

Bruce Goldsmith and Passion

Cloudbase Mayhem Podcast 20 — Bruce Goldsmith

Published	2016-05-09
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/podcast-episode-20-bruce-goldsmith-and-passion/
Duration	00:53:50
Speakers	Bruce Goldsmith, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0020-bruce-goldsmith-and-passion.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	5 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	13
Show notes	13
Transcript	13
Deutsch	25
Show notes	25
Transcript	25

English

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

Show notes

Bruce Goldsmith has quite possibly more competition flying under his belt than anyone. One of the few pilots who's won in both Hangliding and Paragliding Bruce began flying comps in the mid 80's and capped off over 30 years of success by winning the world championships in 2007 in Australia. He's started or designed for most of the major brands in paragliding (Ozone, Airwave, Advance, etc.) and now heads up Bruce Goldsmith Designs.

The post Episode 20- Bruce Goldsmith and Passion first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:05] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to episode 20 of the Cloud Base Mayhem. I am leaving in just a few hours for Alaska. You're going to get this a few days after that, of course, because I got to get it all uploaded and edited. But I just got off the phone, Skype interview with the legendary Bruce Goldsmith. I can't believe the folks I'm getting access to. It has been such a treat. And this one was right at the top. We could have done a three or four part series. I think we left this one kind of hanging at the end. I'm sorry about that. There was just so many good things to go over. And I was getting quite late for Bruce. He's out in La Rania doing some training with his son, Tier, who's learning how to fly. We talk a lot about that. We talk about his world championship win in 2007.

[00:00:51] Bruce is one of the only people, along with John Pendry and Robbie Whittall, who have won the world championships both in hang gliding and paragliding. We talk a lot about mentoring. This guy has just, I mean, he started competing in the mid-80s. He's been at it a long time. Civil engineer by trade, but he's been with Ozone and Advance and a lot of other companies. He's, of course, now the head of BGD Designs, Bruce Goldsmith Designs. We talk about testing and how wing comes to fruition and about safety and about accidents and about strategies for winning and flying with the gaggle. I can't be more excited to bring this one to you. I'm sorry for the background noise. He had his sons in the background playing a little bit of piano at one point, and there was some scratching and that kind of thing, but it's still worth it.

[00:01:40] Stick with it. I think you're going to really enjoy it. Without further ado, Bruce Goldsmith.

[00:01:58] Bruce Goldsmith, it is awesome to have you on The Mayhem. We've been trying to line this up for a bit. I really appreciate it. I understand you and your son and your family have just taken a little trip down to La Rania. Is that right?

[00:02:11] **Bruce Goldsmith:** Yeah. That's right. It's a bank holiday tomorrow in France. My children have got the time off school, so I'm taking the time to train my son to do his first flights over 100 kilometers, hopefully.

[00:02:26] **Gavin McClurg:** Fantastic. I've been reading your reports in cross country about your son, and I think that's a great place to start, because if we start with your history, we'll never get to the second question. I actually had Jocky Sanderson on the show last week. It was the same with him. You guys have been at this a long time, and I will get into some of that. It's funny you mention that,

[00:02:48] **Bruce Goldsmith:** because last summer I was flying with Jocky, and we ended up with one particular day with Jocky, myself, my son, and his son all thermaling together, which was really nice.

[00:03:02] **Gavin McClurg:** I bet that was special. How old is your son? How old is Tier? He's 17. Okay.

[00:03:06] **Bruce Goldsmith:** And when did he start flying? Well, I mean, he's been around flying all his life. But he really started seriously three years ago.

[00:03:15] **Gavin McClurg:** Okay. And that was...

[00:03:17] **Bruce Goldsmith:** He was 14.

[00:03:18] **Gavin McClurg:** Was he begging at the... Was he chomping at the bit to get into it? Was that kind of when you allowed him to do it, or is that when he just took an interest to it?

[00:03:28] **Bruce Goldsmith:** Yeah, that was more when he took an interest to it, because for him, he's... Well, there's quite a funny story. His school, where he learned to read and write, was in the landing field. He was in Greliat, and I used to fly down and land in the landing field and pick him up from school. And one day he said to me, hey, Dad, why don't you do something cool, like come on a motorbike? Because for him, paragliding is just normal, completely normal. You know, riding a motorbike is unusual. For him, paragliding is in the blood so much that it's nothing unusual. You know, that's the big difference for most people.

[00:04:12] **Gavin McClurg:** And, I mean, given your background, and, you know, we'll get maybe into the darker side of it here in a little bit. I always like to bring up accidents and why they happen and that kind of thing. And you've written compulsively about, you know, techniques and tactics in your books. Well, your book, 50 Ways to Be a Better Pilot, and then now your digital versions coming out are just fantastic. And for those of you listening, if you don't have those, you're an idiot. You need to get them. But how have you approached teaching, Tyr, with all your history in the sport? Yeah, well, I'm

[00:04:46] **Bruce Goldsmith:** not a professional instructor. I've never taught pilots in a school situation. I've been in the British team and been training the British team, so I've always taught elite pilots. But I never taught pilots from day one. So I do ask Tyr to do some traditional courses in some paragliding. I've done some paragliding schools as well.

[00:05:11] But, I don't know, I feel that with him it's very much hands-on and learning from experience. And I, because I'm so close to him, I get the feeling that I know what he's capable of doing and what he's not capable of doing. So I make sure that the challenge of the situation suits his ability.

[00:05:35] **Gavin McClurg:** And you guys must have a pretty special relationship. I know that. When I was Tyr's age, if my father had anything to tell me, it was usually the bird and going the other direction. How has that, has that changed your guys' relationship? Or is that something where he's just got so much respect for you that he does what you say?

[00:05:56] **Bruce Goldsmith:** Yeah, well, you know, it's a little bit of both ways, you know, because he obviously knows that I've got an incredible experience and history in flying. But he likes to... He likes to be the upstart as well and try and beat his dad whenever he can. So it's an ongoing competition. And

[00:06:16] **Gavin McClurg:** it sounds like he's getting pretty good. That might actually be close on your horizon. Yeah, well, I mean,

[00:06:22] **Bruce Goldsmith:** I stopped flying competitions about four or five years ago after 25 years of competition because I figured 25 years is enough. It's quite a long time to be in the British team and top-level competitor.

[00:06:36] **Gavin McClurg:** And tell me about competitions then. Because I'd like to roll back the clock a little bit long before my time to when you were flying with Pendry and Whittle. As far as I know, the three of you are kind of the only ones that have taken the podium both in hang gliding and paragliding in those kind of mid-90s. Just killing it. What was different about your guys' approach? Can you recall some of the things that led to that? Was it just being in that group or was it more complicated than that?

[00:07:14] **Bruce Goldsmith:** I mean, I think a lot of it came from being British at the time because the British scene was very, very competitive with a lot of top-level pilots coming in and almost like top-level sportsmen. Whereas I get the feeling today that there's people... coming into the flying scene are not really regarded as top-level sportsmen in many countries. And that was quite different at that time in Britain. Now in the British scene, I feel that the whole status of the sport has gone down. I mean, I'll probably get my head bitten off for saying that, but it's definitely the case.

[00:08:04] People don't consider being a professional competition pilot as a... as a good career path nowadays, you know, rather than, you know, a bit like someone doing a professional footballer or a professional engineer or a professional doctor, you know, being a professional competition pilot is not really considered as a mainstream thing to do. Whereas back then, it was more so.

[00:08:32] **Gavin McClurg:** And what do you attribute that to? What's changed in the sport, both for the good and the bad?

[00:08:39] **Bruce Goldsmith:** I attribute that to general politics in the country, really, in Britain. You know, coming from Thatcher's influence in politics where national sport was looked down on compared to business and industry and making money. Because sport's more difficult to make money in rather than business. So, you know, we're talking in deeper philosophy here. And politics rather than flying.

[00:09:12] **Gavin McClurg:** Okay, we'll get it. We'll get it back on track then.

[00:09:17] You won the World Championships in 2007. Was that when you decided to kind of hang up competition flying?

[00:09:25] And I guess, tell me about that experience, because that's a pretty crowning achievement.

[00:09:31] **Bruce Goldsmith:** Yeah, I was obviously very happy about that. But it comes on a background of...

[00:09:39] competition style, because my own style is very tactical flying and not particularly into full-on racing. And the paragliding competition scene has got more and more into what I call fishbowl racing. So that's small tasks, racing around in a couple of hours, and often it's the final glide into the goal, which is the critical part. Yeah. Whereas my flying style was more into very big tasks, you know, six - or eight-hour tasks, flying very far all day. And to me, the best task was one with only 10 or 20 % of the pilots into goal.

[00:10:25] And that World Championships in 2007 was one with very difficult tasks. And the reason I won was very simply that I was the only pilot to get into goal every day. Yeah. And so that's the kind of flying style that really suits me. So I felt that that fashion of flying has been going out over the last decade or so. Yeah,

[00:10:50] **Gavin McClurg:** you're a belligerent pilot. I think you and I would get along just fine. That's how I like to fly.

[00:10:58] Bruce, I'd love to ask you a question that just occurred to me, made me think of a question that maybe has a very easy answer, but I don't know it. Yeah. But day two of the X-Alps, I was walking down off the hill with Michael Vichy, who I didn't know very well. And he told me about his engineering background. I know you have a civil engineering background, and it seems to me like there are a lot of engineers in this sport. What is it that attracts you to paragliding or maybe initially attracted to paragliding? And tie that in with engineering. What is it about an engineering mind that works so well with flying? I don't

[00:11:36] **Bruce Goldsmith:** know. I mean, I started as a civil engineer. And one of the reasons I wanted to do civil engineering was because it's mostly outdoors. You know, you're working on buildings and structures. And that's what attracted me to civil engineering in the first place. And I guess it's the same thing that attracts me to flying because it's an outdoor sport and really closely related to the elements. And so that was the common thread going between the two. I'm working on design of paragliders. So being an engineer is naturally a good thing to be if you're going to be designing paragliders. Designing anything as an engineering background is ideal.

[00:12:18] **Gavin McClurg:** But what about more the flying aspect of things? I mean, it seems to me like maybe an engineer. And I can't speak from experience because I couldn't engineer anything. I can't even build a box. So but I'm curious to know. Why you think that kind of that mathematical mind works really well when you're in the sky?

[00:12:41] **Bruce Goldsmith:** Well, one thing that comes to mind is people who are dyslexic. People who are dyslexic are often engineers. And they often have a good spatial awareness. And three-dimensional space is well sorted within their mind. And that's why they're good at engineering. And I think that's also why they're good at flying. Because you're flying in 3D. And when you're thermaling, you've got this whole mass of gliders all whirling around in three dimensions around your head. And those are the same kind of minds work well with both those problems.

[00:13:21] **Gavin McClurg:** Tell me about competitions. You said you flew in comps for, was it, 25 years. What did you love about them? And then maybe vice versa, what did you not like about them? Yeah,

[00:13:32] **Bruce Goldsmith:** my first time in the British team was in 1986, was actually the America's Cup. We flew in, flew into Calgary and flew in Invermere for the America's Cup in 86. So not so far from your way. Yeah. Yeah, I don't know. I've been obsessed by paragliding competitions and also the close link between design and competition, which was always extremely important to me. Yeah. Because most of the development of the competition of the gliders came out of flying in competitions. And so competitions and development has always been one of the same, really.

[00:14:17] And I think that's what's given me the fascination to carry on flying in competitions for so many years. Because it's the development aspect of it which is really, you know, makes it so much more interesting.

[00:14:32] **Gavin McClurg:** What level glider do you fly now, just for recreation or with your son?

[00:14:37] **Bruce Goldsmith:** Yeah, I'm

[00:14:38] **Gavin McClurg:** flying a Cure.

[00:14:39] **Bruce Goldsmith:** So that's a high-end C glider, three liner.

[00:14:44] And yeah, I think that's a really lovely level of glider to fly. It's got a good safety level and excellent performance as well. What are you flying at the moment?

[00:14:58] **Gavin McClurg:** What's your glider? Well, so to Alaska. Yeah. I'll take the, it's actually, it's a Peak 4 lightweight version, but it's going to be very similar to the climber. They're actually not making that in a certified glider. You know, I'm a Niviuk pilot. So I used the Peak 3 on the Rockies Traverse with Will Gadd. He was flying the Carrera, very nice, beautiful wing. And then in the X-Alps, I flew the Ice Peak 7. It wasn't even a light version. I was planning on flying the Peak 3, the light version, but I wanted a little bit more performance. Because it looked like the weather was going to be pretty good. It was awfully windy. So it was quite nice to have that bar performance, but a little bit sketchier, of course. And then in comps, I fly the Ice Peak 8, although I think the Ice Peak 9 is out.

[00:15:45] So I'll probably be flying that. I'm not sure I'll even get to fly any comps this year. It's a pretty busy season. But yeah, I think the Peak 4 is pretty close to the Ice Peak 6. And so it's a glider that's very close to my heart. I love that glider. Right, yeah, I know it well. Is your company, your designs, will you be, are you working on the competition end of things? Or are you mostly more in the ABC group? Yeah,

[00:16:13] **Bruce Goldsmith:** up to now, we've always been ABC group and three-liners. I've made a couple of two-liners, but only prototypes, no production gliders. And I'll be shortly making another two-liner. But it's, you know, it's interesting. It's interesting to see that I'm really looking closely whether we're going to be seeing any hybrid structures between two and three-liners coming up. Because I still think there's a lot of possibility in design to make some interesting variations, not just a simple two-liner or a three-liner.

[00:16:50] **Gavin McClurg:** Take me through that process, maybe obviously not so much detail. But if, you know, when you create a new wing, we've had a lot of questions. In the last few weeks when I announced that I was going to be talking to you, people are really excited about knowing what your process is. How do you, how do you go about creating a glider?

[00:17:10] **Bruce Goldsmith:** Well, normally, I mean, normally you're not creating a glider from nothing. You're starting from a previous glider. So, you know, you've probably got a glider and, which is already existing, already on the market. And either know what the weak points are yourself. Or you've heard from customers and dealers what the weak points are in the design. Or perhaps what other brands have made which is better than that glider. So, that gives you a pointer of what you need to work on. And so you take that into consideration. And then you have some, perhaps some new ideas. As there's always a list of, I don't know, 10 or 15 new ideas.

[00:17:59] Which are up your sleeve. Which you'd love to work on developing. But you just haven't got the time and the resources to develop the new concepts. So, you find a new concept which you think is appealing. And you make it. Make one. And see whether it works. And then see how the product, you know, the prototype that you've made compares with improving other weak points in your existing design. Or comparing with whatever the best market is. And best glider on the market is at the time. And so it's just a combination of those things. But the test flying process is

so important. Because then you really get to feel in the air what's working and what's not working.

[00:18:45] And then that gives you the clues of what to tweak or develop on in those ideas. Or what to just drop. So, it's very much a feeling of what you feel when you're flying. When you're flying the prototypes.

[00:19:05] It's really so closely linked to flying. And then, I don't know, sleeping on it the next night. And getting the thoughts about what's happening in the air. And how it links in with all the things that you've put in the design.

[00:19:24] **Gavin McClurg:** Your testing process, are you the test pilot? Or have you got quite a group? Or how big is your crew there now at BGD Designs?

[00:19:34] **Bruce Goldsmith:** Yeah, in development we are three working. Myself and Anthony are the main test pilots. I have Matt, this is another engineer working with me as well. All together though, the BGD, we now have 15 people working for the company. So we've grown up quite large in only three years since we started.

[00:19:59] We have two offices. One in France, in Gordon, where I work. So we're five people in that office. And then we have another office in Austria where there are three people working. And the remaining people are working from home. Just spread out all around Europe. And Asia as well. And

[00:20:20] **Gavin McClurg:** they're being manufactured in Asia?

[00:20:22] **Bruce Goldsmith:** Yeah, we're making our gliders in Sri Lanka. So, in fact, I'm off there. I'm off to Sri Lanka on Sunday to visit the production. I normally go there about four times a year.

[00:20:33] **Gavin McClurg:** Fantastic. When you look back from the mid-'80s when you were flying all the way through until now, have you had times where your passion for the sport has waned? Because it seems like you're incredibly passionate about it. But if so, why?

[00:20:54] **Bruce Goldsmith:** Yeah, that's a difficult question. I would say that, well, I mean, I've been extremely passionate about competition flying the whole time. Since I stopped flying competition, my emphasis has changed because I was always on to absolutely top competition gliders, always pushing the absolute limit of performance competition and safety in the gliders. And over the last six years since I stopped flying top-level competition, I've been more focusing on intermediate gliders. That's combined with the new company as well, of course, because it's very difficult to make any money at all out of competition gliders nowadays because the whole competition scene has changed so much with certification and stopping development in competition, which has been a major shock for me, I would say.

[00:21:57] It's always been, as I said, it's always been an intrinsic part of competition to develop gliders in the competitions. So the switch to certified gliders has been, yeah, a massive change for me and, you know, for the whole competition scene. So, yeah, you were asking about my enthusiasm for flying. No, I'd say I've stayed extremely enthusiastic the whole time, actually. Yeah,

[00:22:26] I still dream of flying all the time and talk about it 24 hours a day, much to my wife's frustration.

[00:22:33] **Gavin McClurg:** Pear dribble. We kill our significant others with that, don't we? Yeah.

[00:22:39] Yeah.

[00:22:41] Have there been any accidents along the way? Yeah, I had, I've

[00:22:48] **Bruce Goldsmith:** actually had in,

[00:22:52] probably the first accident I had was in 93 at the World Hang Gliding Championships in Owens Valley. When I tumbled, I tumbled the hang glider, you know, and fell down on the top of White Mountain and landed in the snow and walked out from there the next overnight and the next day. So that was a big accident, but I wasn't injured because I landed in snow and it was soft. Goodness gracious. That's a heck of a story, dude.

[00:23:28] Well, the story is actually even worse than that because it was during the World Championships and I was obviously part of the British team and I was, I crashed up at, you know, right up near the peak of White Mountain.

[00:23:46] They had no helicopter rescue at that time. I'm not sure why. And they, I saw the rescue team fly by on a Cessna, but they couldn't really help too much. So, so I packed up my rescue chute and slept in it overnight. And the next morning I walked down, arrived at the road at the bottom at 11 in the morning. They picked me up, drove me directly to take off where the British team had rigged another hang glider for me and took off an hour later for the next task.

[00:24:21] **Gavin McClurg:** Oh my God, I love it.

[00:24:24] The Owens are, well, that, that leads to an obvious question. What's your favorite place to fly? You know, we just had US Nationals out at the Owens this fall. And I did a pretty neat bivvy trip through the Sierras a few years back with Nick Greece and a bunch of friends of yours. That's a special, but very stark, very on place. Is that rank up there with one of your favorites or what are your favorites? Oh, yeah, absolutely.

[00:24:54] **Bruce Goldsmith:** I mean, Owens is just extraordinary, you know, because people always talk about flying in big, strong sites like they're completely different from anywhere else. And the only place I really know that absolutely lives up to its reputation is Owens Valley because it's just completely extreme. You know, cloud base is higher, temperature differences are bigger and the winds are stronger. And everything is just double everywhere else. So it's, it's really an amazing place for me. But I think my favorite competition site is St. André-les-Alpes in France. Because the reason I like it there so much is that you can just do a task in every single direction and then come back from any direction.

[00:25:45] Whereas in most flying sites, you're limited to a route. You know, you either follow the ridge up or down. And, you know, it's a lot easier. It's, it's, it's normally limited to a particular direction on nearly every competition site. But St. André-les-Alpes in France is really open to flying in every single direction and doing tasks in every direction, which really makes it unique.

