... c'est celui qu'ils ne réussiront jamais à maîtriser parfaitement en un seul cours, vous voyez, c'est très difficile parce qu'il y a beaucoup de choses à faire. Mais quand on maîtrise les wing overs, c'est une chose que l'on peut vraiment appliquer pour les thermiques, pour changer de cœur, pour monter depuis le bas, ou pour monter face à une paroi rocheuse avec des arbres, et avoir cette confiance pour manipuler l'aile en sachant que

vous maîtrisez le truc, ne vous en faites pas. C'est ça qu'il faut retenir pour la pratique. Et oui, ils devraient le faire, mais ils doivent comprendre ce que ça fait quand ça commence à piquer pour savoir ce que ça fait, puis reculer et utiliser cette chute à leur avantage. Vous savez, quand vous essayez d'entrer dans une thermique et que ça commence à piquer, vous relâchez doucement, ça plonge et boum, vous êtes dans le cœur. C'est utiliser des choses comme ça à votre avantage et s'y engager, et c'est ce que Sid fait pour vous, ça vous donne cette confiance pour vous dire : « Oh, elle est là, oui, j'utilise ça, je vais prendre un peu de cette chute et hop, j'y suis. »

[00:51:02] et je pense que ce qu'ils devraient en retenir, c'est le besoin de s'entraîner, parce qu'on ne peut pas juste se présenter, cocher les cases et repartir. Ça devrait te dire : « bordel, il y a tellement plus à apprendre sur cette aile, je vais rentrer et m'entraîner. » Donc, pour les wing overs, pas des gros, juste des fluides et symétriques, et juste balancer l'aile avec un bonheur parfait, c'est

[00:51:30] **Gavin McClurg:** c'est la clé, ouais. Et les ailes de transition vraiment réussies, c'est pas facile, tu sais. Ça prend énormément de temps pour bien les maîtriser. C'est pas simple, ouais.

[00:51:39] **Jocky Sanderson:** Oh, un gros. Oh non.

[00:51:42] **Gavin McClurg:** Je suis au-dessus de mon aile, qu'est-ce que je fais maintenant ?

[00:51:50] jockey J'ai juste encore quelques questions ici et ensuite on termine. J'apprécie vraiment. Qu'est-ce qui a changé ? On en a un peu parlé au début, mais qu'est-ce que vous enseignez différemment avec l'arrivée du shark nose sur les ailes modernes ? Qu'est-ce qui a changé dans votre domaine ? Vous avez mentionné que c'est peut-être plus facile de se retrouver dans une spirale verrouillée si on est sur un B plus chaud aujourd'hui qu'avant, mais expliquez-moi un peu comment vous avez ajusté les choses dans votre enseignement au cours des cinq dernières années.

[00:52:25] **Jocky Sanderson:** C'est vraiment plus une question de pilotage. Il s'agit de gérer les déformations, on peut toujours obtenir des déformations, et de comprendre la déformation et le changement de poids en accélérant dans les virages. Mais c'est surtout une question d'utiliser l'énergie et la puissance pour la sortir d'une manière progressive, fluide et douce. Il faut être à l'aise avec une situation dynamique que vous diffusez, et c'est la clé, c'est là-dessus qu'on travaille. Que l'aile soit différente ou non, certaines peuvent être très dynamiques et nécessiter des commandes assez rapides, mais il faut être vif pour réagir, puis relâcher. Je pense que l'enseigner est très important, surtout de nos jours, avec les ailes à fort allongement et la puissance des déformations, surtout avec la déformation de l'accélérateur où l'aile passe très vite derrière. C'est là qu'il faut être rapide pour casser le mouvement et empêcher l'aile d'aller trop loin en arrière.

[00:53:33] ce qui permettrait au voile de commencer à s'enrouler et aux extrémités de venir vers l'avant si vite sur les freins, puis de relâcher les freins et de casser la chute. Vous voyez, tout est une question de vitesse, mais ne confondez pas vitesse et agressivité. Il faut avoir cette sensibilité. C'est vraiment ça sur quoi on essaie de se concentrer : ce n'est pas binaire, ce n'est pas « fais cette déformation, tu dois faire ça », il faut s'adapter et on doit tous regarder l'aile et se dire « oh, ça n'a pas marché cette fois ». Et vous pouvez dire à un pilote : « OK, tire vraiment fort » et ils ne le font pas, et vous insistez : « vraiment, tire fort » et soudain ils le font, et là, oh, ça part en déformation très dynamique, et ils doivent être capables de gérer ça. Tout repose donc sur le briefing et s'assurer qu'ils sont à l'aise avec la situation dynamique. Mais avec les nouvelles ailes, les nouvelles tendances, oui, c'est encore une question de parler aux pilotes, parler aux équipes de développement.

[00:54:33] voir ce qui fonctionne et se voir soi-même, vous savez, pour y arriver, il n'y a rien de mieux que de monter dans l'aile et de jouer avec soi-même, ou que l'un d'entre nous y aille pour y jeter un œil et se dire « wow, c'est différent ». Et bien souvent, si je vois une tendance où quelque chose ne fonctionne pas tout à fait, vous savez ce que je veux dire, vous monteriez voler une aile, feriez la manœuvre et en parleriez en même temps que vous la faisiez, exactement comme je faisais quand je testais. Et puis vous vous dites « oh merde, je dis la mauvaise chose, ça devrait être plus de ceci ou moins de cela ». Donc, en le faisant, vous comprenez mieux ce que vous devez enseigner. Vous ne pouvez pas, non, aucun instructeur ne peut se reposer sur ses lauriers et rester assis là ; ils doivent être à jour, suivre le développement, les tendances et ce qui se passe. Alors, vous préférez enseigner le SIV ou le XC ?

[00:55:27] **Gavin McClurg:** plus, ah

[00:55:28] **Jocky Sanderson:** J'aime le changement, donc je détesterais faire du SIV ou du XC toute l'année, j'abandonnerais. Mais ce que je fais, c'est que j'adore le changement, donc faire du SIV, vous savez, je commence à m'en lasser et puis oh, je pars en cross country la semaine prochaine, c'est fantastique. Et puis tu donnes tout, et dès que tu commences à penser, vous savez, j'en ai assez de voler en cercles et en lignes droites, j'ai vraiment envie de lancer l'aile ou, vous savez, de regarder les gens apprendre à manier l'aile, et puis vous changez. Juste au moment où vous commencez à compter les jours, vous changez, vous rentrez voir votre famille, vous passez un bon moment et puis vous vous dites super, j'ai quelque chose de nouveau à faire. Le changement, c'est aussi bon qu'un repos, donc il faut changer. Vous pouvez être à fond sur le X-Alps et puis soudainement aller faire quelques vols de soirée en plané et du vol côtier avec un peu d'acro, bien sûr, et puis, vous savez, un petit changement n'a pas toujours besoin d'être intense. C'est comme ça que... ouais, non, exactement. Et oui, c'est pour ça que j'aime ça, c'est pour ça que je ne veux jamais n'en faire qu'un seul, j'adore le changement. Cool.

[00:56:41] **Gavin McClurg:** raconte-moi une histoire, genre de tes jours de compétition, raconte-moi, raconte-moi une que tu n'as pas souvent l'occasion de raconter dans tes cours, oh

[00:56:50] **Jocky Sanderson:** Mon Dieu, cette histoire que tu as là, eh bien, tu...

[00:56:57] **Gavin McClurg:** un des retours que j'ai reçus, vous savez, quand je parle à des gars qui sont là depuis longtemps, et puis j'entends Nate ou Matt, vous savez, les gars qui sont dans le coin, ils me disent : « Oh, tu aurais dû leur demander pour la fois où ils se sont retrouvés aspirés dans un nuage ». Mais comme je n'ai pas l'historique, je ne sais pas, donc je veux vous donner l'occasion de raconter quelque chose de drôle, quelque chose qui vous est arrivé.

[00:57:21] **Jocky Sanderson:** On est juste bien ou tendus, ou je... je vous dis ce que j'adore, c'est de parler de trucs drôles. Je me souviens d'avoir été en course sur la Sauce, c'était un Championnat du Monde, je ne me rappelle plus quand, mais c'était une ambiance géniale. J'espère que c'est toujours le cas, mais on était toujours un peu bourrés le soir et on était là-haut, donc légèrement en cuite, mais on partageait le moment, on faisait la course, la manche, et le truc qui m'a vraiment fait me dire "wow, c'est vraiment trop cool", c'était d'être dans un groupe. C'était avec Chris Muller, un pilote fantastique, avec un esprit brillant, et il... on était en train de raconter une blague dans une thermique, avec tout un groupe de pilotes. C'était le premier 30 000, donc il y avait encore plein de monde, et dans ce groupe, on criait la blague tout au long de la colonne, et on entendait les pilotes en bas demander "c'est quoi la blague ? qu'est-ce que ça veut dire ?" et on continuait à crier dans toute la colonne, mais on n'a pas eu le temps de finir la blague parce qu'on venait juste d'arriver à la base, donc tout le monde...

[00:58:39] On arrive à la base et on se met tous en plané, super sérieux, on se met en plané, tu sais, en se fixant du regard à travers nos lunettes de soleil, et puis on arrive au truc et on commence à raconter la blague et on entend des cris d'en bas : « Attends, attends, attends, je ne suis pas proche, attends, attends, attends, il faut attendre que tout le monde soit dans le film, d'accord, allez, c'est quoi la blague ? Finis-la ! » Et ce genre de plaisanterie, je pense que ça définit bien le vol en compétition. Tu sais, on peut être en compétition l'un contre l'autre autour du monde, mais on veut quand même partager un bon moment. J'adore ça, j'adore ça. C'est vraiment...

[00:59:15] **Gavin McClurg:** l'endroit parfait pour conclure ça, Jockey. Merci, merci beaucoup, je vous remercie vraiment. J'espère avoir l'occasion de faire plus de vols avec vous ici à l'avenir. On va vous voir, et on va vous suivre, ça a l'air d'être pour ce mois de juin et juillet, de retour en Europe avec, vous savez, avec Ben, mon entraîneur pour le XL, ouais. Ça va être génial, donc on se voit bientôt.

[00:59:37] **Jocky Sanderson:** J'ai hâte de vous voir, ça marche, et de suivre votre programme. Merci beaucoup, essayez juste un peu.

[00:59:42] **Gavin McClurg:** On appréciera, prends soin de toi mec. Salut Jockey, j'ai...

