

Chris Santacroce and Set Ups for Success

Cloudbase Mayhem Podcast 41 — Chris Santacroce

Published	2017-05-10
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-41-chris-santacroce-and-set-ups-for-success/
Duration	00:59:13
Speakers	Chris Santacroce, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0041-chris-santacroce-and-set-ups-for-success.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	7 correction(s) applied

Contents

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

English

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

Show notes

Chris Santacroce has been a pillar in human flight for nearly thirty years. A long time Red Bull Air Force athlete; co-owner and founder of Superfly Paragliding in Utah; founder of Project Airtime which allows the disabled to fly; total air Jedi on anything that flies- from powered trikes to wingsuits and everything in between, Chris has been one of the most requested guests for the show and now here it is.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloud Based Mayhem. I am so stoked to bring you this show. About a month ago now, when I went down to Salt Lake City to do the podcast with Bill Belcourt, which has been a raging success. Thank you all so much for your comments. I'm hearing again and again from folks that they're listening once and then just hit rewind and listening to it again and again. And that's what I love about these shows. I think there's just so much great knowledge there. And that one with Bill was fantastic. So from Bill's office, I went across town and sat down with one of my own real mentors and instructors. Actually, 11 years ago, Chris Santacroce and his partner, Jeff Farrell, were the guys that taught me how to fly. And that's how I got my license and what enabled all this madness of the last decade.

[00:00:57] And so he's been one of the most requested people to get on the show. Chris Santacroce has been in the game since the very beginning, literally since he was a teenager. Spent years, I think 13 years as a Red Bull athlete with the Red Bull crew doing base jumping and hang gliding. And if it flies, Chris flies it. And he's been running Superfly now for a long time. One of the places I always send people to go learn how to fly along with Rob Sporad at Eagle. There are other great places to learn. We talk about that in this podcast, but Chris has just been one of the, he's been a backbone of this sport since the very beginning. And in this episode, we get into all kinds of amazing things. We talk about his trip with Will Gadd flying across the Andes.

[00:01:44] We dig back into his cross country years because he's not flying a ton of cross country these days. He's doing more instruction and acro and SIV. We get way deep on modern SIV and what he's learned over the years. We talk about. The kind of students that really are, give him a lot of pause and make him a bit nervous and how they kind of navigate that potential risk. He brings up a really cool concept of exploring the random factor, which is something I hadn't, I hadn't heard of before. He talks about, kind of gives us a caveat, a bit of a warning for the ambition of flying, which is certainly relevant to a lot of the kind of things that I do with the X-Alps and that kind of thing. So yeah, how to pick a school. We talk about his safety app that he's been developing.

[00:02:30] That's really cool. We talk a lot about safety. We talk a lot about the business of paragliding and we just talk a lot about really terrific things. This is one of those episodes where typically I record it, put it away for a few weeks. And then when I'm making my show notes and all that kind of thing, we get, we're getting ready to send it off to miles to the edit bay. I re-listen really briefly and just make a bunch of notes and I'll listen to the whole thing again when it actually comes out. But this was one of those where I listened. And I just kept hitting pause and making notes and hitting pause and making more notes. So I hope you do the same. Maybe the first time just listen through. And then the second time, go back with a pen and paper and write a lot of this down. It'll keep you safe. It'll keep you flying for a long time. It'll greatly expand the length of your career in this amazing sport, whether you're hang gliding, paragliding, base jumping, whatever it is that you love to do.

[00:03:22] Hopefully all the above. Very briefly, I just want to remind you. We've got this DeLorme giveaway, the unit that I took across Alaska. So it's not one of the new Garmin units, but it's fully functional. Totally awesome Explorer unit. We're doing a giveaway of that unit before the end of May. Whoever puts up the best comment and rating on iTunes or Google or Stitcher or however you listen to the podcast, I'll go through all those at the end of the May. And the one that I like the most, I'll send a unit off to. So I think retail, those are about \$375. And again, this is used. It's the one I took. I took it across Alaska, but it totally works. It's great. And it's ready to keep you safe for your big summer of flying

coming up. And the other one I have is Alistair Dickey with Blue Sky Vario down in Australia.

[00:04:07] He makes these great little audio barrios that connect via Bluetooth to your whatever flying app you use, either on Android or OS, whether that be Fly Sky High or XC Soar or whatever you use. So I've been doing some testing with those. They're fantastic. I've used the XC Racer a lot, which is also fantastic. So

[00:04:27] one's better than the other or anything else. But I've got one to give away. Alistair sent me a few of these a little while ago. They're awesome little units. And again, if you give us a good rating or and say something cool on one of those platforms, however you get your podcast and that little Vario could be yours, then we're going to let that go until the end of May. So that's about all I have for housekeeping right now. Without further ado, please enjoy this most awesome podcast with Chris Santacroce.

[00:04:59] Chris, how's it going? Super good. Awesome, man. This is for me, it's kind of like full circle, right? Eleven years ago, I came here to learn how to paraglide. What's happened? Hard to believe. It is hard to believe. So for those who don't know, you are it wouldn't be an overstatement to say you're a legend in the sport. Can you take us back and how you got into it? Because you were a little rug rat, little teenager, right? When you got into all this. Exactly. I

[00:05:24] **Chris Santacroce:** was skiing a whole bunch and I just decided I should give my knees a break. I saw the writing on the wall. If I kept skiing every single day, I was going to end up with no cartilage. So I saw some paragliding and I was like, that is how I want to catch my hair from now on. And I stumbled into basically a job relining paragliders, working in the business like in my first year. And where are we? And this is here in Salt Lake City. And that's 1991, if my memory serves me. Yeah. And so I was a U.P. Soaring Center, it was called at the time. Okay.

[00:05:59] **Gavin McClurg:** For a

[00:05:59] **Chris Santacroce:** couple of years. And then I moved to Sun Valley and I worked for Greg Smith with Dave Bridges, and that lasted for around three years. And then we started Superfly in 1998. So I'm not very good at math, but it's been a while.

[00:06:13] **Gavin McClurg:** It's been a while. Yeah, it has. Just for timing sake, when did like Red Bull happen and when did you know, because you'd gone from this kind of skiing background and then all of a sudden you were making your money from this sport and not just from paragliding, from from hang gliding and jumping and base jumping and wings. I mean, you're you've done kind of the whole gamut, right?

[00:06:33] **Chris Santacroce:** Yeah. So I was a Red Bull guy for 13 years. Okay. And the way that started was that I taught my lifelong friend. In fact, his dad and my dad went to high school together, Othar Lawrence, how to fly. And within a couple of years, he was national champion and he was in Colorado. So he met up with Chris Davenport, the basically original Red Bull athlete in the United States. And they hatched a plan to not only create a spot for Othar as a paragliding athlete, but then also to start Red Bull paragliding events in the US. And I was there and I was helping to drop the base jumpers, Frank Gambale out of my paraglider. And I couldn't help noticing that it was like really good energy and really fun to be around.

[00:07:21] And a year or so later, there was a spot for me as a Red Bull athlete. And that was

[00:07:27] **Gavin McClurg:** it was

[00:07:27] **Chris Santacroce:** an incredible, cool ride that stemmed all the way from traveling for cross country competitions, traveling for the acro competitions for lots of years. Every single year seemed to be a little bit different. There were some years we just went to the Southeast and flew huge dudes on paramotor tandems. There was we did a full tour of the Caribbean, like every island, Dominican Republic, the Virgin Islands, Puerto Rico. You name it, we were going there multiple times per year just to put on shows and help pump up the Red Bull market there. Sometimes we were meant to just go out and do our own thing. And so I helped, you know, Will with his Grand Canyon thing. And we hiked across the Andes. And man, my mind just spins when I think about all the crazy fun stuff that we got to do.

[00:08:18] We ended up with a really hot hang glider trike. And I got to fly that all over the continent for years. And we did all sorts of crazy stuff. With that thing, I can't even speak about.

[00:08:31] Yeah, so it was a great ride, super fun.

[00:08:34] **Gavin McClurg:** And so, you know, before you and I met, you taught me, you and Jeff taught me back in 2006. And if I have my math right, things had quieted down considerably for you then. But there was, you know, I've heard through the grapevine, when you say wild and crazy, too, with flying, it was all of it was wild and crazy. Life was a lot different for you back then. Expand on stuff. Some of that, like just I'd love to hear just about the flying side of it, because, you know, you used to really hunt miles and kilometers and and in competitions. And it doesn't look like that for you anymore. Right. I'd love to know about the transition and why and how it looked. Yeah.

[00:09:17] **Chris Santacroce:** So, you know, there's no doubt that flying big distance is off the hook. I love it now. I loved it then. And just so happens that it's not my top priority now. The basic shakedown on all that is when I used to go to destinations, when I used to go to competitions, basically what I was doing was taking my vacation time away from our important distribution business in the school. And I was devoting it to that. And I couldn't help noticing that I was going back to the same places. And sometimes we were doing the same flights and it was kind of sometimes with the same people. And sometimes I'd be. Taking all my vacation to go to Europe, to go to the same place, taking up the same dudes in the rain again.

[00:10:04] And so I just did kind of a head scratch at some certain point. And I just asked myself if it was what I wanted to fill my life with. Things changed. So I started to feel what most people would probably feel when they're 20 odd years into doing the same sort of thing all the time. And that is what starts to look a little bit like burnout, but more like inspiration to mix it up in a huge way, like to make all the weeks of the year look and feel different. And so that's been the challenge. And the way that I do it is I mix in teaching beginner students with a whole bunch of tandems with little skydiving here and some base jumping there and some hang gliding and then teaching some hang gliding.

[00:10:51] And then, you know, some years I do 60 days a year driving the boat. And I just keep mixing it up as much as I possibly can. And when something new pops up, for example, Project Airtime and making flights happen for disabled people, I'm all over it. And as long as when I drive around the corner, you know, to the south side over there, as I have done for basically twenty five years now, there's something new going on and I'm smiling, but it has to be a little different. And in the last couple of days, it's like I have a drone. And so I'm launching the Project Airtime guys and I'm flying the drone and getting really cool video of them and then I have a GoPro Karma. And so I'm just the videos coming up to the next level.

[00:11:38] And there's other people flying the chair with the disabled people like our one of our pilots, Blake Pelton. And it's different. And whenever it's different, I'm smiling.

[00:11:48] **Gavin McClurg:** Was there did it rock your world a little bit to come out of being a pro athlete? Did it is there a lot of folks? I grew up in the ski racing. Zone and, you know, some of those guys like Davenport, they make the transition really well, some of them did, you know, and ended up going down some pretty dark roads. Was it was the transition for you? Because you seem like a lot of pro athletes that I, you know, that I've known over the years, you just attack stuff and you love it and massage it and get good at it. And it seems like that's what you've done with this business, your kids. Was it just a kind of a was it an easy, you know, I'm leaving that behind in this new thing or was it kind of like, oh, shit.

[00:12:30] **Chris Santacroce:** Well, one interesting thing for me was I never felt like particularly an athlete. I just fly. And, you know, when I was younger, it was always ten point five out of ten in terms of intensity and as time went on, you know, I dial it down a little tiny bit, but I just go fly and so that I was a Red Bull guy or that I was lucky enough to get to travel and do whatever projects I ever dreamt up. Was just kind of coincidental for me. And in retrospect, just a little bit surreal that it was so easy and that it was so awesome and we got to do so much.

[00:13:10] There was a slight transition when I decided not to be a Red Bull guy anymore. That was, you know, a couple of weeks worth of just feeling a little bit awkward just because I've been so used to it. But what I figured out was that in the beginning, Red Bull made my world really big, tons of opportunity. And towards the end, I couldn't always schedule things that I wanted to do, like with family or with Superfly or maneuvers or trips or anything because I just had to be sort of on call for Red Bull. And that was my job. And so in the end, I figured out it was actually making my world

smaller. So when I let it go, then my world got really big. So in the year following my departure from Red Bull, I tooled up and made my own winches, which I love and use every day, and they've proven to be excellent.

[00:13:56] Never really got inspired to sell. But they're sweet. And that's kind of like my midlife crisis, you know, project. Got to build some. Yeah. Some people get a motorcycle or a race car. I got a couple of really nice winches. Started an app that I've been dreaming of doing for years. Got current on hang gliding, got my instructor rating back, taught a handful of people how to hang glide, started Project Airtime and

[00:14:24] made that work and got it like on its feet. And so I looked back after a year or so of thinking that my world was getting smaller. And actually, I realized I had made a bunch of my dreams come true. So for me, everything's in its proper place. That rings true to me with with injuries.

[00:14:43] **Gavin McClurg:** You know, when I got hurt ski racing, it was like my whole world collapsed. And then I went when I came out of it, I was like, whoa, wait a minute. This is all I've done for all these years. And now there's all this other cool shit to do. You know, exactly. We're going to talk about your app. But a few years back and maybe you've had others. Not that I like to dwell on dark sides of this sport, but I think it's instructional to talk about your accident paramotoring because that was a doozy. Can you relate what happened there? Yeah.

[00:15:14] **Chris Santacroce:** So the story is since 1992, basically, any time that I came into land, if it was possible, I was dragging my wingtip on the ground or in the bushes or on the snow, whatever. And it was just my style. And so a lot of people thought it was crazy for me. It was just normal. And one day I was doing it in the desert with a paramotor with a glider that wasn't mine. And if you've ever been in the business of dragging the wingtip on the ground, you know that if there happens to be snow or just some grass, you can touch the wingtip on the snow or grass. You don't have to go as deep. And so I was kind of smiling because I was putting the wingtip into, you know, some grass.

[00:16:04] And as I carved around, the wingtip just caught just a little more than it normally does. And the reason why was because it was wheat that had been planted and I didn't really notice it was like in perfect rows and really thick and kind of grabby. And so it just changed my trajectory just a little. And I had my feet up and I was swung out to the side and I hit my butt on the ground just wrong. And I finished the arc arc and came around and the motor was still fine in one piece and the glider landed behind me and it didn't even look like what you would expect a crash to look like, it just looked like an arc gone wrong. And the unlucky part about it was that I lined up just wrong to hit my L2. And so I didn't have really a lot of trauma and it wasn't like a high impact tumbling out of control stuff flying everywhere kind of crash.

[00:16:59] But it was it was serious. And, you know, tons of people have hurt themselves in flying sports and the back injury is common. And it seems like people get banged up in spectacular fashion and there's never a nerve thing and they're just lucky and off they go. Well, I was kind of the other end of the spectrum. I didn't have a lot of trauma, but I definitely had a nerve thing. So it took three weeks to get sort of back on my feet walking with crutches and my quad still wasn't working. And probably a week or two weeks after that, magically, my quads started working again, my right quad, and it all kind of came back in a hurry. So talk about like a surreal experience. You know, I went from, hey, buddy, get used to that wheelchair because that's your new ride to, oh, wow, you know, I'm back hiking snowboard in, you know, not too many months.

[00:17:54] So, you know, you have to be philosophical about stuff like that because you have no choice.

[00:18:01] But for me, I like to think of it as the event that probably saved my life. Until that moment, I had absolutely no reason to ever believe that anything bad could happen to me. It was something that would happen to somebody else. You know, blowing it like just getting it wrong was not like my style. That wasn't a problem that I had until that moment. And then it became very real. And when I looked at my life after that event and I got back in the air and I got back on my feet, I kind of had to ask myself, like, well, am I really supposed to learn about this? And what I figured out was that for years it had been, look at me, look what I can do. And it was great and it was right and correct.

[00:18:47] And at that point, there was meant to be a paradigm shift and the shift was meant to go toward the direction of look at you and kind of look what you can do. So that that's in reference to basically, you know, my kids and my wife and my students and anyone else that I can help and lift up and inspire and particularly the people with disabilities that we take tandem and teach to fly solo under the umbrella of Project Airtime. That's like people with special needs,

especially special needs, kids, people with spinal cord injury, brain injury, people with illness, you know, chronic illness, elderly and also veterans. And so

[00:19:32] I went forward with that in mind and it's been a dream. And so I couldn't be basically more happy with how that evolution went. And for that reason, and especially because I'm completely pain free and I made like what would be generally called one hundred and ten percent recovery from that event makes it kind of easy to be very grateful for that event. Beautiful. Yeah.

[00:19:57] **Gavin McClurg:** Your app. So you you've spent almost 20 years. I have that math right. Instructing now and was super fly. And you've taught thousands of people to participate in this crazy, absurd sport that we all love so much. And we do it here at the point, which is literally right at your front door.

[00:20:19] What are some common you've seen some bad stuff go down? What have you changed in 20 years to improve the odds or what have you learned? What can you teach our audience about? You know, we've got a lot of people that are 10 hours or 50 hours or 100 hours or maybe they're just going into intermediate syndrome. How can they up their chances of not having your accident was a lot of bad luck. You were wicked are were wicked pilot. You were doing something you've done thousands of times. You had this weird thing. But a lot of accidents are more

[00:20:56] kind of what goes down with the reason you built this app.

[00:20:58] **Chris Santacroce:** Yeah. So, you know, real quick from the app. Um, it's called Pilot Aware and we brought it to fruition like probably a year ago. It took a year to develop. The basics are it's a pilot communication and awareness app. If you're at a flying site, you download the free app, turn it on. You show up on a list of pilots. It shows your profile, including your car, your face, your dog, your glider. People know who you are. They can send you feedback. From a prescribed list. So all the feedback is constructive. Instead of saying, hey, dummy, that was kind of a low turn. It says, hey, please consider doing a more systematic approach.

[00:21:43] If you're not familiar with this site and the preferred approach and ask someone, they're all kind of complimentary and they all would be the kind of thing that anyone would be happy to receive. And the idea is if the community sees one person do something not too smart, then they can all ping that person. So that person is going to get five or ten alerts that that last turn was scary. And then there's no disputing it. Now, the classic objection is, why not just go talk to the dude? And the answer is sometimes it's tough if you're not wired for that kind of communication, then it's impossible. I can do it, but I don't have time. It involves, hey, buddy, how you doing? Where are you from? Good to see you. Hey, are you interested in a little feedback?

[00:22:29] And are you just sliding in some way? As you're walking away? Hey, but just so you know, I was thinking, hey, that last turn was kind of love. We all love to stare at our phones. It's kind of the the day and the age. That's what we do. So the idea is with Pilot Aware, you can do that. There's two other elements of functionality that are really key. One is a custom message feature that can hit everybody who's flying in the area. So you could be like, hey, smart money says get on the ground now. There's a big wind coming down the valley or it could say, hey, helicopter landing. And so that would come across people's phones as a push alert or as an email or however they set it, even a text message. If you're out of data range, it will come as a text message. So it's all pretty clever. Finally, somebody blows back over the hill.

[00:23:16] You don't know who it was. If you look on the app, you can see that person's position. So you'll have their phone number, their name, their glider color. They're kind of an alarm as long as you're in cell phone range. Right. So here's the rub. I brought this thing to market. Pretty soft debut, wanting people to just go out and test it and play with it. It was reasonably well received. But there may have been a few technical issues here and there for whatever reason, perhaps because we didn't have it on your podcast then. The thing didn't take off. OK, so it's still there. It's still free. It's always going to be there. It's always available. I ran out of energy to go out and push the thing. That's just a little bit my style. It's like the winches. Right. I made amazing winches, but I don't really have the energy to go sell them. I made this app and it's like fully functional for skydiving, hang gliding, base jumping, airplanes, helicopters.

[00:24:05] All the messages are in there. That sounds amazing. But for me, the magic was in making it. Yeah, you know, I'm an entrepreneur. Yeah. And so for everyone who's listening, if somebody wants to take this ball and run with it, the door is wide open because I've had my fun.