[00:26:07] **Gavin McClurg:** So your, your first accident was tumbling your hang glider and landing on top of White Mountain. Can I, are there, are there others? Because that is, that is a great story.

[00:26:17] **Bruce Goldsmith:** Well, the funny thing is that after that, at that time I was actually competing. Professional hang gliding and paragliding at the same time. And after that accident, I stopped the hang gliding competitions and just switched to paragliding because I felt it was safer. Which at the time was not something that was, that could be said. Well, even now people, people don't really like to say things like that. But at that time, hang gliding was quite a lot more dangerous because there was a lot of tumbling going on. Hang gliders, you know, just tumbling and destroying themselves in the air. I think in the British team, that trip, we were six in the team.

[00:27:04] Two tumbled and crashed to the ground. And one tumbled and kept on flying. So out of the team of six, three tumbled. So that was pretty serious. After that, they increased the safety margins on pitch stability on hang gliders. In the certification and the gliders got more safe. But initially, that was one of the reasons that I went full time on paragliding was just because you can't tumble on a paraglider. They collapse instead.

[00:27:35] **Gavin McClurg:** Yeah, sure. Unless you tumble with a lot of energy and then they'll just tumble forever.

[00:27:42] **Bruce Goldsmith:** Yeah.

[00:27:45] I did have another accident which was in 2009. I hit a lamppost on landing approach. I was doing a spot landing. And you had to get very low over the edge of the field. And there were some lampposts along the edge of the field. And I hit a lamppost and fell into the road and fractured a vertebrae. So I think that's actually the worst accident I've had in flying. So I was out for a few weeks with a fractured vertebrae. Nothing too serious, luckily.

[00:28:18] **Gavin McClurg:** Anything to offer the listeners? From your kind of vast experience, certainly you've seen lots of accidents. I asked Will Gadd this and his answer was brilliant, I thought. But what's the most common reason that people do get into bad situations?

[00:28:37] **Bruce Goldsmith:** I think it's people not appreciating their own level and what they're capable of doing. And pushing. I mean, everybody needs to push the limits. You can do it sometimes. But to push beyond your limit is what

causes the accident in the end. So if you're in doubt, just take the easy option and do the safe thing. And don't push the limits so far that you might have an accident. Because I think people

[00:29:17] get overconfident or cocky. And push the limit probably on conditions or on wind speed or on the level of their glider. And I think people have a good understanding of what their own level is. And if in doubt, just err on the safe side rather than on the risky side. And if you do that, then it just switches the odds into your favor and makes a massive difference. I think the thing that causes accidents... Well, especially with regard to safety on gliders, is when the glider does something which surprises you. When you don't appreciate what your limit is and something happens which takes you by surprise.

[00:30:06] And that's probably what causes the most accidents. That people don't appreciate what their limit is or make an error in the assessment of their own judgment or the combination of the pilot and the glider and the conditions.

[00:30:21] **Gavin McClurg:** How much do you fly these days, Bruce? What kind of hours? You probably don't log your flights anymore, but what kind of hours do you think you're flying these days? I think my hours

[00:30:31] **Bruce Goldsmith:** is down a lot. I mean, I always used to fly 300 hours a year for many, many years. But nowadays I'm flying once or twice a week. But because I don't do long XE flights, the hours is probably down a lot. I mean, I used to fly, sometimes I fly 40 hours in a week. You know, in a big competition. And you only do that five hours a year and you've got 200 hours. So I'm only probably flying a couple of hours a week. So, you know, 100, 150 hours a year, I would say. Nowadays. Compared to 300 hours a year before.

[00:31:12] **Gavin McClurg:** And do you notice the difference in your kind of intuition because of the cutback?

[00:31:19] **Bruce Goldsmith:** Um. I wouldn't say that the cutback in hours changes my time in the air. But one thing which people don't talk about is the effect of age on your flying ability and your flying skill. I'm now 56 and I definitely feel that I'm not able to do the same things that I could do 10 or 15 years ago. So I definitely feel I have to increase my safety margin. Because of my age. When

[00:31:51] **Gavin McClurg:** you say you can't do the things that you used to be able to do, are you talking about reaction time or more like seeing birds or hearing things? Or are you talking just general aging or something else?

[00:32:04] **Bruce Goldsmith:** I mean, for instance, if you had to land in an area with rocks, you know, like 15 years ago, I would just pile in there and jump from rock to rock and get away with it, you know. But I don't. But now. If I went into the same rocks, I would hurt myself more, for sure. So I'm talking about being a bit less agile, more fragile, and probably a bit slower in reaction time as well. To be able to cope with things when, you know, to be able to get away with things when things don't go the way you want them to.

[00:32:43] **Gavin McClurg:** Yeah, I think everybody can probably relate to that as we get a little bit older. No? Yeah. I certainly do. Absolutely.

[00:32:54] **Bruce Goldsmith:** So I just increased my safety margins because

[00:32:58] **Gavin McClurg:** of my age. Sure. Let's transition here a little bit to progression. Your book, 50 Ways to Become a Better Pilot, fantastic. And obviously, we can't go through all of those now. And again, I encourage our listeners to grab that. It's just an amazing amount of knowledge there. But give me three. What are three things that really top that list?

[00:33:23] **Bruce Goldsmith:** List of how to progress in flying. I think one rule which I really love is if it's not working, doing what you're doing, do something else. And this is a very simple idea. Because quite often people try to do something, it doesn't work. And then they just persistently keep hammering at that thing, whatever it is, even if it doesn't work. And they just get defeated in the end because it still doesn't work. Whereas just the very simple idea is if it doesn't work, do what you're doing, just do something else, is something which works so well all the time, especially in flying.

[00:34:13] I could give you a couple of examples. Like if you glide in and go to one side of the ridge and it doesn't work, just try the other side, even if it goes against what you were expecting. Because maybe there's something going on that you're not understanding.

[00:34:37] And another example could be perhaps you're trying to land in a landing field and you've got a headwind and you can't get there. And instead of just hammering on, trying to get to the same place, just switch your mentality and do something else. Just go with the wind, go somewhere else. And don't just keep hammering on with the same idea. So it's the idea of being flexible in your mind and not always thinking that your perception of something is absolutely right. Just being able to think that you're wrong and that something completely the opposite can be completely wrong. And that can be a better solution. So it's just to keep your mind open enough to be able to change to doing something different.

[00:35:22] I think that's really a great lesson.

[00:35:25] **Gavin McClurg:** Okay, number two.

[00:35:29] You're not getting off that easy.

[00:35:32] **Bruce Goldsmith:** Yeah, yeah, yeah, that's number two. Let's talk about perhaps flying in competitions. Flying with other pilots. I think that observation is probably the most important pilot skill. Because observation is, you know, enables you to make the right decisions, to go to the right places. And so by observation, I mean especially, you know, looking at what other pilots are doing in the air.

[00:36:18] Because the absolutely sure way of knowing what's going on and what works and what doesn't work is to look at what the other pilots are doing. So first observation is observation of other pilots. Second observation is natural features, you know, birds or wind or sun. And maybe the effect of the wind on the trees, things like that. That's a secondary observation. I sometimes talk about how important it is to know exactly what all the other pilots are doing on the hill when you're flying. Very often pilots fly and they don't look around them at what all the other pilots are doing.

[00:37:05] And they're just missing the biggest clue to what they should be doing. When I fly, I would say that, I know quite often I get just a sore neck, just a chafed neck from looking around the whole time at all the other pilots around you. Especially if you're in a competition where there's, you know, maybe a hundred other pilots around you. But even when you're just soaring on the hill, you've got to be looking at everybody. You see them all doing the same thing. And then maybe one pilot does something strange. Flies in an area where nowhere else is going. So if he does that, you absolutely need to know what happens to that guy. Does he do well? Does he do better than you? Does he do worse than you? Does he go up?

[00:37:50] Does he go down? How does it go on? And when you're flying on a ridge for a couple of hours, there's probably going to be 20 different people that try different things. And you need to be aware of all those 20 things. Those 20 people did, which ones worked, which ones didn't work. And then you know, if it didn't work, I better not do that. Or if it did work, well, why not give it a go? And so that's why observation is just incredibly important in flying. So that's my number two.

[00:38:24] I have to think about number three now.

[00:38:27] **Gavin McClurg:** How about I can ask you, I can come back to this if this doesn't align up, but maybe as a number three, but what's the hardest thing to learn to do well in paragliding? And kind of the most critical.

[00:38:45] I

[00:38:47] **Bruce Goldsmith:** would sort of turn that on its head. The first thing you need to do in flying is to be able to fly completely automatically.

[00:39:00] Because first of all, you have to get the basic flying completely off to a tee. You know, you have to be able to fly, take off, land, land anywhere, cope with collapses, spins, stalls, using your speed system, all the basic flying things you need to be able to completely master before you can start getting onto the interesting stuff. You know, and the interesting stuff is, you know, the decisions about where you're going to fly, decisions about how you can fly in competitions and beat people, take different routes. And to me, that's the most interesting part. So it sort of turns your question the other way around, that the first thing you need to do is just completely master that. You know, you have to be able to master the sport of,

[00:39:45] you know, the physical part of flying so that you can get onto the more mental part, which is optimizing your flying or, I mean, I guess the same goes in every sport, you know, be it motor racing or playing football, whatever. People have to completely be able to master driving their car very fast and not have to worry about that and think more about the strategy of the game, rather than just the physical part. You know, the physical activity which goes on about flying. When I used to fly hang gliders and paragliders, I would very often, if I thought back about a flight, I wouldn't remember whether I was flying a hang glider or a paraglider because the actual flying part is just automatic, just happens.

[00:40:31] So when I fly, I'm looking at mountains, clouds, winds, looking for thermals, making decisions. And what tool I'm using to fly is really irrelevant. An interest, you know, an interesting observation, which I think is really important in flying.

[00:40:49] **Gavin McClurg:** Okay. So before I cut into you there and offer that question, do you have a number? Would that be a good number three or do you have a better number three? No, I

[00:40:58] **Bruce Goldsmith:** think that's a good number three. To be able to master the physical capability, the physical activity of flying before you can elevate yourself to the strategic level. Okay. I

[00:41:13] **Gavin McClurg:** like thinking about that in terms of kind of like getting into a zone or kind of a mental state where you're just, where you're kind of on autopilot. When you went into your win in 2007, can you take me through some of the kind of the mental or maybe physical preparations you did before then? Was that more,

[00:41:39] obviously you're really shooting to win all the time, but what, kind of the, what were the pieces of the puzzle that came together there for you?

[00:41:47] **Bruce Goldsmith:** Well, yeah, I already spoke about the kind of conditions that were present in Australia with very difficult technical tasks. Tasks where only a small number of the field would get into goal every day. And that was exactly the type of tasks which suit me. As I said, one thing that was very interesting that happened was that during that competition, the guy who was winning the competition was changing the first task, the second task that the guy who was in the previous lead would bomb out. And then when we got to the last day of the competition and I was in the lead, I remember a lot of people saying, well, what are you going to do now in your, you know, are you going to mark the guy who's in second position and make sure you arrive very close to him so that he can't beat you?

[00:42:40] Or what are you going to do? And my philosophy at that stage was going back a bit to what I was talking about earlier. It's the opposite to what I said before. Before I said, if it doesn't work doing what you're doing, then do something else. I did the opposite. I said, if it does work doing what you're doing, continue to do it. So I was winning the World Championships. And what did I do on the last day? I didn't change anything. I just carried on flying in exactly the same way I've been flying before. So I didn't fly conservative. I didn't mark the guy in second position. I didn't change my flying style at all. And so that flip side of the coin really worked for me during that World Championships.

[00:43:30] And yeah, I carried on flying on my own and taking my own risks. And it worked. But it was very difficult, the last task. I didn't win that World Championships because I ended up like 100 feet from the ground on my own, far out in the middle of nowhere. But I got up and made it in.

[00:43:55] **Gavin McClurg:** Bruce, one of the questions that I've gotten a few times are from people who are getting into competitions and finding them frustrating because they can stay with the gaggle for a bit of the comp, and then inevitably they fall off. And so I think the framing of this question was, how do you go from becoming an also-ran to somebody charging out in front? And I think that that also applies to not just comp flying, but like you're talking about taking tier beyond his first 100K flights. How do you step that up? Is that kind of an aha moment? Or is that just as simple as hours?

[00:44:41] I

[00:44:42] **Bruce Goldsmith:** think flying a lot of competitions is important. I think you need to do at least two years, for example, and probably one year almost full-time competition before you even stand a chance at being at the top level. So that's a lot of flying hours and a lot of commitment. So that's huge. But I think that staying with the gaggle in

top-level competitions is quite easy, but what's difficult is to win. What's difficult is to do something a bit different that puts you out in front and enables you to beat the others. And one thing that I used to quite

[00:45:30] often think during competition was that what you need to do is follow the main gaggle through the whole task and just imagine that you only need to make one decision in the whole competition, which is different from the others, which makes you win. So you have to try to assess all the decisions that are going on by the lead gaggle the whole time and find the one decision which isn't right and then you make the right one and then you win. But it's a very hard thing to do because you're spending 90 % of your time just following along with the lead gaggle and just one decision has to be different from all the others. And just to try to have that in mind each flying day, just to try to spot one decision that you can improve on the lead gaggle and try to make that the decision that makes a difference.

[00:46:22] So I think people often, they're often thinking too much. At every stage of the day, every stage of the flight, they're trying to make their own unique decisions all the time. But I think you really need to make your own unique decision once or twice during the whole day. And then you make that unique decision really count and then you've got a good chance of doing really well in the competition.

[00:46:50] **Gavin McClurg:** Fantastic. Bruce, I want to be mindful of your time. I promised you we wouldn't go over an hour too much here. So I thought you gave me that incredible answer in the Owens where you tumbled and spent the night and walked out and flew the next day on a borrowed glider. Yes. I imagine that probably wasn't your worst flight because those kind of adventures are always fantastic, especially when we survive to tell the tale. But what is your best flight? When you look back at your career, do you have one that stands out in particular? Yeah.

[00:47:24] **Bruce Goldsmith:** Well, it's funny the best flight is not the flight which was the longest, of course. I think it's probably in La Réunion Island.

[00:47:35] I flew this competition in Réunion and the prize at the end, was myself and Richard Galland and Uri Weissmeyer. We were the top three. We got helicoptered out and dropped in this remote takeoff in Réunion Island. And we had this helicopter follow us through the middle of the island because most of Réunion is unlandable and has no road access and very difficult place to fly. And we just got this helicopter following us, taking video and stills the whole way through. And we were just given the liberty to fly wherever we want and get a pickup from wherever we want. And I remember we took off at six in the morning because it's a very unusual place like that that you can launch so early.

[00:48:24] And yeah, flying in incredible scenery through extremely inhospitable places and then just to get out of it all in the end with a nice helicopter ride out of there was probably the most memorable flight I've ever had.

[00:48:37] **Gavin McClurg:** I can relate to that in some sense. I sailed to Réunion in 2010 and had kind of a similarly special, special day. It was a very new pilot at the time. So I took off from that standard launch where you guys fly your comps from and I landed down in front of the famous left.

[00:49:02] I should remember it. It's a very famous wave and it's like the left in French.

[00:49:08] So I landed and then went out. And had one of the best surfs of my life. That is a magical island. Very land of the lost type place, isn't it? That must have been incredible. Did you fly in the center

[00:49:21] **Bruce Goldsmith:** of the island? Because when I first went there to do competitions, I think it was 1993, we used to do competitions in the middle of the island. Now all competitions have been stopped in the middle of the island because there's no way. It's a very radical place to take off. It's a vertical cliff 2,000 meters high. And there's no landing fields and no roads and very strong conditions. That sounds perfect. And all competitions have stopped in that area. But I remember we used to be picked up at 4 in the morning by the bus, taken up the mountain to launch at half past 7, up in the cirques, really high up in the mountains. Wow. No, this

[00:50:02] **Gavin McClurg:** was definitely not that launch. This was kind of Tahiti-esque, over on the leeward side of the island. And you just drove up. I think it was Agoche was that break. I was trying to remember. And you just drive up and there's houses and people living there.

[00:50:19] **Bruce Goldsmith:** It's called the

[00:50:19] **Gavin McClurg:** Colomassil. Yeah, exactly. But I never got back into the cirques.

[00:50:23] **Bruce Goldsmith:** Where they do all the tandem flights.

[00:50:24] **Gavin McClurg:** Exactly. I never got back into the cirques except by a foot. And it is spectacular back there. It seems like you could base jump off everything. It is so steep. Yeah.

[00:50:35] **Bruce Goldsmith:** No, it's a fantastic place to fly as well. But you have to launch super high. It's early in the morning and the cloud base drops down very, very fast. It starts 2,500 meters and drops down to 1,000 meters by lunchtime. Wow.

[00:50:48] **Gavin McClurg:** It goes the opposite. That must be very interesting. Yeah. Fantastic. Yeah. Bruce, before we sign off, that's a great place to end. Thank you again so much for your time. I'm really honored to sit and talk with you even though we're on opposite sides of the planet. What can we expect? Just before we sign off, what can we expect from your company here? In the next couple of years? And what are you kind of excited about?

[00:51:14] **Bruce Goldsmith:** Yeah. Well, I'm working on a competition glider again because I haven't done a competition glider with BGD yet. So that would be a two-liner competition glider. That's quite exciting. And one thing we haven't talked at all about is SIV safety and glider stability and certification and all those things. I think we're going to have to do another hour session. Yeah. We'll do

[00:51:43] **Gavin McClurg:** a follow-up on that for sure. I definitely hit the SIV on the head with Jockey last week. That was really great getting his perspective. I did an acro course actually with him, not really SIV, a few years back and that was pretty exciting. But yeah, absolutely. With you, I think we could do three rounds. We could go on and on and on. Absolutely. I just know that it's getting late and you're part of the world and you've got some flying to do with tier. Yeah. Yeah. Yeah. Cool.

[00:52:12] **Bruce Goldsmith:** Exactly. Yeah. Time for

[00:52:14] **Gavin McClurg:** bed. Well, Bruce, thank you very much. I really appreciate it. It's been fantastic speaking with you and I hope I get to actually fly with you and meet you one of these days. Okay. It's a pleasure to speak to you too, Gavin. Thanks. I appreciate it. Cheers.

[00:52:37] Well, I hope you enjoyed that. I certainly did. What a treat to be able to talk to Bruce. I've never actually met him. I hope to get to fly with him someday. That was pretty special. Hope you learned a lot. Like I said, at the top of the list, there's a lot of stuff. I'm going to be out of the show. I am leaving for Alaska here in just a few hours. Dave Turner and I are going to try to send it across the Alaskan Range from west to east on the north side of the range. Don't believe anybody's ever been out there. There's a lot of glaciers and a lot of bears and a lot of rivers and a lot of really pretty burly terrain. I wouldn't be lying to say I'm pretty nervous about this one, but I think we're going to have a great adventure. Thank you all for following along. We're going to both have our map share pages up on Facebook. Facebook and blogs and all that kind of thing, so you should be able to track our progress.

[00:53:23] Thanks to Stuart Midwinter for providing weather, and thank you to all of you for your generous donations. They just keep coming in. I really appreciate it. It makes this all just super fun and viable, and I will continue to do so, although I apologize. I won't be doing any of these for the next bit of time. We don't know how long it's going to take us, probably four, six, eight weeks, something like that, but as soon as I get back, we'll get somebody else on the horn and get more shows out to you. Thanks for listening. Cheers.