[00:59:55] J'espère que vous avez apprécié ça, c'était plutôt cool. Je prenais des notes en passant au montage sur celui-là ces dernières heures pour tout assembler, et j'ai des pages de notes, donc je vais tout rédiger dans les notes de l'épisode sur le site web, vous pourrez les consulter. Comme je l'ai dit au début de l'émission, je pars bientôt en Alaska, donc on n'aura pas beaucoup d'autres épisodes pour vous dans les prochaines semaines, mais j'espère en sortir un avec Bruce Goldsmith et un autre avant mon départ. Si vous avez des questions pour moi sur l'Alaska ou autre chose, envoyez-moi

un e-mail. J'espère que vous avez aimé le dernier, l'épisode "entre-deux" où je réponds à vos questions. Comme toujours, merci infiniment pour vos généreux dons, j'apprécie vraiment. Et c'était un plaisir de discuter avec Nick Greece de la Cloudbase Foundation pour voir comment nous pouvons envoyer une partie de cet argent vers eux aussi, car ils font un travail formidable.

[01:00:42] Merci beaucoup, on se voit au prochain épisode. Bon vol, allez loin et amusez-vous bien. Salut.

Deutsch

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

Show notes

Jocky Sanderson hat quasi das Lehrbuch über SIV und Training geschrieben und ist einer der am meisten gefeierten Advanced-Instruktoren im Sport. In diesem umfassenden Podcast sprechen wir über alles: Wettbewerbe, moderne Gleiter und was sich im SIV verändert hat, ist SIV notwendig, welches ist das wichtigste Manöver in Ihrem Werkzeugkasten, welche Art von Piloten sind am ehesten gefährdet, wie man mit begrenzter Zeit Fortschritte macht, warum Unfälle passieren, wann man pushen und wann man zurückschreiten sollte, wann man auf einen leistungsstärkeren Flügel umsteigt, Reserveparachutes, die Bedeutung von Selbstvertrauen und VIELES mehr. Ich hoffe, Sie genießen diese großartige Episode!

Der Beitrag Episode 19- Jocky Sanderson and Improving your Game erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:05] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen, willkommen zu einer weiteren Episode von Cloud Base Mayhem. Das ist die Nummer 19, ich glaube, das sind etwa 19 in unserem ersten Betriebsjahr – mehr, als ich dachte, dass wir schaffen würden, und natürlich viel weniger, als ich mir erhofft hatte. Aber bevor wir in diese Folge mit Jocky Sanderson, der Legende, einsteigen, auf die ich so gespannt bin, diese Show für euch zu präsentieren, nur noch ein paar kleine logistische Dinge: Ich fliege in ein paar Tagen nach Alaska. Dave Turner und ich werden versuchen, die gesamte Länge der Alaskan Range zu fliegen – das ist ein weiteres Red Bull-Projekt. Einige von euch haben vielleicht gerade gesehen, was Red Bull TV veröffentlicht hat; es ist kostenlos im Internet live verfügbar. Ihr könnt die Rockies Traverse sehen, die in den letzten Monaten auf Tour war mit BAMF und einer Reihe anderer Festivals, aber ihr könnt sie jetzt live in HD im Fernsehen sehen, also hoffentlich habt ihr die Chance, euch das anzusehen.

[00:00:53] Eine ziemlich coole Film von Real Water Productions, dem Red Bull Media House, der die Route von Will und mir durch die kanadischen Rockies bis zur US-Grenze im Jahr 2014 dokumentiert. Dafür haben wir den „National Geographic Adventure of the Year“ gewonnen, was ziemlich cool war. Aber ja, ich habe dazu viele Kommentare bekommen; falls ihr ihn noch nicht gesehen habt, findet ihr ihn auf meiner Facebook-Seite oder ihr sucht einfach danach, er ist gerade überall zu finden. Ich freue mich riesig auf die Reise nach Alaska. Wir planen, vier bis acht Wochen für die gesamte Strecke einzurechnen, deshalb habe ich versucht, ein paar Podcasts zu planen, die veröffentlicht werden, während ich weg bin. Ich habe diesen hier natürlich mit Jocky, und dieses Wochenende setze ich mich auch mit Bruce Goldsmith zusammen. Ich hoffe, noch auf eine Person mehr, das lasse ich als Überraschung, aber ansonsten entschuldige ich mich, ich werde diese natürlich nicht so oft veröffentlichen wie sonst, wenn ich in Alaska bin, weil wir dort praktisch keine Verbindung haben.

[00:01:42] Ihr könnt das Ganze verfolgen, wir werden eine Art Live-Tracking über Delorme haben, und Dave Wheeler wird von ihnen eine Kartenseite aufstellen, die auch auf Cloud Based Mayhem und auf Facebook zu finden sein wird, damit ihr sehen könnt, was da gerade abgeht. Es ist in vielerlei Hinsicht ziemlich nervenaufreibend. Ich habe auch einen kleinen Artikel dazu in Cross Country in der nächsten Ausgabe über den Vorbereitungsaspekt veröffentlichen lassen, also haltet Ausschau danach. Aber wir überqueren mehr Gletscher, als ich zählen kann. Wir werden die Nordseite des Gebirges fliegen, das ist alles Theorie, da ist noch niemand wirklich hochgefliegen, also ja, das sollte ziemlich interessant werden. Wie auch immer, zu diesem Podcast, ja, Jocky Sanderson, ich habe mit ihm 2012 in Oladeniz in der Türkei ein SIV gemacht, na ja, eigentlich eher ein acro Clinic.

[00:02:31] Jocky hat einfach so viel Energie, ich schaue mir seine Filme schon seit Jahren an, ich war total süchtig nach Performance-Freeflying. Seine Filme Security und Flight, Security Flight 2 sind einfach phänomenal, falls ihr sie noch nicht gesehen habt, müsst ihr sie euch holen, sie sind fantastisch. Diese Episode ist vollgepackt mit Infos, wir gehen bei diesem Thema richtig tief ins Detail, über alle möglichen Dinge, moderne Schirme, ob man zwei Rettungsschirme mitführen sollte, viele Dinge, die euch meiner Meinung nach wirklich überraschen werden. Ist SIV notwendig, für wen ist SIV gut und für wen nicht, wann seid ihr bereit, wann nicht, wann solltet ihr wiederholen, welches ist das wichtigste

Manöver, das ihr in eurem Werkzeugkasten haben solltet – all die Art von, ich denke, wirklich wertvollen Informationen.

[00:03:16] Ich habe auch eine Menge Fragen über Facebook für Jocky Sanderson gesammelt, auf die er sich gerne eingelassen hat, also ich denke, das wird dir gefallen, mir hat es auf jeden Fall. Ohne Umschweife, Jocky Sanderson.

[00:03:42] Jocky Sanderson, es ist klasse, dich hier in der Show zu haben. Entschuldige bitte die kleine Störung eben, das müssen wir nochmal machen, aber wo bist du zurzeit, was machst du gerade und danke für deine Zeit.

[00:03:54] **Jocky Sanderson:** Ich bin diese Woche eigentlich zu Hause, bin gerade erst aus Australien zurückgekommen und wir machen gerade ein paar schöne Familiensachen, hängen ab und entspannen uns, bevor wir nächste Woche nach Türkei aufbrechen.

[00:04:05] **Gavin McClurg:** Okay, ja. Du hast einen unglaublichen Rekord aufgestellt. Absolut, ein voller Terminkalender, weißt du, als wir uns trafen, habe ich 2012 in der Türkei einen Kurs bei dir gemacht, ein acro-Ding mit Johan, einem deiner Kumpels, und das war quasi der Auftakt, das hat mich auf all diesen Wahnsinn gebracht, auf die X-Alps und alles andere, und das letzte Mal, als ich dich gesehen habe, haben wir uns auf die X-Alps in Annecy im Juni vorbereitet.

[00:04:29] **Jocky Sanderson:** Genau, ja, und es ist toll, dich zu sehen. Es ist auch klasse, deinen Fortschritt zu verfolgen – vom SIV und acro bis hin zum Fliegen und Billing, als wir uns trafen und mit John Sylvester geflogen sind, und dann in Annecy. Es war fantastisch, mach weiter so, behalt diese Energie und diesen Enthusiasmus bei.

[00:04:45] **Gavin McClurg:** Ja, ja. Oh, vielen Dank, also, wisst ihr, ich reite auf den Erfolgen von Leuten wie euch und Mentoren auf, die vor mir da waren. Normalerweise frage ich gerne nach der Vergangenheit und möchte, dass ihr mir etwas von eurer Geschichte erzählt, aber ich glaube nicht, dass ich bei euch eine zweite Frage stellen würde, wenn ich das tun würde. Meine Güte, ihr seid schon seit 30 Jahren dabei. Ja, ja.

[00:05:05] **Jocky Sanderson:** 25, 30 Jahre, ja, über ein Vierteljahrhundert. Das ist

[00:05:09] **Gavin McClurg:** das ist einfach unglaublich. Du hast John Sylvester erwähnt, was für eine Legende, nein, ich liebe den Typen, ja, wirklich, ich habe meine erste Biwak-Tour mit ihm gemacht, von Beer aus, ja, genau, du warst dabei,

[00:05:25] **Jocky Sanderson:** Ihr habt übernachtet und seid am nächsten Tag zurückgefliegen, oder?

[00:05:27] **Gavin McClurg:** Genau, ja, es war der Wahnsinn. In der Nacht danach waren wir komplett in Eis eingeschlossen. Ich hatte keinen Schlafsack dabei, nur meine Daunenkleidung. Ich dachte mir, na ja, ich fliege und es ist kalt, es kann ja nicht noch schlimmer sein. Und ich habe in der Nacht ein kleines Feuer gemacht, mich darum gewickelt und bin am nächsten Morgen um 9:30 Uhr aufgewacht. Es war schon alles bereit und eingestellt, und ich bin zurück nach Beer geflogen, noch bevor irgendjemand dort gestartet war. Ich dachte nur: Oh mein Gott, John, das ist der Hammer, das müssen wir öfter machen.

[00:05:53] **Jocky Sanderson:** Definitiv, genau das hat dich süchtig nach X-Up-Sachen gemacht.

[00:05:57] **Gavin McClurg:** Absolut, das war das erste Mal, ja, ich muss ihm den ganzen Ruhm geben, definitiv, ja, das war... ich dachte mir nur, Mann, ich brauche unbedingt mehr davon, und genau da nennt Cedar Wright das einen Sky Crack.

[00:06:11] Also, womit ich gerne anfangen würde, anstatt von all den Wettbewerbsjahren zu hören – was ich weiß, spannend ist und ich würde mich freuen, wenn du mir davon eine Geschichte erzählst –, aber wie bist du von den Wettbewerben weggekommen? Ich glaube, es war so Ende der 90er mit Robbie Whittall und John Pendry und all den anderen Typen, mit denen du herumgefliegen bist. Wie bist du von dort zu dem übergegangen, was du jetzt machst? Denn ich denke, dieser Bereich als Instruktor war der weitaus größere Teil deiner Karriere. Ja,

[00:06:38] **Jocky Sanderson:** Ich meine, ich habe Wettbewerbe wirklich genossen, die sind fantastisch. Ich habe es vor allem gerne, weil ich mit meinen Freunden geflogen bin und eine tolle Zeit hatte. Und bezahlt und gesponsert zu

werden, um die Welt zu bereisen und einfach nur zu fliegen, ist eine riesige, unglaublich glückliche Sache. Aber ich hatte nie diesen Killerinstinkt, weißt du, man nimmt ja immer an einem Wettbewerb teil, um zu gewinnen, aber ich habe es einfach zu sehr genossen. Ich bin zum Beispiel auf den dritten Platz gekommen und so weiter, und das war gut, hat Spaß gemacht, aber ich habe das Unterrichten eigentlich viel lieber. Es geht einfach darum, Wissen zu teilen und das Lächeln in den Gesichtern der Leute zu sehen, wenn sie etwas erreichen. Also habe ich beim Unterrichten eine größere Belohnung empfunden, aber der Hauptgrund, warum ich aufgehört habe, war einfach, eine Familie zu gründen. Man kann das Wettbewerbsfliegen nicht mehr rechtfertigen, wenn man kleine Kinder hat.