[00:24:20] **Gavin McClurg:** Yeah, cool. So that's flight aware. That's pilot aware. Yeah. And I'll have that in the show notes and links to the app and everything. So our listeners can find that. Yeah. So

[00:24:30] **Chris Santacroce:** go ahead. Your next question was on the subject of how can people stay out of trouble? And I love talking about this. That's my daily thing. We make the joke all the time. Any monkey can paraglide and any monkey can teach any monkey to paraglide. But the question is, will the person who's teaching you set you up with a mindset that will enable you to make good decisions long enough to start to understand what you're dealing with? Like basically long enough to survive your first year. Or two. If you don't have a year or two under your belt, as you know, you haven't seen four seasons come and go, you don't know the variety of things that can happen. But if you're around and about and active for two years, then you're going to have some perspective.

[00:25:15] You'll know how to quantify the risk. You'll know how to tell for sure if you're biting off a chunk in terms of the decision you're about to make or if you're being nicely conservative. So that's one of the cornerstones of what we teach in our school and what we try to spread throughout the country. We're trying to get people to assume the mindset that it's not about the technical, it's really about the mindset. And so I encourage people whenever someone's speaking to the philosophy of flying, the philosophy of decision making, launch, no launch, should I go here or go there? The feeling that you have when you're on launch, intuitive sort of stuff, physical responses you have to the situations that you put yourself in.

[00:26:02] If you land shaking, obviously, that's a physical response to the situation you're in. It's our opinion that that is really what it's about. So when people come and learn with us, we spend a bunch of time on that and we try to imprint on them is the best way that I know how to say, you know, we try to infect them with a way of thinking and we try to get them to make the correct answer. So when they go down the road, when they show up at a flying site, they're saying stuff that sounds smart, you know, things that make sense that kind of represent that they came out of our program and that they know the way of thinking. And that's the best we can do for those people. So that's that's what we do in our school to set people up for success.

[00:26:52] And and then, you know, you ask kind of the question about risk in general. And that's really good when I talk about, I really feel like there's a huge random factor in life. And I've learned that particularly from having hundreds of friends in wheelchairs. It's not really easy to put the life altering accidents that can happen into categories, per se, other than to kind of speak to the randomness of life. So I feel like there's a random factor in flying, and that's the one that makes it so that if you go out and fly, you might take a flight. You might take a big deflation that turns you hard in a surprising way in a bad place, and it might happen one in a thousand or one in two thousand,

[00:27:39] which is a real interesting number, because that means that it may never happen to you, depending on how much you fly and how long you continue in the sport or what kind of air you fly in. Might never happen. But at the very same time, it also means it might happen tomorrow to you.

[00:27:59] So that's really rough. And, you know, you have to put that in perspective. The best way that I know how to put that in perspective is that you need to stack the odds sort of in your favor. So I don't really subscribe to the be safe logic. Being safe to me kind of sounds like be happy. It's like, yeah, right. We got that. Yeah. I thank you very much. Thank you very much. So what we need ultimately in place of things to work toward that end is tools. And so a classic tool that we give our students is we have them sometimes go out there to a lesson. Everything's kind of perfect. They could fly, but they're challenged to just pick one day to just go out there and not fly.

[00:28:45] And not because any other reason than one day they're going to be out there in their intuition is going to say, you know what, it's not the time bad sleep or something's on their mind or just straight up gut feeling. And if they. They've never stood down a session, then they will not have that skill. They won't have that tool. So that's a very sort of tangible way that a person can get in the habit of making good choices. So, you know, the list goes on and on the ways you can kind of apply tools and tricks to make yourself do smart decisions. And the grand total sum of all that might even involve being selected by who you go fly with, that you're not flying with the crazies. It might be the gear you choose. It might be the places you go fly.

[00:29:31] It might be the times of day or seasons that you fly in or any number of things. But all of those things take the random factor and they reel it in. The random factor doesn't present itself when you're taking a really simple flight. And so that's pretty much the crux of it. That's where we try to get people to end up is in a place where they're saying, hey, you know, I'm just happy to take a cruise down. You know, simple flight is good. That's what I mean. And I feel like when they're saying that and when they're embracing that part of the sport as being very viable and just good enough for them, then they're saying the right thing, doing the right thing, probably headed a good direction, that doesn't mean that you can't go huge.

[00:30:19] It really doesn't mean that you can't go and fly in edgy conditions. Doesn't mean you can't learn tricks, in my opinion. But when you go and do those things, you have to basically say it out loud. This is my opinion. I know that I'm taking a chance today. If you're not calling it for what it is, it's my opinion that that's the biggest mistake that people make. They blur together their simple flights that are very predictable in nature with the totally sketchy stuff that they do. And they try to con themselves into believing that the sketchy is actually safe. It's sketchy. Call it sketchy. Go out there and give it your all. Make sure you're firing on all cylinders that day. You know, at 110 % and stick it.

[00:31:03] I do. Totally. I do this all the time. I take tons of simple flights, and I also choose some situations where I'm willing to take some risk. Absolutely. And I try to say it out loud. Be very sort of forthright about it. Being honest

[00:31:21] **Gavin McClurg:** about the risk you're taking. And in the beginning, you don't really know the risk you're taking. So it's learning, it's getting on that curve in the right way. Yeah. Right way. SIB, you've been teaching it forever. Talk a little bit about it and the importance of it. Is it right

[00:31:38] **Chris Santacroce:** for everybody? So it's an interesting subject. I'm kind of run the whole spectrum all the way from taking everybody out there and having them all go crazy and do every single thing they can do over the water, because that's what that environment is for. All the way to feeling like, being a little bit more conservative with people in the maneuvers environment.

[00:32:07] So obviously, it started out when I was younger. We all make decisions more differently when we're younger. And so there was a time when every single person who came got the same treatment. Are you ready to stall it? Are you ready to spin it? Now let's do a sat. I figured out after a number of years, that was more my agenda. That was more me sort of having fun. That was. I my risk profile was was just what that sounds like. So over the course of time, I realized I wasn't always doing those people a great service. So the curse of the maneuvers training is that you can do all that stuff and then you can't imagine a malfunction that you can't deal with. And so then it really does actually affect your decision making.

[00:32:52] So what I've learned is that there's essential maneuvers training that everybody needs. And I would give it to a person in their first four or five days of training. No problem. And that includes riser twists, the below pull, tweaking the A's, learning how to hammer the brake to get a cravat out, running a little procedure on what you would do if the tip was stuck in dabbling a little bit with circles to where you feel some energy develop doing some turns back and forth so that you know how to that you can reverse direction in a hurry. Pitch movement, all that stuff. I could just about do it over the desert and I'll do, you know, a good portion of the stuff over the desert with a clear conscience. So that's one portion. The next portion is the stuff that's strictly for me over the water.

[00:33:39] And that includes, you know, accelerated asymmetrics with without the break in hand. That's big frontals accelerated, obviously working a nice progression up to these maneuvers. But the pinnacle of the training is, you know, big asymmetrics on speed that cause the thing to basically do a circle before you can say anything. As a beginner. And and then what people notice is that in the process of doing three or four of those, they get a lot more aware and they get a lot better at correcting the heading. So I feel really strongly that stuff has to be over the water. I love to teach that stuff. I feel like the outcomes are great when we do teach people that stuff.

[00:34:25] I'm a huge fan of asymmetric spirals. Hopefully, if the listeners don't know what that is, hopefully they can do a little Google research. But what I mean to say is that I'm not a fan of round spirals. I don't feel like it's easy or a good thing for me to teach. I think that if people get in the habit of using it as a technique or practicing it, that it's only a matter of time before it gets away from them. And so I really like asymmetric spirals, you know, loosely defined as a

circle in which you let the glider start to exit every time you come around and then take it back in. And I take pride in being able to take people from never ever to executing pretty well on some mild. So I'm a big fan of the asymmetric spirals in a maneuver session, a couple of toes. And I feel like that's a fantastic thing to be able to offer people.

[00:35:11] And one of the cornerstones of that training right now is just making sure that they get the outside hand actuating. I did a lot of years of coaching where I got people modulating the intensity of the circles really good, and I thought that they had it. And I didn't realize it was all with the inside hand. So when the circles would transition into something a little more wild and they needed to moderate it, like then if the outside hand wasn't working, sometimes they would the maneuvers, the maneuver would take off, the circles would go crazy. So I feel really lucky to have learned that lesson. I feel really lucky to be able to offer that that training and especially that insight on circles. And so then then you've got your stalls and spins and sats if you want them and anything beyond that. And I really feel like people need to do a maneuver session.

[00:36:00] Go. Fly a while. If you have stall, spin, sat, whatever on your mind, then it's really, in my opinion, you need to do a lot of sort of meditating on it. Mental prep, YouTube research to a point brief away from the lake, you know, maybe with the coach and when you go and do that stuff, then you do it with like a high level of intent. Like, Gavin, you want to stall today? And the answer is like, yes, definitely. We're on it. If I look at the people on a given maneuvers day and I say, hey, are we going to do this? The stall as discussed and they do anything but answer me like that, then we're not doing it right. That comes from experience. I've seen how they go and I've seen how random the outcomes can be when people are half hearted about it or when they haven't done the prep.

[00:36:47] And so it's my pleasure to do that stuff. I love it, but it has to go down a certain way. I'm kind of particular now. I really love coming back from the lake with no stories. And so every day before we start our maneuver session, whatever we're doing, we all get together and we make sort of a deal. All right, you guys, we're going to we're going to give this our all. We're going to all pay attention, take care of the one guy who's flying at that moment. We're not going to be crazy. None of this stuff should feel particularly wild. It should all be calculated, fairly composed. At the end of the day, no stories agree. They all nod yes. And you wouldn't believe it. We're not drying out gliders. There's not reserves flying out. You know, the people are coming back feeling like.

[00:37:32] **Gavin McClurg:** Tighter about it. They're going to do it tighter and they're thinking about it, not loose. I think that's a good point, because I think oftentimes people get over the water and they just think, oh, yeah, it's got me. But yeah, that's a good way to do it. Just to clarify, just in case some people didn't understand when you're talking about asymmetrics, what you're trying to do is break up the energy and avoid a locked in spiral.

[00:37:54] **Chris Santacroce:** Right. And just to be clear, asymmetric deflation and asymmetric spiral are not related. Right. Not related.

[00:38:01] **Gavin McClurg:** Most important maneuver, something you like to see, not in terms of SIV, but just wing control. Somebody's, you know, they're starting to thermal a little bit. They're starting to they're starting to maybe do some little mini XC's. They've done an SIV with you. What

[00:38:19] **Chris Santacroce:** do they need to learn? So are you asking the question, what do they need to have as a prerequisite to go do that or what do I like to see as they're going to do it? They're going to

[00:38:26] **Gavin McClurg:** see. Yeah, I'm kind of I'm kind of moving towards wing over. But, you know, what are some of the wing handling skills on the ground and also in the air that you like to see? OK, this person's ready to that. We get a lot of this, you know, like, hey, I'm flying with this guy. I had a question this morning with Bill Belcourt. So I was saying, I've got ten hours. My flying partners got four years. I want to start flying with them XC this spring. And Bill's like, whoa, whoa, whoa. That guy is going to know how to get into places that you have no idea, you know, and you're not going to be comfortable there. You need foundation. So that's, I guess, what are the foundationals? What do you like to see kind of checked off? Because this is too long of a question. But I think a lot of people tell me, like, oh, I've got my P3.

[00:39:15] Oh, I've got my P4. Well, I got the North American Foot Launch record when I was a P3. I don't think that that matters whatsoever. Would you agree? I mean, I mean, ratings are great, but there's so many other little steps, you

[00:39:29] **Chris Santacroce:** know. So really, the question is one of progression. And so, you know, working a progression, like in a thoughtful way, is a beautiful and fine art. And this is a cornerstone of life, right? Like when your parents gave you the keys to the car, they put their money on the idea that they worked a good progression. And sure as you haven't balled it up or run anybody over, that progression worked out just fine. So we need to be thoughtful like that with our paragliding as well. And so if there weren't a million little steps in between A and B, you know, if there weren't a million steps in between your your first good thermo flight and your 20 mile cross country, then guess what about that progression?

[00:40:14] It wasn't too good, right? It just didn't look too smart. Doesn't mean we need to be regretful about it, but call it what it is. The progression was was rough, was rough and it was rushed. So that's what I would suggest to people is make it look. Like something fairly smart. And so to do that, you kind of need community. It's tough to put the perspective together on your own. But if it was a first cross country, then my suggestion would be, you know, first try landing at new landing zones that you haven't been to, because many times that's the crux, you know, you might be able to blow down the road ten miles or whatever, but when you get there, you might have to land someplace you've never seen before. And if you haven't had that experience, then guess what?

[00:41:00] Your progression. It's a little off. So I have a certain perspective about the basic idea of ambition in flying. And so it doesn't take a genius to see that there's plenty of ambition out there. But my argument is going to be that it's a little bit misguided. And here's how I break it down. I go, this is more like driving by the time you've flown. It's as necessary for your life as driving in a car.

[00:41:32] And when it comes to driving, nobody's waving the flag saying, hey, look at me, I'm Gavin, I'm an amazing driver, right? Ultimately, what you try to do is you try to keep it between the lines, like out of the ditches. Knock on wood, you try to keep the thing right side up. You know, you don't crash into anybody. And your end goal is you're 80, 90, in your case, 100 year old man, and you give back the keys to your kids and you say, guys, I'm done. I just can't see. And it's just not good. And then that in that moment, you get to claim good driver. Right. So it's my opinion that flying is much more like that than, for example, you know, throwing a spear or running a race or doing a marathon. If you are doing any of these things, track and field or running or biking.

[00:42:18] Yeah, that's where you put your ambition, you know, blow doors and punish yourself and charge and win. But when it comes to flying, just keep it between the lines, you know, because if you're here 10, 15, years from now, you will notice that you've got some amazing flights under your belt without trying at all. And will you have cross countries? For sure. But if you go out there and you have, you know, a high bar and you want to go nail X, Y or Z cross country in your first year as an agenda item. Guess what? The odds are against you. Yeah, they're against you big time.

[00:42:52] **Gavin McClurg:** There are old pilots and there are bold pilots, but there are no old pilots. Yeah, it can happen. Right. What kind of student do you you get a new group? There's ten of them. Take them up to the point. Can you identify really quickly? OK, this gal is going to be really good. This guy is going to be a whole lot of trouble. Yeah. Putting you on the spot here a little bit. Oh, no problem. I'm sure you do. Right. I imagine. How do you negotiate that?

[00:43:21] **Chris Santacroce:** So for probably five, maybe 10 years, we have a program where if somebody wants to learn to fly, they come out. No, no interview, no pressure, no money. And they just hang out with us and they just check out our style. And we check out their style and we just see if we're a match. We try not to presume that we're like the perfect instructors for everybody. And we fully recognize that not every student is the perfect student for us. And so by sort of challenging the students to come with their A game, guess what? Some of them don't make it to that interview.

[00:44:00] I'm sorry, sir. You don't get the interview. No, they still make it. They just don't show up because we challenged them. And because we told them that we had an expectation about people showing up with their A game, people who are firmly committed to being way above average, people willing to devote time, energy, money, et cetera, et cetera, et cetera. They just don't come. And it's it's so perfect. We bring them out there and we actually attach them to the glider naturally, we waiver them up and all that. But we don't take any money and we just see how they are to teach. And when they light up, you know, the first time they bring that glider above head and when they jump up and down and and and say something like, can I can I come tomorrow after their first flight? Then we know we have a winner. But we'll get people who will come out there and they just sort of realize, oh, wow, this isn't quite me.

[00:44:47] And we make it really fun. We'll take them for a tandem or we'll kite and they'll come off the ground and we'll high five them. This is so good. And it's like understood this will happen when the time is right. Right. And it's not now and it might not happen. And it does happen. Sometimes those people come back a couple of years later and they say, oh, you gave us the introductory treatment and it wasn't right then. But we figured out we needed to be fit. We need to actually have some sunglasses and some gloves. We need to study a little bit. And now we decided we really want to do it. So in our school, we're real sort of selective and we use that formula and we get great people now. Now, we never know what kind of pilot a person is going to be.

[00:45:33] So real early on, we issue the disclaimer. Look, we might figure out that you just like the training. Now, there are people in the world who don't like to be high off the ground. And that's fine. We may figure out that you just love to fly a paraglider like a kite and there's no better kite, you know. So you're welcome. Just come and just be that person. You may find that restoring is your thing when no one's there. You may find that. You just like your thermaling someplace other than the American West. You know, you just like your thermaling in Colombia or you like your thermaling in Brazil, where it's just soft and there's no hard edges. And that's how you want to do it. And around here, you just go for a little kiting and a little flight. You save it for environments that are nicer than this.

[00:46:18] So we get people sort of stopping and planning out at all different levels. And we try to build in support for them because if you just hang out and listen to the chat. You will think that paragliding is big altitude gains, thermaling and cross country. I mean, there's no support for people just pursuing it on a simple level. There is there are no videos saying, hey, check out my simple flight that I did off the cable car this morning. Right. But it's real. And thankfully, there are schools in the world that create that support for that and make it social and make it fun. And the people are just simple flights. We need people like that. The majority of the people are like that. We also need people like you to inspire us. And a percentage of the people will be able to, over the course of years,

[00:47:07] experience some of the views you've seen and get some miles under their belt. Something like what you've done. But it's a very select crew. It's my opinion. It's a very select crew. Hmm. Interesting. What else?

[00:47:19] **Gavin McClurg:** What else do you want to talk about? Tell me about a cool, a crazy paragliding story from your past.

[00:47:24] **Chris Santacroce:** Oh, man. Let's see. Good stories. This is a tough one. Put you on the spot. That's right. You know, one of the one of the cool ones was with Will Gadd in Chile.

[00:47:36] **Gavin McClurg:** Yeah. We

[00:47:37] **Chris Santacroce:** tried to fly from Chile to Argentina. And we looked around for 10 days to try to find like a flyable place or moment, and we didn't find any. And so we kind of hummed and hawed and we thought, well, it's a hike slash fly mission. We should start hiking. We don't have any more time left. So this was before any light gear. So imagine full size reserve, Parnas, everything. And we start marching and we march for three days. And there was not one single flyable moment. Two awesome things happened. One, we were walking down this valley and I started telling you guys, there's a lot at the end of the valley. And they said, dude, you're crazy. You know, you're hallucinating. Right. So we walked like the better part of the day. When we got to the end, there was a lodge and there was some donkeys or something.

[00:48:27] And then in front of it. And they served us some stew and let us sleep on the concrete floor. And then the next day we hiked up a 14 five pass. And it was like a twelve, fourteen thousand foot descent into Argentina. And I started saying it again. I was like, well, that's a Unimog down there. And they're like, dude, you're on it again. You know, I said, you have energy. You're a superhero. Will you run down there and see if it's a Unimog? It looks like a Unimog. It's like our ride is blowing down the hill, like 80 miles or something. Insane. Yeah. And so sure enough, we get down there. There was a Unimog. We did jump in the back of it. We did get a ride down the hill to save our knees. Right. And when we got to the bottom, it was night and they had an army

[00:49:15] hut and we were standing shoulder to shoulder with army Argentinian army dudes on exercise. And they had a huge bowl of soup and they were feeding us. So all of the totally, totally blown hike slash fly missions with no flying in it. That one just turned out as possibly an awesome paragliding story with no paragliding. OK, so that's true. And

that's often what happens. That's why it's such a cool adventure. Yeah. The good news is the day after we were in Portillo and we were just hanging out. We decided we'd go up and fly the spot we had taken one scary flight from. So we went up there and it. It was evening. It was just Will and I, Othar had gone home and we launched.