Français

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

Show notes

Bruce Goldsmith a peut-être plus de compétitions à son actif que quiconque. L'un des rares pilotes à avoir gagné en tant que Hangliding et Paragliding, Bruce a commencé à participer à des compétitions au milieu des années 80 et a couronné plus de 30 ans de succès en remportant les championnats du monde en 2007 en Australie. Il a lancé ou conçu la plupart des grandes marques de paragliding (Ozone, Airwave, Advance, etc.) et dirige désormais Bruce Goldsmith Designs.

Le post Episode 20- Bruce Goldsmith and Passion est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:05] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans le 20e épisode de Cloud Base Mayhem. Je pars pour l'Alaska dans quelques heures. Vous recevrez ça quelques jours plus tard, bien sûr, parce que je dois tout mettre en ligne et monter le tout. Mais je viens de raccrocher un entretien sur Skype avec le légendaire Bruce Goldsmith. Je n'arrive pas à croire les personnes auxquelles j'ai accès. C'est un vrai régal. Et celui-ci était vraiment au sommet. On aurait pu en faire une série en trois ou quatre parties. Je pense qu'on a laissé cet épisode un peu en suspens à la fin. Je m'en excuse. Il y avait tellement de choses intéressantes à aborder. Et il commençait à se faire tard pour Bruce. Il est en train de faire de l'entraînement avec son fils, Tier, qui apprend à voler, à La Rania. On en parle beaucoup. On parle de sa victoire au championnat du monde en 2007.

[00:00:51] Bruce est l'une des rares personnes, avec John Pendry et Robbie Whittall, à avoir remporté les championnats du monde à la fois en deltaplane et en parapente. On parle beaucoup de mentorat. Ce gars-là a commencé à faire de la compétition au milieu des années 80. Il est dans le milieu depuis longtemps. Ingénieur civil de métier, il a travaillé pour Ozone, Advance et beaucoup d'autres entreprises. Il est, bien sûr, maintenant à la tête de BGD Designs, Bruce Goldsmith Designs. On parle des tests et de la façon dont une aile prend forme, de la sécurité, des accidents, des stratégies pour gagner et pour voler en groupe. Je suis vraiment ravi de vous présenter cet épisode. Je m'excuse pour le bruit en arrière-plan. Ses fils jouaient un peu du piano à un moment donné, et il y avait quelques grattements et ce genre de choses, mais ça en vaut quand même la peine.

[00:01:40] Accrochez-vous. Je pense que vous allez vraiment apprécier. Sans plus attendre, Bruce Goldsmith.

[00:01:58] Bruce Goldsmith, c'est génial de vous avoir sur The Mayhem. On essaie d'organiser ça depuis un moment. Je vous en remercie vraiment. Je crois comprendre que vous, votre fils et votre famille venez de faire un petit voyage à La Rania. C'est bien ça ?

[00:02:11] **Bruce Goldsmith:** Oui, c'est ça. C'est un jour férié demain en France. Mes enfants ne vont pas à l'école, alors je profite de ce temps pour entraîner mon fils pour ses premiers vols de plus de 100 kilomètres, j'espère.

[00:02:26] **Gavin McClurg:** Fantastique. J'ai lu vos rapports en cross country sur votre fils, et je pense que c'est un excellent point de départ, parce que si on commence par votre historique, on n'arrivera jamais à la deuxième question. J'ai d'ailleurs eu Jocky Sanderson dans l'émission la semaine dernière. C'était la même chose avec lui. Vous faites ça depuis longtemps, et j'y reviendrai un peu. C'est drôle que vous mentionniez ça,

[00:02:48] **Bruce Goldsmith:** parce que l'été dernier, j'ai volé avec Jocky, et on a fini par passer une journée particulière avec Jocky, moi, mon fils et son fils, qui faisaient tous de la thermique ensemble, ce qui était vraiment sympa.

[00:03:02] **Gavin McClurg:** Je parie que c'était spécial. Quel âge a ton fils ? Quel âge a Tier ? Il a 17 ans. D'accord.

[00:03:06] **Bruce Goldsmith:** Et quand a-t-il commencé à voler ? Eh bien, je veux dire, il a toujours été entouré d'aviation toute sa vie. Mais il a vraiment commencé sérieusement il y a trois ans.

[00:03:15] **Gavin McClurg:** D'accord. Et c'était...

[00:03:17] **Bruce Goldsmith:** Il avait 14 ans.

[00:03:18] **Gavin McClurg:** Est-ce qu'il suppliait... Est-ce qu'il mourait d'envie de s'y mettre ? C'est à ce moment-là que tu l'as autorisé, ou c'est quand il s'y est simplement intéressé ?

[00:03:28] **Bruce Goldsmith:** Ouais, c'était plutôt quand il s'y est intéressé, parce que pour lui, il est... Eh bien, il y a une histoire assez drôle. Son école, où il a appris à lire et à écrire, était dans le champ d'atterrissage. Il était à Greliat, et j'avais l'habitude de descendre et d'atterrir dans le champ pour aller le chercher à l'école. Et un jour, il m'a dit : « Hé papa, pourquoi tu ne ferais pas quelque chose de cool, genre monter sur une moto ? » Parce que pour lui, le parapente est tout à fait normal, complètement normal. Tu sais, monter sur une moto, c'est inhabituel. Pour lui, le parapente est tellement dans le sang que ce n'est pas inhabituel du tout. Tu sais, c'est la grande différence pour la plupart des gens.

[00:04:12] **Gavin McClurg:** Et, je veux dire, vu ton parcours, et, vous savez, on abordera peut-être le côté plus sombre dans un instant. J'aime toujours évoquer les accidents, pourquoi ils arrivent et ce genre de choses. Et tu as écrit de manière compulsive sur, vous savez, les techniques et les tactiques dans tes livres. Enfin, ton livre, 50 Ways to Be a Better Pilot, et maintenant tes versions numériques qui sortent sont juste fantastiques. Et pour ceux qui nous écoutent, si vous ne les avez pas, vous êtes des idiots. Il faut les avoir. Mais comment as-tu abordé l'enseignement, Tyr, avec toute ton histoire dans le sport ? Ouais, eh bien, je...

[00:04:46] **Bruce Goldsmith:** je ne suis pas un instructeur professionnel. Je n'ai jamais enseigné aux pilotes dans un cadre scolaire. J'ai fait partie de l'équipe britannique et j'ai entraîné l'équipe britannique, donc j'ai toujours enseigné à des pilotes d'élite. Mais je n'ai jamais enseigné aux pilotes dès le premier jour. Alors, je demande à Tyr de faire quelques cours traditionnels en parapente. J'ai aussi fait quelques écoles de parapente.

[00:05:11] Mais, je ne sais pas, j'ai l'impression qu'avec lui, c'est très pratique et qu'on apprend par l'expérience. Et comme je suis très proche de lui, j'ai le sentiment de savoir ce dont il est capable et ce qu'il ne peut pas faire. Je m'assure donc que le défi de la situation correspond à ses capacités.

[00:05:35] **Gavin McClurg:** Et vous devez avoir une relation assez spéciale, j'en suis sûr. Quand j'avais l'âge de Tyr, si mon père avait quelque chose à me dire, c'était généralement de prendre l'avion dans la direction opposée. Est-ce que ça a changé votre relation ? Ou est-ce que c'est le fait qu'il ait tellement de respect pour vous qu'il fait ce que vous dites ?

[00:05:56] **Bruce Goldsmith:** Ouais, enfin, c'est un peu les deux, tu vois, parce qu'il sait évidemment que j'ai une expérience et un historique incroyables en pilotage. Mais il aime aussi... il aime jouer le rôle du rebelle et essayer de battre son père dès qu'il le peut. C'est une compétition permanente. Et

[00:06:16] **Gavin McClurg:** on dirait qu'il devient plutôt bon. Ça pourrait être serré à l'horizon. Ouais, enfin, je veux dire,

[00:06:22] **Bruce Goldsmith:** J'ai arrêté de faire des compétitions il y a environ quatre ou cinq ans, après 25 ans de pratique, parce que je me suis dit que 25 ans, c'était suffisant. C'est assez long pour avoir fait partie de l'équipe britannique et être un compétiteur de haut niveau.

[00:06:36] **Gavin McClurg:** Et parle-moi des compétitions à cette époque. Parce que j'aimerais remonter un peu le temps, bien avant mon ère, à l'époque où tu volais avec Pendry et Whittle. Pour autant que je sache, vous êtes à peu près les seuls à avoir monté sur le podium, tant en deltaplane qu'en parapente, au milieu des années 90. Vous étiez au sommet. Qu'est-ce qui différençait votre approche ? Te souviens-tu de certains éléments qui ont mené à cela ? Était-ce simplement le fait de faire partie de ce groupe ou était-ce plus complexe que ça ?

[00:07:14] **Bruce Goldsmith:** Je pense qu'une grande partie est due au fait d'être britannique à l'époque, car la scène britannique était très, très compétitive, avec beaucoup de pilotes de haut niveau qui arrivaient presque comme des sportifs de haut niveau. Alors que j'ai l'impression qu'aujourd'hui, les gens qui arrivent dans le monde du vol ne sont pas vraiment considérés comme des sportifs de haut niveau dans beaucoup de pays. Et c'était assez différent à cette époque en Grande-Bretagne. Aujourd'hui, je trouve que le statut même du sport a baissé dans la scène britannique. Je vais probablement me faire découper la tête en disant ça, mais c'est clairement le cas.

[00:08:04] Aujourd'hui, les gens ne considèrent pas être un pilote de compétition professionnel comme... comme une bonne voie de carrière, vous voyez ? Contrairement à quelqu'un qui serait footballeur professionnel, ingénieur professionnel ou médecin professionnel, être un pilote de compétition professionnel n'est pas vraiment considéré comme une option conventionnelle. Alors qu'à l'époque, c'était plutôt le cas.

[00:08:32] **Gavin McClurg:** Et à quoi vous attribuez-vous cela ? Qu'est-ce qui a changé dans le sport, en bien comme en mal ?

[00:08:39] **Bruce Goldsmith:** Je l'attribue à la politique générale du pays, en fait, en Grande-Bretagne. Vous savez, l'influence de Thatcher en politique où le sport national était dévalorisé par rapport aux affaires, à l'industrie et au fait de gagner de l'argent. Parce qu'il est plus difficile de gagner de l'argent avec le sport qu'avec les affaires. Donc, on parle ici de philosophie profonde. Et de politique plutôt que de sport.

[00:09:12] **Gavin McClurg:** D'accord, on va y arriver. On va remettre ça sur les rails.

[00:09:17] Vous avez gagné les Championnats du monde en 2007. Est-ce à ce moment-là que vous avez décidé de mettre fin à la compétition en vol ?

[00:09:25] Et je suppose, raconte-moi cette expérience, parce que c'est un accomplissement assez majeur.

[00:09:31] **Bruce Goldsmith:** Ouais, j'étais évidemment très content de ça. Mais ça arrive sur un contexte de...

[00:09:39] le style de compétition, parce que mon propre style est très tactique et je ne suis pas particulièrement porté sur la course pure. Et la scène de la compétition de parapente s'est de plus en plus orientée vers ce que j'appelle la course en bocal. Ce sont de petites manches, on fait la course en quelques heures, et souvent c'est la dernière glisse vers l'objectif qui est la partie critique. Alors que mon style de vol était plus porté sur de très grandes manches, vous savez, des manches de six ou huit heures, à voler très loin toute la journée. Et pour moi, la meilleure manche était celle où seulement 10 ou 20 % des pilotes atteignaient l'objectif.

[00:10:25] Et les Championnats du Monde en 2007, c'était avec des manches très difficiles. Et la raison pour laquelle j'ai gagné est très simple : j'étais le seul pilote à atteindre la zone d'arrivée chaque jour. Ouais. Et c'est ce genre de style de vol qui me convient vraiment. Du coup, j'ai eu l'impression que cette façon de voler a décliné au cours de la dernière décennie environ. Ouais,

[00:10:50] **Gavin McClurg:** tu n'es pas un pilote belliqueux. Je pense que nous nous entendrions très bien. C'est comme ça que j'aime voler.

[00:10:58] Bruce, j'aimerais te poser une question qui vient de me traverser l'esprit, et qui m'a fait penser à une question qui a peut-être une réponse très simple, mais que je ne connais pas. Ouais. Mais le deuxième jour de l'X-Alps, je descendais de la colline avec Michael Vichy, que je ne connaissais pas très bien. Et il m'a parlé de son parcours d'ingénieur. Je sais que tu as une formation en génie civil, et il me semble qu'il y a beaucoup d'ingénieurs dans ce sport. Qu'est-ce qui t'attire dans le parapente, ou peut-être ce qui t'a attiré au départ ? Et fais le lien avec l'ingénierie. Qu'est-ce qu'il y a dans l'esprit d'un ingénieur qui fonctionne si bien avec le vol ? Je ne...

[00:11:36] **Bruce Goldsmith:** Je ne sais pas. Enfin, j'ai commencé comme ingénieur civil. Et l'une des raisons pour lesquelles je voulais faire de l'ingénierie civile, c'est que c'est surtout en extérieur. Vous savez, on travaille sur des bâtiments et des structures. Et c'est ce qui m'a attiré vers l'ingénierie civile au départ. Et je suppose que c'est la même chose qui m'attire dans le vol, parce que c'est un sport de plein air et que c'est vraiment étroitement lié aux éléments. C'est donc le point commun entre les deux. Je travaille sur la conception de parapentes. Donc, être ingénieur est naturellement un atout si vous allez concevoir des parapentes. Concevoir n'importe quoi avec une formation d'ingénieur est idéal.

[00:12:18] **Gavin McClurg:** Mais qu'en est-il plutôt de l'aspect vol ? Je veux dire, ça me semble être peut-être un truc d'ingénieur. Et je ne peux pas parler d'expérience parce que je ne sais rien faire en ingénierie. Je ne peux même pas construire une boîte. Mais je suis curieux de savoir : pourquoi penses-tu qu'un esprit mathématique fonctionne si bien quand on est dans le ciel ?

[00:12:41] **Bruce Goldsmith:** Eh bien, une chose qui me vient à l'esprit, ce sont les personnes dyslexiques. Les personnes dyslexiques sont souvent des ingénieurs. Et elles ont souvent une bonne conscience spatiale. L'espace en trois dimensions est bien organisé dans leur esprit. Et c'est pour ça qu'elles sont douées en ingénierie. Je pense que c'est aussi pour ça qu'elles sont douées en pilotage. Parce que vous volez en 3D. Et quand vous êtes en thermique, vous avez toute cette masse d'ailerons qui tournoient en trois dimensions autour de votre tête. Et ce sont les mêmes types d'esprits qui fonctionnent bien avec ces deux problèmes.

[00:13:21] **Gavin McClurg:** Parlez-moi des compétitions. Vous avez dit que vous en avez fait pendant, c'était, 25 ans. Qu'est-ce que vous aimiez là-dedans ? Et à l'inverse, qu'est-ce que vous n'aimiez pas ?

[00:13:32] **Bruce Goldsmith:** Ma première fois avec l'équipe britannique, c'était en 1986, pour la America's Cup. On a volé à Calgary et à Invermere pour la America's Cup en 86. Donc, pas si loin de chez vous. Ouais. Je ne sais pas. J'ai toujours été obsédé par les compétitions de parapente et aussi par le lien étroit entre la conception et la compétition, ce qui a toujours été extrêmement important pour moi. Parce que la majeure partie du développement des ailes de compétition est issue des vols en compétition. Alors, la compétition et le développement ont toujours fait partie de la même chose, vraiment.

[00:14:17] Et je pense que c'est ce qui m'a donné envie de continuer à faire des compétitions de vol pendant tant d'années. Parce que c'est l'aspect développement qui rend vraiment le truc tellement plus intéressant, vous voyez.

[00:14:32] **Gavin McClurg:** Quel type d'aile pratiques-tu maintenant, juste pour le loisir ou avec ton fils ?

[00:14:37] **Bruce Goldsmith:** Ouais, je suis en train de piloter un Cure.

[00:14:38] **Gavin McClurg:** en train de piloter un Cure.

[00:14:39] **Bruce Goldsmith:** C'est donc une aile de classe C haut de gamme, à trois lignes.

[00:14:44] Et oui, je pense que c'est un niveau d'aile vraiment sympa à piloter. Elle a un bon niveau de sécurité et d'excellentes performances aussi. Tu voles avec quoi en ce moment ?

[00:14:58] **Gavin McClurg:** C'est quoi ton aile ? Eh bien, pour l'Alaska. Ouais. Je vais prendre la... en fait, c'est une version légère du Peak 4, mais elle va être très similaire à la climber. Ils ne la fabriquent pas en aile certifiée, en fait. Vous savez, je suis un pilote Niviuk. J'ai utilisé le Peak 3 pour la Rockies Traverse avec Will Gadd. Il pilotait la Carrera, une très belle aile, magnifique. Et puis pour l'X-Alps, j'ai piloté l'Ice Peak 7. Ce n'était même pas une version légère. Je prévoyais de piloter le Peak 3, la version légère, mais je voulais un peu plus de performance. Parce qu'il semblait que la météo allait être plutôt bonne. Il y avait énormément de vent. Donc c'était assez sympa d'avoir cette performance de barre, mais un peu plus risqué, bien sûr. Et puis en compétition, je pilote l'Ice Peak 8, bien que je pense que l'Ice Peak 9 soit sorti.

[00:15:45] Alors, je vais probablement voler avec ça. Je ne suis même pas sûr de pouvoir participer à des compétitions cette année. C'est une saison assez chargée. Mais oui, je pense que la Peak 4 est très proche de l'Ice Peak 6. C'est donc une aile qui me tient beaucoup à cœur. J'adore cette aile. Oui, je la connais bien. Est-ce que votre entreprise, vos conceptions, vous travaillez sur le segment de la compétition ? Ou êtes-vous plutôt concentrés sur le groupe ABC ? Oui,

[00:16:13] **Bruce Goldsmith:** Jusqu'à présent, nous avons toujours fait du groupe ABC et des trois lignes. J'ai fait quelques deux lignes, mais seulement des prototypes, pas d'ailerons de série. Et je vais bientôt en fabriquer une autre deux lignes. Mais c'est, vous savez, c'est intéressant. C'est intéressant de voir que je regarde vraiment de près si nous allons voir apparaître des structures hybrides entre deux et trois lignes prochainement. Parce que je pense toujours qu'il y a beaucoup de possibilités en termes de conception pour créer des variantes intéressantes, pas seulement une simple deux lignes ou une trois lignes.

[00:16:50] **Gavin McClurg:** Expliquez-moi ce processus, peut-être pas avec trop de détails. Mais quand vous créez une nouvelle aile, on nous a posé beaucoup de questions. Ces dernières semaines, quand j'ai annoncé que j'allais vous parler, les gens sont vraiment impatients de savoir comment vous procédez. Comment vous vous y prenez pour créer une aile ?

[00:17:10] **Bruce Goldsmith:** Eh bien, normalement, je veux dire, normalement, on ne crée pas une aile à partir de rien. On part d'une aile précédente. Donc, vous avez probablement une aile qui existe déjà, qui est déjà sur le marché. Et soit vous connaissez vous-même les points faibles. Soit vous avez entendu des clients et des concessionnaires parler des points faibles de la conception. Ou peut-être ce que d'autres marques ont fabriqué qui est meilleur que cette aile. Ça vous donne une indication sur ce sur quoi vous devez travailler. Et vous prenez ça en compte. Et ensuite, vous avez peut-être de nouvelles idées. Parce qu'il y a toujours une liste de, je ne sais pas, 10 ou 15 nouvelles idées.