[00:07:33] **Gavin McClurg:** Lag das viel wegen des Risikos oder war es eher der Wettbewerb? Ein bisschen von beidem.

[00:07:37] **Jocky Sanderson:** ein bisschen von beidem. Okay. Also, ich habe es zehn Jahre lang gemacht, und es war einfach an der Zeit, eine Familie zu gründen, und ich musste ein paar Dinge streichen, um öfter zu Hause zu sein, und der Wettkampf war eine der Sachen, die wirklich wegfielen, aber ich blicke immer mit großer Zuneigung zurück. Ich finde, es ist eine fantastische Sache zu machen, und unglaublich bereichernd, und es schweißt einen unglaublich mit anderen Piloten zusammen, die es auch machen, und es lehrt einen wirklich viel über sich selbst, weißt du, von den Wettkämpfen bis zur Vorbereitung, zur Disziplin, das Ganze eben. Und es ist großartig, das zu machen, besonders wenn man jung ist, aber zu jeder Zeit in deinem Leben, solange du es machen willst – das ist der Schlüssel, fühl dich nicht dazu verpflichtet.

[00:08:21] **Gavin McClurg:** Und wie hat das mit dem SIV angefangen? War das damals schon ziemlich verbreitet, SIV-Training zu machen, oder habt ihr da eher den Weg geebnet?

[00:08:30] **Jocky Sanderson:** Nun, was wir gemacht haben, ist... ich habe früher für ACPOLs getestet, und wir haben auch einige Tests für Hersteller und Entwicklungsarbeiten für unsere britische Vereinigung durchgeführt. Und das war sehr... wir haben Tests gemacht, und das waren Tests für die Auslösung von Spinnns, die Bergung aus Spinnns und Strömungsabrissen, Sachen wie das. Und es war damals noch sehr jung, es gab nicht wirklich SIV-Kurse an sich, aber es war etwas, von dem ich dachte, dass die Leute davon profitieren würden, wenn sie es selbst lernen. Es waren nicht wirklich Kurse, es waren eher ähnliche Dinge, aber nicht sehr... nicht sehr, wissen Sie.

[00:09:09] Und deshalb haben wir es zusammengefügt. Was ich im Grunde gemacht habe, war, einen Testflug zu nehmen und ihn in eine Kursstruktur zu unterteilen, also Deflationen, Suche nach Spins, Suche nach Stalls, Stalls und Spiralen und verschiedene andere Manöver. Man unterteilt also einen Testflug in einen Kurs, und so hat sich der SIV-Kurs für uns entwickelt, jedenfalls. Und ich denke, das ist etwas, von dem die Leute profitieren, es gibt ihnen Selbstvertrauen und ein Verständnis für ihren Gleitschirm sowie Vertrauen in ihre Fähigkeit, ihn zu kontrollieren. Es ist also etwas, das funktioniert hat, also ja, es ist eine großartige Sache.

[00:09:51] **Gavin McClurg:** Deine Videos zum Performance Free Flying – weißt du, ich hatte die auf dem Boot, als ich um die Welt segelte, ich habe sie 2006 gelernt, und ich habe mir dieses Video immer und immer wieder angesehen. Mein Gott, das war für mich wie die Matrix, ich konnte einfach nicht genug davon bekommen, und das einfach nur wegen der Qualität und der Art, wie du unterrichtest. Ich versuche schon ewig, Leute zu dir zu schicken, seit diesen frühen Tagen, aber wie hat sich das für dich mit SIV und modernen Gleitschirmen verändert? Wie hast du dich über die Jahre angepasst und was hast du gesehen? Wird es sicherer? Ich frage, was ist der Unterschied? Das sind mehr als eine Frage hier, aber wird es sicherer?

[00:10:37] **Jocky Sanderson:** Ich denke, im Allgemeinen ja. Was passiert ist, ist, dass die Leute früher ein bisschen Sicherheit opfern mussten, um Leistung zu bekommen. Um diese Höchstgeschwindigkeit zu erreichen, mussten sie einen Gleitschirm fliegen, der ziemlich schnell oder ziemlich dynamisch war, und so haben sie ein Stück Sicherheit geopfert. Heutzutage, mit moderner Designtechnologie, sind die Leistungskurve und die Sicherheitskurve irgendwie gut aufeinander abgestimmt. Und auch wegen der Ausbildung fliegen Piloten Gleitschirme, die gut in ihrem Bereich liegen, anstatt zu glauben, sie müssten Schirme fliegen, die viel schneller oder dynamischer sind, als es für sie praktisch machbar ist. Es ist also im Allgemeinen sicherer geworden, ja, durch das Gleitschirmdesign und weil Piloten jetzt vernünftige Schirme fliegen.

[00:11:26] Bei den Zwei-Linern und so weiter wird es dynamischer, interessanter. Mit der Shark Nose, mit der Rakeback-Linie – da wird es dynamischer, dynamischer. Durch die Linienaufhängung und so weiter wird es mehr... wir müssen den Lehrstil anpassen und uns wirklich mit der Entwicklung der Gleitschirme weiterentwickeln, wir müssen uns ständig weiterentwickeln. Jeder einzelne SIV-Lehrer würde sagen, man darf sich nie auf seinen Lorbeeren ausruhen, man muss weiter aufpassen und sehen, wie es sich entwickelt, weil – egal, ob man die Gleitschirme selbst fliegen kann, noch besser, weil man sie dann selbst auf die Probe stellen und wirklich verstehen kann, was man da macht. Aber man sieht auch Muster entstehen, wenn die Piloten rausfliegen und Dinge machen, und man denkt: Wow, das war interessant. Also fängt man an, mit Gleitschirmen zu experimentieren und zu sehen, wie man Cravats am besten verhindert, und so weiter.

[00:12:15] Aber im Allgemeinen haben alle SIV-Instruktoren leicht unterschiedliche Lehrmethoden, aber die Hauptbotschaft ist meiner Meinung nach ziemlich dieselbe.

[00:12:23] **Gavin McClurg:** Und wie viel ist genug oder nicht genug? Wie viel SIV-Training sollten die Leute eigentlich machen?

[00:12:31] **Jocky Sanderson:** Für sich selbst? Ja. Ja. Ich denke, wenn die Leute das fragen, also wann sollte ich einen machen, und man sollte nicht das Gefühl haben, einen machen zu müssen, man sollte sich nie dazu verpflichtet fühlen. Ich denke, der Schlüssel ist, wenn es einen zurückhält, wenn dieses Gefühl der Zweifel einen zurückhält. Also, man erreicht eine Phase in seinem Fliegen, in der man in der Thermik ist, zur Basis zurückkommt und fliegt, aber da ist ein kleines Element von Zweifel, man schaut ein bisschen auf seinen Schirm, man bremst ein bisschen zu viel, weißt du, und man denkt: was passiert, wenn...? Und wenn das anfängt zu passieren, ist es Zeit für einen Kurs, denn das ist der Moment, in dem man denkt: richtig, eigentlich möchte ich ein bisschen mehr Konzentration frei haben, um mich auf die guten Dinge in meinem Flug zu konzentrieren, nicht auf das Negative, also darauf zu schauen, wie mein Gleitschirm aussieht und zu versuchen, ihn zu kontrollieren.

[00:13:20] Wenn sie also diese Stufe erreichen, was normalerweise – je nachdem, wie und wo man fliegt – im Allgemeinen zwischen 50 und 100 Stunden liegt. Oft wollen die Leute es viel früher machen, manche viel später, aber im Grunde läuft es so: Sie fliegen einfach Thermik, machen ihre ersten 20k-Flüge und dann fangen sie an nachzudenken, und genau dann machen sie einen SIV-Kurs. Das ist der Moment, in dem es dem Piloten wirklich nützt, weil er das Verständnis für den Schirm bekommt, das Vertrauen in den Schirm und das Vertrauen in sein Handling. Es geht alles darum, schnell zu reagieren, aber auch schnell wieder lockerzulassen. Und genau das lehrt dich SIV. Und ihr wisst, es ist sehr wichtig, dass die Leute das machen wollen.

[00:14:08] Und deshalb sage ich zu Leuten, wenn sie 10 Stunden haben und es wirklich machen wollen, dann würde ich sie auch nicht aufhalten.

[00:14:17] Weil sie wie eine leere Leinwand sind, wenn sie so, so wenig Erfahrung haben; sie sind einfach voller Enthusiasmus, wie Welpen. Aber sie haben diesen Mr. Magoo-Faktor, sie kommen mit allem durch, nur durch blinden Optimismus. Und im Allgemeinen fliegen sie Gleitschirme, die ziemlich sicher sind. Also haben sie Spaß. Und sie machen diese Manöver, von denen sie dachten, dass sie sie in drei Tagen machen würden, die sie dachten, sie könnten nie machen. Und die Progression ist sehr stetig, wir hetzen die Leute nicht. Aber es fühlt sich immer richtig an, wenn sie das bestimmte Manöver machen, das sie gleich ausführen werden. Und wenn nicht, dann halten sie entweder inne oder gehen ein paar Stufen zurück. Aber im Allgemeinen genießen die Leute es wirklich und ziehen viel aus dem Kurs. Und auch das Vertrauen in den Gleitschirm ist immens. Aber dann kann derselbe Typ zu einem Kurs kommen.

[00:15:04] Wer schon ziemlich ängstlich ist und keinen Spaß am Fliegen hat. Und er kommt zu einem Kurs, um sich mehr Selbstvertrauen zu holen. Das ist der falsche Ansatz, denn man muss sein Selbstvertrauen aufbauen. Und man muss es auf eine schöne, progressive Weise aufbauen, nicht sich selbst dazu zwingen. Man muss immer landen und dann sofort wieder hochwollen, um es noch einmal zu machen. Und das ist meiner Meinung nach der Schlüssel für jeden, der irgendwelche Manöver, Pilotage oder acro macht, egal was. Wenn du kein Selbstvertrauen hast. Wenn du landest und denkst: „Oh Gott, das ist vorbei“, dann solltest du aufhören, über etwas anderes nachzudenken. Aber wenn du landest und denkst: „Wow, das war fantastisch, ich will das nochmal ausprobieren“, dann weißt du, dass es wirklich funktioniert. Und SIV bewirkt genau das. Du landest und denkst: „Oh, wenn ich doch nur wieder da oben sein könnte.“

[00:15:50] Ich will das einfach nochmal machen, nur um es ein bisschen besser zu machen. Das ist die Art von Kick, die man haben will.