[00:50:01] And as we started to fly around, we realized the GPS was telling us zero wind. So we were basically trying to stay down when we got in the air. And then when we got in the air and realized there was zero wind, we were like, we got to go up. We had permission to send it over the top. Everything was in order. We had a driver and we had to scratch our way in the back of these gnarly rock canyons up over the crest of the Andes. And we keep in mind, we've never seen a landable moment, especially not at sunset ever. So we bailed over the back, like into the shadow at sunset down this incredible big valley and just fully expecting to land in a rock pile going backwards. And as we came into land, we turned into the wind.

[00:50:46] And so it's kind of catabatic. It's just coming down west to east, just howling. And as we got into the layer, right before the ground, we were like not going backwards. We landed just fine. So it was the best trip ever. I've had plenty of other great flying experiences. They all kind of blend together for me. Yeah. You know, people always ask, what's your favorite flight and where's your favorite place to fly? And it's like, you know, the other day I was out by the county dump with my paramotor and I had the best flight, you know? And so for me, it's not all linear, right? Sure. It doesn't need to be Mount Blanc for me to have my best. I mean, it can actually be out by the copper mine next to the dump. Right. Last question.

[00:51:32] **Gavin McClurg:** A few years back, you had a couple of kids. Yeah. How did that? Because you're like super dad. I just dig how much you're into it. And it's awesome to have seen from the outside. But how did that change your risk profile? Did that change how you fly? Did that change how you think about flying? Did you know,

[00:51:50] **Chris Santacroce:** you know what happened to me was I got banged up when my daughter was one of my so my son was two.

[00:51:59] And when I moved forward from that, I took some things off the list. So I took

[00:52:08] like wingsuit base jumping off the list. Like I, I was jumping wingsuit out of a plane and I was base jumping. And I just thought, you know, I probably would be the kind of guy who would instead of just flying away from the cliff, I would hug the cliff a little. And I thought, you know, I'm just going to take that off the list for now. And I'm not ruling it out at all, but I'm just saying it's not on the list right. Now. And so other stuff is base jumping low rocks. It really wasn't my thing. I wouldn't totally say no to it right now, but it's not at the top of my list jumping off low rocks or, you know, desperate base jumping. I've made plenty of base jumps since my kids have been alive. And, you know, I'm not taking that off the list, but there's just certain things that just I just don't need to be doing one hundred percent.

[00:52:55] So, you know, there's there's the question of risk. Is. Along with the kids. And so there's the question of what direction they'll go if they'll end up flying, whatever. I make the joke with my son, I don't care if you ever fly, but this one's totally on you. But when you're 18 and I'm whatever, 60 or whatever, then I'm going to need you to fly some tandems. So I'm going to need you to be on your game.

[00:53:20] I said, I'll put a radio in your ear. So, like, you know, but that's a joke because the truth is, I really don't care if they're into it, if they're not into it. If they're into it, well, then they're going to have me breathing down their neck. Yeah, they kite. They've made little flights. I haven't ever just taken them on the training hill and like sent them with a radio and just have them fly 20, 30 feet in the air and land. I haven't done that yet.

[00:53:43] **Gavin McClurg:** So you be comfortable with them. What if your little son, 12, was just like, Dad, I'm going wingsuit, man. I'm going I'm going full on. Would

[00:53:52] **Chris Santacroce:** you be

[00:53:52] **Gavin McClurg:** cool with

[00:53:53] **Chris Santacroce:** that? Well, there's the progression thing, right? Yeah. So all the guys I know that are really good. Wingsuit that have kept themselves out of the rocks in their wingsuit. They have 15,000, 20,000 skydives.

Yeah. And proof positive right there. Those are the guys who are still doing it and doing it well. I'm proud to call a couple handfuls of those guys, my friends. And so I would demand progression. Yeah. And so I don't know if circumstances are going to conspire to allow my son to have 20,000 skydives, but yeah, I'm kind of a stickler. I mean,

[00:54:31] obviously I can tell you that my son is going to be 20,000. So my dad's not a single, 30,000 skydiver.

[00:54:41] And I'm like, I can't believe my son can do that to me anything. I can't believe you're going to get your son's life in the right way. Yeah. I'm shocked. I'm so shocked because I can't believe your son is going to be this great. I mean, he was 20,000, 20,000. I think he's going to be the best ever, my dad knows it like I can't believe he's going to be this great. I'm like, I'm not going to be this great. Yeah. so you know that's our philosophy you know and my kids know that really really well because they have you know 150 friends that are in wheelchairs from dozens of different things and they know that life is tricky and that's probably the best thing that i can do for them is is for them to know what's possible you know and what's possible is we could all end up on wheels and that's not the end of the world but you know you have to acknowledge that that's a possibility in all the stuff you do cool that's an

[00:55:29] **Gavin McClurg:** awesome place

[00:55:29] **Chris Santacroce:** to end

[00:55:30] **Gavin McClurg:** we'll end it there but i have one one final question that we'll throw in if people are interested maybe we'll put this in as a bonus or something but i get a lot of people when they see the films or this kind of stuff you know they get inspired bam for whatever but they don't know how to paraglide where do i go i always send them to you and i always send them to rob and santa barbara depending on where they live but we've a lot of listeners who are not uh you you know that's not a convenient place what would you tell people about finding a good school because they're not all like you guys

[00:56:03] **Chris Santacroce:** right let's face it yeah so there are things in life that are life choices and there are things that aren't so one example of not a lot of life choice is what gear you get it's all pretty good yeah you know there's some stuff that's going to work better for you than others but when you choose that guide for flying that's a life choice and so choose wisely right and what i i think the best thing you can possibly do is interview your potential instructors if there's one in your area find out the inside scoop on them go meet them look them in the eye shake their hand one of them is going to jump out at you as being your guy and if you don't get a good feeling on that interview moment then keep searching yeah

[00:56:52] **Gavin McClurg:** cool sounds good chris thank you so much you've been an honor it's uh so cool to have some time with you i wish we had more all the time but uh thank you for what you do thank you for these incredible projects with the disabled and uh and and keep people safe thanks man my pleasure thanks

[00:57:12] well

[00:57:17] i hope you enjoyed that uh what a cool show what a cool guy chris has just been one of my heroes since i first met him back in 2006 and and oh gosh actually before that i think 2004 when he and jeff taught me how to fly so huge respect for those guys and huge respect for their school and what they've done and uh their programs for uh the disabled and everything he's done in this sport uh just total legend so thanks so much chris and i hope you all really enjoyed that and i hope you got a lot out of it as always all we ask for is a buck a show if you got something out of this episode or one of the previous episodes i think we're now at uh 41 uh all kinds of amazing content from guys like Will Gadd and russ ogden and paul bauer a bunch of the X-Alps pilots i've got some more great shows coming up for you so uh if you can't commit to us financially i totally understand this is free and i'll keep doing it because it's it's awesome and i think it's great spreading all this good knowledge but share with your friends let every let other pilots know that it's out there or other adventurers and uh you know put it on facebook or when i put out a post share it with the the folks that you fly with talk about it in the car listen to it on the way up to uh to launch it'll keep everybody safer i

[00:58:31] know that's awesome you can find the links to contribute to the show on the website cloud based mayhem.com uh you can do that through paypal all we ask is don't just send us a buck at a time because paypal takes quite a bit of fees uh wait till you've listened to 10 or 15 or 20 episodes and send accordingly and you can also contribute

through patreon [patreon.com forward slash cloud based mayhem](https://patreon.com/cloudbasedmayhem) got some really cool footage there from the alaska traverse with dave turner so you can check out some of that footage and uh there's a great way where you can just edit and forget it and it's totally contingent on me putting out content so you don't pay unless content comes your way thanks so much everybody see you on the next show cheers

Français

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

Show notes

Chris Santacroce est un pilier du vol humain depuis près de trente ans. Athlète Red Bull Air Force de longue date ; co-proprétaire et fondateur de Superfly Paragliding dans l'Utah ; fondateur de Project Airtime qui permet aux personnes handicapées de voler ; véritable maître de l'air sur tout ce qui vole — des trikes à moteur aux wingsuits et tout ce qu'il y a entre les deux, Chris a été l'un des invités les plus demandés pour l'émission et le voici enfin.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud Based Mayhem. Je suis trop content de vous présenter cet épisode. Il y a environ un mois, je suis allé à Salt Lake City pour enregistrer le podcast avec Bill Belcourt, qui a été un immense succès. Merci infiniment pour tous vos commentaires. J'entends sans cesse des gens me dire qu'ils l'écoutent une fois, puis qu'ils rembobinent pour l'écouter encore et encore. Et c'est ce que j'adore avec ces émissions. Je pense qu'il y a tellement de connaissances précieuses là-dedans. Et celui avec Bill était fantastique. Alors, depuis le bureau de Bill, j'ai traversé la ville pour m'asseoir avec l'un de mes propres mentors et instructeurs. En fait, il y a 11 ans, Chris Santacroce et son partenaire, Jeff Farrell, étaient les gars qui m'ont appris à voler. C'est comme ça que j'ai obtenu ma licence et ce qui a permis toute cette folie de la dernière décennie.

[00:00:57] C'est donc l'une des personnes les plus demandées pour participer à l'émission. Chris Santacroce est dans le milieu depuis le tout début, littéralement depuis qu'il était adolescent. Il a passé des années, je crois 13 ans, en tant qu'athlète Red Bull avec l'équipe Red Bull pour le base jumping et le deltaplane. Et si ça vole, Chris le fait voler. Il dirige aussi Superfly depuis longtemps. C'est l'un des endroits où j'envoie toujours les gens pour apprendre à voler avec Rob Sporad chez Eagle. Il y a d'autres super endroits pour apprendre, on en parle dans ce podcast, mais Chris a toujours été, il a été l'un des piliers de ce sport depuis le tout début. Et dans cet épisode, on aborde toutes sortes de choses incroyables. On parle de son voyage avec Will Gadd en survolant les Andes.

[00:01:44] On revient sur ses années de cross country parce qu'il ne fait plus beaucoup de cross country ces jours-ci. Il fait plus d'instruction, d'acro et de SIV. On approfondit énormément le SIV moderne et ce qu'il a appris au fil des années. On parle du genre d'élèves qui le font vraiment hésiter et le rendent un peu nerveux, et comment ils gèrent ce risque potentiel. Il évoque un concept vraiment cool sur l'exploration du facteur aléatoire, ce que je n'avais jamais entendu auparavant. Il nous donne une sorte de mise en garde, un avertissement sur l'ambition de voler, ce qui est certainement pertinent pour beaucoup de ce que je fais avec le X-Alps et ce genre de choses. Alors oui, comment choisir une école. On parle aussi de son application de sécurité qu'il développe.

[00:02:30] C'est vraiment cool. On parle beaucoup de sécurité, on parle beaucoup du business du parapente et on parle surtout de choses vraiment géniales. C'est l'un de ces épisodes que j'enregistre habituellement, que je mets de côté pendant quelques semaines, et puis quand je prépare mes notes et tout le reste, quand on est prêts à l'envoyer à Miles au montage, je réécoute très brièvement et je prends juste quelques notes, avant de réécouter le tout quand il sera publié. Mais pour celui-ci, je l'ai écouté, et je n'arrêtais pas de mettre sur pause pour prendre des notes, puis de remettre sur pause pour en prendre encore plus. Alors j'espère que vous ferez de même. Peut-être que la première fois, vous l'écoutez simplement jusqu'au bout. Et la deuxième fois, reprenez avec un stylo et du papier pour noter beaucoup de choses. Ça vous protégera. Ça vous permettra de voler longtemps. Ça prolongera considérablement votre carrière dans ce sport incroyable, que vous fassiez du deltaplane, du parapente, du base jump, ou peu importe ce que vous aimez faire.

[00:03:22] J'espère que tout cela vous sera utile. Très brièvement, je veux juste vous le rappeler. On organise un concours pour un DeLorme, l'appareil que j'ai emmené à travers l'Alaska. Ce n'est pas l'un des nouveaux appareils Garmin, mais il est parfaitement fonctionnel. Un appareil Explorer totalement génial. On organise un concours pour cet appareil avant la fin du mois de mai. Quiconque laissera le meilleur commentaire et la meilleure note sur iTunes, Google, Stitcher ou sur la plateforme où vous écoutez le podcast, je passerai tout en revue à la fin du mois de mai. Et celui que je préférerai recevra un appareil. Je pense qu'en magasin, ils coûtent environ 375 \$. Et encore une fois, c'est de

l'occasion. C'est celui que j'ai pris. Je l'ai emmené à travers l'Alaska, mais il fonctionne parfaitement. Il est super. Et il est prêt à vous protéger pour votre grande saison de vol qui approche. L'autre que j'ai est Alistair Dickey avec le Blue Sky Vario en Australie.

[00:04:07] Il fabrique ces petits modules audio géniaux qui se connectent en Bluetooth à n'importe quelle application de vol que vous utilisez, que ce soit sur Android ou iOS, que ce soit Fly Sky High, XC Soar ou autre. J'ai fait quelques tests avec. Ils sont fantastiques. J'ai beaucoup utilisé le XC Racer, qui est aussi génial. Alors

[00:04:27] ce n'est pas que l'un soit meilleur que l'autre ou quoi que ce soit. Mais j'en ai un à offrir. Alistair m'en a envoyé quelques-uns il y a peu. Ce sont de super petites unités. Et encore une fois, si vous nous mettez une bonne note ou si vous dites un truc cool sur l'une de ces plateformes, peu importe comment vous écoutez votre podcast, ce petit Vario pourrait être à vous ; on va laisser ça ouvert jusqu'à la fin du mois de mai. Voilà à peu près tout pour la partie administrative pour l'instant. Sans plus attendre, profitez de ce super podcast avec Chris Santacroce.

[00:04:59] Chris, comment ça va ? Super bien. Génial, mec. C'est pour moi, c'est un peu le cycle complet, non ? Il y a onze ans, je suis venu ici pour apprendre le parapente. Qu'est-ce qui s'est passé ? C'est dur à croire. C'est dur à croire. Alors, pour ceux qui ne savent pas, ce ne serait pas une exagération de dire que tu es une légende dans le sport. Peux-tu nous raconter comment tu t'es lancé ? Parce que tu étais un petit bout de chou, un adolescent, non ? Quand tu as commencé tout ça. Exactement. Je

[00:05:24] **Chris Santacroce:** je faisais beaucoup de ski et je me suis dit que je devrais laisser mes genoux se reposer. J'ai vu le signe avant-coureur. Si je continuais à skier tous les jours, je finirais par ne plus avoir de cartilage. Alors j'ai vu du parapente et je me suis dit : c'est comme ça que je veux m'évader à partir de maintenant. Et je suis tombé par hasard sur un job de remise en état de parapentes, j'ai travaillé dans le milieu dès ma première année. Et on est où ? C'est ici à Salt Lake City. Et on est en 1991, si ma mémoire est bonne. Ouais. Et donc j'étais au U.P. Soaring Center, c'est comme ça que ça s'appelait à l'époque. D'accord.

[00:05:59] **Gavin McClurg:** Pour un

[00:05:59] **Chris Santacroce:** quelques années. Et puis j'ai emménagé à Sun Valley et j'ai travaillé pour Greg Smith avec Dave Bridges, ça a duré environ trois ans. Et ensuite, on a lancé Superfly en 1998. Je ne suis pas très doué en maths, mais ça fait un moment.

[00:06:13] **Gavin McClurg:** Ça fait un moment. Ouais, c'est vrai. Juste pour situer dans le temps, quand est-ce que Red Bull est arrivé et quand l'as-tu su ? Parce que tu es passé d'un milieu de ski à soudainement gagner ta vie avec ce sport, et pas seulement avec le parapente, mais aussi avec le deltaplane, le saut en base jump et les ailes. Je veux dire, tu as fait pratiquement tout le spectre, non ?

[00:06:33] **Chris Santacroce:** Ouais. Alors, j'ai été un gars Red Bull pendant 13 ans. OK. Et tout ça a commencé quand j'ai appris à mon ami de toujours — en fait, son père et mon père étaient au lycée ensemble, Othar Lawrence — à voler. Et en quelques années, il est devenu champion national et il s'est rendu au Colorado. Il a alors rencontré Chris Davenport, pratiquement l'athlète Red Bull original aux États-Unis. Ils ont élaboré un plan pour non seulement créer une place pour Othar en tant qu'athlète de parapente, mais aussi pour lancer des événements de parapente Red Bull aux États-Unis. Et j'étais là, j'aidais à larguer les base jumpers, Frank Gambale, depuis mon parapente. Et je n'ai pas pu m'empêcher de remarquer que l'ambiance était vraiment excellente et que c'était super sympa d'être avec eux.

[00:07:21] Et environ un an plus tard, il y a eu une place pour moi en tant qu'athlète Red Bull. Et c'était

[00:07:27] **Gavin McClurg:** c'était

[00:07:27] **Chris Santacroce:** une expérience incroyable et géniale qui est née de nos voyages pour les compétitions de cross country et d'acro pendant de nombreuses années. Chaque année semblait être un peu différente. Certaines années, on allait juste dans le Sud-Est pour faire voler des types énormes en tandems de paramoteur. D'autres fois, on a fait un tour complet des Caraïbes, genre chaque île : République dominicaine, îles Vierges, Porto Rico. Vous nommez un endroit, on y allait plusieurs fois par an juste pour faire des shows et booster le marché Red Bull là-bas. Parfois, on devait juste sortir et faire notre propre truc. Alors j'ai aidé, vous savez, Will avec son truc au Grand Canyon. Et on a

traversé les Andes à pied. Et purée, j'en ai le vertige quand je pense à toutes les trucs de dingue et amusants qu'on a pu faire.

[00:08:18] On s'est retrouvé avec un trike à aile vraiment stylé. Et j'ai pu piloter ça partout sur le continent pendant des années. On a fait tout genre de trucs de dingue avec ce truc, j'en peux même pas parler.

[00:08:31] Ouais, c'était une super expérience, vraiment génial.

[00:08:34] **Gavin McClurg:** Et donc, tu sais, avant qu'on se rencontre, tu m'as appris, toi et Jeff, en 2006. Et si mes calculs sont bons, les choses s'étaient considérablement calmées pour toi à cette époque. Mais il y avait, tu sais, j'ai entendu dire par des intermédiaires que quand tu parles de "fou et dément" avec le pilotage, c'était tout ce que c'était. Ta vie était très différente à l'époque. Développe un peu. J'aimerais juste en savoir plus sur le côté pilotage, parce que, tu sais, tu cherchais vraiment à accumuler les milles et les kilomètres dans les compétitions. Et ça n'a plus l'air d'être le cas pour toi aujourd'hui. C'est ça. J'aimerais savoir comment s'est faite la transition, pourquoi et à quoi ça ressemblait. Ouais.

[00:09:17] **Chris Santacroce:** Alors, tu sais, il n'y a aucun doute sur le fait que le vol longue distance est une tuerie. J'adore ça maintenant. Je l'adorais aussi à l'époque. Et il se trouve que ce n'est plus ma priorité absolue aujourd'hui. Le constat de base sur tout ça, c'est que quand j'allais dans des destinations précises, quand j'allais en compétition, ce que je faisais en fait, c'était de sacrifier mes congés pour notre activité de distribution importante à l'école. Et je m'y consacrais entièrement. Et je ne pouvais pas m'empêcher de remarquer que je retournais toujours aux mêmes endroits. Et parfois, on faisait les mêmes vols, et c'était parfois avec les mêmes personnes. Et parfois, je prenais tous mes congés pour aller en Europe, pour aller au même endroit, à prendre les mêmes gars sous la pluie, encore une fois.