[00:17:59] Que vous gardez en réserve. Que vous aimeriez beaucoup développer. Mais vous n'avez tout simplement pas le temps ni les ressources pour développer les nouveaux concepts. Alors, vous trouvez un nouveau concept qui vous semble attrayant. Et vous le fabriquez. Vous en faites un. Et vous voyez s'il fonctionne. Et ensuite, vous voyez comment le produit, vous savez, le prototype que vous avez fabriqué, se compare à l'amélioration d'autres points faibles de votre conception actuelle. Ou par rapport à ce qu'il y a de mieux sur le marché. À la meilleure aile sur le marché à ce moment-là. C'est donc juste une combinaison de ces éléments. Mais le processus de vol d'essai est tellement important. Parce que c'est là que vous ressentez vraiment en l'air ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas.

[00:18:45] Et ça vous donne des indices sur ce qu'il faut ajuster ou développer dans ces idées. Ou ce qu'il faut carrément abandonner. C'est vraiment une question de ressenti, de ce que vous éprouvez quand vous volez. Quand vous faites voler les prototypes.

[00:19:05] C'est vraiment très lié au vol. Et puis, je ne sais pas, dormir dessus la nuit suivante. Et laisser venir les réflexions sur ce qui s'est passé en l'air. Et comment ça s'articule avec toutes les choses que vous avez intégrées dans la conception.

[00:19:24] **Gavin McClurg:** Pour votre processus de test, est-ce que vous êtes le pilote d'essai ? Ou avez-vous une équipe ? Et quelle est la taille de votre équipe chez BGD Designs maintenant ?

[00:19:34] **Bruce Goldsmith:** Ouais, au développement, on est trois. Anthony et moi sommes les principaux pilotes d'essais. J'ai aussi Matt, un autre ingénieur qui travaille avec moi. Mais au total, chez BGD, on a maintenant 15 personnes qui travaillent pour la boîte. On a pas mal grandi en seulement trois ans depuis qu'on a commencé.

[00:19:59] Nous avons deux bureaux. L'un en France, à Gordon, où je travaille. Nous sommes donc cinq personnes dans ce bureau. Et puis nous avons un autre bureau en Autriche où travaillent trois personnes. Et le reste de l'équipe travaille à domicile. Ils sont répartis aux quatre coins de l'Europe. Et en Asie aussi. Et

[00:20:20] **Gavin McClurg:** ils sont fabriqués en Asie ?

[00:20:22] **Bruce Goldsmith:** Oui, nous fabriquons nos ailes au Sri Lanka. En fait, je m'y rends ce dimanche pour visiter la production. J'y vais normalement environ quatre fois par an.

[00:20:33] **Gavin McClurg:** Fantastique. Quand vous regardez en arrière, du milieu des années 80 jusqu'à aujourd'hui, avez-vous eu des moments où votre passion pour le sport a diminué ? Parce qu'on dirait que vous êtes incroyablement passionné. Mais si c'est le cas, pourquoi ?

[00:20:54] **Bruce Goldsmith:** C'est une question difficile. Je dirais que, enfin, j'ai toujours été extrêmement passionné par le pilotage en compétition. Depuis que j'ai arrêté la compétition, mes priorités ont changé parce que j'étais toujours sur les meilleures ailes de compétition, à repousser constamment les limites absolues de performance, de compétition et de sécurité des ailes. Et au cours des six dernières années, depuis que j'ai arrêté la compétition de haut niveau, je me suis davantage concentré sur les ailes intermédiaires. Cela s'ajoute bien sûr à la nouvelle entreprise, parce qu'il est très difficile de gagner de l'argent avec des ailes de compétition de nos jours, car toute la scène de la compétition a tellement changé avec la certification et l'arrêt du développement en compétition, ce qui a été, je dirais, un choc majeur pour moi.

[00:21:57] Ça a toujours été, comme je l'ai dit, une partie intrinsèque de la compétition de développer des ailes pour les compétitions. Donc le passage aux ailes certifiées a été, ouais, un changement massif pour moi et, vous savez, pour toute la scène de la compétition. Alors, ouais, vous me demandiez pour mon enthousiasme pour le vol. Non, je dirais que je suis resté extrêmement enthousiaste tout le temps, en fait. Ouais,

[00:22:26] Je rêve encore de voler tout le temps et j'en parle 24 heures sur 24, au grand dam de ma femme.

[00:22:33] **Gavin McClurg:** On s'épuise avec nos partenaires à cause de ça, non ? Ouais.

[00:22:39] Ouais.

[00:22:41] Est-ce qu'il y a eu des accidents en chemin ? Ouais, j'en ai eu, j'ai...

[00:22:48] **Bruce Goldsmith:** en fait, j'en ai eu,

[00:22:52] Mon premier accident a probablement été en 93, lors des Championnats du monde de vol en aile à Owens Valley. Quand j'ai basculé, j'ai fait basculer l'aile, tu sais, et je suis tombé sur le sommet de White Mountain. Je me suis retrouvé dans la neige et j'en suis sorti le lendemain soir et le lendemain. C'était un gros accident, mais je n'ai pas été blessé parce que je suis tombé dans la neige et que c'était mou. Mon Dieu. C'est une sacrée histoire, mec.

[00:23:28] Eh bien, l'histoire est en fait encore pire que ça parce que c'était pendant les Championnats du Monde et j'étais évidemment membre de l'équipe britannique, et je me suis écrasé, tu sais, juste à côté du sommet de White Mountain.

[00:23:46] Ils n'avaient pas de secours en hélicoptère à ce moment-là. Je ne sais pas pourquoi. Et j'ai vu l'équipe de secours passer en Cessna, mais ils n'ont pas pu vraiment beaucoup aider. Alors, j'ai sorti mon parachute de secours et j'ai dormi dedans toute la nuit. Le lendemain matin, j'ai marché jusqu'en bas et je suis arrivé sur la route à 11 heures. Ils m'ont pris en voiture et m'ont conduit directement au décollage où l'équipe britannique avait préparé une autre aile pour moi, et on a décollé une heure plus tard pour la manche suivante.

[00:24:21] **Gavin McClurg:** Oh mon Dieu, j'adore ça.

[00:24:24] Les Owens, eh bien, ça mène à une question évidente. Quel est ton endroit préféré pour voler ? Tu sais, on vient d'avoir les Championnats d'État américains aux Owens cet automne. Et j'ai fait un voyage en bivouac assez sympa à travers les Sierras il y a quelques années avec Nick Greece et un groupe de tes amis. C'est un endroit spécial, mais très austère, très sauvage. Est-ce que ça arrive au niveau de tes préférés ou quels sont tes préférés ? Oh, oui, absolument.

[00:24:54] **Bruce Goldsmith:** Je veux dire, Owens est tout simplement extraordinaire, parce que les gens parlent toujours du vol dans de gros sites puissants comme s'ils étaient complètement différents de n'importe où d'autre. Et le seul endroit que je connais qui soit vraiment à la hauteur de sa réputation, c'est Owens Valley, parce que c'est juste complètement extrême. La base des nuages est plus haute, les écarts de température sont plus importants et les vents sont plus forts. Tout est juste deux fois plus intense qu'ailleurs. Donc, c'est vraiment un endroit incroyable pour moi. Mais je pense que mon site de compétition préféré est St. André-les-Alpes en France. Parce que la raison pour laquelle j'aime autant cet endroit, c'est qu'on peut faire une manche dans n'importe quelle direction et revenir de n'importe quelle direction.

[00:25:45] Alors que sur la plupart des sites de vol, vous êtes limité à une route. Vous savez, soit vous suivez la crête vers le haut ou vers le bas. Et, vous savez, c'est beaucoup plus facile. C'est, c'est, c'est normalement limité à une direction particulière sur presque tous les sites de compétition. Mais St. André-les-Alpes en France est vraiment ouvert pour voler dans toutes les directions et faire des manches dans toutes les directions, ce qui le rend vraiment unique.

[00:26:07] **Gavin McClurg:** Donc votre premier accident, c'était quand votre aile s'est mise à culbuter et que vous avez atterri sur le sommet de White Mountain. Est-ce qu'il y en a eu d'autres ? Parce que c'est, c'est une sacrée histoire.

[00:26:17] **Bruce Goldsmith:** Eh bien, le truc drôle, c'est qu'à ce moment-là, je faisais de la compétition. Je faisais du parapente et de l'aile en même temps. Et après cet accident, j'ai arrêté les compétitions d'aile pour passer uniquement au parapente parce que je trouvais ça plus sûr. Ce qui, à l'époque, n'était pas vraiment quelque chose que l'on pouvait dire. Enfin, même maintenant, les gens n'aiment pas vraiment dire des choses comme ça. Mais à cette époque, l'aile était beaucoup plus dangereuse parce qu'il y avait énormément de tonneaux. Les ailes, vous savez, se mettaient juste à tonner et à se détruire en l'air. Je pense que dans l'équipe britannique, pour ce voyage, on était six dans l'équipe.

[00:27:04] Deux ont basculé et se sont écrasés au sol. Et un a basculé et a continué à voler. Donc sur une équipe de six, trois ont basculé. C'était assez grave. Après ça, ils ont augmenté les marges de sécurité sur la stabilité en pente pour les deltas. Dans la certification, les ailes sont devenues plus sûres. Mais au départ, l'une des raisons pour lesquelles je me suis mis à plein temps au parapente, c'était justement parce qu'on ne peut pas basculer en parapente. Ils subissent une fermeture à la place.

[00:27:35] **Gavin McClurg:** Ouais, bien sûr. À moins que tu ne bascules avec beaucoup d'énergie, et là, ils vont continuer à basculer indéfiniment.

[00:27:42] **Bruce Goldsmith:** Ouais.

[00:27:45] J'ai eu un autre accident en 2009. J'ai percuté un lampadaire lors d'une approche d'atterrissage. Je faisais un atterrissage de précision. Il fallait passer très bas au-dessus du bord du champ. Et il y avait des lampadaires le long du bord du champ. J'en ai heurté un, je suis tombé sur la route et je me suis fracturé une vertèbre. Je pense que c'est en fait le pire accident que j'ai eu en volant. J'ai été immobilisé quelques semaines avec cette fracture. Rien de trop grave, heureusement.

[00:28:18] **Gavin McClurg:** Avez-vous quelque chose à dire aux auditeurs ? Avec votre vaste expérience, vous avez certainement vu beaucoup d'accidents. J'ai posé la question à Will Gadd et j'ai trouvé sa réponse brillante. Mais quelle est la raison la plus fréquente pour laquelle les gens se retrouvent dans des situations dangereuses ?

[00:28:37] **Bruce Goldsmith:** Je pense que c'est le fait que les gens ne mesurent pas leur propre niveau ni ce qu'ils sont capables de faire. Et qu'ils poussent trop loin. Je veux dire, tout le monde doit repousser ses limites. On peut le faire parfois. Mais dépasser ses limites, c'est ce qui cause l'accident au final. Donc si vous avez un doute, choisissez la solution la plus simple et faites ce qui est sûr. Et ne poussez pas les limites à un point où vous pourriez avoir un accident. Parce que je pense que les gens...

[00:29:17] deviennent trop confiants ou arrogants. Et ils poussent les limites, probablement sur les conditions, la vitesse du vent ou le niveau de leur aile. Je pense que les gens ont une bonne compréhension de leur propre niveau. Et en cas de doute, il vaut mieux privilégier la sécurité plutôt que le risque. Si vous faites ça, ça joue en votre faveur et ça fait une différence énorme. Je pense que ce qui cause les accidents... Eh bien, surtout en ce qui concerne la sécurité en aile, c'est quand l'aile fait quelque chose qui vous surprend. Quand vous ne connaissez pas vos propres limites et que quelque chose arrive qui vous prend au dépourvu.

[00:30:06] Et c'est probablement ce qui cause le plus d'accidents. Le fait que les gens ne mesurent pas leurs limites ou qu'ils commettent une erreur d'appréciation sur leur propre jugement, ou sur la combinaison entre le pilote, l'aile et les conditions.

[00:30:21] **Gavin McClurg:** Combien est-ce que tu voles ces jours-ci, Bruce ? Quel genre d'heures ? Tu ne notes probablement plus tes vols, mais quel volume d'heures penses-tu faire en ce moment ? Je pense que mes heures...

[00:30:31] **Bruce Goldsmith:** a beaucoup baissé. Je veux dire, j'ai toujours volé 300 heures par an pendant de très nombreuses années. Mais aujourd'hui, je vole une ou deux fois par semaine. Et comme je ne fais plus de longs vols XE, le nombre d'heures a probablement beaucoup diminué. Je veux dire, avant, je pouvais parfois faire 40 heures en une semaine, vous savez, lors d'une grosse compétition. Et vous ne faites ça que cinq heures par an et vous avez déjà 200 heures. Donc, je ne vole probablement que quelques heures par semaine. Alors, je dirais 100 ou 150 heures par an, de nos jours. Comparé aux 300 heures par an avant.

[00:31:12] **Gavin McClurg:** Et est-ce que vous remarquez une différence dans votre intuition à cause de cette réduction d'heures ?

[00:31:19] **Bruce Goldsmith:** Euh. Je ne dirais pas que la réduction d'heures change mon temps en l'air. Mais une chose dont les gens ne parlent pas, c'est l'effet de l'âge sur votre capacité et votre compétence en vol. J'ai maintenant 56 ans et je sens nettement que je ne suis plus capable de faire les mêmes choses qu'il y a 10 ou 15 ans. Je sens donc vraiment que je dois augmenter ma marge de sécurité. À cause de mon âge. Quand

[00:31:51] **Gavin McClurg:** quand vous dites que vous ne pouvez plus faire les choses que vous faisiez avant, parlez-vous du temps de réaction ou plutôt de la vision des oiseaux ou de l'audition ? Ou parlez-vous du vieillissement en général ou d'autre chose ?

[00:32:04] **Bruce Goldsmith:** Je veux dire, par exemple, si vous deviez atterrir dans une zone rocheuse, vous savez, il y a genre 15 ans, je m'engouffrerais dedans et je sauterais de rocher en rocher sans aucun problème. Mais maintenant, non. Si j'allais dans les mêmes rochers, je me blesserais plus, c'est certain. Donc je parle d'être un peu moins agile, plus fragile, et probablement un peu plus lent au niveau du temps de réaction aussi. Pour être capable de gérer les choses quand, vous savez, pour être capable de s'en sortir quand les choses ne se passent pas comme on veut.

[00:32:43] **Gavin McClurg:** Ouais, je pense que tout le monde peut s'identifier à ça en vieillissant, non ? Ouais. Moi, c'est sûr. Absolument.

[00:32:54] **Bruce Goldsmith:** Alors, j'ai simplement augmenté mes marges de sécurité parce que

[00:32:58] **Gavin McClurg:** de mon âge. Bien sûr. Passons un peu à la progression. Votre livre, 50 Ways to Become a Better Pilot, est fantastique. Évidemment, on ne peut pas tout passer en revue maintenant. Et encore une fois, j'encourage nos auditeurs à le prendre. C'est une quantité de connaissances incroyable. Mais donnez-moi trois points. Quelles sont les trois choses qui arrivent vraiment en haut de cette liste ?

[00:33:23] **Bruce Goldsmith:** Une liste sur la façon de progresser en pilotage. Je pense qu'une règle que j'adore vraiment, c'est que si ce que vous faites ne fonctionne pas, faites autre chose. C'est une idée très simple. Parce qu'assez souvent, les gens essaient quelque chose, ça ne marche pas, et ils continuent de s'acharner sur cette chose, peu importe ce que c'est, même si ça ne fonctionne pas. Et ils finissent par abandonner parce que ça ne marche toujours pas. Alors que l'idée toute simple de faire autre chose si ce que vous faites ne fonctionne pas, c'est quelque chose qui marche tellement bien tout le temps, surtout en pilotage.

[00:34:13] Je pourrais vous donner quelques exemples. Par exemple, si vous planez et que vous allez d'un côté de la crête et que ça ne marche pas, essayez juste l'autre côté, même si ça va à l'encontre de ce à quoi vous vous attendiez. Parce qu'il y a peut-être quelque chose qui se passe que vous ne comprenez pas.

[00:34:37] Et un autre exemple, ce serait peut-être si vous essayez d'atterrir sur un terrain et que vous avez un vent de face et que vous n'y arrivez pas. Au lieu de s'acharner à vouloir aller au même endroit, changez simplement d'état d'esprit et faites autre chose. Allez avec le vent, allez ailleurs. Ne vous contentez pas de persévérer avec la même idée. C'est l'idée d'être flexible dans votre esprit et de ne pas penser toujours que votre perception de quelque chose est absolument juste. Être capable de se dire qu'on a tort et que quelque chose de complètement opposé peut être la meilleure solution. Il s'agit donc de garder l'esprit assez ouvert pour être capable de passer à autre chose.

[00:35:22] Je pense que c'est vraiment une excellente leçon.

[00:35:25] **Gavin McClurg:** D'accord, numéro deux.

[00:35:29] Tu ne vas pas t'en tirer comme ça.

[00:35:32] **Bruce Goldsmith:** Ouais, ouais, ouais, c'est le numéro deux. Parlons peut-être du vol en compétition. Voler avec d'autres pilotes. Je pense que l'observation est probablement la compétence la plus importante pour un pilote. Parce que l'observation, tu sais, elle te permet de prendre les bonnes décisions, d'aller aux bons endroits. Et par observation, je veux dire surtout, tu sais, regarder ce que font les autres pilotes dans les airs.

[00:36:18] Parce que la façon la plus sûre de savoir ce qui se passe, ce qui marche et ce qui ne marche pas, c'est de regarder ce que font les autres pilotes. Donc, premièrement, l'observation, c'est l'observation des autres pilotes. Deuxièmement, ce sont les éléments naturels, vous savez, les oiseaux, le vent ou le soleil. Et peut-être l'effet du vent sur les arbres, des choses comme ça. C'est une observation secondaire. Je parle parfois de l'importance de savoir exactement ce que font tous les autres pilotes sur la colline quand on vole. Très souvent, les pilotes volent sans regarder autour d'eux ce que font tous les autres pilotes.

[00:37:05] Et ils passent à côté du plus gros indice sur ce qu'ils devraient faire. Quand je vole, je dirais que je me retrouve assez souvent avec juste un cou endolori, un cou irrité à force de regarder tout le temps tous les autres pilotes autour de vous. Surtout si vous êtes dans une compétition où il y a, vous savez, peut-être une centaine d'autres pilotes autour de vous. Mais même quand vous faites juste des tours sur la colline, vous devez regarder tout le monde. Vous les voyez tous faire la même chose. Et puis, peut-être qu'un pilote fait quelque chose de bizarre. Il vole dans une zone où personne d'autre ne va. Alors s'il fait ça, vous devez absolument savoir ce qui arrive à ce gars. Est-ce qu'il s'en sort bien ? Est-ce qu'il fait mieux que vous ? Est-ce qu'il fait moins bien que vous ? Est-ce qu'il monte ?

[00:37:50] Est-ce qu'il descend ? Comment ça se passe ? Et quand vous volez sur une crête pendant quelques heures, il y aura probablement 20 personnes différentes qui essaieront des choses différentes. Et vous devez être conscient de ces 20 choses. Ce que ces 20 personnes ont fait, lesquelles ont marché, lesquelles n'ont pas marché. Et alors, vous vous dites : si ça n'a pas marché, je ne devrais pas faire ça. Ou si ça a marché, eh bien, pourquoi ne pas essayer ? C'est pourquoi l'observation est incroyablement importante en pilotage. Ça, c'est mon numéro deux.

[00:38:24] Je dois réfléchir au numéro trois maintenant.

[00:38:27] **Gavin McClurg:** Je peux vous demander, je pourrai y revenir si ça ne colle pas, mais peut-être comme troisième point, c'est quoi la chose la plus difficile à apprendre à bien faire en parapente ? Et qui est aussi la plus critique.