[00:15:54] **Gavin McClurg:** Ich denke, das ist auf jeden Fall wirklich wichtig. Ich glaube, die Zuhörer werden davon viel mitnehmen. Und wie sollte man das weiterführen? Denn ich... Als ich zu deinem Kurs kam, war ich irgendwie anders. Ich habe den acro-Teil gemacht, aber alle anderen haben deinen Standard-SIV-Kurs gemacht. Und es ist so lustig zu beobachten, wie sich die Woche entwickelt, weil die Leute am Anfang etwas nervös sind, dann fangen sie an, etwas Selbstvertrauen zu gewinnen, aber es baut sich alles auf zum Tag der Fullstalls. Und am Tag der Fullstalls ist es ganz still. Alle sind einfach so nervös, hochzugehen und ihre... zu machen. Und dann machen sie es, und es ist klasse, und sie landen am Strand und sind völlig aus dem Häuschen. Und ich erinnere mich, ich glaube, das war in Performance Flying, du hast gesagt, wann immer man einen neuen Schirm bekommt, ist das Erste, was man tut, hochzugehen und Fullstalls zu machen, um sich an diesen Schirm zu gewöhnen.

[00:16:42] Und das habe ich mit all meinen Schirmen immer so gemacht. Das ist auch das Erste, was ich tue. Aber man will sich wohl sicher fühlen, besonders wenn man es über dem Boden macht, mit Fullstalls und acro Stalls und so weiter. Aber wie nimmst du die Leute mit, wo lässt du sie am Ende des Kurses und wann sollten sie zurückkommen? Und was sollten sie dann noch machen? I

[00:17:03] **Jocky Sanderson:** Ich denke, wir wollen immer, dass jeder Pilot und jeder Instruktor auf der ganzen Welt den Kurs mit dem Gefühl beendet, sich mit ihrem Schirm wohlfühlen und mit ihren Fähigkeiten, den Schirm zu kontrollieren, zufrieden zu sein. Genau dafür ist das Ganze konzipiert. Ich denke, in dem Moment, in dem man einen Kurs macht und man anfängt, sich ein bisschen... Jeder wird nervös, aber es ist eine positive Art von Nervosität, denn sobald sie es geschafft haben, ist es fantastisch, und das baut auf das nächste Manöver auf, das sie gleich machen werden. Wir wollen also immer, dass sie mit mehr Selbstvertrauen und einer positiveren Einstellung zum Fliegen nach Hause gehen. Ich denke, während eines Kurses ist es für uns und für jeden SRV-Instruktor entscheidend, wenn eine Person nicht reagiert oder es nicht wirklich genießt, das Ganze einfach sanft zu verlangsamen, das Tempo der Fortschritte zu drosseln und sich auf die Dinge zu konzentrieren, die sie gut können, die Dinge, die ihnen Spaß machen, damit sie beim Landen positiver landen.

[00:18:00] Sie sind positiver und hungriger darauf, mehr zu lernen. Und dann lenken wir sie ganz sanft in die richtige Richtung, und dann können wir sie wieder auf den richtigen Weg bringen, um mehr über den Schirm, das Strömungsabrissverhalten und so weiter zu lernen. Aber wissen Sie, das Strömungsabrissverhalten ist mittlerweile eine erstaunliche Sache. Der Kurs, der Strömungsabriss-Tag ist immer ein ruhiger Tag, weil das der Tag ist, auf den sie hinarbeiten. Aber lustigerweise frage ich jetzt bei Strömungsabriss und Spiralen immer: Welche davon hat dir gefallen? Du warst beim Strömungsabriss am nervösesten, aber war es der Strömungsabriss, den du nicht mochtest? Oder war es die Spirale, die du nicht mochtest? Und jetzt ist der Trend, dass sie Spiralen nicht mögen. Sie mögen die Strömungsabrisse. Sie waren nicht so schlimm, wie sie dachten. Und es waren die Spiralen, die sie nicht mochten. Es ist interessant, wie sich das entwickelt hat, hauptsächlich weil die Leute große Angst davor haben, bei Spiralen und so weiter ohnmächtig zu werden, und es gibt jetzt viele Probleme mit dem Arretieren, die wir angehen müssen.

[00:18:52] So, so etwas in der Art. Aber ja, es ist lustig, wie sich Trends entwickeln, weißt du, in einem Jahrzehnt haben sie sich von absolutem Hass auf Stalls zu einer Situation entwickelt, in der sie sie eigentlich gar nicht mehr ablehnen. Sie haben kein Problem mehr damit. Aber wieder einmal, bei Stalls, weißt du, gehst du rein und unterrichtest so eine Fullstall, sodass sie ihre Arme fixieren, damit es sicherer ist, weil sie ihn nicht versehentlich loslassen und ihn über sich abstürzen lassen und eine schreckliche Zeit haben. Aber je progressiver sie werden und je besser sie die Kräfte verstehen, desto mehr gehen wir in Richtung Stall und Tailslide, das Lockern der Bremsen und das Überwachen dieses Sturzes und das Lernen über diesen Druckpunkt. Es braucht also, weißt du, Feingefühl. Und beim Training, sogar bei Stalls, sind sie nicht so binär wie an oder aus. Und das ist es, was ein guter SIV-Kurs eigentlich hervorbringen sollte, anstatt nur Kästchen abzuhaken.

[00:19:42] Ein Pilot sollte einen Kurs immer so beenden, dass er denkt: Ja, die meisten meiner Fragen wurden beantwortet und mein Selbstvertrauen ist gestiegen, und es hat die Tür geöffnet, um noch hungriger auf das Lernen zu sein und mir mehr Vertrauen in mein Fliegen zu geben. Ja. Und ich glaube nicht, dass die Leute ständig wiederkommen

müssen. Viele bekommen das Fieber und denken, ja, ich muss das jedes Mal machen, wenn ich einen neuen Schirm bekomme, oder alle paar Jahre komme ich wieder. Ich denke, sobald man das Verständnis dafür hat, ist es da und bleibt ziemlich lange bestehen. Ich denke, was es jetzt mit der Schönheit von acro macht, ist, dass es zeigt: Wow, ich kann so viel Spaß auf meinem Gleitschirm haben, der eigentlich – im Allgemeinen sind sie für die Thermik ausgelegt.

[00:20:30] Und cross country Fliegen. Aber schau dir an, wie dynamisch und eigentlich sicher ein Gleitschirm ist, und die großen Wing-overs, die großen Übergänge und der Spaß, den man haben kann. Und die Leute fangen an zu denken: „Tja, das hat mir so viel Spaß gemacht. Ich werde SATs und Wing-over-Manöver ausprobieren und ja, auch Loopings. Und wenn mir das wirklich gefällt, werde ich mich mehr in Richtung acro weiterentwickeln.“ Aber das ist einfach ein völlig anderer Sport. Weißt du, das ist für sich genommen unabhängig, oder?

[00:20:57] **Gavin McClurg:** Aber es ist so korreliert, oder? Ich meine, ich habe einfach... ich

[00:21:00] **Jocky Sanderson:** war begeistert

[00:21:00] **Gavin McClurg:** nach den X-Alps in diesem Jahr musste ich mich in den nächsten zwei Jahren vor dem nächsten Mal wirklich sehr stark auf acro konzentrieren, weil es dir einfach ermöglicht, sich in schlechterer Luft wohler zu bewegen. Weißt du, es ist einfach dieses Training, zu wissen, was dein Schirm macht, ohne darauf zu schauen. Dieses Gefühl – man wird mit acro einfach so sensibel. Ich denke, die beiden hängen wirklich zusammen.

[00:21:25] **Jocky Sanderson:** Ja, auf jeden Fall. Und das Tolle ist, dass es durch das Spielgefühl zusammenhängt. Ja. Genau das machen Piloten. Wir sind da oben und genießen es, weißt du, und das ist der Schlüssel. Das ist der Punkt. Wir sind da oben, weil wir spielen und es genießen. Und wenn du acro fliegst, Spaß hast und spielst, ist das eine völlig andere Dynamik als wenn du da oben auf einem Schirm sitzt, den du ständig anstarrst, völligst verängstigt bist und nur versuchst, zu viel zu bremsen und einfach keine gute Zeit hast. Derselbe Pilot und derselbe Schirm können eine völlig andere mentale Verfassung haben. Und ja, wie du sagst, beim acro absolut, weil du so auf den Gleitschirm, die Nickbewegung und das Drehen eingestimmt bist. Und das Handling, du musst dir darüber nicht mal Gedanken machen. Und genau das macht SIV. Es sät sozusagen diesen Samen und gibt dir dieses kleine bisschen Selbstvertrauen.

[00:22:11] Aber offensichtlich werden dich vier oder fünf Tage eines acro SIV-Kurses nicht zum Meister machen. Du musst weggehen und üben und üben und dich richtig reinfühlen. Und am Beispiel X-Alps – das ist ein super Beispiel – schaust du dir die Bedingungen an, in denen du fliegst, die Windbedingungen, bei denen du abheben musst. Nein, das musst du nicht. Ja, wenn du wettbewerben willst. Und du bist sicher. Ja, wenn du gewinnen oder eine Chance haben willst. Aber es ist nicht gefährlich. Es ist nicht gefährlich, wenn du trainierst. Und das ist der Schlüssel. Du hast viele Piloten, die X-Alps-Piloten verurteilen. Oh, die sind einfach Verrückte. Sie sind keine Verrückten. Sie sind einfach solche Athleten. Sie haben so hart trainiert. Sie können einen Gleitschirm ganz locker bei 40 km/h Wind hochbringen und aus einem Felsfeld wegkommen.

[00:22:57] Kein Problem. Weil sie wissen, dass sie es können. Weil sie trainiert haben. Und es geht alles ums Training. Wenn wir SIV und cross country unterrichten, zeigen wir den Piloten eine Tür. Aber es liegt an ihnen, durchzugehen, zu üben und immer mehr zu machen, um das Niveau zu erreichen, das sie wollen, um das Beste aus dem Sport zu holen, den sie lieben.

[00:23:18] **Gavin McClurg:** Eine der Fragen, Jockey, die ich oft bekomme, ist von Leuten, die sagen: „Mensch, es ist so toll, von all diesen Leuten zu hören, für die das eigentlich ihr Beruf ist. Die können das ständig machen. Aber hey, ich habe einen Job. Ich habe eine Familie. Ich kann wirklich nur am Wochenende fliegen. Wie werde ich gut? Was sagen wir denen, die 50 Stunden im Jahr fliegen? Worauf sollten sie sich konzentrieren?“

[00:23:42] **Jocky Sanderson:** Das ist eine sehr gute Frage.