[00:10:04] À un moment donné, je me suis arrêté pour réfléchir. Je me suis demandé si c'était vraiment ce que je voulais pour remplir ma vie. Les choses ont changé. J'ai commencé à ressentir ce que la plupart des gens ressentiraient après avoir fait la même chose pendant une vingtaine d'années. C'est ce qui commence à ressembler un peu à de l'épuisement, mais plutôt à une inspiration pour changer radicalement les choses, pour faire en sorte que toutes les semaines de l'année soient différentes au niveau du look et du ressenti. Et ça, ça a été le défi. Et ma façon de faire, c'est de mélanger l'enseignement aux débutants avec pas mal de tandems, un peu de parachutisme ici, du base jumping là-bas, du deltaplane et puis de l'enseignement du deltaplane.

[00:10:51] Et puis, vous savez, certaines années, je passe 60 jours par an à piloter le bateau. Je continue de varier autant que je peux. Et quand quelque chose de nouveau surgit, par exemple le Projet Airtime et l'organisation de vols pour les personnes handicapées, je me jette à la tâche. Tant que quand je tourne au coin de la rue, vers le côté sud là-bas, comme je le fais depuis pratiquement vingt-cinq ans, il y a quelque chose de nouveau et que je souris, mais il faut que ce soit un peu différent. Et ces derniers jours, c'est comme si j'avais un drone. Alors je lance les gars du Projet Airtime, je pilote le drone et je récupère des vidéos vraiment cool d'eux, et j'ai aussi une GoPro Karma. Du coup, les vidéos passent au niveau supérieur.

[00:11:38] Il y a d'autres personnes qui font voler le fauteuil avec les personnes handicapées, comme l'un de nos pilotes, Blake Pelton. Et c'est différent. Et dès que c'est différent, je souris.

[00:11:48] **Gavin McClurg:** Est-ce que ça a un peu bouleversé ton monde de quitter le monde des athlètes pro ? Est-ce qu'il y a beaucoup de gens... J'ai grandi dans le milieu du ski alpin et, tu sais, certains de ces gars comme Davenport, ils font vraiment bien la transition, certains en ont fait, et ils ont fini par emprunter des chemins assez sombres. Est-ce que c'était... c'était comment la transition pour toi ? Parce que tu ressembles à beaucoup d'athlètes pro que j'ai connus au fil des années, tu te donnes à fond dans les choses, tu adores ça, tu te perfectionnes et tu deviens bon. Et on dirait que c'est ce que tu as fait avec cette entreprise, tes enfants. Est-ce que c'était juste une sorte de... est-ce que c'était facile, tu sais, genre « je laisse ça derrière moi pour cette nouvelle chose », ou est-ce que c'était plutôt du genre « oh merde » ?

[00:12:30] **Chris Santacroce:** Eh bien, une chose intéressante pour moi, c'est que je ne me suis jamais vraiment senti comme un athlète. Je vole, c'est tout. Et, vous savez, quand j'étais plus jeune, c'était toujours à 10,5 sur 10 en termes d'intensité, et avec le temps, j'ai un peu baissé la cadence, mais je continue de voler. Donc le fait que je sois un gars Red Bull ou que j'aie eu la chance de voyager et de réaliser tous les projets que j'imaginai, c'était juste une coïncidence pour moi. Et avec le recul, c'est presque surréaliste à quel point c'était facile, à quel point c'était génial et tout ce qu'on a pu

accomplir.

[00:13:10] Il y a eu une légère transition quand j'ai décidé de ne plus être un gars Red Bull. Ça a duré, vous savez, quelques semaines où je me suis senti un peu mal à l'aise juste parce que j'en avais tellement l'habitude. Mais ce que j'ai compris, c'est qu'au début, Red Bull a rendu mon monde vraiment grand, avec des tonnes d'opportunités. Et vers la fin, je ne pouvais pas toujours planifier les choses que je voulais faire, comme avec ma famille ou avec Superfly ou des manœuvres ou des voyages ou n'importe quoi, parce que je devais être sorte de disponible pour Red Bull. Et c'était mon boulot. Du coup, à la fin, j'ai réalisé que ça rendait en fait mon monde plus petit. Alors quand j'ai lâché prise, mon monde est redevenu vraiment grand. Donc, dans l'année qui a suivi mon départ de Red Bull, je me suis équipé et j'ai fabriqué mes propres treuils, que j'adore et que j'utilise tous les jours, et ils se sont avérés excellents.

[00:13:56] Je n'ai jamais vraiment eu envie de les vendre. Mais elles sont superbes. C'est un peu mon projet de crise de la quarantaine, vous voyez. Il fallait que j'en construise. Ouais. Certains s'achètent une moto ou une voiture de course. Moi, j'ai quelques treuils vraiment sympas. J'ai lancé une appli dont je rêvais depuis des années, je me suis remis au deltaplane, j'ai récupéré mon brevet d'instructeur, j'ai appris à quelques personnes à faire du deltaplane, j'ai lancé Project Airtime et

[00:14:24] j'ai réussi à la lancer et à la mettre sur pied. Et après avoir passé environ un an à penser que mon monde rétrécissait, j'ai réalisé que j'avais concrétisé pas mal de mes rêves. Alors pour moi, tout est à sa juste place. C'est quelque chose que je ressens vraiment avec les blessures.

[00:14:43] **Gavin McClurg:** Vous savez, quand je me suis blessé en course de ski, c'était comme si tout mon monde s'était effondré. Et quand j'en suis sorti, je me suis dit : « Oh, attends une minute. C'est tout ce que j'ai fait pendant toutes ces années. Et maintenant, il y a tout ce truc cool à faire d'autre. » Vous voyez, exactement. On va parler de votre application. Mais il y a quelques années, et peut-être que vous en avez eu d'autres. Ce n'est pas que j'aime m'attarder sur les côtés sombres de ce sport, mais je pense qu'il est instructif de parler de votre accident en paramoteur parce que c'était un sacré coup dur. Pouvez-vous nous raconter ce qui s'est passé ? Oui.

[00:15:14] **Chris Santacroce:** Alors, l'histoire c'est que depuis 1992, en gros, dès que je me posais, si c'était possible, je traînais l'extrémité de mon aile sur le sol, dans les buissons ou sur la neige, peu importe. C'était juste mon style. Et beaucoup de gens trouvaient ça dingue pour moi. Pour moi, c'était normal. Et un jour, j'étais dans le désert avec un paramoteur et une aile qui n'était pas la mienne. Et si vous avez déjà fait du traînage d'aile au sol, vous savez que s'il y a de la neige ou juste de l'herbe, vous pouvez toucher le sol avec l'extrémité de l'aile. Vous n'avez pas besoin d'aller aussi profond. Du coup, je souriais parce que je mettais l'extrémité de l'aile dans, enfin, de l'herbe.

[00:16:04] Et alors que je tournais, l'extrémité de l'aile a accroché un peu plus que d'habitude. La raison, c'est que c'était du blé qui avait été planté et je ne l'avais pas vraiment remarqué, c'était comme en rangées parfaites, vraiment épais et un peu accrocheur. Ça a juste changé ma trajectoire un petit peu. J'avais les pieds en l'air, j'ai été projeté sur le côté et je me suis pris le cul par terre de la mauvaise façon. J'ai fini la courbe, je suis revenu et le moteur était toujours intact, en un seul morceau, et l'aile a atterri derrière moi ; ça ne ressemblait même pas à ce qu'on attendrait d'un crash, on aurait juste dit une courbe qui a mal tourné. Le côté malchanceux, c'est que je me suis mal aligné pour me prendre sur ma L2. Du coup, je n'ai pas eu beaucoup de traumatismes, ce n'était pas le genre de crash avec un fort impact, des tonneaux incontrôlables et des trucs qui volent partout.

[00:16:59] Mais c'était sérieux. Et, vous savez, énormément de gens se blessent dans les sports aériens et les blessures au dos sont fréquentes. On a l'impression que les gens se blessent de façon spectaculaire et qu'il n'y a jamais de problème de nerf, qu'ils ont juste de la chance et qu'ils repartent. Eh bien, j'étais plutôt à l'autre bout du spectre. Je n'ai pas eu beaucoup de traumatismes, mais j'ai clairement eu un problème de nerf. Il m'a fallu trois semaines pour me remettre un peu sur pied en marchant avec des béquilles, et mon quadriceps ne fonctionnait toujours pas. Et probablement une semaine ou deux après ça, par magie, mon quadriceps a recommencé à fonctionner, celui de droite, et tout est revenu assez vite. On peut dire que c'était une expérience surréaliste. Vous savez, je suis passé de « Hé mon pote, habitue-toi au fauteuil roulant, c'est ton nouveau véhicule » à « Oh, wow, je suis de retour en randonnée et en snowboard » en pas plus de quelques mois.

[00:17:54] Alors, vous savez, il faut être philosophique face à ce genre de choses parce qu'on n'a pas le choix.

[00:18:01] Mais pour moi, j'aime voir ça comme l'événement qui m'a probablement sauvé la vie. Jusqu'à ce moment-là, je n'avais absolument aucune raison de croire que quelque chose de mal pouvait m'arriver. C'était quelque chose qui arriverait à quelqu'un d'autre. Vous savez, rater son coup, ce n'était pas du tout mon style. Ce n'était pas un problème que j'avais avant ce moment. Et puis, c'est devenu très réel. Et quand j'ai regardé ma vie après cet événement, quand je suis remonté dans les airs et que je me suis relevé, je me suis un peu demandé : « Bon, est-ce que je suis vraiment censé apprendre ça ? » Et ce que j'ai compris, c'est que pendant des années, ça avait été : « Regardez-moi, regardez ce que je peux faire. » Et c'était génial, c'était juste et c'était correct.

[00:18:47] Et à ce moment-là, il devait y avoir un changement de paradigme, et ce changement devait aller dans le sens de « regarde-toi » et « regarde ce que tu peux faire ». Donc, ça fait référence à, en gros, mes enfants, ma femme, mes élèves et toute personne que je peux aider, élever, inspirer, et particulièrement les personnes en situation de handicap que nous accompagnons en tandem et que nous apprenons à faire voler en solo sous l'égide de Project Airtime. C'est comme des personnes à besoins spécifiques, surtout des enfants à besoins spécifiques, des personnes avec des lésions de la moelle épinière, des lésions cérébrales, des personnes malades, vous savez, des maladies chroniques, des personnes âgées et aussi des vétérans. Et donc

[00:19:32] J'ai avancé avec ça en tête et ça a été un rêve. Je ne pouvais pas être plus heureux de la façon dont cette évolution s'est produite. Et pour cette raison, surtout parce que je n'ai plus aucune douleur et que j'ai fait ce qu'on appellerait généralement une récupération à cent dix pour cent après cet événement, il est assez facile d'en être très reconnaissant. C'est magnifique. Ouais.

[00:19:57] **Gavin McClurg:** Votre application. Vous avez passé presque 20 ans, j'ai fait le calcul, à instruire maintenant et c'était super fly. Et vous avez appris à des milliers de personnes à participer à ce sport de dingue et absurde que nous aimons tant. Et nous le faisons ici au point, qui est littéralement juste devant votre porte.

[00:20:19] Quelles sont les choses négatives que vous avez souvent vues se produire ? Qu'avez-vous changé en 20 ans pour améliorer les chances de réussite ou qu'avez-vous appris ? Qu'est-ce que vous pouvez enseigner à notre audience ? Vous savez, nous avons beaucoup de gens qui ont 10, 50 ou 100 heures de vol, ou peut-être qu'ils entrent juste dans le syndrome de l'intermédiaire. Comment peuvent-ils augmenter leurs chances de ne pas avoir d'accident ? Le vôtre était beaucoup de malchance. Vous étiez un pilote incroyable. Vous faisiez quelque chose que vous aviez fait des milliers de fois. Vous avez eu ce truc bizarre. Mais beaucoup d'accidents sont plutôt

[00:20:56] ce qui se passe concrètement et la raison pour laquelle vous avez créé cette application.

[00:20:58] **Chris Santacroce:** Ouais. Alors, pour faire vite par rapport à l'appli. Elle s'appelle Pilot Aware et on l'a concrétisée il y a environ un an. Ça a pris un an à développer. Pour les bases, c'est une application de communication et de sensibilisation pour les pilotes. Si vous êtes sur un site de vol, vous téléchargez l'appli gratuite et vous l'activez. Vous apparaissez sur une liste de pilotes. Ça affiche votre profil, y compris votre voiture, votre visage, votre chien, votre aile. Les gens savent qui vous êtes. Ils peuvent vous envoyer des retours à partir d'une liste prédéfinie. Donc tous les retours sont constructifs. Au lieu de dire : « Hé, idiot, c'était un peu un virage trop bas », ça dit : « Hé, merci de considérer une approche plus systématique. »

[00:21:43] Si vous n'êtes pas familier avec ce site et l'approche privilégiée, et que vous demandez à quelqu'un, ils seront tous plutôt compliments et ce serait le genre de chose que n'importe qui serait content de recevoir. L'idée, c'est que si la communauté voit une personne faire quelque chose de pas très malin, ils peuvent tous envoyer une notification à cette personne. Du coup, cette personne va recevoir cinq ou dix alertes disant que le dernier virage était flippant. Et là, il n'y a plus de discussion possible. Maintenant, l'objection classique, c'est : pourquoi ne pas juste aller parler au gars ? Et la réponse, c'est que parfois c'est difficile ; si vous n'êtes pas fait pour ce genre de communication, c'est impossible. Je peux le faire, mais je n'ai pas le temps. Ça implique de dire : « Hé, mec, comment ça va ? Tu viens d'où ? Ravi de te voir. Hé, ça te dirait d'avoir un petit retour ? »

[00:22:29] Et tu glisses juste d'une manière ou d'une autre ? En partant, tu dis : « Hé, juste pour que tu saches, je me disais que ton dernier virage était un peu limite. » On adore tous fixer nos téléphones, c'est le propre de notre époque.

C'est ce qu'on fait. Donc l'idée avec Pilot Aware, c'est que tu peux faire ça. Il y a deux autres éléments de fonctionnalité qui sont vraiment clés. L'un est une fonction de message personnalisé qui peut atteindre tout le monde qui vole dans la zone. Tu pourrais dire : « Hé, les experts disent qu'il faut se poser maintenant, il y a un gros vent qui descend dans la vallée » ou bien « Hé, hélicoptère en approche ». Et ça s'afficherait sur le téléphone des gens comme une notification push, un e-mail ou peu importe comment ils l'ont configuré, même par SMS. Si tu n'as plus de données, ça arrivera par SMS. C'est plutôt astucieux. Enfin, quelqu'un se fait emporter par le vent au-dessus de la colline.

[00:23:16] Vous ne savez pas de qui il s'agit. Si vous regardez sur l'application, vous pouvez voir la position de la personne. Vous aurez son numéro de téléphone, son nom, la couleur de son aile. C'est un peu comme une alarme tant que vous êtes à portée du réseau mobile. Exact. Alors voilà le hic. J'ai lancé ce truc sur le marché. Un lancement assez discret, je voulais juste que les gens aillent le tester et s'amuser avec. Ça a été plutôt bien reçu. Mais il y a peut-être eu quelques problèmes techniques ici et là pour une raison ou une autre, peut-être parce qu'on ne l'avait pas dans votre podcast à ce moment-là. Le truc n'a pas décollé. OK, donc il est toujours là. Il est toujours gratuit. Il le sera toujours. Il est toujours disponible. Je n'ai plus l'énergie d'aller faire la promo du truc. C'est un peu mon style. C'est comme pour les treuils. Exact. J'ai fabriqué des treuils incroyables, mais je n'ai pas vraiment l'énergie d'aller les vendre. J'ai créé cette application et elle est entièrement fonctionnelle pour le parachutisme, le deltaplane, le base jumping, les avions, les hélicoptères.

[00:24:05] Tous les messages sont dedans. Ça a l'air génial. Mais pour moi, la magie était dans la création. Ouais, vous savez, je suis un entrepreneur. Et donc pour tous ceux qui écoutent, si quelqu'un veut prendre le relais et foncer, la porte est grande ouverte parce que j'en ai bien profité.

[00:24:20] **Gavin McClurg:** Ouais, cool. Donc c'est Flight Aware. C'est Pilot Aware. Ouais. Je mettrai ça dans les notes de l'épisode avec les liens vers l'appli et tout le reste, pour que nos auditeurs puissent le trouver. Ouais. Donc

[00:24:30] **Chris Santacroce:** Allez-y. Votre prochaine question portait sur la manière dont les gens peuvent éviter les ennuis. Et j'adore parler de ça, c'est mon sujet quotidien. On fait souvent la blague que n'importe quel singe peut faire du parapente et que n'importe quel singe peut en apprendre à un autre. Mais la question est : est-ce que la personne qui vous enseigne va vous inculquer un état d'esprit qui vous permettra de prendre de bonnes décisions assez longtemps pour commencer à comprendre ce à quoi vous faites face ? Genre, assez longtemps pour survivre à votre première année. Ou deux. Si vous n'avez pas une année ou deux d'expérience, comme vous le savez, vous n'avez pas vu passer quatre saisons et vous ne connaissez pas la variété des choses qui peuvent arriver. Mais si vous êtes présent et actif pendant deux ans, alors vous aurez un peu de perspective.

[00:25:15] Vous saurez quantifier le risque. Vous saurez dire avec certitude si vous êtes en train de prendre un risque démesuré par rapport à la décision que vous allez prendre, ou si vous êtes plutôt prudent. C'est l'un des piliers de ce que nous enseignons dans notre école et de ce que nous essayons de diffuser dans tout le pays. Nous voulons que les gens adoptent l'état d'esprit selon lequel il ne s'agit pas de technique, mais vraiment de mentalité. Alors, j'encourage les gens dès que quelqu'un parle de la philosophie du vol, de la philosophie de la prise de décision, du décollage ou non, est-ce que je vais ici ou là ? Le sentiment que vous avez au moment du décollage, le côté intuitif, les réactions physiques que vous avez face aux situations dans lesquelles vous vous mettez.

[00:26:02] Si vous atterrissez en tremblant, c'est évidemment une réaction physique à la situation dans laquelle vous vous trouvez. À notre avis, c'est vraiment là que tout se joue. Alors, quand les gens viennent apprendre avec nous, on passe beaucoup de temps là-dessus et on essaie de leur imprimer — c'est la meilleure façon dont je sais l'exprimer — on essaie de les imprégner d'une façon de penser et on essaie de leur faire trouver la bonne réponse. Du coup, quand ils avancent sur le terrain, quand ils arrivent sur un site de vol, ils disent des choses qui ont l'air intelligentes, des choses cohérentes qui montrent qu'ils sont sortis de notre programme et qu'ils connaissent cette façon de penser. Et c'est le mieux qu'on puisse faire pour ces personnes. C'est donc ce que nous faisons dans notre école pour mettre les gens en ????????? de réussir.

[00:26:52] Et puis, vous posez la question du risque en général. Et c'est vraiment bien quand je parle de ça, j'ai vraiment l'impression qu'il y a un énorme facteur de hasard dans la vie. Et j'ai appris ça surtout en ayant des centaines d'amis en fauteuil roulant. Ce n'est pas vraiment facile de classer les accidents qui changent la vie qui peuvent arriver, en soi, à part

pour évoquer le caractère aléatoire de la vie. Alors, j'ai l'impression qu'il y a un facteur de hasard dans le vol, et c'est ce qui fait que si vous sortez voler, vous pourriez faire un vol. Vous pourriez avoir une grosse dégonflement qui vous fait pivoter brusquement d'une manière surprenante dans un mauvais endroit, et ça pourrait arriver une fois sur mille ou une fois sur deux mille,

[00:27:39] C'est un chiffre vraiment intéressant, parce que cela signifie que cela pourrait ne jamais vous arriver, selon le nombre de fois que vous volez, la durée pendant laquelle vous pratiquez ce sport ou le type d'air dans lequel vous volez. Ça pourrait ne jamais arriver. Mais en même temps, cela signifie aussi que cela pourrait vous arriver demain.