[00:38:45] Je

[00:38:47] **Bruce Goldsmith:** cela renverserait complètement la situation. La première chose que vous devez faire en pilotage, c'est d'être capable de voler de manière totalement automatique.

[00:39:00] Parce que avant tout, il faut maîtriser parfaitement les bases du pilotage. Vous savez, il faut être capable de voler, de décoller, d'atterrir n'importe où, de gérer les fermetures, les pirouettes, les décrochages, en utilisant votre système de vitesse... toutes les bases du pilotage que vous devez être capable de maîtriser complètement avant de pouvoir passer aux choses intéressantes. Et les choses intéressantes, c'est, vous savez, les décisions sur l'endroit où vous allez voler, les décisions sur la façon dont vous pouvez voler en compétition pour battre les autres, prendre différentes trajectoires. Et pour moi, c'est la partie la plus intéressante. Donc ça inverse un peu votre question : la première chose que vous devez faire, c'est simplement maîtriser ça complètement. Vous savez, il faut être capable de maîtriser le sport de,

[00:39:45] vous savez, la partie physique du vol pour pouvoir passer à la partie plus mentale, qui est l'optimisation de votre vol ou, je veux dire, je suppose que c'est la même chose dans tous les sports, que ce soit la course automobile ou le football, peu importe. Les gens doivent être capables de maîtriser complètement la conduite de leur voiture à très haute vitesse sans avoir à s'en soucier et penser davantage à la stratégie du jeu, plutôt qu'à la simple partie physique. Vous savez, l'activité physique qui accompagne le vol. Quand je pilotais des ailes delta et des parapentes, très souvent, si je repensais à un vol, je ne me souvenais pas si je pilotais une aile delta ou un parapente parce que l'acte de voler en lui-même est purement automatique, ça se fait tout seul.

[00:40:31] Alors, quand je vole, j'observe les montagnes, les nuages, les vents, je cherche des thermiques, je prends des décisions. Et l'outil que j'utilise pour voler est vraiment sans importance. C'est une observation intéressante, et je pense que c'est vraiment important en vol.

[00:40:49] **Gavin McClurg:** D'accord. Alors, avant de vous interrompre pour vous poser cette question, est-ce que vous avez un chiffre ? Est-ce que ce serait un bon numéro trois, ou en avez-vous un meilleur ? Non, je

[00:40:58] **Bruce Goldsmith:** Je pense que c'est un bon numéro trois. Être capable de maîtriser la capacité physique, l'activité physique du vol avant de pouvoir s'élever au niveau stratégique. D'accord. Je

[00:41:13] **Gavin McClurg:** Si on pense à ça en termes d'entrée dans la zone, ou d'un état d'esprit où vous êtes en mode pilote automatique... Quand vous avez remporté votre victoire en 2007, pouvez-vous me décrire certaines des préparations mentales ou peut-être physiques que vous avez faites avant ? Était-ce plutôt...

[00:41:39] évidemment, tu vises la victoire à chaque instant, mais quels ont été les éléments qui se sont assemblés pour toi à ce moment-là ?

[00:41:47] **Bruce Goldsmith:** Eh bien, oui, j'ai déjà parlé du genre de conditions présentes en Australie avec des manches techniques très difficiles. Des manches où seulement un petit nombre de participants arrivaient en objectif chaque jour. Et c'était exactement le type de manches qui me convient. Comme je l'ai dit, une chose très intéressante qui s'est produite, c'est que durant cette compétition, le gars qui gagnait changeait la première manche, la deuxième manche, de sorte que le gars qui était en tête précédemment se faisait éliminer. Et puis, quand on est arrivés au dernier jour de la compétition et que j'étais en tête, je me souviens que beaucoup de gens disaient : « Eh bien, qu'est-ce que tu vas faire maintenant ? Est-ce que tu vas marquer le gars en deuxième position et t'assurer d'arriver très près de lui pour qu'il ne puisse pas te dépasser ? »

[00:42:40] Ou qu'est-ce que tu vas faire ? Et ma philosophie à ce stade, c'était de revenir un peu à ce que je disais plus tôt. C'est l'opposé de ce que j'ai dit avant. Avant, je disais : si ce que tu fais ne marche pas, fais autre chose. J'ai fait l'inverse. Je me suis dit : si ce que tu fais marche, continue. Alors, je gagnais les championnats du monde. Et qu'est-ce que j'ai fait le dernier jour ? Je n'ai rien changé. J'ai juste continué à voler exactement de la même manière que je l'avais fait jusqu'alors. Je n'ai pas volé de manière prudente. Je n'ai pas suivi le gars en deuxième position. Je n'ai pas changé mon style de vol du tout. Et donc, ce revers de la médaille a vraiment fonctionné pour moi pendant ces championnats du monde.

[00:43:30] Et oui, j'ai continué à voler seul en prenant mes propres risques. Et ça a marché. Mais la dernière manche était très difficile. Je n'ai pas gagné ce Championnat du Monde parce que je me suis retrouvé à environ 30 mètres du sol, tout seul, au milieu de nulle part. Mais je me suis relevé et j'ai réussi à finir.

[00:43:55] **Gavin McClurg:** Bruce, l'une des questions que j'ai reçues à quelques reprises vient de personnes qui se lancent dans la compétition et trouvent ça frustrant parce qu'elles peuvent rester avec le groupe pendant un bout de la course, puis inévitablement, elles se retrouvent à la traîne. Du coup, je pense que la problématique de cette question était : comment passer du statut de simple participant à celui de quelqu'un qui fonce en tête ? Et je pense que ça s'applique pas seulement au vol en compétition, mais aussi à ce que tu dis sur le fait de dépasser tes 100 premiers vols. Comment franchit-on ce palier ? Est-ce que c'est le genre de déclic ? Ou est-ce que c'est aussi simple que le nombre d'heures ?

[00:44:41] Je

[00:44:42] **Bruce Goldsmith:** Je pense que voler beaucoup en compétition est important. Je pense qu'il faut faire au moins deux ans, par exemple, et probablement une année presque à plein temps en compétition avant d'avoir ne serait-ce qu'une chance d'être au plus haut niveau. Ça représente beaucoup d'heures de vol et beaucoup d'engagement. C'est énorme. Mais je pense que rester avec le groupe dans les compétitions de haut niveau est assez facile, mais ce qui est difficile, c'est de gagner. Ce qui est difficile, c'est de faire quelque chose d'un peu différent qui vous place en tête et vous permet de battre les autres. Et une chose que je faisais souvent...

[00:45:30] souvent, pendant les compétitions, je pensais qu'il fallait suivre le groupe principal pendant toute la manche et juste imaginer qu'on n'avait besoin de prendre qu'une seule décision dans toute la compétition, différente des autres, pour gagner. Donc, il faut essayer d'évaluer toutes les décisions prises par le groupe de tête tout le temps et trouver celle qui n'est pas la bonne, puis prendre la bonne et gagner. Mais c'est très difficile à faire parce qu'on passe 90 % de son temps juste à suivre le groupe de tête et qu'une seule décision doit être différente de toutes les autres. Et juste essayer d'avoir ça en tête chaque jour de vol, juste essayer de repérer une décision que l'on peut améliorer par rapport au groupe de tête et essayer de faire en sorte que ce soit cette décision qui fasse la différence.

[00:46:22] Je pense que les gens réfléchissent souvent trop. À chaque étape de la journée, à chaque étape du vol, ils essaient de prendre leurs propres décisions uniques tout le temps. Mais je pense qu'il faut vraiment prendre sa propre décision unique une ou deux fois seulement pendant toute la journée. Et ensuite, il faut que cette décision unique compte vraiment, et là, vous avez de bonnes chances de très bien vous en sortir en compétition.

[00:46:50] **Gavin McClurg:** Fantastique. Bruce, je veux respecter votre temps. Je vous ai promis que nous ne dépasserions pas une heure ici. Alors, je me disais que vous m'avez donné cette réponse incroyable à Owens, où vous

avez fait une chute, passé la nuit, et êtes ressorti pour voler le lendemain sur une aile empruntée. Oui. J'imagine que ce n'était probablement pas votre pire vol, car ce genre d'aventures est toujours fantastique, surtout quand on survit pour en raconter l'histoire. Mais quel est votre meilleur vol ? Quand vous regardez votre carrière, y en a-t-il un qui se démarque en particulier ? Ouais.

[00:47:24] **Bruce Goldsmith:** Eh bien, c'est drôle, le meilleur vol n'est pas forcément le plus long, bien sûr. Je pense que c'est probablement à l'île de La Réunion.

[00:47:35] J'ai participé à cette compétition à La Réunion et les prix à la fin étaient pour moi, Richard Galland et Uri Weissmeyer. On était les trois premiers. On a été transportés en hélicoptère et déposés sur une zone de décollage isolée à La Réunion. Et on a eu cet hélicoptère qui nous suivait à travers le milieu de l'île parce que la majeure partie de La Réunion est impraticable, sans accès routier et très difficile à survoler. Et on a juste eu cet hélicoptère qui nous suivait, prenant des vidéos et des photos tout au long du trajet. On nous a donné la liberté de voler où on voulait et d'être récupérés où on voulait. Et je me souviens qu'on a décollé à six heures du matin parce que c'est un endroit très inhabituel où on peut décoller si tôt.

[00:48:24] Et ouais, voler dans des paysages incroyables à travers des endroits extrêmement hostiles, pour finir par s'en sortir avec une belle sortie en hélicoptère, c'était probablement le vol le plus mémorable que j'aie jamais fait.

[00:48:37] **Gavin McClurg:** Je peux m'identifier à ça d'une certaine manière. J'ai fait voile à la Réunion en 2010 et j'ai vécu une journée assez spéciale, tout autant. C'était un pilote très récent à l'époque. Alors, j'ai décollé de ce bateau standard d'où vous lancez vos compétitions et j'ai atterri juste devant le célèbre Left.

[00:49:02] Je devrais m'en souvenir. C'est une vague très célèbre, c'est comme le "left" en français.

[00:49:08] Alors j'ai atterri et je suis sorti. Et j'ai fait l'une des meilleures sessions de ma vie. C'est une île magique. Un genre de lieu type "Terre de la perte", n'est-ce pas ? Ça a dû être incroyable. Vous avez volé au centre ?

[00:49:21] **Bruce Goldsmith:** au centre de l'île ? Parce que quand j'y suis allé pour la première fois pour faire des compétitions, je pense que c'était en 1993, on faisait des compétitions au milieu de l'île. Maintenant, toutes les compétitions ont été arrêtées au milieu de l'île parce que c'est impossible. C'est un endroit très radical pour décoller. C'est une falaise verticale de 2 000 mètres de haut. Il n'y a pas de zones d'atterrissage, pas de routes et les conditions sont très fortes. Ça a l'air parfait. Et toutes les compétitions ont été arrêtées dans cette zone. Mais je me souviens qu'on nous récupérait à 4 heures du matin en bus, on nous emmenait en montagne pour décoller à 7 heures et demie, tout en haut dans les cirques, vraiment haut dans les montagnes. Waouh. Non, ce...

[00:50:02] **Gavin McClurg:** ce n'était absolument pas ce décollage-là. C'était plutôt du style Tahiti, sur le côté sous le vent de l'île. Et on y arrivait en voiture. Je crois que c'était Agoche, c'était cette falaise, j'essayais de me souvenir. On arrivait en voiture et il y avait des maisons et des gens qui vivaient là.

[00:50:19] **Bruce Goldsmith:** Ça s'appelle le

[00:50:19] **Gavin McClurg:** Colomassil. Ouais, exactement. Mais je ne me suis plus jamais remis aux cirques.

[00:50:23] **Bruce Goldsmith:** Là où ils font tous les sauts en tandem.

[00:50:24] **Gavin McClurg:** Exactement. Je n'ai jamais pu revenir dans les cirques à part à pied. Et c'est spectaculaire là-bas. On dirait qu'on pourrait faire du base jump partout. C'est tellement escarpé. Ouais.

[00:50:35] **Bruce Goldsmith:** Non, c'est aussi un endroit fantastique pour voler. Mais il faut décoller très haut. C'est tôt le matin et la base des nuages descend très, très vite. Ça commence à 2 500 mètres et ça tombe à 1 000 mètres à l'heure du déjeuner. Waouh.

[00:50:48] **Gavin McClurg:** C'est l'inverse. Ça doit être très intéressant. Ouais. Fantastique. Ouais. Bruce, avant de nous quitter, c'est un super endroit pour finir. Merci encore infiniment pour votre temps. Je suis vraiment honoré de pouvoir discuter avec vous même si nous sommes aux opposés de la planète. À quoi peut-on s'attendre ? Juste avant de nous quitter, qu'est-ce qu'on peut attendre de votre entreprise ici ? Dans les deux prochaines années ? Et qu'est-ce qui

vous enthousiasme ?

[00:51:14] **Bruce Goldsmith:** Ouais. Eh bien, je travaille à nouveau sur une aile de compétition parce que je n'ai pas encore fait d'aile de compétition avec BGD. Ce serait donc une aile de compétition à deux lignes. C'est assez passionnant. Et il y a une chose dont nous n'avons pas du tout parlé : la sécurité SIV, la stabilité de l'aile, la certification et tout ça. Je pense qu'on va devoir faire une autre session d'une heure. Ouais. On va faire

[00:51:43] **Gavin McClurg:** une session de suivi là-dessus, c'est sûr. J'ai vraiment abordé le sujet du SIV avec Jockey la semaine dernière. C'était super d'avoir son point de vue. J'ai fait un cours d'acro avec lui, en fait, pas vraiment du SIV, il y a quelques années, et c'était assez passionnant. Mais ouais, absolument. Avec toi, je pense qu'on pourrait faire trois rounds. On pourrait continuer encore et encore. Absolument. Je sais juste qu'il se fait tard et que tu fais partie du monde et que tu as des vols à faire avec tier. Ouais. Ouais. Ouais. Cool.

[00:52:12] **Bruce Goldsmith:** Exactement. Ouais. Il est temps de

[00:52:14] **Gavin McClurg:** lit. Eh bien, Bruce, merci beaucoup. J'apprécie vraiment. C'était fantastique de discuter avec toi et j'espère avoir l'occasion de voler avec toi et de te rencontrer un jour. D'accord. C'est un plaisir de te parler aussi, Gavin. Merci. J'apprécie. Santé.

[00:52:37] Eh bien, j'espère que vous avez apprécié ça. Moi, j'ai adoré. Quel privilège de pouvoir discuter avec Bruce. Je ne l'ai jamais rencontré en vrai. J'espère pouvoir voler avec lui un jour. C'était vraiment spécial. J'espère que vous avez appris beaucoup de choses. Comme je l'ai dit, il y a énormément de choses au programme. Je vais être absent de l'émission. Je pars pour l'Alaska dans quelques heures. Dave Turner et moi allons essayer de traverser la chaîne de montagnes de l'Alaska d'ouest en est, par le côté nord de la chaîne. Je ne crois pas que quelqu'un y soit jamais allé. Il y a beaucoup de glaciers, beaucoup d'ours, beaucoup de rivières et beaucoup de terrains vraiment magnifiques et escarpés. Je ne mentirais pas en disant que je suis assez nerveux pour celle-ci, mais je pense que nous allons vivre une superbe aventure. Merci à tous de nous suivre. Nous aurons tous les deux nos pages de partage de cartes sur Facebook, Facebook, des blogs et tout ça, donc vous devriez pouvoir suivre nos progrès.

[00:53:23] Merci à Stuart Midwinter pour les prévisions météo, et merci à tous pour vos généreux dons. Ils ne cessent d'arriver. Je vous en suis vraiment reconnaissant. Ça rend tout ça super sympa et viable, et je continuerai à le faire, même si je m'en excuse. Je ne ferai pas d'épisodes pendant un certain temps. On ne sait pas combien de temps ça va nous prendre, probablement quatre, six, huit semaines, quelque chose comme ça, mais dès que je serai de retour, on fera appel à quelqu'un d'autre pour vous proposer plus d'épisodes. Merci de nous avoir écoutés. Salut.

Deutsch

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

Show notes

Bruce Goldsmith hat wahrscheinlich mehr Wettbewerbe auf dem Buckel als jeder andere. Als einer der wenigen Piloten, die sowohl im Hanggliding als auch im Paragliding gewonnen haben, begann Bruce Mitte der 80er Jahre mit dem Fliegen von Wettbewerben und krönte über 30 Jahre Erfolg mit dem Gewinn der Weltmeisterschaften 2007 in Australien. Er hat für die meisten großen Marken im Paragliding (Ozone, Airwave, Advance, etc.) gestartet oder entworfen und leitet jetzt Bruce Goldsmith Designs.

Der Beitrag zu Episode 20- Bruce Goldsmith and Passion erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:05] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zur 20. Episode von Cloud Base Mayhem. Ich breche in nur wenigen Stunden nach Alaska auf. Ihr werdet das natürlich erst ein paar Tage später hören, weil ich alles hochladen und schneiden muss. Aber ich habe gerade ein Skype-Interview mit dem legendären Bruce Goldsmith beendet. Ich kann kaum glauben, auf wen ich Zugriff bekomme. Es war ein echtes Vergnügen. Und diese Folge war ganz oben auf der Liste. Wir hätten eine Serie aus drei oder vier Teilen machen können. Ich glaube, wir haben diese Folge am Ende irgendwie offen gelassen. Tut mir leid dafür. Es gab einfach so viele gute Punkte zu besprechen. Und es wurde schon recht spät für Bruce. Er ist in La Rania unterwegs und macht mit seinem Sohn Tier, der gerade das Fliegen lernt, ein Training. Wir sprechen viel darüber. Wir reden über seinen Weltmeisterschaftssieg im Jahr 2007.

[00:00:51] Bruce ist einer der wenigen Menschen, zusammen mit John Pendry und Robbie Whittall, die die Weltmeisterschaften sowohl im Hanggliding als auch im Gleitschirmfliegen gewonnen haben. Wir sprechen viel über Mentoring. Dieser Typ hat, ich meine, er fing Mitte der 80er Jahre an zu wettbewerben. Er ist schon lange dabei. Beruflich ist er Bauingenieur, aber er war bei Ozone und Advance und vielen anderen Firmen tätig. Er ist natürlich jetzt der Leiter von BGD Designs, Bruce Goldsmith Designs. Wir sprechen über Tests und wie ein Schirm entsteht, über Sicherheit, über Unfälle und über Strategien zum Gewinnen und zum Fliegen mit der Gaggle. Ich kann kaum erwarten, euch diese Folge zu präsentieren. Entschuldigt bitte das Hintergrundgeräusch. Seine Söhne haben im Hintergrund zwischendurch ein bisschen Klavier gespielt, und es gab ein paar Kratzgeräusche und so weiter, aber es lohnt sich trotzdem.

[00:01:40] Bleib dran. Ich denke, es wird dir richtig gut gefallen. Ohne Umschweife: Bruce Goldsmith.

[00:01:58] Bruce Goldsmith, es ist klasse, dich hier bei The Mayhem zu haben. Wir haben schon eine Weile versucht, das zu organisieren. Ich weiß das wirklich zu schätzen. Ich habe verstanden, dass du mit deinem Sohn und deiner Familie gerade einen kleinen Ausflug nach La Rania gemacht habt. Stimmt das?

[00:02:11] **Bruce Goldsmith:** Ja, genau. Morgen ist in Frankreich ein Feiertag. Meine Kinder haben Schule frei, deshalb nutze ich die Zeit, um meinen Sohn auf seine ersten Flüge über 100 Kilometer vorzubereiten, hoffentlich.