[00:23:46] Ich bin wirklich für sie da, weil sie Prioritäten haben. Sie haben Familien. Sie haben Arbeit. Und vielleicht haben sie, wenn sie Glück haben, zwei Wochen im Jahr, in denen sie sich einen Urlaub mit ihren Freunden gönnen können, um zu fliegen. Man muss also wirklich... Wir sagen unseren Guide-Teams immer: Schaut her, jedem, der eine Woche bei uns verbringt, müssen wir 100 % geben, weil das ihre Woche ist. Wir müssen ihnen alles geben, was sie brauchen, um ihnen so viel Flugerfahrung und so viel Wissen wie möglich zu vermitteln, denn Zeit ist für die Leute

kosbar. Aber ich denke, der Schlüssel liegt darin, sich mit einer Gruppe zu verbinden, die genauso enthusiastisch ist wie man selbst. Das ist das eine. Also fühlt euch nicht verpflichtet, einfach nur hinzugehen, auf einen Hügel zu gehen und darauf zu warten, euch Leuten vorzustellen, um einfach eine Gruppe Gleichgesinnter zu finden.

[00:24:38] Und wenn du dich an einem Wochenende mal etwas schlapp oder müde fühlst, wird dich jemand aus dieser Gruppe anrufen und dich rauslocken. Du hast also eine Gruppe, in der alle sagen: „Komm schon, lass uns rausgehen. Nächste Woche siehst gut aus.“ Und selbst wenn du beruflich beschäftigt bist, bekommst du vielleicht eine kleine Nachricht von deinen Kumpels, dass der Samstag gut aussieht. Und plötzlich bist du dabei, anstatt an diesem Samstag einfach nur aufzuwachen und nichts zu tun. Du bist tatsächlich fokussiert. Und du hast die Leute im Team – diejenigen, die das Wetter verfolgen, die Nerds, die die besten Routen herausfinden. Und dann organisierst du den Transport, seid draußen und fliegt als Team mit ein bisschen Geplänkel und holst wirklich das Beste aus dem Tag heraus. So würdest du davon profitieren. So würde jeder Wochenendflieger vom Fliegen profitieren. Und genau das passiert gerade in Großbritannien.

[00:25:24] Das wurde von Barney und Mike Cav und all den anderen angeführt. Die machen diese Mega-Distanzen und tun das alles, weil sie einfach eine Gruppe von Kumpels sind, die Spaß haben, das Wetter recherchieren und es einfach durchziehen. Und es gibt keinen Grund, warum Wochenendflieger das nicht auch können. Es macht es so viel schöner. Weißt du, wenn du dir denkst: Könnte ich heute gefragt werden, ob ich fliegen gehe? Ja, das solltest du. Und wenn dich drei oder vier Kumpels anrufen und sagen: Hey, wie wär's damit? Dann bringt dich das dazu, es zu tun. Also würde ich sagen: Geh raus und übe so viel du kannst und such dir eine kleine Gruppe von Freunden, die das Gleiche sind – verschiedene Charaktere, man kann nicht alle gleich sein, aber derselbe Fokus, die gleiche Liebe dazu.

[00:26:10] Und halt dich fern von den Ground Sucks. Wenn du am Berg ankommst und die da sitzen und sagen: „Alles klar, das sieht nicht so gut aus. Ja, ich gehe heute nicht hoch. Schau dir das an. Oh, du wirst einen Klapper haben.“ Weißt du, halt dich von denen fern und konzentrier dich auf das Positive. Und wenn du mit deinen Kumpels ankommst, gibt es nichts Schöneres. Weißt du, wir sind angekommen. Ich war letzte Woche in Australien fliegen und hatte das Glück, meine Jungs mitzunehmen. Also sind Josh und Seb mitgekommen und wir hatten zwei Wochen Familienurlaub. Und wir sind angekommen. Josh fliegt jetzt. Und wir sind in diesem Blackheath angekommen, diesem Ort. Wir haben ihn einfach kurz nachgeschlagen. Wir haben ein paar Freunde angerufen. Die Jungs, die lokalen Piloten, waren fantastisch.

[00:26:55] Sie haben uns super Tipps gegeben. Wir sind alle runtergegangen und haben zusammen toll geflogen. Und ein bisschen gebanzelt beim Start und bei der Landung. Was für ein toller Tag, weißt du, und es geht vor allem darum, nicht alleine zu erscheinen und sich dabei unwohl zu fühlen. Es geht darum, mit Leuten zusammen zu sein und keine Angst zu haben, mit anderen zu reden und mitzumachen. Und das kann man besser als kleine Truppe, als kleine Bande von Kumpels. Und genau das würde ich gerne fördern.

[00:27:22] **Gavin McClurg:** Das gefällt mir. Umgib dich mit guten Leuten und Mentoren, und das macht alles viel einfacher. Macht es nicht? Ähm, ja.

[00:27:30] **Jocky Sanderson:** Genau. Und wenn du nicht, weißt du, du bist vielleicht derjenige, der am Wochenende Leute aufputscht, und am nächsten Wochenende werden andere dich aufputschen. Und so sollte es auch sein, aber halt einfach fern von negativem Boden, von der Negativ-Clique, und mach einfach dein Ding.

[00:27:43] **Gavin McClurg:** Jockey, um, ich will hier nicht auf die dunkle Seite abdriften, aber nur weil es Gleitschirmfliegen ist und es ein Teil des Sports ist, um, Unfälle, die du in deinen Jahren sicher oft gesehen hast. Gibt es gemeinsame Nenner und Themen, um, die du siehst, die diese verursachen?

[00:28:01] **Jocky Sanderson:** Ja, ich würde sagen, es sind Leute, die oft in Umgebungen fliegen, in denen sie sich nicht hundertprozentig wohlfühlen, aber glauben, sie sollten es sein. Und oft haben wir alle Leistungs- und Selbstvertrauensspitzen und -tiefs sowie Konzentrationsspitzen und -tiefs. Und als Pilot ist das das Schöne an diesem Sport. Der Sport, den wir treiben, erfordert Ehrlichkeit sich selbst gegenüber, weil deine Entscheidungen endgültig sind. Wenn du einen Fehler machst, änderst du ihn schnell und machst einen anderen und lernst daraus. Und ich denke, bei Leuten, die lange Pausen hatten, bei Leuten, die fliegen,

[00:28:51] in Bedingungen, die, ja, letztes Jahr sind sie in denselben Bedingungen geflogen, aber dieses Jahr sind sie etwas nervös und nicht so schnell. Sie versuchen irgendwie zu rechtfertigen, dass sie es tun und dort sind.

Wahrscheinlich schreit ihr Kopf ihnen wahrscheinlich schon dazu, nach draußen zu gehen. Und das ist dann, wenn sie außerhalb ihrer Komfortzone fliegen, aber das Gefühl haben, sie sollten dort sein. Dann passieren Unfälle. Du hast das Tolle, das Tolle ist, Matt Gerdes hat vor Kurzem einen Artikel darüber geschrieben, weißt du, über dieses Wissen zu haben, total naiv zu sein, aber voller Enthusiasmus. Und dann kommst du dazu, du bekommst das Wissen und dann, weißt du, und es geht alles darum, sich selbst zu kennen und innerhalb dessen zu agieren, die Grenzen sanft zu verschieben, wenn es sich richtig anfühlt.

[00:29:42] Wenn es sich nicht richtig anfühlt, dann drück nicht, sondern zieh dich zurück, aber du musst gar nichts tun. Du fühlst, dass die Leute denken, du müsstest es tun, wie zum Beispiel viele Leute, die Gleitschirme fliegen, die ein bisschen riskant sind, weil sie Chefinstruktoren sind und das Gefühl haben, sie müssten sie fliegen. Und das ist falsch, du solltest fliegen, womit du dich wohlfühlst. Ich bin zum Beispiel jahrelang in Wettbewerben mit Prototyp-Gleitschirmen geflogen, aber wenn ich mal nicht viel fliege oder im Jahr eine kleine Vertrauenskurve habe, dann gehe ich einen Schritt zurück. Ich bin schon mal auf einen Rush runtergegangen und bin damit gemütlich herumgeflogen. Weil ich lieber noch fliege, aber in einer Umgebung, mit der ich zufrieden bin, anstatt mich dazu zu zwingen, auf Sachen zu fliegen, mit denen ich nicht zufrieden bin.

[00:30:30] Denn das würde mich irgendwann dazu bringen, aufzuhören zu fliegen. Also, du reduzierst dein Niveau ein bisschen, du genießt das Fliegen und das Herumschwirren in sicheren Gleitschirmen. Dann fühlst du dich hungrig nach immer mehr und dann steigst du wieder auf. Also, du gehst wieder hoch und, weißt du, ich bin mit meinem M6 unterwegs, kreise herum, habe eine Riesengaudi und genau darum geht es. Und wenn man sich die Top-Piloten ansieht, die ständig daran arbeiten, sogar John Sylvester und all die Leute, die in großen Bedingungen fliegen, die können oft, weißt du, wenn sie sich gerade nicht wohlfühlen, auf ein paar Deltas oder irgendeinen Mittelklasse- oder einen kleineren Gleitschirm ausweichen, weil sie Athleten sind und wissen, womit sie sich wohlfühlen. Und ich denke, Übung und damit sich wohlzufühlen, ist wichtig, weil das Tolle an der Luftfahrt ist, dass die Entscheidung bei dir liegt.

[00:31:24] Und deshalb passieren Unfälle oft dann, wenn all diese Variablen anfangen, ihre Rolle zu spielen. Nicht eine einzelne. Eine einzelne kann man benennen, aber sie alle fangen an, zum Fehler beizutragen, in dem man sich am Ende wiederfindet – sei es in Bedingungen, in denen man nicht mit einem Gleitschirm unterwegs sein sollte, oder zu einem Zeitpunkt, an dem man es nicht sein sollte. Sie alle spielen ihren kleinen Teil zum eigentlichen Vorfall selbst. Und wenn man sich jeden Vorfall ansieht und die Uhr zurückdreht, kann man daraus etwas lernen.

[00:31:59] **Gavin McClurg:** Wann sollte ein Pilot, wann ist ein Pilot bereit? Ja. Um den nächsten Schritt zu machen, und warum sollten sie das tun? Äh, offensichtlich für eine bessere Leistung, aber gibt es einen Moment oder was raten Sie Piloten zu tun? Denn heutzutage gibt es eine riesige Streuung im B- und C-Bereich. Würden Sie nicht zustimmen? Ich meine, da sind die, wissen Sie, die heißen B's – wissen Sie, Will Gadd flog die Carrera auf unserer Rockies-Traverse. Er ist einer dieser unglaublichen Piloten und es war, wissen Sie, es sei denn, es gab viel Wind, ich war auf dem Gipfel, dem Peak Three, einem D, wissen Sie, er hatte keinerlei Probleme, Schritt zu halten. Ich meine, ich denke, man kann erstaunlich tolle Flüge absolvieren, wie wir in den letzten Jahren in Europa gesehen haben, Typen auf Mentors, die einfach alles geben.