[00:27:59] C'est vraiment flippant. Et, vous savez, il faut il faut remettre ça en perspective. La meilleure façon que je connaisse pour le faire, c'est de faire en sorte que les probabilités jouent en votre faveur. Je ne suis pas vraiment partisan de la logique du « soyez prudent ». Pour moi, être prudent, ça ressemble plutôt à « soyez heureux ». Genre, « ouais, c'est ça ». « Ouais, merci beaucoup. Merci beaucoup. » Donc, ce dont nous avons besoin au final pour que les choses fonctionnent dans ce sens, ce sont des outils. Et un outil classique qu'on donne à nos élèves, c'est de les faire parfois sortir pour une leçon. Tout est plutôt parfait. Ils pourraient voler, mais on les met au défi de choisir un jour pour simplement sortir là-bas et ne pas voler.

[00:28:45] Et ce n'est pour aucune autre raison qu'un jour, ils seront là-bas et leur intuition leur dira : « Tu sais quoi, ce n'est pas le bon moment, je suis fatigué ou j'ai quelque chose en tête », ou juste un pur pressentiment. Et s'ils n'ont jamais annulé de session, alors ils n'auront pas cette compétence. Ils n'auront pas cet outil. C'est donc une manière très concrète pour une personne de prendre l'habitude de faire les bons choix. Alors, vous voyez, la liste est longue des façons dont vous pouvez appliquer des outils et des astuces pour vous forcer à prendre des décisions intelligentes. Et le total de tout cela peut même impliquer le choix de la personne avec qui vous allez voler, pour ne pas voler avec des fous. Ça peut être l'équipement que vous choisissez. Ça peut être les endroits où vous allez voler.

[00:29:31] Ça peut aussi être l'heure de la journée, la saison où vous volez, ou n'importe quel autre facteur. Mais tout cela permet de réduire la part d'aléa. Le facteur aléatoire ne se présente pas quand vous faites un vol vraiment simple. Et c'est là que réside l'essentiel. C'est là que nous essayons d'amener les gens à se dire : « Hé, je suis juste content de faire une petite croisière. » Vous voyez, un vol simple, c'est bien. C'est ce que je veux dire. Et je pense que lorsqu'ils disent cela et qu'ils acceptent cette facette du sport comme étant tout à fait viable et suffisante pour eux, alors ils disent la bonne chose, font la bonne chose, et vont probablement dans la bonne direction. Cela ne veut pas dire que vous ne pouvez pas aller au bout du possible.

[00:30:19] Ça ne veut pas dire pour autant que vous ne pouvez pas aller voler dans des conditions périlleuses. À mon avis, ça ne veut pas dire que vous ne pouvez pas apprendre des figures. Mais quand vous faites ces choses-là, il faut pratiquement le dire à voix haute. C'est mon opinion. Je sais que je prends un risque aujourd'hui. Si vous ne nommez pas les choses pour ce qu'elles sont, je pense que c'est la plus grosse erreur que les gens commettent. Ils mélangent leurs vols simples, qui sont de nature très prévisibles, avec les trucs totalement risqués qu'ils font. Et ils essaient de se convaincre que le risqué est en fait sûr. C'est risqué. Appelez ça risqué. Allez-y et donnez tout ce que vous avez. Assurez-vous d'être au sommet de votre forme ce jour-là. Vous savez, à 110 % et allez jusqu'au bout.

[00:31:03] Je le fais. Carrément. Je fais ça tout le temps. Je fais plein de vols simples, mais je choisis aussi des situations où je suis prêt à prendre des risques. Absolument. Et j'essaie de le dire à voix haute. D'être très franc à ce sujet. D'être honnête.

[00:31:21] **Gavin McClurg**: à propos du risque que vous prenez. Et au début, on ne connaît pas vraiment le risque qu'on prend. Donc c'est un apprentissage, c'est apprendre à monter cette courbe de la bonne manière. Ouais. De la bonne manière. SIB, vous l'enseignez depuis toujours. Parlez-en un peu et de son importance. Est-ce que c'est juste ?

[00:31:38] **Chris Santacroce**: pour tout le monde ? C'est un sujet intéressant. Je couvre tout le spectre, de l'idée de sortir tout le monde pour qu'ils s'éclatent et fassent tout ce qu'ils peuvent sur l'eau, parce que c'est pour ça que cet environnement est fait, jusqu'à l'idée d'être un peu plus conservateur avec les gens dans le cadre des manœuvres.

[00:32:07] Évidemment, ça a commencé quand j'étais plus jeune. On prend des décisions différemment quand on est jeune. Il y a eu une période où chaque personne qui venait recevait le même traitement. « Tu es prêt à le mettre en

décrochage ? Tu es prêt à le faire tourner ? Maintenant, faisons un sat. » J'ai fini par comprendre, après plusieurs années, que c'était plutôt mon programme à moi. C'était ma façon de m'amuser. Mon profil de risque correspondait exactement à ce que ça décrit. Donc, avec le temps, j'ai réalisé que je ne rendais pas toujours un grand service à ces personnes. Le problème avec l'entraînement aux manœuvres, c'est que tu peux faire tout ça et qu'ensuite, tu ne peux pas imaginer une défaillance que tu ne serais pas capable de gérer. Et ça finit par affecter réellement ta prise de décision.

[00:32:52] Ce que j'ai appris, c'est qu'il y a une formation aux manœuvres essentielles dont tout le monde a besoin. Je la donnerais à une personne dès ses quatre ou cinq premiers jours de formation, sans problème. Et cela inclut les torsions d'élévateur, le "below pull", le "tweaking" des A, apprendre à frapper le frein pour sortir d'un cravat, suivre une petite procédure sur ce qu'il faudrait faire si la pointe était coincée, s'exercer un peu avec des cercles pour ressentir l'énergie se développer, faire quelques virages d'avant en arrière pour savoir comment inverser la direction rapidement, le mouvement de tangage, tout ça. Je pourrais pratiquement faire ça au-dessus du désert et je ferais une bonne partie de ces exercices au-dessus du désert avec une conscience tranquille. C'est une partie. La partie suivante, c'est ce qui est strictement réservé à moi au-dessus de l'eau.

[00:33:39] Et ça inclut, vous savez, les asymétriques accélérés sans le frein en main. Ce sont de gros frontaux accélérés, évidemment, en travaillant une belle progression jusqu'à ces manœuvres. Mais le sommet de l'entraînement, c'est, vous savez, les gros asymétriques en vitesse qui font que le truc fait pratiquement un cercle avant même que vous puissiez dire quoi que ce soit. En tant que débutant. Et ce que les gens remarquent, c'est qu'en faisant trois ou quatre de ces manœuvres, ils deviennent beaucoup plus conscients et bien meilleurs pour corriger la direction. Je suis donc vraiment convaincu que ça doit se faire au-dessus de l'eau. J'adore enseigner ça. Je trouve que les résultats sont excellents quand on apprend ces techniques aux gens.

[00:34:25] Je suis un grand fan des spirales asymétriques. Si les auditeurs ne savent pas ce que c'est, j'espère qu'ils pourront faire une petite recherche sur Google. Mais ce que je veux dire, c'est que je ne suis pas fan des spirales rondes. Je ne trouve pas que ce soit facile ou une bonne chose à enseigner. Je pense que si les gens prennent l'habitude de l'utiliser comme technique ou de s'entraîner dessus, c'est seulement une question de temps avant que ça leur échappe. Par contre, j'aime beaucoup les spirales asymétriques, définies vaguement comme un cercle dans lequel vous laissez l'aile commencer à sortir à chaque tour avant de la ramener à l'intérieur. Et je suis fier d'être capable de faire passer les gens de "jamais fait" à une exécution assez correcte sur des spirales légères. Donc, je suis un grand partisan des spirales asymétriques lors d'une session de manœuvres, avec quelques tours. Et je trouve que c'est une chose fantastique à pouvoir offrir aux gens.

[00:35:11] Et l'un des piliers de cette formation en ce moment, c'est simplement de s'assurer qu'ils activent la main extérieure. J'ai fait beaucoup d'années de coaching où j'ai appris aux gens à moduler l'intensité des cercles très bien, et je pensais qu'ils maîtrisaient le truc. Je n'avais pas réalisé que tout se faisait avec la main intérieure. Du coup, quand les cercles passaient à quelque chose d'un peu plus sauvage et qu'ils devaient les modérer, si la main extérieure ne fonctionnait pas, parfois la manœuvre s'emballait et les cercles devenaient dingues. Je me sens vraiment chanceux d'avoir appris cette leçon. Je me sens vraiment chanceux de pouvoir proposer cette formation et surtout cet éclairage sur les cercles. Et ensuite, vous avez vos décrochages, vos pirouettes et vos "sats" si vous les voulez, et tout ce qui va au-delà. Et je pense vraiment que les gens ont besoin de faire une session de manœuvres.

[00:36:00] Allez, volez un peu. Si vous avez des décrochages, des pirouettes, des "sats" ou quoi que ce soit en tête, alors à mon avis, il faut vraiment prendre le temps de méditer là-dessus. Préparation mentale, recherches sur YouTube jusqu'à un certain point, un briefing avant de partir du lac, vous voyez, peut-être avec le coach. Et quand vous allez faire ces manœuvres, vous devez le faire avec un haut niveau d'intention. Genre, Gavin, tu veux faire un décrochage aujourd'hui ? Et la réponse est : oui, carrément. On y va. Si je regarde les gens lors d'une journée de manœuvres et que je dis : "Hé, on va faire ça ? Le décrochage comme convenu", et qu'ils font n'importe quoi sauf me répondre comme ça, alors on ne fait pas les choses correctement. Ça vient de l'expérience. J'ai vu comment ça se passe et j'ai vu à quel point les résultats peuvent être aléatoires quand les gens ne sont pas convaincus ou quand ils n'ont pas fait la préparation.

[00:36:47] Et c'est un plaisir pour moi de faire ça. J'adore ça, mais ça doit se faire d'une certaine manière. Je suis devenu assez pointilleux maintenant. J'adore vraiment revenir du lac sans aucun incident. Alors, chaque jour avant de

commencer notre session de manœuvres, peu importe ce qu'on fait, on se réunit tous et on passe un genre d'accord. Bon, les gars, on va tout donner. On va tous faire attention, on va prendre soin du gars qui vole à ce moment-là. On ne va pas faire les fous. Rien de tout ça ne devrait paraître particulièrement sauvage. Tout doit être calculé, assez posé. À la fin de la journée, tout le monde est d'accord. Ils hochent tous la tête. Et vous ne le croiriez pas. On ne met pas les ailes à sec. Il n'y a pas de parachute de secours qui s'envole. Vous savez, les gens reviennent avec l'impression de...

[00:37:32] **Gavin McClurg:** Plus rigoureux. Ils vont le faire avec plus de précision et en y réfléchissant, pas de manière approximative. Je pense que c'est un bon point, parce que souvent, les gens se retrouvent au-dessus de l'eau et se disent : « Oh, putain, je suis coincé ». Mais oui, c'est une bonne façon de faire. Juste pour clarifier, au cas où certains n'auraient pas compris quand vous parlez d'asymétries, ce que vous essayez de faire, c'est briser l'énergie et éviter une spirale verrouillée.

[00:37:54] **Chris Santacroce:** Exactement. Et juste pour être clair, le dégonflement asymétrique et la spirale asymétrique ne sont pas liés. C'est ça. Pas liés.

[00:38:01] **Gavin McClurg:** La manœuvre la plus importante, quelque chose que vous aimez voir, pas en termes de SIV, mais juste en termes de contrôle de l'aile. Quelqu'un, vous savez, qui commence à faire un peu de thermique. Qui commence à peut-être faire quelques petits mini XC. Ils ont fait un SIV avec vous. Quoi

[00:38:19] **Chris Santacroce:** doivent-ils apprendre ? Donc, est-ce que tu te demandes ce qu'ils doivent avoir comme prérequis pour faire ça, ou ce que j'aime voir au moment où ils vont le faire ? Ils vont...

[00:38:26] **Gavin McClurg:** Vous voyez. Ouais, je penche un peu vers l'aile. Mais, vous savez, quelles sont les compétences de pilotage d'aile au sol et aussi en l'air que vous aimez voir ? Pour savoir si cette personne est prête. On entend souvent des trucs du genre, vous savez, genre : « Hé, je vais voler avec ce gars ». J'ai eu une question ce matin avec Bill Belcourt. Je disais : « J'ai dix heures. Mes partenaires de vol en ont quatre. Je veux commencer à faire du XC avec eux ce printemps. » Et Bill me sort : « Oh, oh, oh. Ce gars va savoir aller dans des endroits dont tu n'as aucune idée, et tu ne seras pas à l'aise là-bas. Tu as besoin de bases. » Donc, je suppose, quelles sont ces bases ? Qu'est-ce que vous aimez voir coché ? Parce que c'est une question trop longue. Mais je pense que beaucoup de gens me disent : « Oh, j'ai mon P3. »

[00:39:15] Oh, j'ai mon P4. Eh bien, j'ai battu le record nord-américain de décollage au pied quand j'étais P3. Je ne pense pas que ça compte du tout. Vous êtes d'accord ? Je veux dire, les classements sont super, mais il y a tellement d'autres petites étapes, vous...

[00:39:29] **Chris Santacroce:** Vous voyez. Donc, au fond, la question est celle de la progression. Et alors, vous savez, élaborer une progression, de manière réfléchie, c'est un bel et subtil art. Et c'est un pilier de la vie, non ? Comme quand vos parents vous ont donné les clés de la voiture, ils ont misé sur l'idée qu'ils avaient suivi une bonne progression. Et bien sûr, tant que vous n'avez pas tout fait capoter ou renversé quelqu'un, cette progression a parfaitement fonctionné. Alors, nous devons être tout aussi réfléchis avec notre pratique du parapente. Et si il n'y avait pas un million de petites étapes entre A et B, vous savez, s'il n'y avait pas un million d'étapes entre votre premier bon vol en thermique et votre cross country de 20 miles, alors qu'en est-il de cette progression ?

[00:40:14] Ce n'était pas terrible, non ? Ça n'avait pas l'air très malin. Ça ne veut pas dire qu'on doit le regretter, mais appelons les choses par leur nom. La progression était laborieuse, elle était laborieuse et précipitée. Donc ce que je suggérerais aux gens, c'est de rendre ça... comme quelque chose de plutôt intelligent. Et pour faire ça, vous avez un peu besoin de la communauté. C'est difficile de prendre de la perspective tout seul. Mais s'il s'agissait d'un premier cross country, ma suggestion serait, vous savez, d'essayer d'atterrir dans de nouvelles zones d'atterrissage où vous n'êtes jamais allé, parce que bien souvent, c'est là que ça coïncide : vous pourriez être capable de parcourir dix miles sur la route ou peu importe, mais une fois sur place, vous pourriez devoir atterrir quelque part que vous n'avez jamais vu auparavant. Et si vous n'avez pas eu cette expérience, alors devinez quoi ?

[00:41:00] Votre progression est un peu à côté de la plaque. J'ai une certaine vision de l'idée de base de l'ambition en aviation. Il ne faut pas être un génie pour voir qu'il y a beaucoup d'ambition par là. Mais mon argument est qu'elle est un peu mal orientée. Et voici comment je décompose les choses. Je dis que c'est plus comme conduire une fois que vous

avez volé. C'est aussi nécessaire pour votre vie que de conduire une voiture.

[00:41:32] Et quand il s'agit de conduire, personne ne brandit de drapeau en disant : « Hé, regardez-moi, je suis Gavin, je suis un conducteur incroyable », n'est-ce pas ? Au fond, ce que vous essayez de faire, c'est de rester entre les lignes, loin des fossés. Touquois, vous essayez de garder la voiture à l'endroit. Vous savez, vous ne percuetez personne. Et votre objectif final, c'est d'être un homme de 80, 90, dans votre cas 100 ans, et vous rendez les clés à vos enfants en disant : « Les gars, j'ai fini. Je ne vois plus rien. Et ce n'est plus bon. » Et c'est à ce moment-là que vous pouvez revendiquer le titre de bon conducteur. D'accord. Donc, selon moi, le pilotage ressemble beaucoup plus à ça que, par exemple, au lancer de javelot, à une course ou à un marathon. Si vous faites l'une de ces choses, que ce soit l'athlétisme, la course ou le vélo.

[00:42:18] Ouais, c'est là que tu mets ton ambition, tu sais, tu pousse les portes, tu te pousse à bout, tu fonces et tu gagnes. Mais quand il s'agit de piloter, il suffit de rester entre les lignes, tu vois, parce que si tu es encore là dans 10 ou 15 ans, tu remarqueras que tu as fait des vols incroyables sans même essayer. Et est-ce que tu auras fait des cross country ? Absolument. Mais si tu pars avec, tu sais, une barre très haute et que tu veux absolument réussir le cross country X, Y ou Z dès ta première année comme objectif prioritaire... Devine quoi ? Les probabilités sont contre toi. Ouais, elles sont carrément contre toi.

[00:42:52] **Gavin McClurg:** Il y a des pilotes vieux et des pilotes audacieux, mais il n'y a pas de pilotes vieux. Ouais, ça peut arriver. C'est vrai. Quel genre d'élève est-ce que tu identifies quand tu as un nouveau groupe ? Il y en a dix. Tu les emmènes au point de départ. Est-ce que tu peux identifier très vite ? OK, cette fille va être super. Ce gars va être une sacrée source de problèmes. Ouais. Je te mets un peu sur le siège là. Oh, pas de problème. Je suis sûr que tu le fais. C'est ça. J' imagine. Comment tu gères ça ?

[00:43:21] **Chris Santacroce:** Alors, depuis probablement cinq, voire dix ans, on a un programme où si quelqu'un veut apprendre à piloter, il vient nous voir. Pas d'entretien, pas de pression, pas d'argent. Ils passent juste du temps avec nous pour voir notre style. Et on regarde leur style à eux pour voir si ça colle. On essaie de ne pas présumer qu'on est les instructeurs parfaits pour tout le monde. Et on reconnaît parfaitement que tous les élèves ne sont pas les élèves parfaits pour nous. Du coup, en mettant les élèves au défi de venir avec leur meilleur niveau, devinez quoi ? Certains ne se présentent même pas à l'entretien.

[00:44:00] Je suis désolé, monsieur. Vous n'avez pas l'entretien. Non, ils y arrivent quand même. Ils ne se présentent juste pas parce qu'on les a mis au défi. Et parce qu'on leur a dit qu'on s'attendait à ce qu'ils viennent avec leur meilleur niveau, des gens fermement déterminés à être bien au-dessus de la moyenne, des gens prêts à consacrer du temps, de l'énergie, de l'argent, etc., etc., etc. Ils ne viennent tout simplement pas. Et c'est tellement parfait. On les emmène là-bas et on les attache naturellement à l'aile, on leur fait signer la décharge et tout ça. Mais on ne prend pas d'argent et on regarde juste comment ils sont à apprendre. Et quand ils s'illuminent, vous savez, la première fois qu'ils font monter cette aile au-dessus de leur tête et qu'ils sautent partout et qu'ils disent un truc comme : est-ce que je peux venir demain après leur premier vol ? Alors on sait qu'on a un gagnant. Mais on aura aussi des gens qui viendront là-bas et qui réaliseront juste : oh, wow, ce n'est pas vraiment pour moi.