[00:02:26] **Gavin McClurg:** Fantastisch. Ich habe deine Berichte über cross country bezüglich deines Sohnes gelesen, und ich denke, das ist ein guter Anfang, denn wenn wir mit deiner Vorgeschichte anfangen, kommen wir nie zur zweiten Frage. Ich hatte tatsächlich Jocky Sanderson letzte Woche in der Show. Bei ihm war es genauso. Ihr seid schon lange dabei, und darauf werde ich später noch näher eingehen. Es ist lustig, dass du das erwähnst,

[00:02:48] **Bruce Goldsmith:** weil ich letzten Sommer mit Jocky geflogen bin, und wir hatten da einen bestimmten Tag, an dem Jocky, ich, mein Sohn und sein Sohn alle zusammen in der Thermik waren, was echt schön war.

[00:03:02] **Gavin McClurg:** Das muss ein besonderes Erlebnis gewesen sein. Wie alt ist dein Sohn? Wie alt ist Tier? Er ist 17. Okay.

[00:03:06] **Bruce Goldsmith:** Und wann hat er angefangen zu fliegen? Nun, ich meine, er hat schon sein ganzes Leben lang mit Fliegen zu tun. Aber so richtig ernst hat er vor drei Jahren angefangen.

[00:03:15] **Gavin McClurg:** Okay. Und das war...

[00:03:17] **Bruce Goldsmith:** Er war 14.

[00:03:18] **Gavin McClurg:** Hat er darum angeboten... Hat er darauf bestanden, damit anzufangen? War das der Moment, als du ihm erlaubt hast, oder als er einfach nur Interesse daran entwickelt hat?

[00:03:28] **Bruce Goldsmith:** Ja, das war eher, als er sich dafür interessiert hat, denn für ihn ist das... Nun, dazu gibt es eine ziemlich lustige Geschichte. Seine Schule, in der er lesen und schreiben lernte, war auf dem Landeplatz. Er war in Greliat, und ich bin oft runtergefliegen, um auf dem Landeplatz zu landen und ihn von der Schule abzuholen. Und eines Tages sagte er zu mir: „Hey, Dad, warum machst du nicht mal was Cooles, wie zum Beispiel mit mir auf dem Motorrad mitzukommen?“ Denn für ihn ist Gleitschirmfliegen einfach normal, völlig normal. Weißt du, auf einem Motorrad zu fahren, ist ungewöhnlich. Für ihn ist Gleitschirmfliegen so sehr in den Genen, dass es überhaupt nicht ungewöhnlich ist. Weißt du, das ist der große Unterschied für die meisten Leute.

[00:04:12] **Gavin McClurg:** Und ich meine, angesichts deines Hintergrunds – und wir werden vielleicht in einem Moment auf die dunklere Seite zu sprechen kommen. Ich bringe immer Unfälle und warum sie passieren und so etwas zur Sprache. Und du hast in deinen Büchern, also in deinem Buch „50 Ways to Be a Better Pilot“ und jetzt auch in deinen digitalen Versionen, die gerade herauskommen, sehr ausführlich über Techniken und Taktiken geschrieben, das ist einfach fantastisch. Und für diejenigen, die zuhören und die nicht haben, ihr seid Idioten. Ihr müsst sie euch besorgen. Aber wie bist du, Tyr, angesichts deiner gesamten Geschichte in diesem Sport, an das Unterrichten herangegangen? Ja, also, ich bin...

[00:04:46] **Bruce Goldsmith:** Ich bin kein professioneller Instruktor. Ich habe noch nie Piloten in einer Schulungssituation unterrichtet. Ich war im britischen Team und habe das britische Team trainiert, also habe ich immer Elite-Piloten unterrichtet. Aber ich habe nie Piloten ab dem ersten Tag unterrichtet. Deshalb bitte ich Tyr, einige traditionelle Kurse im Gleitschirmfliegen zu geben. Ich habe auch einige Gleitschirmschulen geleitet.

[00:05:11] Aber ich weiß nicht, ich habe das Gefühl, dass es bei ihm sehr praxisorientiert zugeht und er aus Erfahrung lernt. Und weil ich ihm so nahestehe, habe ich das Gefühl zu wissen, wozu er fähig ist und wozu nicht. Deshalb achte ich darauf, dass die Herausforderung der Situation zu seinen Fähigkeiten passt.

[00:05:35] **Gavin McClurg:** Und ihr müsst da eine ziemlich besondere Beziehung haben, das weiß ich. Als ich in Tyrs Alter war, wenn mein Vater mir irgendwas zu sagen hatte, dann war es meistens das Flugzeug und die andere Richtung. Hat sich das bei euch verändert? Oder ist das eher so, dass er so viel Respekt vor dir hat, dass er tut, was du sagst?

[00:05:56] **Bruce Goldsmith:** Ja, also, es ist ein bisschen von beidem, weißt du, weil er offensichtlich weiß, dass ich eine unglaubliche Erfahrung und Geschichte im Fliegen habe. Aber er möchte auch... er möchte der Aufreißer sein und versuchen, seinen Vater immer dann zu schlagen, wenn er kann. Es ist also ein fortlaufender Wettbewerb. Und

[00:06:16] **Gavin McClurg:** es klingt so, als würde er ziemlich gut werden. Das könnte tatsächlich bald auf deinem Horizont liegen. Ja, also, ich meine,

[00:06:22] **Bruce Goldsmith:** Ich habe vor etwa vier oder fünf Jahren mit den Wettkämpfen aufgehört, nachdem ich 25 Jahre lang dabei war, weil ich dachte, 25 Jahre seien genug. Es ist eine ziemlich lange Zeit, Teil des britischen Teams und ein Spitzenathlet zu sein.

[00:06:36] **Gavin McClurg:** Und erzähl mir mal von den Wettbewerben damals. Ich würde die Uhr gerne ein Stück zurückdrehen, weit vor meine Zeit, als du noch mit Pendry und Whittle geflogen bist. Soweit ich weiß, seid ihr drei die einzigen, die in den mittleren 90ern sowohl im Hanggliding als auch im Gleitschirmfliegen auf das Podium kamen. Ihr habt einfach alles abgeräumt. Was war an eurem Ansatz anders? Kannst du dich an einige Dinge erinnern, die dazu geführt haben? Lag es nur an der Gruppe oder war es komplizierter als das?

[00:07:14] **Bruce Goldsmith:** Ich denke, vieles lag daran, dass man damals Brite war, weil die britische Szene sehr, sehr kompetitiv war, mit vielen Top-Piloten, die fast wie Spitzenathleten waren. Heute habe ich das Gefühl, dass Leute, die in die Fliegerei kommen, in vielen Ländern nicht wirklich als Spitzenathleten angesehen werden. Und das war damals in Großbritannien ganz anders. In der britischen Szene habe ich das Gefühl, dass der Status des Sports insgesamt gesunken ist. Ich werde wahrscheinlich meinen Kopf verlieren, wenn ich das sage, aber es ist definitiv so.

[00:08:04] Heutzutage betrachten die Leute das Dasein als professioneller Wettbewerbspilot nicht mehr als einen... als einen guten Karriereweg, wissen Sie? Im Gegensatz zu jemandem, der Profifußballer, Ingenieur oder Arzt ist, wird das Dasein als professioneller Wettbewerbspilot nicht mehr als etwas Mainstreamiges angesehen. Damals war das eher so.

[00:08:32] **Gavin McClurg:** Und worauf führst du das zurück? Was hat sich im Sport verändert, sowohl zum Guten als auch zum Schlechten?

[00:08:39] **Bruce Goldsmith:** Ich führe das auf die allgemeine Politik im Land zurück, wirklich, in Großbritannien. Wissen Sie, das ist der Einfluss von Thatcher in der Politik, wo der Nationalsport im Vergleich zu Wirtschaft, Industrie und Geldverdienen eher herabgesehen wurde. Weil es im Sport schwieriger ist, Geld zu verdienen als in der Wirtschaft. Wir sprechen hier also über eine tiefere Philosophie. Und über Politik, statt über das Fliegen.

[00:09:12] **Gavin McClurg:** Alles klar, dann bringen wir das wieder auf den richtigen Weg.

[00:09:17] Du hast 2007 die Weltmeisterschaft gewonnen. War das der Moment, in dem du entschieden hast, mit dem Wettkampffliegen aufzuhören?

[00:09:25] Und erzähl mir mal von dieser Erfahrung, denn das ist ja eine ziemlich große Leistung.

[00:09:31] **Bruce Goldsmith:** Ja, ich war natürlich sehr glücklich darüber. Aber das steht vor dem Hintergrund von...

[00:09:39] Wettbewerbsstil, weil mein eigener Stil sehr taktisches Fliegen ist und nicht besonders auf reines Racing ausgelegt ist. Und die Gleitschirmflieger-Szene hat sich immer mehr in das entwickelt, was ich Fishbowl-Racing nenne. Das sind kleine Tasks, bei denen man in ein paar Stunden herumrast, und oft ist der finale Gleitflug ins Ziel der kritische Teil. Während mein Flugstil eher auf sehr große Tasks ausgelegt war, wissen Sie, sechs- oder achttündige Tasks, bei denen man den ganzen Tag sehr weit fliegt. Und für mich war der beste Task derjenige, bei dem nur 10 oder 20 % der Piloten ins Ziel kamen.

[00:10:25] Und die Weltmeisterschaften 2007 hatten sehr schwierige Tasks. Der Grund, warum ich gewonnen habe, war ganz einfach, dass ich der einzige Pilot war, der jeden Tag ins Ziel kam. Ja. Und das ist die Art des Fliegens, die mir wirklich liegt. Ich hatte das Gefühl, dass diese Art des Fliegens im letzten Jahrzehnt oder so immer mehr ausstirbt. Ja,

[00:10:50] **Gavin McClurg:** Du bist kein aggressiver Pilot. Ich denke, wir würden uns prima verstehen. So fliege ich gerne.

[00:10:58] Bruce, ich würde dir gerne eine Frage stellen, die mir gerade eingefallen ist. Sie hat vielleicht eine ganz einfache Antwort, aber ich kenne sie nicht. Ja. Aber am zweiten Tag der X-Alps bin ich mit Michael Vichy den Hügel hinuntergelaufen, den ich nicht besonders gut kannte. Und er erzählte mir von seinem Hintergrund als Ingenieur. Ich weiß, dass du einen Hintergrund im Bauingenieurwesen hast, und mir scheint, dass es in diesem Sport viele Ingenieure gibt. Was zieht dich zum Gleitschirmfliegen an oder hat dich ursprünglich dazu hingezogen? Und verknüpfe das mit dem Ingenieurwesen. Was ist es an einer Ingenieursdenkweise, das so gut zum Fliegen passt? Ich weiß nicht...

[00:11:36] **Bruce Goldsmith:** Ich weiß nicht. Ich meine, ich habe als Bauingenieur angefangen. Und einer der Gründe, warum ich Bauingenieur werden wollte, war, dass es hauptsächlich im Freien stattfindet. Man arbeitet an Gebäuden und Strukturen. Und genau das hat mich ursprünglich zum Bauingenieurwesen hingezogen. Und ich schätze, das ist auch das, was mich am Fliegen fasziniert, weil es ein Outdoor-Sport ist und sehr eng mit den Elementen verbunden ist. Das war also der gemeinsame Nenner zwischen beiden. Ich arbeite am Design von Gleitschirmen. Also ist es natürlich ein Vorteil, Ingenieur zu sein, wenn man Gleitschirme entwerfen will. Für das Design von irgendetwas ist ein Hintergrund im Ingenieurwesen ideal.

[00:12:18] **Gavin McClurg:** Aber was ist mit dem Fliegen an sich? Ich meine, für mich wirkt das eher wie etwas für Ingenieure. Und ich kann da nicht aus Erfahrung sprechen, weil ich nichts konstruieren kann. Ich kann nicht mal eine Kiste bauen. Aber ich bin neugierig: Warum glaubst du, dass diese Art von mathematischem Denken so gut funktioniert, wenn man am Himmel ist?

[00:12:41] **Bruce Goldsmith:** Nun, eine Sache, die mir einfällt, sind Menschen mit Legasthenie. Menschen mit Legasthenie sind oft Ingenieure. Und sie haben oft ein gutes räumliches Vorstellungsvermögen. Der dreidimensionale Raum ist in ihrem Kopf gut geordnet. Und deshalb sind sie gut im Ingenieurwesen. Und ich denke, deshalb sind sie auch gut im Fliegen. Weil man in 3D fliegt. Und wenn man in der Thermik ist, hat man diese ganze Masse an Gleitschirmen, die in drei Dimensionen um einen herumwirbeln. Und das sind die gleichen Arten von Köpfen, die mit beiden Problemen gut umgehen können.

[00:13:21] **Gavin McClurg:** Erzähl mir mal von den Wettbewerben. Du hast gesagt, du hast 25 Jahre lang bei Wettkämpfen geflogen. Was hast du an ihnen geliebt? Und vielleicht umgekehrt, was hat dir nicht gefallen? Ja,

[00:13:32] **Bruce Goldsmith:** Mein erstes Mal im britischen Team war 1986, es war tatsächlich der America's Cup. Wir sind nach Calgary und Invermere für den America's Cup 86 geflogen. Also nicht so weit von deinem Weg entfernt. Ja. Ja, ich weiß nicht. Ich war besessen von Gleitschirmfliegen-Wettbewerben und auch von der engen Verbindung zwischen Design und Wettbewerb, was für mich immer extrem wichtig war. Ja. Denn die meiste Entwicklung der Wettbewerbs-Gleitschirme kam durch das Fliegen in Wettbewerben zustande. Und deshalb waren Wettbewerbe und Entwicklung eigentlich immer eins.

[00:14:17] Und ich denke, genau das hat mich dazu fasziniert, so viele Jahre lang in Wettbewerben zu fliegen. Denn es ist dieser Entwicklungsaspekt, der es, wissen Sie, so viel interessanter macht.

[00:14:32] **Gavin McClurg:** Welchen Gleitschirm fliegst du jetzt, nur zur Freizeit oder mit deinem Sohn?

[00:14:37] **Bruce Goldsmith:** Ja, ich fliege

[00:14:38] **Gavin McClurg:** fliege einen Cure.

[00:14:39] **Bruce Goldsmith:** Das ist also ein High-End C-Gleitschirm, ein Dreierliner.

[00:14:44] Und ja, ich finde, das ist eine wirklich schöne Gleitschirm-Klasse zum Fliegen. Er bietet ein gutes Sicherheitsniveau und gleichzeitig eine hervorragende Performance. Welchen fliegst du momentan?

[00:14:58] **Gavin McClurg:** Welchen Gleitschirm fliegst du? Also, nach Alaska. Ja. Ich nehme den, es ist eigentlich die Leichtversion des Peak 4, aber er wird dem Climber sehr ähnlich sein. Die stellen den eigentlich nicht als zertifizierten Gleitschirm her. Weißt du, ich bin ein Niviuk-Pilot. Ich habe den Peak 3 bei der Rockies Traverse mit Will Gadd geflogen. Er flog die Carrera, ein sehr schöner, wunderschöner Schirm. Und dann bei den X-Alps habe ich den Ice Peak 7 geflogen. Das war nicht einmal die Leichtversion. Ich hatte geplant, den Peak 3 in der Leichtversion zu fliegen, aber ich wollte etwas mehr Leistung. Weil es aussah, als würde das Wetter ziemlich gut werden. Es war furchtbar windig. Es war also ganz nett, diese Leistung zu haben, aber natürlich war es ein bisschen unsicherer. Und bei den Wettkämpfen fliege ich den Ice Peak 8, obwohl ich glaube, dass der Ice Peak 9 schon draußen ist.

[00:15:45] Also werde ich den wahrscheinlich fliegen. Ich bin mir nicht sicher, ob ich dieses Jahr überhaupt an Wettbewerben teilnehmen werde. Es ist eine ziemlich anstrengende Saison. Aber ja, ich denke, der Peak 4 liegt dem Ice Peak 6 sehr nahe. Und das ist ein Gleitschirm, der mir sehr am Herzen liegt. Ich liebe diesen Gleitschirm. Richtig, ja, ich kenne ihn gut. Arbeitet deine Firma, deine Designs, auch im Bereich der Wettbewerbe? Oder seid ihr eher in der ABC-Gruppe unterwegs? Ja,

[00:16:13] **Bruce Goldsmith:** Bisher waren wir immer in der ABC-Gruppe und bei den Dreieinern unterwegs. Ich habe ein paar Zweieiner gebaut, aber nur Prototypen, keine Serien-Gleitschirme. Und in Kürze werde ich einen weiteren Zweieiner bauen. Aber es ist, wissen Sie, es ist interessant zu sehen, dass ich wirklich genau hinschaue, ob wir bald irgendwelche Hybridstrukturen zwischen Zweieinern und Dreieinern sehen werden. Denn ich denke immer noch, dass es im Design viele Möglichkeiten gibt, einige interessante Variationen zu schaffen, nicht nur einen einfachen Zweieiner

oder einen Dreileiner.

[00:16:50] **Gavin McClurg:** Geh diesen Prozess mal mit mir durch, vielleicht nicht zu sehr ins Detail. Aber wenn, weißt du, wenn ihr einen neuen Schirm entwickelt, hatten wir viele Fragen. In den letzten Wochen, als ich angekündigt habe, dass ich mit euch sprechen werde, sind die Leute sehr gespannt darauf zu erfahren, wie euer Prozess aussieht. Wie geht ihr, wie geht ihr vor, um einen Gleitschirm zu entwickeln?

[00:17:10] **Bruce Goldsmith:** Nun, normalerweise – ich meine, normalerweise erschafft man keinen Gleitschirm aus dem Nichts. Man geht von einem bestehenden Gleitschirm aus. Also, Sie haben wahrscheinlich einen Gleitschirm, der bereits existiert und auf dem Markt ist. Und entweder wissen Sie selbst, wo die Schwachstellen liegen, oder Sie haben von Kunden und Händlern gehört, was die Schwachstellen im Design sind. Oder vielleicht, was andere Marken hergestellt haben, das besser als dieser Gleitschirm ist. Das gibt Ihnen einen Hinweis darauf, woran Sie arbeiten müssen. Und das berücksichtigen Sie dann. Und dann haben Sie vielleicht noch einige neue Ideen. Da gibt es immer eine Liste von, ich weiß nicht, 10 oder 15 neuen Ideen.

[00:17:59] Die, die du noch im Ärmel hast. Die, an deren Entwicklung du gerne arbeiten würdest. Aber du hast einfach nicht die Zeit und die Ressourcen, um die neuen Konzepte zu entwickeln. Also findest du ein neues Konzept, das dir gefällt. Und du baust es. Du baust eines und schaust, ob es funktioniert. Und dann siehst du, wie sich das Produkt, also der Prototyp, den du gebaut hast, im Vergleich zur Verbesserung anderer Schwachstellen in deinem bestehenden Design schlägt. Oder im Vergleich zu dem, was auch immer der beste Markt ist. Und der beste Gleitschirm auf dem Markt ist zu diesem Zeitpunkt. Es ist also einfach eine Kombination aus diesen Dingen. Aber der Testflugprozess ist so wichtig. Denn dann kannst du in der Luft wirklich spüren, was funktioniert und was nicht.

[00:18:45] Und das gibt dir die Hinweise, was du an diesen Ideen anpassen oder weiterentwickeln musst. Oder was du einfach ganz streichen kannst. Es ist also sehr viel ein Gefühl, das du beim Fliegen hast. Wenn du die Prototypen fliegst.