[00:32:48] Ähm, aber wann,

[00:32:49] **Jocky Sanderson:** wann sollte

[00:32:50] **Gavin McClurg:** Wann sollte ein Pilot aufsteigen?

[00:32:52] **Jocky Sanderson:** Ich denke immer, wenn es einen zurückhält, wenn man dieses Gefühl hat, wenn man im Gleitflug ist oder, oder wenn es einen Punkt gibt. Es gibt einen Punkt in deinem Flug, an dem du einfach mehr willst, deine Bauchmuskeln sind angespannt. Du willst mehr aus ihm herausholen. Das ist der Moment, in dem man aufsteigt, aber nicht, wenn man denkt, man sollte es, nicht wenn dein Gleitschirm müde wird und du einen anderen Gleitschirm willst, du denkst, na ja, das ist ein anderer Gleitschirm. Also muss ich aufsteigen. Du steigst auf, wenn du es fühlst, wenn es ein Gefühl ist und, wenn der Zeitpunkt stimmt, du steigst nicht auf, weil du denkst, du solltest es, du steigst auf,

weil du dich vom Gleitschirm, in dem du bist, zurückgehalten fühlst, aber wieder, wenn du in einem Gleitschirm bist, der wie die Karriere ist, eine brillante, in den richtigen Händen, sind sie absolut, sind sie absolut fantastische Schirme und sie fliegen brillant.

[00:33:46] Nun, und, wissen Sie, schauen Sie sich das an, die Bewertung, die Leistung, die er bringt – müssen Sie dann höher steigen? Es ist toll, einen wirklich guten Gleitschirm zu hundert Prozent zu fliegen und auch einen zu fliegen, der etwas rennsportlicher ist. Und dann merkst du: Oh, nicht mehr so gut. Es geht ganz um die Routine beim Fliegen. Denn die Typen, die die Enden und die Gipfel fliegen, die – wissen Sie, das sind einfach wunderschöne Gleitschirme zum Anschauen und Fliegen, aber man muss auf dem aktuellen Stand sein, man muss voll dabei sein und man muss sie ständig fliegen. Und ziemlich oft, sobald man anfängt, die Routine zu verlieren und diesen Hunger zu verlieren, dann – ja, dann solltest du eine Nummer kleiner greifen.

[00:34:32] Und hab keine Angst davor, das Equipment hoch- oder runterzustufen. Es macht keinen Unterschied, aber du solltest nicht gezwungen sein, hoch- oder runterzugehen. Es ist dann, wenn es sich richtig anfühlt.

[00:34:40] **Gavin McClurg:** Jackie, du hast darüber gesprochen, weil du ja auch phänomenale XC-Kurse gibst, Chris. Und, ähm, als du darüber gesprochen hast, dass Piloten mit wenig Flugstunden sich mit einer guten Gruppe von Leuten umgeben, nicht mit den Ground-Suck-Leuten, sondern, ähm, mehr auf der technischen Seite der Dinge. Was würdest du sagen, sind die drei Dinge, die, die immer wieder auftauchen, was, ähm, ich...

[00:35:07] **Jocky Sanderson:** Ich würde sagen, beim Starten musst du sicherstellen, dass du wirklich... denn es gibt nichts Schlimmeres, als an einen Startplatz zu kommen und zu denken: „Oh Mist, das ist ein Start bei starkem Wind.“ Denn du fängst schon im Minus an. Du denkst dir schon: „Oh Gott, ich glaube nicht, dass ich von da wegkomme.“ Aber wenn du weißt, dass du Windstille-Starts, Rückwärtsstarts mit Rückenwind oder Starts bei starkem Wind – du weißt schon, den Aussie- oder Cobra-Start – beherrschst, wenn du all diese verschiedenen Startstile übst, dann musst du gar nicht mehr darüber nachdenken. Du schaust in den Himmel, kommst am Startplatz an und denkst: „Ja, da komme ich weg“, und du gibst einen kleinen Stoß, es hebt ab und du bist weg. Und das ist etwas, das man nie genug üben kann. Und ich meine nicht, bis es ordentlich windig ist und dann auf einem Fußballfeld, das flach ist, zu starten, ein bisschen herumgeschleift zu werden und dann aufzugeben.

[00:36:01] Ich meine, ihr müsst es bei Windstille machen. Dann bei 5, 10, 15, 20 Knoten mehr Wind, in verschiedenen Variationen und auch bei unterschiedlichen Hangneigungen. Alle denken, sie müssen auf flachem Gelände Groundhandling machen, aber das müsst ihr nicht. Wenn ihr auf flachem Gelände abhebt, wollt ihr ja eigentlich an einen Hang, einen steilen Hang. Das Lustigste ist, was ich sehe: Ich nehme Leute mit in die Berge und sie sehen einen steilen Start bei ziemlich viel Wind und denken: Oh mein Gott, das ist schrecklich. Aber das ist sicher. Wenn man es richtig macht, ist das sicher. Warum habt ihr also Angst davor? Ihr solltet keine Angst haben. Ihr solltet einfach dorthin gehen, es vorbereiten und die kleinen Tricks lernen, die euch nicht einem Risiko aussetzen, wisst ihr? So wie den Gleitschirm vorbereiten und alles so zusammenpacken, dass ihr ihn einfach dem Wind entgegenhalten könnt und bumm, ihr seid oben und weg und wisst, in welche Richtung ihr euch dreht.

[00:36:52] Alles ist bereit. Abgehauen. Kein Hin und Her. Also ja, ich würde sagen Groundhandling. Definitiv.

[00:37:00] Wenn man deine Kids kennt... Okay. Das ist eine wichtige Frage, weil ich selbst oft dazu neige, weißt du, man bekommt neues Equipment und fängt an, damit herumzupfuschen, und schon denkt man: Oh Shit, ich habe die Thermik verpasst, oder oh nein, mein Vario nervt mich, weil er falsch eingestellt ist. Du weißt schon, all diese kleinen Dinge – du solltest wie eine Maschine sein, wenn du auf die Startrampe gehst, du solltest alles bereit und vorbereitet haben. Also deinen Flug, dein Equipment, dein ganzes Zeug. Du hast deine Recherche gemacht. Also ist das Einzige, woran du jetzt denken musst, die Schönheit des Thermalfliegens und das Überbrücken von Distanzen, wenn das das ist, was du machen willst. Und also, nein, besorg dir dein Equipment, mach deine Recherche. Und die dritte Frage ist... aber ich würde sagen, ich würde mehr sagen, weil ich eine ziemlich verspielte Person bin.

[00:37:54] Ich mache das nicht, es sei denn, ich bin gerade nur am Rumspielen oder mit Freunden unterwegs. Ich bin nicht sehr motiviert, also könnte ich zum Hügel fliegen und dort herumtreiben und nach 40 Minuten anfangen, mich zu langweilen. Aber wenn jemand sagt: „Ich wette, du schaffst den Hügel da drüben nicht“, dann ist das das Signal, das

Spiel beginnt und ich bin weg. Weil da eine Herausforderung dahintersteckt. Und es ist ein bisschen wie ein Wettkampf mit deinen Freunden. Also denke ich, ja, wieder mal. Spielen, das mag ich nicht.

[00:38:19] **Gavin McClurg:** Jockey. Ich habe gestern auf Facebook etwas gepostet, als wir das geplant haben, nur um zu fragen, ob jemand Fragen an dich hat, und ein paar Leute haben geantwortet. Ich wollte das mal kurz mit dir durchgehen – das sind zwar schnelle Fragen, aber sie müssen nicht sofort beantwortet werden. Du kannst dir so viel Zeit lassen, wie du willst. Rettungsschirme, sollten Leute mit zwei Rettungsschirmen fliegen, wenn sie XC fliegen?

[00:38:42] **Jocky Sanderson:** Nein, ich glaube nicht, dass sie das sollten, sie müssen das nicht, einer ist gut genug. Ich denke, wenn du den Hauptschirm kontrollierst, kannst du ihn sowieso als Rettungsschirm benutzen; es gibt ziemlich oft Situationen, in denen der Rettungsschirm tatsächlich relativ tief geworfen wird, bis du ihn rausbekommst oder egal in welcher Situation du gerade bist. Also ich glaube nicht, dass du mit zwei fliegen musst. Ich würde sagen, du musst deinen Hauptschirm entlasten, aber wenn du doch einen anderen brauchst, weißt du, wenn du denkst, dass du ihn willst, aus welchem Grund auch immer, aber einen kannst du benutzen – du steckst einfach die Finger hinten in die CD-Leinen, ziehst sie gerade nach unten und du hast einen weiteren Fallschirm.

[00:39:34] Die Wahrscheinlichkeit, dass du jemals in einen Schirm gerätst und dann herausschwimmen und einen anderen werfen musst, ist sehr selten. Es gibt also nicht viele Szenarien, in denen du das bräuchtest, und ich habe schon ein paar Mal einen Rettungsschirm geworfen, der nicht funktioniert hat, weil ich ihn schlecht geworfen habe und er in die Leinen geraten ist. Und deshalb denken die Leute: Oh nein, ich brauche einen zweiten dafür. Das brauchst du nicht, du musst ihn nur ziehen. Und er wird sich öffnen, du kannst ihn direkt auf deinen Schoß legen und ihn nochmal werfen, aber er wird sich öffnen und er wird funktionieren. Also denke ich nicht, dass du für cross country Fliegen zwei brauchst.

[00:40:17] **Gavin McClurg:** Ja. Perfekt. Igor fragt, wie stressig dein Job ist und wie du mit der dunklen Seite des Gleitschirmfliegens umgehst?

[00:40:25] **Jocky Sanderson:** Das ist eine super Frage. Die stressigen Momente halten einen so auf Zack. Und es ist – ich meine, ich muss das mal sagen – vielleicht am stressigsten, wenn ich nicht die Kontrolle über den Typen habe, der cross country fliegt und sich, weißt du, in eine Situation bringt, in der er sich einem Risiko aussetzt oder so. Das ist ziemlich stressig für uns, weil es unsere Aufgabe ist, sie zu schützen. Und das wird stressig, wenn man den Kontakt aus irgendeinem Grund verliert. Das ist dann stressig. In einer SIV-Umgebung, wenn der Stress kommt, wenn man wirklich anfangen muss nachzudenken, dann geht auch der Puls hoch.

[00:41:16] Und du denkst viel schneller. Es geht von deinem Gehirn in deine Augen, aus deinem Mund heraus in deren Gehirn und runter in ihre Hände. Es passiert also alles ziemlich schnell, für beide Seiten. Also, ja, und du kannst damit umgehen. Und es gibt immer, du kannst immer im Notfall zum Auslösen eines Rettungsschirms greifen, aber du willst dem Piloten beweisen, dass er es kann, dass er den Gleitschirm aus der Lage herausbekommen hat. Aber das sind die stressigen Momente, mit denen du konfrontiert wirst. Du gehst damit um, indem du daraus lernst. Also sofort, du wirst nie wissen, ob etwas passiert ist, das wirklich stressig war. Du überlegst, was diese stressige Situation verursacht hat. Du lernst also daraus und lachst darüber.