[00:44:47] Et on rend ça vraiment amusant. On les emmène en tandem ou on fait du cerf-volant et ils décollent, et on se tape dans la main. C'est génial. Et c'est comme si on comprenait que ça arrivera quand le moment sera venu. C'est ça. Et ce n'est pas maintenant, et ça ne se produira peut-être pas. Mais ça arrive. Parfois, ces gens reviennent quelques années plus tard et disent : « Oh, vous nous avez donné l'initiation et ce n'était pas le bon moment. Mais on a compris qu'il fallait être en forme. Il nous fallait vraiment des lunettes de soleil et des gants. Il fallait étudier un peu. Et maintenant, on a décidé qu'on voulait vraiment le faire. » Alors, dans notre école, on est vraiment sélectifs, on utilise cette formule et on obtient de super profils maintenant. Après tout, on ne sait jamais quel genre de pilote une personne va devenir.

[00:45:33] Dès le début, on fait une mise en garde. Écoutez, on pourrait se rendre compte que vous aimez juste l'entraînement. Il y a des gens dans le monde qui n'aiment pas être en altitude. Et c'est correct. On pourrait aussi se rendre compte que vous adorez juste piloter un parapente comme un cerf-volant, et qu'il n'y a pas de meilleur cerf-volant, vous voyez. Alors, vous êtes les bienvenus. Venez et soyez juste cette personne. Vous pourriez découvrir que la restauration est votre truc quand personne n'est là. Vous pourriez découvrir que vous aimez juste faire de la thermique ailleurs que dans l'Ouest américain. Vous savez, vous aimez juste faire de la thermique en Colombie ou au

Brésil, là où c'est tout doux et sans arêtes vives. Et c'est comme ça que vous voulez le faire. Et ici, vous vous contentez d'un peu de cerf-volant et d'un petit vol. Vous gardez ça pour des environnements plus agréables que celui-ci.

[00:46:18] On voit donc des gens s'arrêter et planifier à tous les niveaux. Et on essaie de leur apporter du soutien parce que si vous vous contentez d'écouter la discussion, vous allez penser que le parapente, c'est uniquement de gros gains d'altitude, de la thermique et du cross country. Je veux dire, il n'y a aucun soutien pour les gens qui le pratiquent à un niveau simple. Il n'y a pas de vidéos qui disent : « Hé, regardez mon vol simple que j'ai fait depuis le téléphérique ce matin ». C'est vrai. Mais c'est réel. Et heureusement, il y a des écoles dans le monde qui créent ce soutien pour ça, qui le rendent social et amusant. Et il y a les gens qui font juste des vols simples. On a besoin de gens comme ça. La majorité des gens sont comme ça. On a aussi besoin de gens comme vous pour nous inspirer. Et un pourcentage de personnes sera capable, au fil des années,

[00:47:07] expérimenter certains des paysages que vous avez vus et accumuler un peu de mileage. Quelque chose comme ce que vous avez fait. Mais c'est un groupe très restreint, à mon avis. C'est un groupe très restreint. Hmm. Intéressant. Quoi d'autre ?

[00:47:19] **Gavin McClurg**: De quoi d'autre veux-tu parler ? Raconte-moi une histoire de parapente cool, ou complètement folle, que tu as vécue par le passé.

[00:47:24] **Chris Santacroce**: Oh là là. Voyons voir. De bonnes histoires... C'est difficile. Tu me mets sur le spot. C'est ça. Tu sais, l'une des plus cool, c'était avec Will Gadd au Chili.

[00:47:36] **Gavin McClurg**: Ouais. On...

[00:47:37] **Chris Santacroce**: On a tenté de voler du Chili vers l'Argentine. On a cherché pendant 10 jours pour essayer de trouver un endroit ou un moment propice au vol, et on n'en a trouvé aucun. Alors on a hésité et on s'est dit : bon, c'est une mission randonnée/vol. On devrait commencer à marcher. On n'a plus de temps. C'était avant d'avoir du matériel léger. Alors imaginez un parachute de secours de taille normale, un Parnas, tout ça. Et on commence à marcher et on marche pendant trois jours. Et il n'y a pas eu un seul moment propice au vol. Deux trucs géniaux sont arrivés. Un, on descendait cette vallée et j'ai commencé à vous dire qu'il y avait beaucoup de choses au bout de la vallée. Et ils m'ont dit : mec, tu es fou. Tu es en train d'halluciner, quoi. Alors on a marché pendant la majeure partie de la journée. Quand on est arrivés au bout, il y avait un lodge et il y avait des ânes ou quelque chose comme ça.

[00:48:27] Et puis, juste devant. Ils nous ont servi un ragoût et nous ont laissé dormir sur le sol en béton. Le lendemain, on a grimpé un col à 14 500 pieds. C'était une descente de 12 000 à 14 000 pieds vers l'Argentine. Et j'ai recommencé à dire : « Bon, il y a un Unimog là-dessous. » Et ils m'ont répondu : « Mec, tu recommences. Tu sais, tu as de l'énergie, tu es un super-héros. Tu vas courir là-bas pour voir si c'est un Unimog ? On dirait un Unimog. On dirait que notre véhicule dévale la colline à 80 miles ou quelque chose comme ça. C'est dingue. » Ouais. Et bien sûr, on est arrivés en bas. Il y avait un Unimog. On a sauté à l'arrière. On a fait le trajet en bas de la colline pour sauver nos genoux. C'est ça. Et quand on est arrivés en bas, c'était la nuit et ils avaient une armée...

[00:49:15] un abri et on était debout épaule contre épaule avec des gars de l'armée argentine en plein exercice. Ils avaient un énorme bol de soupe et ils nous nourrissaient. Donc toutes ces missions de randonnée ou de vol complètement ratées sans aucun vol. Celle-là s'est transformée en une histoire de parapente potentiellement géniale sans aucun parapente. OK, c'est vrai. Et c'est souvent ce qui arrive. C'est pour ça que c'est une aventure tellement cool. Ouais. La bonne nouvelle, c'est que le lendemain on était à Portillo et on traînait juste. On a décidé d'aller en haut pour voler à l'endroit d'où on avait fait ce vol terrifiant. Alors on est montés là-haut et c'était le soir. Il n'y avait que Will et moi, Othar était rentré, et on a décollé.

[00:50:01] Et quand on a commencé à voler, on s'est rendu compte que le GPS indiquait zéro vent. Donc, on essayait surtout de rester au sol au moment du décollage. Et puis, une fois en l'air, quand on a vu qu'il n'y avait aucun vent, on s'est dit qu'il fallait monter. On avait l'autorisation de passer par-dessus. Tout était en règle. On avait un chauffeur et on devait se frayer un chemin dans le dos de ces canyons rocheux de dingue pour passer par-dessus la crête des Andes. Et gardez à l'esprit qu'on n'avait jamais vu d'endroit où on pouvait atterrir, surtout pas au coucher du soleil. Alors on s'est jetés par-derrière, genre dans l'ombre du coucher du soleil, dans cette incroyable grande vallée, en s'attendant totalement

à atterrir en arrière dans un tas de rochers. Et au moment de l'atterrissage, on s'est tournés face au vent.

[00:50:46] C'est donc un peu catabatique. Ça descend juste d'ouest en est, ça hurle. Et quand on est entrés dans la couche, juste avant le sol, on s'est dit qu'on ne reculerait pas. On a atterri parfaitement. C'était donc le meilleur voyage de tous les temps. J'ai eu plein d'autres super expériences de vol, elles se mélangent toutes un peu pour moi. Ouais. Tu sais, les gens demandent toujours : quel est ton vol préféré et quel est ton endroit préféré pour voler ? Et c'est genre, tu sais, l'autre jour j'étais près de la décharge du comté avec mon paramoteur et j'ai fait le meilleur vol, tu vois ? Donc pour moi, ce n'est pas tout linéaire, non ? Bien sûr. Il ne faut pas que ce soit le Mont Blanc pour que j'aie mon meilleur vol. Je veux dire, ça peut carrément être près de la mine de cuivre à côté de la décharge. Exact. Dernière question.

[00:51:32] **Gavin McClurg:** Il y a quelques années, vous aviez déjà deux enfants. Ouais. Comment ça s'est passé ? Parce que vous êtes un super papa. J'adore voir à quel point vous êtes investi. C'est génial de l'avoir vu de l'extérieur. Mais comment est-ce que ça a changé votre profil de risque ? Est-ce que ça a changé votre façon de voler ? Est-ce que ça a changé votre vision du vol ? Est-ce que vous saviez,

[00:51:50] **Chris Santacroce:** ce qui m'est arrivé, c'est que je me suis fait mal quand ma fille avait un an, donc mon fils en avait deux.

[00:51:59] Et quand j'ai avancé après ça, j'ai barré quelques trucs de la liste. Alors j'ai enlevé...

[00:52:08] comme le wingsuit base jumping de la liste. Genre, je faisais du wingsuit en sautant d'un avion et je faisais du base jumping. Et je me suis dit, vous savez, je serais probablement le genre de gars qui, au lieu de juste s'éloigner de la falaise, je la longerais un peu. Et je me suis dit, vous savez, je vais juste retirer ça de la liste pour l'instant. Je ne l'exclus pas du tout, mais je dis juste que ce n'est pas sur la liste, là, maintenant. Et puis il y a d'autres trucs comme le base jumping sur des rochers bas. Ce n'était vraiment pas mon truc. Je ne dirais pas non catégoriquement pour l'instant, mais ce n'est pas en haut de ma liste, sauter d'un rocher bas ou, vous savez, le base jumping désespéré. J'ai fait plein de base jumps depuis que mes enfants sont nés. Et, vous savez, je ne retire pas ça de la liste, mais il y a juste certaines choses que je n'ai pas besoin de faire à cent pour cent.

[00:52:55] Alors, il y a la question du risque, avec les enfants. Et il y a la question de la direction qu'ils vont prendre, s'ils finissent par voler ou quoi que ce soit. Je fais la blague à mon fils : je m'en fiche que tu voles un jour ou non, mais ça, c'est totalement pour toi. Mais quand tu auras 18 ans et que j'aurai, je ne sais pas, 60 ans ou quelque chose comme ça, j'aurai besoin que tu fasses des tandems. Donc il faudra que tu sois au top de ta forme.

[00:53:20] J'ai dit que je mettrais une radio dans leur oreille. Mais c'est une blague, parce que la vérité, c'est que je m'en fiche vraiment s'ils sont partants ou non. S'ils le sont, eh bien, je vais être sur leur dos. Ouais, ils font du kite. Ils ont fait de petits vols. Je ne les ai jamais emmenés sur la colline d'entraînement pour les envoyer avec une radio et les laisser voler à 20 ou 30 pieds de haut avant d'atterrir. Je ne l'ai pas encore fait.

[00:53:43] **Gavin McClurg:** Alors, tu serais à l'aise avec ça. Et si ton petit fils de 12 ans te disait : « Papa, je vais faire du wingsuit, mec. Je vais y aller à fond. » Est-ce que tu...

[00:53:52] **Chris Santacroce:** tu serais

[00:53:52] **Gavin McClurg:** ça me va

[00:53:53] **Chris Santacroce:** ça ? Eh bien, il y a la question de la progression, non ? Ouais. Tous les gars que je connais qui sont vraiment bons en wingsuit et qui ont réussi à ne pas se prendre les rochers en wingsuit ont fait 15 000 ou 20 000 sauts en parachute. Ouais. Et c'est la preuve concrète, là. Ce sont les gars qui continuent de le faire et de bien le faire. Je suis fier d'appeler quelques-uns d'entre eux mes amis. Donc j'exigerais de la progression. Ouais. Alors je ne sais pas si les circonstances vont conspirer pour permettre à mon fils de faire 20 000 sauts en parachute, mais ouais, je suis plutôt pointilleux. Je veux dire,

[00:54:31] évidemment, je peux vous dire que mon fils va atteindre les 20 000. Donc mon père n'est pas un parachutiste unique, il en a fait 30 000.

[00:54:41] Et je me dis, je n'arrive pas à croire que mon fils puisse me faire ça. Je n'arrive pas à croire que tu vas mener la vie de ton fils sur le bon chemin. Ouais. Je suis choqué. Je suis tellement choqué parce que je n'arrive pas à croire que ton fils va être aussi génial. Je veux dire, il était à 20 000, 20 000. Je pense qu'il va être le meilleur de tous les temps, mon père le sait, genre je n'arrive pas à croire qu'il va être aussi génial. Je me dis, je ne vais pas être aussi génial. Ouais. Alors, tu sais, c'est notre philosophie, et mes enfants le savent très, très bien parce qu'ils ont, tu sais, 150 amis en fauteuil roulant pour des dizaines de raisons différentes, et ils savent que la vie est compliquée. Et c'est probablement la meilleure chose que je puisse faire pour eux que de leur faire savoir ce qui est possible, tu vois ? Et ce qui est possible, c'est que nous puissions tous finir en fauteuil, et ce n'est pas la fin du monde, mais tu sais, il faut reconnaître que c'est une possibilité dans tout ce que tu fais. Cool, c'est un...

[00:55:29] **Gavin McClurg:** un endroit génial

[00:55:29] **Chris Santacroce:** pour finir

[00:55:30] **Gavin McClurg:** On va s'arrêter là, mais j'ai une dernière question à poser, qu'on ajoutera peut-être en bonus si les gens sont intéressés. Je reçois beaucoup de personnes qui, en voyant les films ou ce genre de trucs, se sentent inspirées, d'un coup, par n'importe quoi, mais elles ne savent pas comment s'initier au parapente. Par où commencer ? Je les renvoie toujours vers vous, ou vers Rob à Santa Barbara selon l'endroit où ils vivent, mais on a beaucoup d'auditeurs qui ne sont pas... enfin, vous savez que ce n'est pas un endroit pratique. Que diriez-vous aux gens pour trouver une bonne école, sachant que toutes ne sont pas comme les vôtres ?

[00:56:03] **Chris Santacroce:** Bon, soyons honnêtes. Il y a des choses dans la vie qui sont des choix de vie et d'autres non. Un exemple de chose qui n'est pas vraiment un choix de vie, c'est le matériel que vous achetez ; c'est plutôt bon dans l'ensemble. Oui, il y a des trucs qui fonctionneront mieux pour vous que d'autres, mais quand vous choisissez ce guide pour voler, ça, c'est un choix de vie. Alors choisissez judicieusement. Et je pense que la meilleure chose que vous puissiez faire, c'est d'interroger vos instructeurs potentiels. S'il y en a un dans votre région, essayez d'en savoir plus sur lui, allez le voir, regardez-le dans les yeux, serrez-lui la main. L'un d'eux va forcément vous sauter aux yeux comme étant la bonne personne. Et si vous n'avez pas un bon pressentiment lors de cet entretien, continuez vos recherches.

[00:56:52] **Gavin McClurg:** Super, ça marche Chris. Merci infiniment, c'était un honneur. C'est vraiment cool d'avoir pu passer ce moment avec toi, j'aurais aimé qu'on ait plus de temps mais bon, merci pour ce que tu fais, merci pour ces projets incroyables avec les personnes en situation de handicap et pour la sécurité des gens. Merci mec, tout le plaisir est pour moi. Merci.

[00:57:12] eh bien

[00:57:17] J'espère que vous avez apprécié ça. Quel épisode génial, quel mec incroyable. Chris est l'un de mes héros depuis que je l'ai rencontré pour la première fois en 2006, et oh là là, en fait même avant ça, je pense en 2004, quand lui et Jeff m'ont appris à voler. Un immense respect pour ces gars, pour leur école, pour ce qu'ils ont accompli et leurs programmes pour les personnes handicapées et tout ce qu'il a fait dans ce sport. C'est une légende absolue. Merci infiniment Chris, et j'espère que vous avez tous vraiment apprécié et que vous en avez tiré beaucoup. Comme toujours, tout ce que nous demandons, c'est un euro par épisode si vous avez appris quelque chose de cet épisode ou des précédents. Je pense que nous en sommes maintenant à 41. Tout un tas de contenus incroyables de la part de gars comme Will Gadd, Russ Ogden et Paul Bauer, une bonne partie des pilotes de X-Alps. J'ai d'autres super épisodes à venir pour vous. Donc, si vous ne pouvez pas nous soutenir financièrement, je comprends tout à fait, c'est gratuit et je continuerai de le faire parce que c'est génial et je trouve ça super de partager toutes ces connaissances. Mais partagez avec vos amis, faites savoir aux autres pilotes que ça existe, ou aux autres aventuriers. Vous savez, mettez-le sur Facebook, et quand je publie un post, partagez-le avec les gens avec qui vous volez, parlez-en en voiture, écoutez-le sur le chemin vers le décollage, ça rendra tout le monde plus en sécurité.

[00:58:31] C'est génial. Vous pouvez trouver les liens pour contribuer à l'émission sur le site cloudbasedmayhem.com. Vous pouvez le faire via PayPal, mais on vous demande de ne pas nous envoyer un dollar à la fois parce que PayPal prend pas mal de frais. Attendez d'avoir écouté 10, 15 ou 20 épisodes et envoyez la somme correspondante. Vous pouvez aussi contribuer via Patreon, patreon.com/cloudbasedmayhem. Il y a des images vraiment cool de la traversée de

l'Alaska avec Dave Turner, donc vous pouvez aller voir ça. Et il y a un super système où vous pouvez juste éditer et oublier, c'est totalement conditionné à la publication de contenu, donc vous ne payez que si du contenu vous parvient. Merci beaucoup tout le monde, on se voit au prochain épisode, salut.

Deutsch

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

Show notes

Chris Santacroce ist seit fast dreißig Jahren eine tragende Säule des menschlichen Fliegens. Ein langjähriger Red Bull Air Force Athlet; Miteigentümer und Gründer von Superfly Paragliding in Utah; Gründer von Project Airtime, das Menschen mit Behinderungen das Fliegen ermöglicht; ein absoluter Air Jedi auf allem, was fliegt – von motorisierten Trikes über Wingsuits bis hin zu allem dazwischen – Chris war einer der meistgefragten Gäste für die Show und jetzt ist er da.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloud Based Mayhem. Ich freue mich riesig, euch diese Show zu präsentieren. Vor etwa einem Monat war ich in Salt Lake City, um den Podcast mit Bill Belcourt aufzunehmen, was ein riesiger Erfolg war. Vielen Dank für eure Kommentare. Ich höre immer wieder von Leuten, dass sie sich die Folge einmal anhören und dann einfach zurückspulen und immer wieder dazu hören. Und genau das liebe ich an diesen Shows. Ich denke, da steckt einfach so viel tolles Wissen drin. Und die Folge mit Bill war fantastisch. Von Bills Büro aus bin ich durch die Stadt gegangen und habe mich mit einem meiner eigenen echten Mentoren und Ausbilder zusammengesetzt. Tatsächlich haben mir vor 11 Jahren Chris Santacroce und sein Partner Jeff Farrell beigebracht, wie man fliegt. So habe ich meine Lizenz bekommen und das hat all diesen Wahnsinn des letzten Jahrzehnts erst ermöglicht.

[00:00:57] Er war einer der am häufigsten angefragten Gäste für die Show. Chris Santacroce ist seit dem allerersten Tag dabei, buchstäblich seit er ein Teenager war. Er hat Jahre verbracht, ich glaube 13 Jahre, als Red Bull Athlet im Red Bull Team beim Basejumping und Hanggliding. Und wenn es fliegt, dann fliegt Chris es. Und er leitet jetzt schon seit langer Zeit Superfly. Einer der Orte, an den ich Leute immer schicke, um mit Rob Sporad bei Eagle das Fliegen zu lernen. Es gibt andere tolle Orte zum Lernen, darüber sprechen wir in diesem Podcast, aber Chris war einfach einer der, er war eine tragende Säule dieses Sports seit dem allerersten Tag. Und in dieser Folge gehen wir auf alle möglichen erstaunlichen Dinge ein. Wir sprechen über seine Reise mit Will Gadd, bei der sie über die Anden geflogen sind.