[00:19:05] Es hängt wirklich sehr eng mit dem Fliegen zusammen. Und dann, ich weiß nicht, darüber die nächste Nacht schlafen. Und die Gedanken darüber sammeln, was in der Luft passiert. Und wie das mit all den Dingen zusammenhängt, die du in das Design eingebaut hast.

[00:19:24] **Gavin McClurg:** Wie sieht euer Testprozess aus? Bist du der Testpilot? Oder hast du eine ganze Gruppe? Oder wie groß ist dein Team mittlerweile bei BGD Designs?

[00:19:34] **Bruce Goldsmith:** Ja, in der Entwicklung arbeiten wir zu dritt. Anthony und ich sind die Haupttestpiloten. Ich habe Matt, das ist ein weiterer Ingenieur, der auch mit mir zusammenarbeitet. Insgesamt arbeiten bei BGD jetzt aber 15 Leute für das Unternehmen. Wir sind also in nur drei Jahren, seit wir angefangen haben, ziemlich groß geworden.

[00:19:59] Wir haben zwei Büros. Eines in Frankreich, in Gordon, wo ich arbeite. Dort sind wir fünf Leute im Büro. Und dann haben wir ein weiteres Büro in Österreich, wo drei Leute arbeiten. Die restlichen Leute arbeiten von zu Hause aus. Einfach über ganz Europa verteilt. Und auch in Asien. Und

[00:20:20] **Gavin McClurg:** Werden die in Asien hergestellt?

[00:20:22] **Bruce Goldsmith:** Ja, wir stellen unsere Gleitschirme in Sri Lanka her. Ich bin also am Sonntag dort, um die Produktion zu besuchen. Normalerweise bin ich etwa viermal im Jahr dort.

[00:20:33] **Gavin McClurg:** Fantastisch. Wenn du auf die Zeit ab Mitte der 80er Jahre zurückblickst, als du bis heute geflogen bist, gab es Momente, in denen deine Leidenschaft für den Sport nachgelassen hat? Denn es scheint, als würdest du unglaublich leidenschaftlich dafür sein. Aber falls ja, warum?

[00:20:54] **Bruce Goldsmith:** Ja, das ist eine schwierige Frage. Ich würde sagen, nun ja, ich war die ganze Zeit über extrem leidenschaftlich beim Wettkampffliegen. Seit ich aufgehört habe, im Wettkampf zu fliegen, hat sich mein Schwerpunkt verschoben, weil ich immer auf absolut erstklassige Wettkampf-Gleitschirme gesetzt habe und ständig die absoluten Grenzen von Leistung, Wettkampf und Sicherheit bei den Gleitschirmen ausgereizt habe. In den letzten sechs Jahren, seit ich aufgehört habe, auf Top-Niveau im Wettkampf zu fliegen, habe ich mich mehr auf Mittelklasse-Gleitschirme konzentriert. Das hängt natürlich auch mit der neuen Firma zusammen, denn heutzutage ist es

sehr schwierig, überhaupt Geld mit Wettkampf-Gleitschirmen zu verdienen, da sich die gesamte Wettkampfszene durch die Zertifizierung und das Ende der Entwicklung im Wettkampf so stark verändert hat, was für mich, würde ich sagen, ein großer Schock war.

[00:21:57] Es war schon immer, wie gesagt, ein wesentlicher Bestandteil des Wettkampfs, Gleitschirme für den Wettkampf zu entwickeln. Der Wechsel zu zertifizierten Gleitschirmen war also, ja, eine massive Veränderung für mich und, wissen Sie, für die gesamte Wettkampfszene. Sie haben also nach meinem Enthusiasmus für das Fliegen gefragt. Nein, ich würde sagen, ich bin die ganze Zeit über extrem enthusiastisch geblieben, eigentlich. Ja,

[00:22:26] Ich träume immer noch ständig vom Fliegen und rede 24 Stunden am Tag darüber, was meine Frau ziemlich frustriert.

[00:22:33] **Gavin McClurg:** Wir machen unsere Partner damit kaputt, oder? Ja.

[00:22:39] Ja.

[00:22:41] Gab es unterwegs Unfälle? Ja, ich hatte, ich habe

[00:22:48] **Bruce Goldsmith:** eigentlich hatte ich,

[00:22:52] Wahrscheinlich war der erste Unfall, den ich hatte, 1993 bei den Weltmeisterschaften im Hanggleiten in Owens Valley. Als ich gestürzt bin, bin ich mit dem Hanggleiter gestürzt, weißt du, und bin auf den Gipfel des White Mountain gefallen und im Schnee gelandet. Dann bin ich am nächsten Abend und am nächsten Tag von dort weggegangen. Das war also ein schwerer Unfall, aber ich war nicht verletzt, weil ich im Schnee gelandet bin und er weich war. Meine Güte. Das ist eine heftige Geschichte, Alter.

[00:23:28] Also, die Geschichte ist eigentlich noch schlimmer, weil es während der Weltmeisterschaften war und ich offensichtlich zum britischen Team gehörte und ich bin, weißt du, direkt oben am Gipfel des White Mountain abgestürzt.

[00:23:46] Es gab zu diesem Zeitpunkt keine Hubschrauberrettung. Ich weiß nicht warum. Und ich sah das Rettungsteam mit einer Cessna vorbeifliegen, aber sie konnten nicht wirklich viel helfen. Also habe ich meinen Rettungsschirm ausgepackt und darin über Nacht geschlafen. Am nächsten Morgen bin ich runtergelaufen und bin um 11 Uhr morgens an der Straße unten angekommen. Sie haben mich abgeholt und direkt zum Startplatz gefahren, wo das britische Team einen anderen Gleitschirm für mich vorbereitet hatte, und eine Stunde später für den nächsten Task gestartet.

[00:24:21] **Gavin McClurg:** Oh mein Gott, ich liebe es.

[00:24:24] Das Owens Valley führt uns zu einer offensichtlichen Frage: Wo fliegst du am liebsten? Wir hatten diesen Herbst gerade die US Nationals im Owens Valley. Und ich habe vor ein paar Jahren eine ziemlich coole Bivy-Tour durch die Sierras mit Nick Greece und ein paar deiner Freunde gemacht. Das ist ein besonderer, aber sehr markanter, sehr spezieller Ort. Steht der da oben in deiner Liste deiner Favoriten oder was sind deine Favoriten? Oh, ja, absolut.

[00:24:54] **Bruce Goldsmith:** Ich meine, Owens ist einfach außergewöhnlich, weißt du, weil die Leute immer über das Fliegen an großen, starken Spots reden, als wären sie völlig anders als überall sonst. Und der einzige Ort, den ich wirklich kenne, der seinem Ruf absolut gerecht wird, ist Owens Valley, weil es einfach komplett extrem ist. Die Wolkenbasis ist höher, die Temperaturunterschiede sind größer und die Winde sind stärker. Alles ist einfach doppelt so intensiv wie überall sonst. Es ist also wirklich ein erstaunlicher Ort für mich. Aber ich denke, mein Lieblings-Wettbewerbsort ist St. André-les-Alpes in Frankreich. Der Grund, warum ich es dort so sehr mag, ist, dass man einfach in jede beliebige Richtung eine Task fliegen kann und dann aus jeder beliebigen Richtung zurückkehren kann.

[00:25:45] Während man an den meisten Fluggebieten auf eine Route beschränkt ist. Man folgt entweder dem Grat bergauf oder bergab. Und es ist viel einfacher. Normalerweise ist es an fast jedem Wettkampfpfad auf eine bestimmte Richtung begrenzt. Aber St. André-les-Alpes in Frankreich ist wirklich offen für das Fliegen in jede beliebige Richtung und das Erledigen von Tasks in jede Richtung, was es wirklich einzigartig macht.

[00:26:07] **Gavin McClurg:** Also, dein erster Unfall war, dass dein Gleitschirm gekippt ist und du auf dem White Mountain gelandet bist. Gab es da noch andere? Denn das ist eine großartige Geschichte.

[00:26:17] **Bruce Goldsmith:** Nun, das Lustige ist, dass ich zu der Zeit tatsächlich im Wettkampf war. Professionelles Gleitschirmfliegen und Gleitschirmfliegen gleichzeitig. Und nach diesem Unfall habe ich die Gleitschirmwettbewerbe abgebrochen und bin nur noch zum Gleitschirmfliegen gewechselt, weil ich es sicherer empfand. Was man zu der Zeit eigentlich nicht so sagen konnte. Tja, selbst heute wollen die Leute solche Dinge nicht wirklich sagen. Aber damals war das Gleitschirmfliegen ziemlich viel gefährlicher, weil es vieles an Tumbling gab. Gleitschirme, wissen Sie, die einfach in der Luft trudeln und sich selbst zerstören. Ich glaube, im britischen Team, auf dieser Reise, waren wir zu sechst im Team.

[00:27:04] Zwei kippten um und stürzten auf den Boden. Und einer kippte um und flog weiter. Von den sechs Teammitgliedern kippten also drei um. Das war ziemlich ernst. Danach haben sie die Sicherheitsmargen für die Pitch-Stabilität bei Hangglidern erhöht. In der Zertifizierung wurden die Gleitschirme sicherer. Aber ursprünglich war einer der Gründe, warum ich voll auf Gleitschirmfliegen umgestiegen bin, einfach, dass man mit einem Gleitschirm nicht kippen kann. Er bekommt stattdessen einen Klapper.

[00:27:35] **Gavin McClurg:** Ja, klar. Außer man überschlägt sich mit ordentlich Energie, dann überschlagen sie einfach ewig weiter.

[00:27:42] **Bruce Goldsmith:** Ja.

[00:27:45] Ich hatte noch einen anderen Unfall im Jahr 2009. Ich bin bei der Landeanflugphase auf einen Lichtmast gestoßen. Ich habe eine Punktlandung gemacht und musste sehr tief über den Rand des Feldes fliegen. Entlang des Feldrandes standen einige Lichtmasten. Ich bin gegen einen gefahren, auf die Straße gestürzt und habe mir eine Wirbelverletzung zugezogen. Ich denke, das war tatsächlich der schlimmste Unfall, den ich beim Fliegen hatte. Ich war wegen der Wirbelverletzung ein paar Wochen aus der Verfassung. Zum Glück nichts zu Ernstes.

[00:28:18] **Gavin McClurg:** Hast du irgendetwas für die Zuhörer zu sagen? Aus deiner riesigen Erfahrung heraus – du hast sicher schon viele Unfälle gesehen. Ich habe Will Gadd das auch gefragt und seine Antwort war meiner Meinung nach brilliant. Aber was ist der häufigste Grund dafür, dass Menschen in gefährliche Situationen geraten?

[00:28:37] **Bruce Goldsmith:** Ich denke, es liegt daran, dass die Leute ihr eigenes Niveau und das, was sie leisten können, nicht richtig einschätzen. Und dass sie sich überfordern. Ich meine, jeder muss seine Grenzen austesten. Das kann man manchmal machen. Aber über seine Grenzen hinauszugehen, ist es, was letztendlich zum Unfall führt. Wenn Sie also Zweifel haben, wählen Sie einfach die leichte Variante und das sichere Vorgehen. Und gehen Sie nicht so weit an die Grenzen, dass Sie einen Unfall haben könnten. Denn ich denke, die Leute...

[00:29:17] werden übermütig oder hochnützig. Und sie pushen die Grenzen, wahrscheinlich bei den Bedingungen, der Windgeschwindigkeit oder dem Niveau ihres Gleitschirms. Ich denke, die Leute haben ein gutes Verständnis davon, wo ihr eigenes Niveau liegt. Und wenn man unsicher ist, sollte man lieber auf der sicheren als auf der riskanten Seite bleiben. Wenn man das tut, verschiebt das die Chancen zu seinen Gunsten und macht einen riesigen Unterschied. Ich denke, das, was Unfälle verursacht... nun, besonders was die Sicherheit beim Gleitschirm angeht, ist es, wenn der Gleitschirm etwas tut, das einen überrascht. Wenn man nicht einschätzt, wo seine Grenze liegt, und etwas passiert, das einen völlig unvorbereitet trifft.

[00:30:06] Und das ist wahrscheinlich das, was die meisten Unfälle verursacht. Dass die Leute nicht einschätzen, wo ihre Grenze liegt, oder einen Fehler bei der Beurteilung ihres eigenen Urteilsvermögens machen oder bei der Kombination aus Pilot, Gleitschirm und den Bedingungen.

[00:30:21] **Gavin McClurg:** Wie viel fliegst du heutzutage, Bruce? Was für Flugstunden? Du loggst deine Flüge wahrscheinlich nicht mehr, aber wie viele Stunden denkst du, fliegst du heutzutage? Ich denke, meine Stunden sind...

[00:30:31] **Bruce Goldsmith:** sind deutlich gesunken. Ich meine, über viele, viele Jahre hinweg bin ich immer 300 Stunden im Jahr geflogen. Aber heutzutage fliege ich nur noch ein- oder zweimal pro Woche. Da ich aber keine langen XE-Flüge mehr mache, sind die Stunden wahrscheinlich stark zurückgegangen. Ich meine, früher bin ich manchmal 40

Stunden in einer Woche geflogen, wisst ihr, bei einem großen Wettbewerb. Und das macht man nur fünfmal im Jahr und hat dann schon 200 Stunden. Also fliege ich jetzt wahrscheinlich nur noch ein paar Stunden pro Woche. Also, ich würde sagen, so 100 bis 150 Stunden im Jahr heutzutage. Im Vergleich zu den 300 Stunden pro Jahr früher.

[00:31:12] **Gavin McClurg:** Und bemerkst du aufgrund der Reduzierung einen Unterschied in deiner Art der Intuition?

[00:31:19] **Bruce Goldsmith:** Ähm. Ich würde nicht sagen, dass die Reduzierung der Flugstunden meine Zeit in der Luft verändert. Aber eine Sache, über die die Leute nicht sprechen, ist der Effekt des Alters auf deine Flugfähigkeit und deine Flugfertigkeit. Ich bin jetzt 56 und ich spüre definitiv, dass ich nicht mehr das Gleiche machen kann wie vor 10 oder 15 Jahren. Also spüre ich definitiv, dass ich meine Sicherheitsmarge erhöhen muss. Wegen meines Alters. Wenn

[00:31:51] **Gavin McClurg:** Wenn Sie sagen, dass Sie nicht mehr das können, was Sie früher konnten, meinen Sie damit die Reaktionszeit oder eher das Sehen von Vögeln oder das Hören von Dingen? Oder sprechen Sie von der allgemeinen Alterung oder etwas anderem?

[00:32:04] **Bruce Goldsmith:** Ich meine, wenn man zum Beispiel in ein felsiges Gebiet landen müsste, weißt du, so vor 15 Jahren, dann wäre ich da einfach reingehüpft und wäre von Fels zu Fels gesprungen und gekommen, verstehst du? Aber das tue ich nicht mehr. Wenn ich jetzt in dieselben Felsen gehen würde, würde ich mich definitiv mehr verletzen. Also rede ich davon, dass man etwas weniger beweglich, zerbrechlicher und wahrscheinlich auch etwas langsamer in der Reaktionszeit ist. Um damit umgehen zu können, wenn – du weißt schon – wenn die Dinge nicht so laufen, wie man sie haben will.

[00:32:43] **Gavin McClurg:** Ja, ich denke, das kann jeder nachvollziehen, wenn man ein bisschen älter wird, oder? Ja. Ich definitiv. Absolut.

[00:32:54] **Bruce Goldsmith:** Ich habe einfach meine Sicherheitsmargen erhöht, weil

[00:32:58] **Gavin McClurg:** in meinem Alter. Sicher. Lass uns hier ein bisschen zum Thema Fortschritt übergehen. Dein Buch, 50 Ways to Become a Better Pilot, fantastisch. Und offensichtlich können wir jetzt nicht alle durchgehen. Und nochmals, ich ermutige unsere Hörer, sich das zu holen. Das ist einfach eine unglaubliche Menge an Wissen. Aber nenn mir drei. Was sind drei Dinge, die ganz oben auf dieser Liste stehen?

[00:33:23] **Bruce Goldsmith:** Eine Liste, wie man beim Fliegen Fortschritte macht. Ich denke, eine Regel, die ich wirklich liebe, ist: Wenn das, was du gerade tust, nicht funktioniert, mach etwas anderes. Das ist eine sehr einfache Idee. Denn oft versuchen Leute etwas, es funktioniert nicht, und dann hämmern sie beharrlich weiter an dieser Sache, egal was es ist, selbst wenn es nicht klappt. Am Ende sind sie dann besiegt, weil es immer noch nicht funktioniert. Dabei ist die ganz einfache Idee, wenn das, was du tust, nicht funktioniert, einfach etwas anderes zu machen, etwas, das immer so gut funktioniert, besonders beim Fliegen.

[00:34:13] Ich könnte euch ein paar Beispiele geben. Wenn ihr zum Beispiel gleitend an einen Hang herankommt und auf der einen Seite nichts funktioniert, probiert einfach die andere Seite, selbst wenn das dem widerspricht, was ihr erwartet habt. Denn vielleicht passiert da etwas, das ihr gerade nicht versteht.

[00:34:37] Und ein anderes Beispiel könnte sein, dass man vielleicht versucht, auf einem Flugfeld zu landen, aber man hat Gegenwind und kommt nicht durch. Anstatt einfach weiter zu drücken und zu versuchen, an denselben Ort zu gelangen, sollte man einfach die Einstellung ändern und etwas anderes tun. Geh einfach mit dem Wind mit, geh woanders hin. Und bleib nicht einfach mit derselben Idee auf der Stelle treten. Es geht also darum, im Kopf flexibel zu sein und nicht immer zu denken, dass die eigene Wahrnehmung von etwas absolut richtig ist. Einfach in der Lage zu sein zu denken, dass man falsch liegt und dass etwas völlig Entgegengesetztes völlig richtig sein kann. Und dass das eine bessere Lösung sein kann. Es geht also darum, den Geist offen genug zu halten, um in der Lage zu sein, auf etwas anderes umzusteigen.

[00:35:22] Ich denke, das ist wirklich eine großartige Lektion.

[00:35:25] **Gavin McClurg:** Alles klar, Nummer zwei.

[00:35:29] Du kommst da nicht so einfach davon.

[00:35:32] **Bruce Goldsmith:** Ja, ja, genau, das ist Punkt zwei. Lass uns vielleicht über das Fliegen in Wettbewerben sprechen. Das Fliegen mit anderen Piloten. Ich denke, diese Beobachtungsgabe ist wahrscheinlich die wichtigste Pilotenfähigkeit. Denn Beobachtung ermöglicht es einem, die richtigen Entscheidungen zu treffen und an die richtigen Orte zu gelangen. Und mit Beobachtung meine ich vor allem, zu sehen, was die anderen Piloten in der Luft machen.

[00:36:18] Weil der absolut sicherste Weg zu wissen, was abgeht und was funktioniert und was nicht, darin besteht, zu sehen, was die anderen Piloten machen. Also ist die erste Beobachtung die Beobachtung anderer Piloten. Die zweite Beobachtung sind natürliche Merkmale, wissen Sie, Bir, oder Wind oder Sonne. Und vielleicht die Wirkung des Windes auf die Bäume, so etwas in der Art. Das ist eine sekundäre Beobachtung. Ich spreche manchmal darüber, wie wichtig es ist, genau zu wissen, was alle anderen Piloten auf dem Berg machen, wenn man fliegt. Sehr oft fliegen Piloten und schauen nicht um sich, was alle anderen Piloten machen.