[00:42:04] Weißt du, wenn du kannst, aber ich denke, mit der dunklen Seite umzugehen, das ist eine harte Frage. Ich denke, was man tut, ist sich einfach auf das Gute zu konzentrieren. Man lernt aus dem Schlechten, aber man konzentriert sich auf das Gute. Und ich denke, das haben wir in uns. Wenn man ein Extremsportler ist, ist man ständig damit konfrontiert. Und leider sehen wir Freunde, die es nicht überstehen, aber du musst dir sagen, dass sie es geliebt haben. Ich liebe es, wo sonst wäre ich? Und das sagst du dir selbst und denkst: Ich wäre nirgendwo anders. Also mach weiter und teil es mit den Leuten.

[00:42:46] **Gavin McClurg:** Das war nicht eine der gestellten Fragen. Ich muss sie aber nach deiner Antwort stellen: Wo stehst du selbst in deiner Leidenschaft für den Sport? Verbringst du außerhalb des Coachings viel Zeit damit, einfach selbst zu fliegen? Bist du nach all diesen Jahren immer noch so begeistert vom Paragliding?

[00:43:02] **Jocky Sanderson:** Ja, ich liebe es. Und ich meine, jetzt habe ich auch noch Josh, mit dem ich fliege. Das ist toll. Ich fliege jetzt also auch durch seine Augen. Und das ist das Ding bei Guides: Wir müssen für alle anderen fliegen.

Wir sind also eher der Standard, obwohl wir es selbst können; unsere Standards und Ziele richten sich nach dem Niveau, auf dem wir führen. Deshalb bekommen wir eine riesige Belohnung, wenn wir 50 fliegen. Aber weißt du, wenn wir mit jemandem landen, der es noch nie gemacht hat, und die absolut begeistert sind, ist das genau dasselbe wie wenn ich 200 fliege. Ich bekomme denselben Kick daraus und es ist dasselbe – diese Parallele zieht sich durch dein ganzes Fliegen.

[00:43:52] Wenn ich also immer mehr und mehr wollen würde, hätte ich vor Jahren aufgegeben. Der Schlüssel ist einfach, das zu genießen, was man tut. Und selbst wenn es nur von oben nach unten ist – die Dinge, die du tust, das Beste, was du tun kannst, das Wichtigste, was du tun kannst, das Beste, was du tun kannst, das Wichtigste: Du musst etwas Gutes daraus machen. Und ja, ich habe letztes Jahr versucht, mit den Jungs die ganzen großen Distanzen zu fliegen. Aber ich konnte es einfach nicht. Ich war zu beschäftigt. Man muss einfach wirklich, wirklich viel Zeit investieren, um eine gute X-Saison zu haben – das Wetter checken, alles stehen und liegen lassen und losziehen. Und das ist etwas, vor dem ich wirklich den Hut vor ihnen ziehe, weil ich meine ich nehme an, ich würde es gerne machen, aber ich habe diesen Hunger einfach nicht. Wenn ich mich umdrehen würde und diesen Hunger hätte, müsste ich vieles stehen lassen, aber ich nehme den Hut vor den Jungs, die es tun. Ich finde es fantastisch.

[00:44:46] ich weiß nicht, wie Mike Cam das einfach durchzieht, es ist einfach erstaunlich. Ich meine, es ist toll, eure Geschichten zu hören und euch und den anderen zu folgen, zu sehen, wie alle diese Mega-Flüge machen, nicht nur X-Alps, sondern man sieht es auf Facebook und man sieht die Freude, die die Leute haben, wenn sie gelandet sind und es sofort teilen und

[00:45:08] **Gavin McClurg:** du schaust dir das an

[00:45:08] **Jocky Sanderson:** beim Denken. Das ist phänomenal, wie machen die das? Weißt du, das ist eine riesige Menge an Energie, die von uns kommt, egal ob wir hinter jemandem stehen, der etwas Gutes leistet, sei es sein erster Flug, die ersten 100 Kilometer oder die gesamte X-Alps in ein paar Tagen. Es spielt keine Rolle, solange sie es teilen, eine tolle Zeit haben und die Leute daraus lernen.

[00:45:31] **Gavin McClurg:** Ja, absolut, genau darum geht es. Eine der Fragen, die ich bekommen habe – und ich mag die wirklich sehr –, ist: Bei welcher Art von Piloten in deinen SIV-Kursen, ich nehme an auch in deinen XC-Kursen, machst du dir die wenigsten und die meisten Sorgen?

[00:45:48] **Jocky Sanderson:** Okay, am wenigsten sind es Piloten, die aus einem anderen Bereich kommen, in dem sie ein natürliches Talent haben – egal ob ein Kletterer mit der gleichen Philosophie oder ein Pilot aus einer anderen Disziplin. Man weiß, dass es bestimmte Leute gibt, die es einfach haben, Informationen aufnehmen und umsetzen können. Da bekommt man einen ziemlich natürlichen Piloten, und egal, ob sie schon viele Flugstunden hinter sich haben oder nicht, sie haben es drauf, weil sie den richtigen Ansatz haben. Und dann hast du die Leute, die das nicht haben; die machen es zwar, aber ihr Gefühl dafür, was eigentlich gerade passiert, und was wirklich gerade passiert, sind zwei sehr verschiedene Dinge. Wenn du Piloten triffst, die nicht bereit sind zu lernen, dann sind das die, die Probleme bekommen werden. Also sind das die, vor denen man am meisten misstrauisch ist. Und es sind nicht nur junge Piloten, die sehr gut und leicht zu unterrichten sind, aber im Allgemeinen ist die jüngere Generation viel schneller und einfacher zu unterrichten als die älteren. Und ich denke, es ist dann, wenn Leute versuchen, etwas zu sein, was sie nicht sind – und ich wähle diese Worte sehr sorgfältig, weil ich möchte, dass jeder Spaß am Fliegen hat, aber ja, du weißt schon...

[00:47:30] Sie werden es auf eine Weise machen, mit der sie sich wohlfühlen. Es ist also toll, dass die Leute Manöver machen und richtig reinziehen wollen, aber man muss nicht. Manche bringen sich in Situationen, in denen sie denken, sie müssten das tun, aber wenn es dir keinen Spaß macht, dann lass es – das ist der Schlüssel. Wir haben viele Piloten, zum Beispiel Hugh Miller, der war ein brillanter XC-Flieger, ein großartiger Pilot, der nie einen SV-Kurs machen wollte. Und dann hat er einen mit Fabian gemacht und fand ihn absolut fantastisch, großartig. Aber die ganze Zeit davor dachte er: Ich will nicht, ich muss nicht. Und das musst du auch nicht. Solange du dich nicht drängst, wird alles okay sein, aber sobald du es doch machst, wirst du wirklich davon profitieren. Aber es ist letztlich eine Frage von dir selbst, das kann man den Leuten oft nur beibringen.

[00:48:30] entweder wollen sie gar nicht dabei sein oder ihre Hände und Arme machen nicht ganz das, was sie sollten, weil es genauso ist wie bei jemandem, den man beim Start sieht: Ihre Körper lehnen sich nach vorne, aber ihre Füße

machen kleine Schritte, weil sie versuchen, das nachzuahmen, was du tust.

[00:48:52] Es ist, als würde man einen Passagier im Tandem mitnehmen, der nicht mitfahren will, und du

[00:48:58] **Gavin McClurg:** gehst direkt über ihre Schultern

[00:49:03] **Jocky Sanderson:** Sie können das, und dann denkst du dir: Oh nein, und dann gehen wir vorsichtig zurück oder wir setzen kleinere Tasks, die sie bewältigen können – kleine, machbare Tasks. Sie machen Fortschritte in einem anderen Tempo, aber du sagst ja auch, dass diese Leute auf einem Kurs kommen, durchpeitschen, denken, das ist fantastisch, kann ich das mal probieren, lass mich das mal machen, und ich fange beim Spin an, und das ist brillant, und dann fliegen sie aus der Rolle des Piloten heraus.

[00:49:33] was ist das wichtigste

[00:49:34] **Gavin McClurg:** ein wichtiges Manöver, das man beherrschen muss. Wenn du einen deiner Kurse verlässt, was ist das eine, bei dem du denkst: Oh, ich bin echt froh, dass die das können? Und ist das auch das eine, das die Leute weiterhin üben sollten? Es ist...

[00:49:54] **Jocky Sanderson:** Wing Overs – das ist die Übung, die sie nicht immer in einem Kurs perfekt hinbekommen werden, wisst ihr? Es ist sehr schwer, weil da so viele Dinge dabei sind, die ich machen muss. Aber wenn man Wing Overs beherrscht, ist das die Sache, die man wirklich auf das Thermiken, das Wechseln in Kerne oder das Steigen aus niedrigen Lagen oder aus einer Felswand mit Bäumen anwenden kann. Man braucht dieses Selbstvertrauen, den Gleitschirm zu bewegen, weil man weiß, dass man es drauf hat und sich keine Sorgen machen muss. Das ist das, was die Leute mitnehmen sollten und üben müssen. Und ja, sie sollten das tun, aber sie sollten auch verstehen, wie es sich anfühlt, wenn er anfängt zu trudeln, damit sie wissen, wie sich das anfühlt, und dann zurückweichen und diesen Sturzzug zu ihrem Vorteil nutzen. Ihr wisst schon, wenn man versucht, in eine Thermik zu kommen und er anfängt zu trudeln, lässt man ihn einfach sanft abfallen, er stürzt ab und bumm, man ist im Kern. Es geht darum, solche Dinge zu seinem Vorteil zu nutzen und sich reinzusteigen. Und das ist das, was Sid für euch macht; er gibt euch das Vertrauen, einfach zu sagen: Oh, da ist er, ja, nutz das aus, ich hab noch ein bisschen von dem Sturz und hopp, ich bin drin.

[00:51:02] und ich denke, was sie mitnehmen sollten, ist die Notwendigkeit zu üben, weil man nicht einfach vorbeikommen, die Hähchen setzen und wieder gehen kann. Es sollte einen sagen: Verdammt, dieser Gleitschirm hat noch so viel mehr zu bieten, was ich lernen muss, und ich werde gehen und üben. Also Wing Overs, keine großen, nur geschmeidige und symmetrische, und den Gleitschirm einfach mit vollkommener Freude herumwerfen ist

[00:51:30] **Gavin McClurg:** das ist der Schlüssel, ja. Und wirklich gute Schirmüberflüge sind nicht einfach, weißt du? Die brauchen viel Zeit, um sie zu beherrschen. Die sind nicht... ja, ja.