[00:01:44] Wir gehen auf seine cross country Jahre zurück, weil er heutzutage nicht mehr so viel cross country fliegt. Er gibt mehr Instruktionen und macht acro und SIV. Wir gehen richtig tief ins moderne SIV und das, was er über die Jahre gelernt hat. Wir sprechen über die Art von Schülern, die ihn wirklich ins Stocken bringen und ihn etwas nervös machen, und wie sie mit diesem potenziellen Risiko umgehen. Er bringt ein echt cooles Konzept zur Erforschung des Zufallsfaktors zur Sprache, von dem ich vorher noch nie gehört hatte. Er spricht darüber, gibt uns quasi eine Einschränkung, eine kleine Warnung vor dem Ehrgeiz des Fliegens, was natürlich für viele der Dinge relevant ist, die ich mit den X-Alps und Ähnlichem mache. Also ja, wie man eine Schule auswählt. Wir sprechen über seine Sicherheits-App, die er entwickelt hat.

[00:02:30] Das ist echt cool. Wir sprechen viel über Sicherheit, wir sprechen viel über das Geschäft rund um das Gleitschirmfliegen und wir sprechen einfach viel über wirklich großartige Dinge. Dies ist eine dieser Episoden, die ich normalerweise aufnehme, für ein paar Wochen weglege und dann, wenn ich die Show-Notes und all das erstelle und wir bereit sind, sie an Miles zum Schnitt zu schicken, kurz wieder anhöre und mir eine Menge Notizen mache – und ich höre mir das Ganze dann noch einmal komplett an, wenn es tatsächlich erscheint. Aber das hier war eine dieser Folgen, bei denen ich zugehört habe und ständig auf Pause gedrückt und Notizen gemacht habe, dann wieder auf Pause gedrückt und noch mehr Notizen gemacht habe. Ich hoffe, ihr macht das Gleiche. Vielleicht hört ihr beim ersten Mal einfach durch. Und beim zweiten Mal nehmt ihr Stift und Papier und schreibt vieles davon auf. Es wird euch sicher halten. Es wird dafür sorgen, dass ihr lange fliegen könnt. Es wird die Dauer eurer Karriere in diesem fantastischen Sport erheblich verlängern, egal ob ihr Drachenfliegen, Gleitschirmfliegen, Basejumping macht oder was auch immer ihr so gerne tut.

[00:03:22] Hoffentlich alles oben Genannte. Ganz kurz möchte ich euch nur daran erinnern: Wir haben dieses DeLorme-Giveaway, das Gerät, das ich quer durch Alaska mitgenommen habe. Es ist nicht eines der neuen

Garmin-Geräte, aber es ist voll funktionsfähig. Ein absolut tolles Explorer-Gerät. Wir verlosen dieses Gerät vor Ende Mai. Wer den besten Kommentar und die beste Bewertung auf iTunes, Google, Stitcher oder wo auch immer ihr den Podcast hört, abgibt, schaue ich mir Ende Mai alle an. Und das Gerät, das mir am besten gefällt, schicke ich ab. Ich denke, im Handel kosten die etwa 375 \$. Und nochmals, das ist gebraucht. Es ist das Teil, das ich mitgenommen habe. Ich bin damit quer durch Alaska geflogen, aber es funktioniert einwandfrei. Es ist klasse. Und es ist bereit, euch bei eurem großen Flugsommer, der vor der Tür steht, sicher zu machen. Und das andere, das ich habe, ist Alistair Dickey mit dem Blue Sky Vario down in Australien.

[00:04:07] Er stellt diese tollen kleinen Audio-Barrios her, die per Bluetooth mit deiner jeweiligen Flug-App auf Android oder OS verbunden werden, egal ob das Fly Sky High, XC Soar oder was auch immer du benutzt. Ich habe da einige Tests mit denen gemacht. Sie sind fantastisch. Ich habe den XC Racer oft benutzt, der auch klasse ist. Also

[00:04:27] Es geht nicht darum, dass das eine besser ist als das andere oder so weiter. Aber ich habe eines abzugeben. Alistair hat mir vor einer Weile ein paar davon geschickt. Das sind tolle kleine Geräte. Und nochmals, wenn ihr uns eine gute Bewertung gebt oder etwas Cooles auf einer dieser Plattformen schreibt, egal wie ihr euren Podcast bekommt, dann könnte dieses kleine Vario euer sein – wir lassen das bis Ende Mai laufen. Das ist erst mal alles zum Organisatorischen. Ohne Umschweife, genießt nun diesen absolut genialen Podcast mit Chris Santacroce.

[00:04:59] Chris, wie läuft's? Super gut. Genial, Mann. Für mich ist das irgendwie ein Kreis, oder? Vor elf Jahren bin ich hierhergekommen, um Paragliding zu lernen. Was ist seither passiert? Kaum zu glauben. Es ist echt kaum zu glauben. Für diejenigen, die es nicht wissen: Es wäre keine Übertreibung zu sagen, dass du eine Legende in diesem Sport bist. Kannst du uns zurücknehmen und erzählen, wie du dazu gekommen bist? Denn du warst noch ein kleiner Knirps, ein Teenager, oder? Als du mit dem Ganzen angefangen hast. Genau. Ich

[00:05:24] **Chris Santacroce:** ich bin viel Ski gefahren und habe mir dann einfach gedacht, ich sollte meinen Knien eine Pause gönnen. Ich habe das Zeichen erkannt. Wenn ich jeden einzelnen Tag Ski gefahren hätte, hätte ich am Ende keine Knorpel mehr übrig. Also habe ich etwas über Gleitschirmfliegen gesehen und dachte mir, genau so will ich ab jetzt den Adrenalinkick bekommen. Und ich bin quasi in einen Job hineingestolpert, bei dem ich Gleitschirme neu bespannt habe, und habe schon im ersten Jahr in der Branche gearbeitet. Und wo sind wir? Das ist hier in Salt Lake City. Und das war 1991, wenn ich mich richtig erinnere. Ja. Und ich war beim U.P. Soaring Center, so hieß es damals. Okay.

[00:05:59] **Gavin McClurg:** Für ein

[00:05:59] **Chris Santacroce:** ein paar Jahre. Und dann bin ich nach Sun Valley gezogen und habe für Greg Smith mit Dave Bridges gearbeitet, das hat etwa drei Jahre gedauert. Und dann haben wir 1998 Superfly gegründet. Ich bin nicht besonders gut in Mathe, aber es ist schon eine Weile her.

[00:06:13] **Gavin McClurg:** Das ist schon eine Weile her. Ja, das ist es. Nur um den Zeitrahmen zu bestimmen: Wann genau hat das mit Red Bull angefangen und wann wusstest du das, weil du von diesem Ski-Hintergrund kamst und dann plötzlich dein Geld mit diesem Sport verdient hast – und das nicht nur mit Gleitschirmfliegen, sondern auch mit Hangglittern, Springen, Basejumping und Schirmen. Ich meine, du hast quasi das ganze Spektrum abgedeckt, oder?

[00:06:33] **Chris Santacroce:** Ja. Also, ich war 13 Jahre lang ein Red Bull Typ. Okay. Und das Ganze fing damit an, dass ich meinen lebenslangen Freund – dessen Vater und mein Vater haben zusammen auf dem Gymnasium war, Othar Lawrence – das Fliegen beigebracht habe. Und innerhalb von ein paar Jahren war er Nationalmeister und in Colorado. Da traf er auf Chris Davenport, quasi den ursprünglichen Red Bull Athleten in den USA. Und sie schmiedeten einen Plan, nicht nur einen Platz für Othar als Gleitschirmflieger zu schaffen, sondern dann auch Red Bull Gleitschirmflieger-Events in den USA zu starten. Und ich war da und habe geholfen, die Basejumper, Frank Gambale, aus meinem Gleitschirm abzuwerfen. Und ich konnte nicht verhindern zu bemerken, dass das eine richtig gute Energie war und es echt Spaß gemacht hat, dabei zu sein.

[00:07:21] Und ein Jahr später gab es einen Platz für mich als Red Bull Athlet. Und das war

[00:07:27] **Gavin McClurg:** es war

[00:07:27] **Chris Santacroce:** eine unglaubliche, coole Fahrt, die aus jahrelangen Reisen für cross country Wettbewerbe und acro Wettbewerbe hervorging. Jedes einzelne Jahr schien ein bisschen anders zu sein. In manchen Jahren sind wir einfach in den Südosten geflogen und haben riesige Typen auf Paramotor-Tandems geflogen. Einmal haben wir eine komplette Tour durch die Karibik gemacht, quasi jede Insel: Dominikanische Republik, die Jungferninseln, Puerto Rico. Du nennst es nur, wir waren mehrmals im Jahr dort, nur um Shows zu geben und den Red Bull Markt dort anzukurbeln. Manchmal war es so gedacht, dass wir einfach rausgehen und unser eigenes Ding machen. Und also habe ich Will bei seinem Grand Canyon-Projekt geholfen. Und wir sind über die Anden gewandert. Und Mann, mir schwirrt der Kopf, wenn ich an all die verrückten, lustigen Sachen denke, die wir machen durften.

[00:08:18] Am Ende haben wir ein richtig cooles Hang Glider Trike bekommen. Und ich durfte damit jahrelang über den ganzen Kontinent fliegen. Wir haben damit alles Mögliche erlebt, das ist kaum zu beschreiben.

[00:08:31] Ja, es war eine tolle Fahrt, super viel Spaß.

[00:08:34] **Gavin McClurg:** Und also, weißt du, bevor wir uns kennengelernt haben, hast du mich – du und Jeff habt mich – schon 2006 unterrichtet. Und wenn ich meine Rechnung richtig habe, hat sich das Ganze für dich damals deutlich beruhigt. Aber es war, weißt du, ich habe über die Hintertüren gehört, wenn du sagst, dass das Fliegen wild und verrückt war, dann war das alles wild und verrückt. Dein Leben war damals ganz anders. Erzähl mal mehr darüber. Ein Teil davon, also ich würde gerne mehr über die Flugseite hören, weil du ja früher wirklich Meilen und Kilometer gejagt hast, und zwar bei Wettbewerben. Und das sieht für dich heute nicht mehr so aus, oder? Ich würde gerne wissen, wie dieser Übergang war und warum und wie das aussah. Ja.

[00:09:17] **Chris Santacroce:** Also, du, es steht außer Frage, dass Langstreckenflüge der Wahnsinn sind. Ich liebe es jetzt, und ich habe es damals auch geliebt. Es ist nur so, dass es momentan nicht meine oberste Priorität ist. Die Grundursache für das Ganze ist, dass ich früher, wenn ich an Reiseziele oder zu Wettbewerben geflogen bin, im Grunde meine Urlaubszeit von unserem wichtigen Vertriebsgeschäft in der Schule weggenommen habe. Und ich habe sie dafür geopfert. Dabei ist mir nicht entgangen, dass ich immer wieder an dieselben Orte zurückkehrte. Manchmal haben wir die gleichen Flüge gemacht, und das war oft mit denselben Leuten. Und manchmal habe ich meinen ganzen Urlaub genutzt, um nach Europa zu fliegen, an denselben Ort zu gehen und wieder die gleichen Typen im Regen mitzunehmen.

[00:10:04] An einem gewissen Punkt musste ich also mal kurz innehalten. Ich habe mich gefragt, ob das wirklich das ist, womit ich mein Leben füllen will. Die Dinge haben sich geändert. Ich fing an zu spüren, was die meisten Leute wahrscheinlich fühlen, wenn sie seit etwa 20 Jahren ständig das Gleiche machen. Und das fängt an, ein bisschen wie ein Burnout auszusehen, aber eher wie eine Inspiration, es massiv aufzumischen – so, dass jede Woche im Jahr anders aussieht und sich anders anfühlt. Das war die Herausforderung. Und wie ich das mache, ist, dass ich das Unterrichten von Anfängern mit einer ganzen Menge Tandems mische, dazu ein bisschen Fallschirmspringen hier, Basejumping da und dann noch Gleitschirmfliegen und das Unterrichten von Gleitschirmfliegern.

[00:10:51] Und dann, wisst ihr, in manchen Jahren fahre ich 60 Tage im Jahr das Boot. Ich mische es einfach so viel wie möglich ab. Und wenn etwas Neues auftaucht, zum Beispiel Project Airtime und die Organisation von Flügen für Menschen mit Behinderungen, bin ich voll dabei. Solange ich um die Ecke fahre, wisst ihr, zur Südseite da drüben, wie ich es seit praktisch fünfundzwanzig Jahren tue, und etwas Neues passiert und ich lächle, muss es einfach ein bisschen anders sein. Und in den letzten Tagen ist es so, als hätte ich eine Drohne. Also unterstütze ich die Project Airtime-Leute, fliege die Drohne und bekomme richtig coole Videos von ihnen, und dann habe ich eine GoPro Karma. Also bringen die Videos einfach das nächste Level.

[00:11:38] Und es gibt andere Leute, die die Sessel mit den Menschen mit Behinderungen fliegen, wie einer unserer Piloten, Blake Pelton. Und das ist anders. Und wann immer es anders ist, lächle ich.

[00:11:48] **Gavin McClurg:** Hat es dich ein bisschen erschüttert, aus dem Leben als Profisportler auszusteigen? Gab es da viele Leute? Ich bin im Skirennsport aufgewachsen und, weißt du, einige dieser Typen wie Davenport haben den Übergang wirklich gut gemeistert, einige von ihnen haben ihn, weißt du, und sind dann auf ziemlich dunkle Pfade geraten. Wie war das für dich? Denn du wirkst wie viele Profisportler, die ich im Laufe der Jahre kennengelernt habe: Du greifst Dinge an, liebst sie, feilst daran und wirst gut darin. Und es scheint, als hättest du genau das mit diesem

Geschäft gemacht, mit deinen Kindern. War das so eine Art, weißt du, „Ich lasse das hinter mir für diese neue Sache“, oder war es eher so wie „Oh, Mist“?

[00:12:30] **Chris Santacroce:** Nun, eine interessante Sache für mich war, dass ich mich nie besonders als Athlet gefühlt habe. Ich fliege einfach nur. Und, weißt du, als ich jünger war, war die Intensität immer eine zehn von zehn, und mit der Zeit habe ich sie ein winziges bisschen heruntergefahren, aber ich fliege einfach nur. Dass ich ein Red Bull-Typ war oder Glück hatte, zu reisen und all die Projekte zu machen, die ich mir erträumt habe, war für mich einfach eine Art Zufall. Und im Rückblick ist es fast schon surreal, wie einfach das war, wie toll es war und wie viel wir machen durften.

[00:13:10] Es gab einen kleinen Übergang, als ich mich dazu entschied, kein Red Bull-Typ mehr zu sein. Das war, weißt du, ein paar Wochen lang ein etwas komisches Gefühl, nur weil ich mich so daran gewöhnt hatte. Aber was ich herausgefunden habe, ist, dass Red Bull am Anfang meine Welt wirklich groß gemacht hat, mit tonnenweise Möglichkeiten. Und gegen Ende konnte ich nicht immer die Dinge planen, die ich machen wollte, wie mit der Familie oder mit Superfly oder Manövern oder Reisen oder irgendetwas, weil ich quasi für Red Bull auf Abruf war. Und das war mein Job. Und am Ende habe ich gemerkt, dass es meine Welt eigentlich kleiner gemacht hat. Als ich es also hinter mir ließ, wurde meine Welt wieder richtig groß. Im Jahr nach meinem Abschied von Red Bull habe ich mich ausgerüstet und meine eigenen Winches gebaut, die ich liebe und jeden Tag benutze, und sie haben sich als hervorragend erwiesen.

[00:13:56] Ich hatte nie wirklich Lust, sie zu verkaufen. Aber sie sind süß. Das ist so eine Art Projekt für meine Midlife-Crisis, weißt du? Ich musste ein paar bauen. Ja. Manche Leute kaufen sich ein Motorrad oder einen Rennwagen. Ich habe mir ein paar richtig schöne Winden zugelegt. Ich habe eine App gestartet, von der ich schon jahrelang geträumt habe, bin wieder auf den Stand beim Gleitschirmfliegen gekommen, habe meine Lehrerlizenz zurückbekommen, ein paar Leuten das Gleitschirmfliegen beigebracht, habe Project Airtime gestartet und

[00:14:24] habe das zum Laufen gebracht und es auf die Beine gestellt. Und nach etwa einem Jahr, in dem ich dachte, meine Welt würde kleiner werden, habe ich zurückgeblickt. Und ich habe tatsächlich gemerkt, dass ich eine Menge meiner Träume wahr werden lassen habe. Also ist für mich alles an seinem richtigen Platz. Das deckt sich für mich mit der Erfahrung von Verletzungen.

[00:14:43] **Gavin McClurg:** Weißt du, als ich beim Skirennen verletzt wurde, war es, als würde meine ganze Welt in sich zusammenklappen. Und als ich dann wieder herauskam, dachte ich mir: Wow, Moment mal. Das ist alles, was ich all die Jahre lang gemacht habe. Und jetzt gibt es all diesen anderen coolen Scheiß zu tun. Genau. Wir werden über deine App sprechen. Aber vor ein paar Jahren – und vielleicht hattest du andere – nicht, dass ich gerne auf die dunklen Seiten dieses Sports eingehe, aber ich denke, es ist lehrreich, über deinen Unfall beim Paramotoring zu sprechen, denn das war ein ordentlicher Knaller. Kannst du schildern, was da passiert ist? Ja.

[00:15:14] **Chris Santacroce:** Also, die Geschichte ist, dass ich seit 1992 im Grunde jedes Mal, wenn ich gelandet bin, sofern es möglich war, meine Schirmspitze über den Boden, in Gebüsch oder in den Schnee gezogen habe, egal was. Das war einfach mein Stil. Und viele Leute fanden das verrückt für mich. Für mich war es völlig normal. Und eines Tages habe ich das in der Wüste mit einem Paramotor und einem Gleitschirm gemacht, der nicht meiner war. Und wenn du jemals in der Branche warst, in der man die Schirmspitze über den Boden schleift, weißt du, dass man, wenn zufällig Schnee oder einfach etwas Gras da ist, die Schirmspitze auf dem Schnee oder Gras berühren kann. Man muss nicht so tief gehen. Also habe ich irgendwie gelächelt, weil ich die Schirmspitze in, weißt du, etwas Gras gesetzt habe.

[00:16:04] Und als ich herumkurvte, fing die Schirmspitze gerade ein bisschen mehr ein als sonst. Der Grund war, dass da Weizen gepflanzt war, und ich habe es eigentlich gar nicht bemerkt – es stand in perfekten Reihen, war richtig dicht und irgendwie klebrig. Das hat meine Flugbahn also nur ein kleines bisschen verändert. Ich hatte die Füße oben, wurde zur Seite geschleudert und bin mit dem Hintern ganz ungünstig auf den Boden gekracht. Ich habe den Bogen zu Ende gefahren, bin herumgekommen, und der Motor war noch ganz und heil, der Gleitschirm ist hinter mir gelandet, und es sah nicht mal so aus, wie man einen Absturz erwarten würde; es sah einfach nur nach einem missglückten Bogen aus. Das Pech war nur, dass ich mich genau falsch ausgerichtet habe, um meinen L2 zu treffen. Also hatte ich nicht wirklich viele Verletzungen, und es war nicht so ein heftiger Aufprall, bei dem man außer Kontrolle geraten ist und alles in alle Richtungen geflogen ist.