[00:37:05] Und sie übersehen einfach den wichtigsten Hinweis darauf, was sie eigentlich tun sollten. Wenn ich fliege, würde ich sagen, ich bekomme ziemlich oft einfach einen schmerzenden, gereizten Nacken vom ständigen Umschauen nach allen anderen Piloten um dich herum. Besonders wenn du in einem Wettkampf bist, wo vielleicht hundert andere Piloten um dich herum sind. Aber selbst wenn du nur auf dem Hügel herumfliegst, musst du alle im Auge behalten. Du siehst sie alle das Gleiche tun. Und dann macht vielleicht ein Pilot etwas Seltsames. Er fliegt in einen Bereich, in den sonst niemand fliegt. Wenn er das tut, musst du unbedingt wissen, was mit dem Typen passiert. Geht es ihm gut? Geht es ihm besser als dir? Geht es ihm schlechter als dir? Fliegt er hoch?

[00:37:50] Geht er runter? Wie läuft das ab? Und wenn man ein paar Stunden lang an einem Grat fliegt, werden wahrscheinlich 20 verschiedene Leute unterschiedliche Dinge ausprobieren. Und man muss sich all diese 20 Dinge bewusst machen. Was diese 20 Leute gemacht haben, was funktioniert hat und was nicht. Und dann weißt du: Wenn es nicht funktioniert hat, sollte ich das lieber nicht machen. Oder wenn es funktioniert hat, warum nicht auch mal einen Versuch wagen? Deshalb ist Beobachtung beim Fliegen einfach unglaublich wichtig. Das ist meine Nummer zwei.

[00:38:24] Ich muss jetzt über Nummer drei nachdenken.

[00:38:27] **Gavin McClurg:** Darf ich dich fragen – ich kann darauf zurückkommen, falls das nicht passt, aber vielleicht als Punkt drei: Was ist das Schwierigste, das man beim Gleitschirmfliegen gut lernen muss? Und was ist dabei am kritischsten?

[00:38:45] Ich

[00:38:47] **Bruce Goldsmith:** das würde das Ganze auf den Kopf stellen. Das Erste, was man beim Fliegen können muss, ist es, völlig automatisch fliegen zu können.

[00:39:00] Weil du erst einmal das grundlegende Fliegen absolut perfekt beherrschen musst. Du musst wissen, wie man fliegt, abhebt, landet, überall landet, mit Klappern, Pirouetten und Strömungsabrissen umgeht und dein Geschwindigkeitssystem nutzt – all die Grundlagen des Fliegens musst du komplett meistern, bevor du zu den interessanten Sachen übergehen kannst. Und die interessanten Sachen sind die Entscheidungen darüber, wohin du fliegen willst, Entscheidungen darüber, wie du in Wettbewerben fliegen und andere schlagen kannst, verschiedene Routen nimmst. Für mich ist das der spannendste Teil. Also dreht das deine Frage quasi um: Das Erste, was du tun musst, ist genau das komplett zu beherrschen. Du musst in der Lage sein, die Sportart zu meistern,

[00:39:45] den physischen Teil des Fliegens, damit du zum mentalen Teil übergehen kannst, also zur Optimierung deines Fluges. Ich meine, das gilt wahrscheinlich für jede Sportart, egal ob Motorrennen oder Fußball. Die Leute müssen in der Lage sein, ihr Auto völlig souverän sehr schnell zu fahren, ohne sich darüber Gedanken machen zu müssen, und stattdessen mehr über die Spielstrategie nachdenken, anstatt nur über den physischen Teil. Die körperliche Aktivität, die beim Fliegen stattfindet. Als ich früher mit Hangglidern und Gleitschirmen geflogen bin, habe ich oft, wenn ich an einen Flug zurückdachte, nicht mehr daran erinnert, ob ich einen Hangglider oder einen Gleitschirm geflogen bin, weil der eigentliche Flugvorgang einfach automatisch abläuft, einfach passiert.

[00:40:31] Wenn ich fliege, schaue ich mir Berge, Wolken, Winde an, suche nach Thermik und treffe Entscheidungen. Welches Werkzeug ich zum Fliegen benutze, ist völlig irrelevant. Eine interessante Beobachtung, die meiner Meinung

nach beim Fliegen wirklich wichtig ist.

[00:40:49] **Gavin McClurg:** Okay. Also, bevor ich dich da unterbreche und dir die Frage stelle: Hast du eine Zahl? Wäre das eine gute Nummer drei oder hast du eine bessere Nummer drei? Nein, ich

[00:40:58] **Bruce Goldsmith:** Ich denke, das ist eine gute Nummer drei. Die körperliche Fähigkeit, die körperliche Aktivität des Fliegens zu beherrschen, bevor man sich auf die strategische Ebene hebt. Okay. Ich

[00:41:13] **Gavin McClurg:** Wenn man das im Sinne eines „Flow-Zustands“ oder eines mentalen Zustands betrachtet, in dem man quasi auf Autopilot schaltet. Wenn du in deinen Sieg im Jahr 2007 zurückblickst, kannst du mir einige der mentalen oder vielleicht körperlichen Vorbereitungen nennen, die du vorher getroffen hast? War das eher...

[00:41:39] Natürlich willst du ständig gewinnen, aber welche Puzzleteile sind da für dich zusammengekommen?

[00:41:47] **Bruce Goldsmith:** Nun ja, ich habe ja schon über die Bedingungen in Australien gesprochen, mit sehr schwierigen technischen Tasks. Tasks, bei denen nur eine kleine Anzahl der Teilnehmer jeden Tag das Ziel erreichte. Und das war genau die Art von Tasks, die zu mir passen. Wie ich schon sagte, eine sehr interessante Sache war, dass während dieses Wettbewerbs der Typ, der führte, die erste Task, die zweite Task so änderte, dass der Typ, der zuvor geführt hatte, aus der Luft flog. Und dann, als wir am letzten Tag des Wettbewerbs ankamen und ich führte, erinnere ich mich, dass viele Leute sagten: „Nun, was wirst du jetzt tun? Wirst du den Typen auf dem zweiten Platz markieren und sicherstellen, dass du sehr nah bei ihm ankommst, damit er dich nicht schlagen kann?“

[00:42:40] Oder was wirst du jetzt machen? Und meine Philosophie in dieser Phase war, zurückzugehen auf das, worüber ich vorhin gesprochen habe. Es ist das Gegenteil von dem, was ich zuvor gesagt habe. Vorher sagte ich: Wenn das, was du tust, nicht funktioniert, dann mach etwas anderes. Ich habe das Gegenteil getan. Ich sagte: Wenn das, was du tust, funktioniert, dann mach weiter so. Also habe ich die Weltmeisterschaft gewonnen. Und was habe ich am letzten Tag getan? Ich habe nichts geändert. Ich bin einfach genau so weitergefliegen, wie ich bis dahin geflogen bin. Ich bin also nicht konservativ geflogen. Ich habe den Typen auf dem zweiten Platz nicht markiert. Ich habe meinen Flugstil überhaupt nicht geändert. Und diese Kehrseite der Medaille hat für mich während dieser Weltmeisterschaft wirklich funktioniert.

[00:43:30] Und ja, ich bin weiter alleine geflogen und habe meine eigenen Risiken eingegangen. Und es hat funktioniert. Aber die letzte Task war sehr schwierig. Ich habe diese Weltmeisterschaft nicht gewonnen, weil ich am Ende etwa 30 Meter über dem Boden alleine, weit draußen in der Einöde, landete. Aber ich bin aufgestanden und habe es geschafft.

[00:43:55] **Gavin McClurg:** Bruce, eine der Fragen, die ich schon ein paar Mal bekommen habe, kommt von Leuten, die mit dem Wettkampf anfangen und frustriert sind, weil sie zwar einen Teil des Wettbewerbs mit der Gruppe mitgehen können, dann aber unweigerlich abfallen. Ich denke, die Fragestellung war: Wie wird man vom bloßen Mitläufer zu jemandem, der vorne mitzieht? Und ich denke, das gilt nicht nur für den Wettkampfflug, sondern auch für das, was du über das Gehen über seine ersten 100K-Flüge sagst. Wie macht man diesen Schritt? Ist das so ein Aha-Moment oder ist das einfach nur eine Frage der Flugstunden?

[00:44:41] Ich

[00:44:42] **Bruce Goldsmith:** Ich denke, es ist wichtig, viel zu fliegen. Ich glaube, man braucht mindestens zwei Jahre, zum Beispiel, und wahrscheinlich fast ein Jahr Vollzeit-Wettbewerb, bevor man überhaupt eine Chance hat, auf Top-Niveau zu sein. Das sind viele Flugstunden und viel Engagement. Das ist enorm. Aber ich denke, bei Top-Wettbewerben ist es ziemlich einfach, mit der Gruppe mitzuhalten, aber das Schwierige ist zu gewinnen. Das Schwierige ist, etwas etwas anderes zu machen, das einen nach vorne bringt und es ermöglicht, die anderen zu schlagen. Und eine Sache, die ich früher ziemlich

[00:45:30] oftmals dachte ich während eines Wettkampfs, dass man der Hauptgruppe durch den ganzen Task folgen muss und sich einfach vorstellen muss, dass man nur eine einzige Entscheidung im gesamten Wettbewerb treffen muss, die sich von den anderen unterscheidet und einen zum Sieg führt. Man muss also versuchen, alle Entscheidungen der führenden Gruppe die ganze Zeit über zu bewerten und die eine Entscheidung zu finden, die nicht richtig ist, und dann die richtige treffen und gewinnen. Aber das ist eine sehr schwierige Sache, weil man 90 % der Zeit einfach der

führenden Gruppe folgt und nur eine einzige Entscheidung anders sein muss als alle anderen. Und man muss versuchen, das an jedem Flugtag im Kopf zu behalten, nur um eine Entscheidung zu finden, die man bei der führenden Gruppe verbessern kann, und zu versuchen, genau diese Entscheidung zu treffen, die den Unterschied macht.

[00:46:22] Ich glaube, die Leute denken oft zu viel nach. In jeder Phase des Tages, in jeder Phase des Fluges versuchen sie ständig, ihre eigenen, einzigartigen Entscheidungen zu treffen. Aber ich denke, man muss wirklich nur ein- oder zweimal während des ganzen Tages eine eigene, einzigartige Entscheidung treffen. Und wenn man diese eine Entscheidung dann richtig setzt, hat man eine gute Chance, im Wettbewerb wirklich gut abzuschneiden.

[00:46:50] **Gavin McClurg:** Fantastisch. Bruce, ich möchte deine Zeit respektieren. Ich habe dir versprochen, dass wir hier nicht viel länger als eine Stunde brauchen werden. Du hast mir diese unglaubliche Antwort gegeben, als du in Owens gestürzt bist, die Nacht verbracht hast, herausgegangen bist und am nächsten Tag auf einem geliehenen Gleitschirm geflogen bist. Ja. Ich kann mir vorstellen, dass das wahrscheinlich nicht dein schlechtester Flug war, weil diese Art von Abenteuern immer fantastisch ist, besonders wenn wir überleben, um die Geschichte zu erzählen. Aber was ist dein bester Flug? Wenn du auf deine Karriere zurückblickst, gibt es einen, der besonders heraussticht? Ja.

[00:47:24] **Bruce Goldsmith:** Nun, es ist lustig, aber der beste Flug war natürlich nicht der längste. Ich denke, das war wahrscheinlich auf der Insel Réunion.

[00:47:35] Ich habe diesen Wettbewerb auf Réunion geflogen und die Preisübergabe am Ende war mit mir, Richard Galland und Uri Weissmeyer. Wir waren die Top drei. Wir wurden mit dem Hubschrauber abgeholt und an einem abgelegenen Startplatz auf Réunion abgesetzt. Und wir hatten diesen Hubschrauber, der uns durch die Mitte der Insel begleitet hat, weil der Großteil von Réunion nicht landbar ist, keine Straßenanbindung hat und ein sehr schwieriger Ort zum Fliegen ist. Und wir hatten diesen Hubschrauber, der uns gefolgt ist und die ganze Zeit über Videos und Standbilder gemacht hat. Uns wurde die Freiheit gegeben, überallhin zu fliegen, wo wir wollten, und uns von überall abholen zu lassen. Und ich erinnere mich, dass wir um sechs Uhr morgens gestartet sind, weil es ein sehr ungewöhnlicher Ort ist, an dem man so früh starten kann.

[00:48:24] Und ja, durch diese unglaubliche Landschaft in extrem lebensfeindlichen Gegenden zu fliegen und dann am Ende mit einer schönen Hubschrauberfahrt aus diesem Ganzen herauszukommen, war wahrscheinlich der denkwürdigste Flug, den ich je hatte.

[00:48:37] **Gavin McClurg:** Das kann ich in gewisser Weise nachvollziehen. Ich bin 2010 nach Réunion gesegelt und hatte einen ähnlich besonderen Tag. Damals war ich noch ein sehr neuer Pilot. Ich bin von diesem Standard-Startplatz abgeflogen, von dem aus ihr eure Wettkämpfe startet, und bin direkt vor der berühmten Left gelandet.

[00:49:02] Ich sollte mich erinnern. Es ist eine sehr berühmte Welle und es ist quasi die „Left“ auf Französisch.

[00:49:08] Also bin ich gelandet und dann rausgegangen. Und ich hatte einen der besten Surfs meines Lebens. Das ist eine magische Insel. So eine richtige „Land der Verlorenen“-Art von Ort, oder? Das muss unglaublich gewesen sein. Seid ihr im Zentrum geflogen?

[00:49:21] **Bruce Goldsmith:** auf der Insel? Weil als ich das erste Mal dort für Wettbewerbe war, ich glaube es war 1993, haben wir Wettbewerbe mitten auf der Insel gemacht. Jetzt wurden alle Wettbewerbe in der Mitte der Insel eingestellt, weil es einfach nicht geht. Es ist ein sehr radikaler Ort zum Abspringen. Da ist eine vertikale Klippe, 2.000 Meter hoch. Und es gibt keine Landeplätze, keine Straßen und sehr starke Bedingungen. Das klingt perfekt. Und alle Wettbewerbe in diesem Gebiet wurden eingestellt. Aber ich erinnere mich, dass wir um 4 Uhr morgens mit dem Bus abgeholt wurden, den Berg hochgefahren sind, um um halb acht abzustreiten, hoch in den Cirques, richtig weit oben in den Bergen. Wow. Nein, das

[00:50:02] **Gavin McClurg:** war definitiv nicht dieser Start. Das war eher so Tahiti-mäßig, auf der Leeseite der Insel. Und man ist einfach hochgefahren. Ich glaube, Agoche war dieser Break, ich habe versucht mich zu erinnern. Und man fährt einfach hoch und da sind Häuser und Leute, die dort leben.

[00:50:19] **Bruce Goldsmith:** Es heißt der

[00:50:19] **Gavin McClurg:** Colomassil. Ja, genau. Aber ich bin nie wieder in die Cirques zurückgekehrt.

[00:50:23] **Bruce Goldsmith:** Wo sie all die Tandemflüge machen.

[00:50:24] **Gavin McClurg:** Genau. Ich bin nie wieder in die Cirques zurückgekehrt, außer zu Fuß. Und es ist dort hinten spektakulär. Es sieht so aus, als könnte man von allem Basejumping machen. Es ist so steil. Ja.

[00:50:35] **Bruce Goldsmith:** Nein, es ist auch ein fantastischer Ort zum Fliegen. Aber man muss super hoch abheben. Es ist früh am Morgen und die Wolkenbasis sinkt sehr, sehr schnell ab. Sie beginnt bei 2.500 Metern und fällt bis zum Mittag auf 1.000 Meter. Wow.

[00:50:48] **Gavin McClurg:** Es geht genau umgekehrt. Das muss sehr interessant sein. Ja. Fantastisch. Ja. Bruce, bevor wir Feierabend machen, ist das ein toller Abschluss. Nochmals vielen Dank für deine Zeit. Ich bin wirklich geehrt, mit dir zu plaudern, obwohl wir an entgegengesetzten Enden des Planeten sitzen. Was können wir erwarten? Kurz bevor wir aufhören, was können wir von deiner Firma hier in den nächsten paar Jahren erwarten? Und worauf freust du dich besonders?

[00:51:14] **Bruce Goldsmith:** Ja. Also, ich arbeite gerade wieder an einem Wettkampf-Gleitschirm, weil ich noch keinen Wettkampf-Gleitschirm mit BGD gemacht habe. Das wäre also ein Zweileiner-Wettkampf-Gleitschirm. Das ist ziemlich spannend. Und eine Sache, über die wir noch gar nicht gesprochen haben, ist die SIV-Sicherheit, die Gleitschirmstabilität, die Zertifizierung und all diese Dinge. Ich denke, wir müssen noch eine weitere Stunde einplanen. Ja. Wir werden das machen.

[00:51:43] **Gavin McClurg:** eine Nachbesprechung dazu auf jeden Fall. Letzte Woche habe ich das Thema SIV mit Jockey direkt angegangen. Es war wirklich klasse, seine Perspektive zu hören. Ich habe mit ihm vor ein paar Jahren tatsächlich einen acro Kurs gemacht, nicht wirklich SIV, und das war ziemlich spannend. Aber ja, absolut. Mit dir könnten wir drei Runden machen. Wir könnten ewig weitermachen. Absolut. Ich weiß nur, dass es spät wird und du bist Teil der Welt und hast noch etwas Flug mit tier zu erledigen. Ja. Ja. Ja. Cool.

[00:52:12] **Bruce Goldsmith:** Genau. Ja. Zeit für

[00:52:14] **Gavin McClurg:** schlafen. Also, Bruce, vielen Dank. Ich weiß das wirklich zu schätzen. Es war fantastisch, mit dir zu sprechen, und ich hoffe, ich kann eines Tages tatsächlich mit dir fliegen und dich kennenlernen. Okay. Es war mir auch ein Vergnügen, mit dir zu sprechen, Gavin. Danke. Ich weiß das zu schätzen. Prost.

[00:52:37] Nun, ich hoffe, euch hat das gefallen. Mir hat es auf jeden Fall gefallen. Was für ein Vergnügen, mit Bruce sprechen zu können. Ich habe ihn noch nie persönlich getroffen. Ich hoffe, eines Tages mit ihm fliegen zu können. Das war ziemlich besonders. Ich hoffe, ihr habt viel gelernt. Wie gesagt, da gibt es oben auf der Liste eine Menge Zeug. Ich werde aus der Show sein. Ich breche hier in nur wenigen Stunden nach Alaska auf. Dave Turner und ich werden versuchen, die Alaskan Range von West nach Ost auf der Nordseite zu überqueren. Ich glaube nicht, dass jemals jemand dort draußen war. Es gibt dort viele Gletscher, viele Bären, viele Flüsse und eine Menge wirklich schöner, anspruchsvoller Gelände. Ich würde nicht lügen, wenn ich sagen würde, dass ich bei diesem Trip ziemlich nervös bin, aber ich denke, wir werden ein großartiges Abenteuer erleben. Danke an euch alle, dass ihr mitverfolgt habt. Wir werden beide unsere Map-Share-Seiten auf Facebook haben, auf Facebook und Blogs und all das, damit ihr unseren Fortschritt verfolgen könnt.

[00:53:23] Danke an Stuart Midwinter für die Wetterdaten und danke an euch alle für eure großzügigen Spenden. Die kommen einfach immer weiter rein. Ich weiß das wirklich zu schätzen. Es macht das Ganze einfach super lustig und machbar, und ich werde das auch weiterhin tun, obwohl ich mich entschuldigen muss: Ich werde in nächster Zeit keine dieser Folgen mehr machen. Wir wissen noch nicht, wie lange es dauern wird, wahrscheinlich vier, sechs, acht Wochen oder so, aber sobald ich zurück bin, werden wir jemanden anderen an die Regler setzen und euch mehr Folgen liefern. Danke fürs Zuhören. Tschüss.