[00:51:39] **Jocky Sanderson:** Oh, ein großer. Oh nein.

[00:51:42] **Gavin McClurg:** Ich bin über meinen Schirm, was mache ich jetzt?

[00:51:50] Jockey, ich habe noch ein paar hier und dann machen wir Feierabend. Ich schätze das wirklich sehr. Was hat sich verändert? Wir haben am Anfang schon ein bisschen darüber gesprochen, aber was unterrichtest du anders mit dem Aufkommen von Shark Nose, also mit modernen Schirmen? Was hat sich in deiner Welt verändert? Du hast erwähnt, dass es heutzutage bei einem heißeren B vielleicht einfacher ist, in eine festgefahrene Spirale zu geraten als früher, aber erklär mir mal kurz, wie du deine Lehre in den letzten fünf Jahren angepasst hast.

[00:52:25] **Jocky Sanderson:** Es geht wirklich mehr um das Fliegen an sich – darum, die Deflationen zu erreichen, was wir immer noch können, und das Verständnis für die Deflation und die Veränderung des Gewichts beim Beschleunigen in die Kurven zu bekommen. Aber es geht mehr darum, die Energie und die Kraft zu nutzen, um sie auf eine schöne, progressive, sanfte und flüssige Weise herauszuziehen und sich mit einer dynamischen Situation wohlfühlen, die man abmildert. Das ist der Schlüssel, woran wir arbeiten, egal ob der Gleitschirm anders ist oder nicht. Einige können ziemlich dynamisch sein und recht schnelle Eingriffe erfordern, aber man muss schnell reagieren und dann wieder nachlassen. Ich denke, das zu lehren ist sehr wichtig, besonders heutzutage mit Schirmen mit hohem Aspektverhältnis und der Kraft der Deflationen, besonders bei der Beschleuniger-Deflation, wo der Gleitschirm sehr schnell nach hinten

geht. Genau dann musst du schnell reagieren, um zu bremsen und zu verhindern, dass er zu weit nach hinten geht, um zu...

[00:53:33] was dazu führen würde, dass es anfängt zu kravattieren und die Spitzen so schnell nach vorne kommen, dann die Bremsen wieder lösen und den Sturz abbrechen. Es geht alles um diese Geschwindigkeit, aber verwechselt Geschwindigkeit nicht mit Aggressivität. Man muss diese Sensibilität haben. Und es geht wirklich mehr darum, dass wir versuchen uns darauf zu konzentrieren, dass es nicht binär ist – du musst diese Deflation machen, du musst das tun. Man muss sich anpassen und wir müssen alle auf den Gleitschirm schauen und denken: „Whoa, das hat gerade nicht funktioniert.“ Und man kann zu einem Piloten sagen: „Okay, zieh es richtig durch“, und sie tun es nicht, und du sagst weiter: „Zieh es richtig durch“, und plötzlich tun sie es und – whoa – es geht in eine sehr dynamische Deflation. Sie müssen damit umgehen können. Es geht also alles um das Briefing und darum, sicherzustellen, dass sie sich mit der dynamischen Situation wohlfühlen. Aber neue Gleitschirme, neue Trends – ja, es geht wieder darum, mit Piloten zu reden, mit den Entwicklungsteams zu reden.

[00:54:33] zu sehen, was funktioniert und sich selbst zu erleben, weißt du, um es zu erreichen – es gibt nichts Besseres, als selbst in den Gleitschirm zu steigen und damit herumzuspielen, oder wenn einer von uns hochgeht, sich das ansieht und denkt: „Wow, das ist anders.“ Und ziemlich oft kannst du, wenn ich ein Muster sehe, wo etwas nicht ganz funktioniert, weißt du, was ich meine, hochgehen, einen Gleitschirm fliegen, das Manöver machen und es währenddessen durchgehen, genau wie ich es früher beim Testen gemacht habe. Und dann denkst du: „Oh Mist, ich sage das Falsche, es sollte mehr von dem oder weniger von jenem sein.“ Also verstehst du durch das Tun tatsächlich mehr darüber, was du lehren musst. Du kannst also nicht, nein, nein, kein Instruktor kann auf seinen Lorbeeren ausruhen und sich zurücklehnen; sie müssen auf dem neuesten Stand sein und die Entwicklung, die Trends und das, was gerade passiert, verfolgen. Also, unterrichtest du lieber SIV oder XC?

[00:55:27] **Gavin McClurg:** noch mehr, ah

[00:55:28] **Jocky Sanderson:** Ich mag Abwechslung, deshalb würde ich es hassen, wenn ich das ganze Jahr über nur SIV oder XC machen würde, ich würde aufhören. Aber was ich mache, ist: Ich liebe Veränderung. Wenn ich SIV mache, fange ich an, mich davon zu langweilen, und dann denke ich: Oh, nächste Woche gehe ich cross country, das ist fantastisch. Und dann gibst du alles, und sobald du anfängst zu denken, weißt du, ich habe genug vom Fliegen in Kreisen und geraden Linien, dann willst du den Gleitschirm richtig herumwerfen oder den Leuten zusehen, wie sie lernen, den Gleitschirm herumzuwerfen. Und dann änderst du dich irgendwie. Gerade wenn du anfängst zu denken, dass du jetzt die Tage zählst, änderst du dich wieder. Du gehst zurück zu deiner Familie, hast eine schöne Zeit und denkst dann: Toll, ich habe etwas Neues zu tun. Also ist Abwechslung genauso gut wie eine Pause, man muss es ändern. Du kannst also voll auf X-Alps gehen und dann plötzlich ein paar Abendflüge im Segelflug und Küstenflug mit ein bisschen acro machen. Sicher, sicher, und weißt du, eine kleine Abwechslung muss nicht immer total sein. So ist das eben. Ja, genau, und deshalb möchte ich nie nur eine Sache machen, ich liebe Abwechslung. Cool.

[00:56:41] **Gavin McClurg:** Erzähl mir mal eine Geschichte, so aus deinen Wettkampftagen. Erzähl mir eine, die du in deinen Kursen nicht oft erzählen kannst.

[00:56:50] **Jocky Sanderson:** Oh mein Gott, diese Geschichte, die du da hast, die ist ja wohl...

[00:56:57] **Gavin McClurg:** Eines der Feedbacks, die ich bekomme, wenn ich mit Leuten spreche, die schon lange dabei sind, und dann höre ich von Nate oder Matt – den Typen, die lokal unterwegs sind – oh, du hättest sie nach der Zeit fragen sollen, als sie in eine Wolke gesaugt wurden. Aber ich kenne die Geschichte nicht, ich weiß das nicht. Also möchte ich euch die Gelegenheit geben, etwas Lustiges zu erzählen, etwas, das euch passiert ist.

[00:57:21] **Jocky Sanderson:** Wir sind einfach gut oder angespannt oder ich sage euch, was ich liebe, ist das Reden über lustige Dinge. Ich erinnere mich, als wir bei der Sauce waren, das war eine Weltmeisterschaft, ich kann mich nicht erinnern wann, aber es war so ein guter Spaß und ich hoffe, es ist immer noch so. Wir wurden abends immer betrunken und waren dann draußen, also leicht mit Kater, aber man teilt die Zeit und man macht den Kurs und die Task. Und das Tolle, das mich wirklich denken ließ: Wow, das ist so ein Riesenspaß, war in einer Gruppe zu sein. Es war Chris Müller, ein fantastischer Pilot, großartiger Geist, und er würde – also wir erzählen einen Witz in einer Thermik und da ist eine

ganze Gruppe von Piloten, es war die ersten 30.000 Fuß, da sind noch jede Menge Leute und in dieser Gruppe schreit man den Witz nach unten durch die Säule und es kommt nach oben und man hört die Piloten oder wie war es, „Was ist der Job? Was bedeutet das? Was ist das?“ und die gehen voll durch die Säule, aber wir hatten keine Chance, den Witz zu beenden, weil wir gerade die Basis erreicht haben, also alle...

[00:58:39] Wir kommen zur Basis und wir gehen alle ganz ernst in den Gleitflug, ihr wisst schon, wir starren uns nur hinter unseren Sonnenbrillen an, und dann kommen wir zum Punkt und wir sind angekommen, also fangen wir an, den Witz zu erzählen, und wir hören Schreie von unten: „Moment, Moment, Moment, ich bin noch nicht nah dran, Moment, Moment, Moment, ihr müsst warten, bis alle im Flugzeug sind, okay, jetzt los, was ist der Witz? Sag ihn zu Ende!“ Und diese Art von Schlagabtausch, ich denke, das ist typisch für den Wettkampf im Flugsport. Ihr könnt euch zwar weltweit gegenseitig messen, aber ihr wollt trotzdem einen guten Moment teilen. Ich liebe das, ich liebe das, das ist einfach...

[00:59:15] **Gavin McClurg:** der perfekte Ort, um das hier abzurunden, Jockey. Danke, vielen Dank, ich weiß das wirklich zu schätzen. Ich hoffe, ich darf in Zukunft öfter mit dir fliegen. Wir werden dich sehen und äh, wir werden dich diesen Juni und Juli zurück in Europa sehen mit ähm einem meiner, du weißt schon, mit Ben, meinem Trainer für die XL, ja? Das wird ein Riesenspaß. Also, bis bald.

[00:59:37] **Jocky Sanderson:** Ich freue mich darauf, dich zu sehen. Klingt gut, und ich werde deinem Programm folgen. Vielen Dank, probier es einfach mal aus.

[00:59:42] **Gavin McClurg:** Wir werden das zu schätzen wissen. Pass auf dich auf, Alter. Tschüss, Jockey.

[00:59:55] Ich hoffe, euch hat das gefallen, das war ziemlich cool. Ich habe mir Notizen gemacht, während ich den Schnitt für diese Folge in den letzten Stunden zusammengestellt habe, und ich habe ganze Seiten voller Notizen, die ich in den Shownotes auf der Website aufschreiben werde, dort könnt ihr das nachlesen. Wie ich zu Beginn der Show schon sagte, geht es bald nach Alaska, also werden wir in den nächsten Wochen nicht mehr so viele davon für euch haben, aber ich hoffe, noch eine mit Bruce Goldsmith und eine weitere zu veröffentlichen, bevor ich abfliege. Wenn ihr Fragen an mich zu Alaska oder irgendetwas anderem habt, schickt mir einfach eine E-Mail. Ich hoffe, euch hat die letzte Folge gefallen, die Zwischenfolge, in der ich eure Fragen beantworte. Wie immer vielen Dank für eure großzügigen Spenden, das weiß ich wirklich zu schätzen. Es war toll, mit Nick Greece von der Cloudbase Foundation zu sprechen und herauszufinden, wie wir einen Teil von dem Geld auch in ihre Richtung leiten können, da sie so großartige Arbeit leisten.

[01:00:42] Ich weiß das sehr zu schätzen. Bis zur nächsten Folge, flieg sicher, flieg weit und hab viel Spaß. Tschüss!