[00:16:59] Aber es war ernst. Und wisst ihr, unzählige Leute haben sich bei Flugsportarten verletzt, und Rückenverletzungen sind häufig. Es scheint so, als würden die Leute auf spektakuläre Weise verletzt werden, und dann gibt es nie ein Nervenproblem, sie haben einfach Glück und sind wieder auf den Beinen. Nun, ich war eher am anderen Ende des Spektrums. Ich hatte nicht viel Trauma, aber ich hatte definitiv ein Nervenproblem. Es dauerte drei Wochen, bis ich irgendwie wieder auf den Beinen war und mit Krücken lief, und mein Quadrizeps funktionierte immer noch nicht. Und wahrscheinlich eine oder zwei Wochen danach begannen meine Quads wieder zu funktionieren, magisch, mein rechter Quadrizeps, und alles kam irgendwie ziemlich schnell zurück. Also, von einer surrealen Erfahrung kann man reden. Wisst ihr, ich ging von „Hey Kumpel, gewöhn dich an den Rollstuhl, das ist dein neues Gefährt“ zu „Oh wow, ich bin wieder beim Wandern und Snowboarden“ in nicht allzu vielen Monaten.

[00:17:54] Also, weißt du, man muss bei solchen Dingen philosophisch sein, weil man keine andere Wahl hat.

[00:18:01] Aber für mich betrachte ich es als das Ereignis, das mir wahrscheinlich das Leben gerettet hat. Bis zu diesem Moment hatte ich absolut keinen Grund zu glauben, dass mir jemals etwas Schlimmes passieren könnte. Das war etwas, das jemand anderem passieren würde. Wisst ihr, so etwas wie es einfach vermessen war nicht mein Stil. Das war kein Problem, das ich hatte, bis zu diesem Moment. Und dann wurde es sehr real. Und als ich nach diesem Ereignis auf mein Leben blickte, als ich wieder in die Luft ging und wieder auf die Beine kam, musste ich mich irgendwie fragen: Also, soll ich das wirklich lernen? Und was ich herausfand, war, dass es jahrelang so war: Schau mich an, schau, was ich kann. Und das war großartig und es war richtig und korrekt.

[00:18:47] Und zu diesem Zeitpunkt sollte ein Paradigmenwechsel stattfinden, und dieser sollte in die Richtung gehen: Schau dich an und schau, was du alles kannst. Das bezieht sich im Grunde auf meine Kinder, meine Frau, meine Schüler und jeden anderen, den ich unterstützen, aufbauen und inspirieren kann – und insbesondere auf die Menschen mit Behinderungen, die wir im Rahmen von Project Airtime im Tandem mitnehmen und ihnen beibringen, alleine zu fliegen. Das sind Menschen mit besonderen Bedürfnissen, vor allem Kinder mit besonderen Bedürfnissen, Menschen mit Rückenmarkverletzungen, Gehirnverletzungen, Menschen mit Krankheiten, also chronischen Krankheiten, ältere Menschen und auch Veteranen. Und so

[00:19:32] Ich bin mit diesem Gedanken vorangegangen und es war ein Traum. Ich könnte also im Grunde nicht glücklicher mit diesem Entwicklungsprozess sein. Und aus diesem Grund, und vor allem, weil ich komplett schmerzfrei bin und mich von diesem Ereignis um, wie man es allgemein nennen würde, einhundertzehn Prozent erholt habe, fällt es mir ziemlich leicht, für dieses Ereignis sehr dankbar zu sein. Wunderschön. Ja.

[00:19:57] **Gavin McClurg:** Deine App. Du hast also fast 20 Jahre damit verbracht. Ich habe das im Kopf. Du unterrichtest jetzt und warst ein super Pilot. Und du hast tausenden Menschen beigebracht, an diesem verrückten, absurden Sport teilzunehmen, den wir alle so sehr lieben. Und wir machen das hier am Point, was buchstäblich direkt vor deiner Haustür liegt.

[00:20:19] Was für Dinge sind dir da schon so oft passiert? Was hast du in 20 Jahren verändert, um die Chancen zu verbessern, oder was hast du gelernt? Was kannst du unserem Publikum beibringen? Wir haben viele Leute, die 10, 50 oder 100 Stunden fliegen oder vielleicht gerade in das „Intermediate-Syndrom“ rutschen. Wie können sie ihre Chancen erhöhen, nicht denselben Unfall wie du zu haben? Das war viel Pech. Du warst ein verdammt guter Pilot. Du hast etwas gemacht, das du tausendmal getan hast. Du hattest diese seltsame Sache. Aber viele Unfälle sind eher...

[00:20:56] Was genau passiert da eigentlich, was dich dazu gebracht hat, diese App zu entwickeln?

[00:20:58] **Chris Santacroce:** Ja. Also, ganz kurz zur App. Sie heißt Pilot Aware und wir haben sie vor etwa einem Jahr fertiggestellt. Die Entwicklung hat ein Jahr gedauert. Im Grunde ist es eine App für die Kommunikation und das Bewusstsein unter Piloten. Wenn du an einem Flugplatz bist, lädst du die kostenlose App herunter und schaltest sie ein. Du erscheinst in einer Liste der Piloten. Dort wird dein Profil angezeigt, inklusive deines Autos, deines Gesichts, deines Hundes und deines Gleitschirms. Die Leute wissen, wer du bist. Sie können dir Feedback schicken. Aus einer vordefinierten Liste. So ist das gesamte Feedback konstruktiv. Anstatt zu sagen: „Hey, du Idiot, das war eine ziemlich niedrige Kurve“, steht dort: „Bitte ziehe einen systematischeren Ansatz in Betracht.“

[00:21:43] Wenn du diesen Standort und die bevorzugte Herangehensweise nicht kennst und jemanden fragst, sind die Antworten alle eher schmeichelnd und so etwas, was jeder gerne hören würde. Die Idee ist: Wenn die Community sieht, dass jemand etwas nicht besonders Kluges macht, können sie alle diese Person benachrichtigen. Dann bekommt diese Person fünf oder zehn Warnungen, dass die letzte Kurve gefährlich war. Und da gibt es keine Diskussion mehr. Jetzt der klassische Einwand: Warum geht man nicht einfach zu dem Typen? Die Antwort ist, manchmal ist das schwierig, wenn man nicht für diese Art der Kommunikation angeboren ist, dann ist es unmöglich. Ich kann das, aber ich habe keine Zeit. Es beinhaltet so etwas wie: Hey Kumpel, wie geht's? Woher kommst du? Schön dich zu sehen. Hey, hättest du Interesse an ein bisschen Feedback?

[00:22:29] Und rutschst du irgendwie einfach weg, während du weggehst? Hey, aber nur damit du Bescheid weißt, ich dachte mir gerade, hey, die letzte Kurve war irgendwie heftig. Wir alle lieben es, auf unsere Handys zu starren. Das ist einfach die Zeit, in der wir leben. Das ist das, was wir tun. Die Idee bei Pilot Aware ist, dass du das machen kannst. Es gibt noch zwei andere funktionale Elemente, die wirklich entscheidend sind. Das eine ist eine benutzerdefinierte Nachrichtenfunktion, die jeden erreichen kann, der in der Gegend fliegt. Du könntest also sagen: Hey, die Experten sagen, jetzt sofort auf den Boden. Da kommt ein starker Wind ins Tal, oder es könnte sagen: Hey, Hubschrauberlandeplatz. Das würde dann auf den Handys der Leute als Push-Benachrichtigung, als E-Mail oder wie auch immer sie es eingestellt haben, sogar als SMS erscheinen. Wenn du außerhalb der Datenreichweite bist, kommt es als SMS an. Es ist also alles ziemlich clever. Schließlich fliegt jemand über den Hügel zurück.

[00:23:16] Man weiß nicht, wer es war. Wenn man in der App nachsieht, kann man die Position der Person sehen. Man hat also deren Telefonnummer, ihren Namen, die Farbe ihres Gleitschirms. Sie sind quasi ein Alarm, solange man im Mobilfunknetz ist. Richtig. Aber hier ist der Haken: Ich habe das Teil auf den Markt gebracht. Ein ziemlich sanfter Debüt, weil ich wollte, dass die Leute einfach rausgehen und es ausprobieren und damit spielen. Es wurde reasonably gut aufgenommen. Aber es gab vielleicht hier und da ein paar technische Probleme, aus irgendeinem Grund, vielleicht weil wir es damals nicht in deinem Podcast hatten. Die Sache ist nicht richtig abgegangen. Okay, also es ist noch da. Es ist immer noch kostenlos. Es wird immer da sein. Es ist immer verfügbar. Mir ist die Energie ausgegangen, um da noch aktiv Werbung dafür zu machen. Das ist einfach ein bisschen mein Stil. Wie bei den Winden. Richtig. Ich habe tolle Winden gebaut, aber ich habe nicht wirklich die Energie, sie zu verkaufen. Ich habe diese App gemacht und sie ist voll funktionsfähig für Fallschirmspringen, Hanggliding, Basejumping, Flugzeuge, Hubschrauber.

[00:24:05] Alle Nachrichten sind da drin. Das klingt fantastisch. Aber für mich lag die Magie im Erstellen. Ja, ihr wisst schon, ich bin Unternehmer. Und für alle, die zuhören: Wenn jemand diesen Ball aufgreifen und damit durchstarten will, steht die Tür sperrangelweit offen, weil ich meinen Spaß schon hatte.

[00:24:20] **Gavin McClurg:** Ja, cool. Das ist Flight Aware. Das ist Pilot Aware. Ja. Ich werde das in den Shownotes haben, zusammen mit Links zur App und allem Drumherum, damit unsere Hörer das finden können. Ja. Also

[00:24:30] **Chris Santacroce:** Schieß los. Deine nächste Frage war zum Thema, wie man Ärger vermeiden kann? Und ich liebe es, darüber zu reden. Das ist mein täglicher Job. Wir machen den Witz ständig: Jeder Affe kann Paragliden und jeder Affe kann jedem anderen Affen Paragliden beibringen. Aber die Frage ist, ob die Person, die dich unterrichtet, dir eine Denkweise vermittelt, die es dir ermöglicht, lange genug gute Entscheidungen zu treffen, um zu verstehen, womit du es zu tun hast? Also im Grunde lange genug, um dein erstes Jahr zu überleben. Oder zwei. Wenn du nicht ein oder zwei Jahre Erfahrung hast, hast du, wie du weißt, noch nicht vier Jahreszeiten kommen und gehen sehen, du kennst nicht die Vielfalt der Dinge, die passieren können. Aber wenn du zwei Jahre lang aktiv dabei bist, dann wirst du eine gewisse Perspektive haben.

[00:25:15] Du wirst wissen, wie du das Risiko einschätzt. Du wirst sicher erkennen, ob du dich mit deiner bevorstehenden Entscheidung zu viel zutraust oder ob du lieber auf der sicheren Seite bleibst. Das ist einer der Grundpfeiler dessen, was wir in unserer Schule lehren und was wir im ganzen Land verbreiten wollen. Wir versuchen, den Leuten beizubringen, die Einstellung einzunehmen, dass es nicht um die Technik geht, sondern wirklich um das Mindset. Deshalb ermutige ich die Leute immer dann, wenn jemand über die Philosophie des Fliegens spricht, die Philosophie der Entscheidungsfindung – Start oder kein Start, soll ich hierhin oder dorthin? Das Gefühl, das du beim Start hast, diese intuitive Art von Dingen, die körperlichen Reaktionen, die du auf die Situationen hast, in die du dich

selbst begibst.

[00:26:02] Wenn du zitternd landest, ist das offensichtlich eine körperliche Reaktion auf die Situation, in der du dich befindest. Wir sind der Meinung, dass es genau darum geht. Wenn Leute zu uns kommen, um zu lernen, verbringen wir viel Zeit damit und versuchen, ihnen – das ist der beste Weg, wie ich es ausdrücken kann – wir versuchen, sie mit einer bestimmten Denkweise anzustecken und sie dazu zu bringen, die richtige Antwort zu finden. Damit sie später, wenn sie an einem Flugplatz erscheinen, Dinge sagen, die intelligent klingen, die Sinn ergeben und zeigen, dass sie aus unserem Programm kommen und diese Denkweise beherrschen. Das ist das Beste, was wir für diese Leute tun können. Das ist es, was wir in unserer Schule tun, um die Leute auf den Erfolg vorzubereiten.

[00:26:52] Und dann stellt man quasi die Frage zum Risiko im Allgemeinen. Und das ist wirklich gut, wenn ich darüber rede, denn ich habe das Gefühl, dass es im Leben einen riesigen Zufallsfaktor gibt. Das habe ich vor allem dadurch gelernt, dass ich hunderte Freunde im Rollstuhl habe. Es ist nicht wirklich einfach, die lebensverändernden Unfälle, die passieren können, an sich in Kategorien einzuteilen, außer um über die Willkür des Lebens zu sprechen. Ich habe also das Gefühl, dass es beim Fliegen einen Zufallsfaktor gibt, und das ist der Grund dafür, dass man, wenn man rausgeht und fliegt, einen Flug machen könnte. Man könnte eine große Entleerung erleben, die einen auf überraschende Weise an einem schlechten Ort hart aufschlägt, und das könnte eins in tausend oder eins in zweitausend passieren,

[00:27:39] Das ist eine wirklich interessante Zahl, denn das bedeutet, dass es dir vielleicht nie passieren wird – je nachdem, wie viel du fliegst, wie lange du dem Sport nachgehst oder in was für einer Luft du fliegst. Es könnte nie passieren. Aber gleichzeitig bedeutet es auch, dass es dir morgen passieren könnte.

[00:27:59] Das ist wirklich heftig. Und, wissen Sie, man muss das in Relation setzen. Die beste Art, wie ich das in Relation setze, ist, dass man die Chancen quasi zu seinen Gunsten stapeln muss. Ich bin also nicht wirklich ein Fan der „Sei sicher“-Logik. Für mich klingt „sicher sein“ eher nach „glücklich sein“. So nach dem Motto: Ja, klar, das haben wir. Ja, vielen Dank. Vielen Dank. Was wir letztendlich brauchen, um dieses Ziel zu erreichen, sind Werkzeuge. Ein klassisches Werkzeug, das wir unseren Schülern geben, ist, dass wir sie manchmal zu einer Lektion nach draußen schicken. Alles ist perfekt. Sie könnten fliegen, aber sie werden herausgefordert, sich einfach einen Tag auszusuchen, um dort rauszugehen und nicht zu fliegen.

[00:28:45] Und das nicht aus irgendeinem anderen Grund als dass an einem Tag ihre Intuition ihnen sagt: Weißt du was, das ist nicht der richtige Zeitpunkt, man hat schlecht geschlafen oder hat etwas im Kopf, oder es ist einfach ein direktes Bauchgefühl. Und wenn sie noch nie eine Session abgebrochen haben, dann fehlt ihnen diese Fähigkeit. Sie haben dieses Werkzeug nicht. Das ist also eine sehr greifbare Art und Weise, wie man sich an das Treffen guter Entscheidungen gewöhnen kann. Die Liste der Möglichkeiten, wie man Werkzeuge und Tricks anwenden kann, um kluge Entscheidungen zu treffen, ist endlos. Und die Gesamtsumme davon kann sogar darin bestehen, wen man als Flugpartner wählt – dass man nicht mit den Verrückten fliegt. Es kann an der Ausrüstung liegen, die man wählt. Es kann an den Orten liegen, an denen man fliegt.

[00:29:31] Es könnten auch die Tageszeiten oder Jahreszeiten sein, in denen du fliegst, oder eine Vielzahl anderer Dinge. Aber all das reduziert den Zufallsfaktor und bringt ihn unter Kontrolle. Der Zufallsfaktor tritt nicht auf, wenn du einen wirklich einfachen Flug machst. Und das ist im Grunde der Kern der Sache. Wir wollen die Leute an einen Punkt bringen, an dem sie sagen: „Hey, ich bin einfach froh, eine entspannte Tour zu machen.“ Weißt du, ein einfacher Flug ist gut. Das meine ich. Und ich habe das Gefühl, wenn sie das sagen und diesen Teil des Sports als absolut machbar und für sie gut genug akzeptieren, dann sagen sie das Richtige, tun das Richtige und bewegen sich wahrscheinlich in die richtige Richtung. Das bedeutet nicht, dass du nicht mal was Großes machen kannst.

[00:30:19] Das bedeutet wirklich nicht, dass man nicht in schwierigen Bedingungen fliegen darf. Meiner Meinung nach bedeutet es auch nicht, dass man keine Tricks lernen darf. Aber wenn man diese Dinge tut, muss man es im Grunde laut aussprechen. Das ist meine Meinung. Ich weiß, dass ich heute ein Risiko eingehe. Wenn man es nicht so nennt, wie es ist, ist meiner Meinung nach das der größte Fehler, den die Leute machen. Sie vermischen ihre einfachen Flüge, die von Natur aus sehr vorhersehbar sind, mit den völlig riskanten Sachen, die sie machen. Und sie versuchen sich einzureden, dass das Riskante eigentlich sicher ist. Es ist riskant. Nenn es riskant. Geh da raus und gib alles. Stell sicher, dass du an dem Tag auf Hochtouren bist. Weißt du, bei 110 % und zieh es durch.

[00:31:03] Das tue ich. Absolut. Ich mache das ständig. Ich mache jede Menge einfache Flüge, aber ich wähle auch Situationen aus, in denen ich bereit bin, ein gewisses Risiko einzugehen. Definitiv. Und ich versuche, es laut auszusprechen. Ich versuche, dazu sehr direkt zu sein. Ehrlich zu sein.

[00:31:21] **Gavin McClurg:** über das Risiko, das man eingeht. Und am Anfang weiß man eigentlich nicht, welches Risiko man eingeht. Es ist also ein Lernprozess, es geht darum, die richtige Kurve zu finden. Ja. Die richtige Kurve. SIB, du unterrichtest das schon ewig. Erzähl mal ein bisschen darüber und über dessen Bedeutung. Ist es richtig...

[00:31:38] **Chris Santacroce:** für jeden? Es ist also ein interessantes Thema. Ich decke quasi das gesamte Spektrum ab – von der Sache, alle da rauszunehmen und sie völlig ausrasten zu lassen, damit sie über dem Wasser alles machen können, was sie können, weil genau dafür diese Umgebung da ist, bis hin dazu, mich in der Maneuver-Umgebung etwas konservativer zu verhalten.

[00:32:07] Es hat sich natürlich damals angefangen, als ich jünger war. Wir treffen als Jüngere alle andere Entscheidungen. Und es gab eine Zeit, in der jeder einzelne, der kam, die gleiche Behandlung bekam. Bist du bereit, es zu verzögern? Bist du bereit, es zu drehen? Jetzt machen wir einen Satz. Ich habe nach einigen Jahren festgestellt, dass das eher meine Agenda war. Das war eher mein Spaß. Mein Risikoprofil war genau das, wie es klingt. Im Laufe der Zeit habe ich aber gemerkt, dass ich diesen Leuten nicht immer einen großen Dienst erwiesen habe. Der Fluch des Maneuver-Trainings ist, dass man all das machen kann und sich dann ein Fehlverhalten nicht mehr vorstellen kann, mit dem man nicht umgehen könnte. Und das beeinflusst dann tatsächlich deine Entscheidungsfindung.

[00:32:52] Was ich gelernt habe, ist, dass es ein essenzielles Manövertraining gibt, das jeder braucht. Und das würde ich einer Person in ihren ersten vier oder fünf Trainingstagen geben. Kein Problem. Und das beinhaltet Tragegurt-Twists, den Pull von unten, das Verstellen der A-Leinen, das Lernen, wie man die Bremse schlägt, um einen Cravat zu lösen, eine kleine Prozedur für den Fall, dass die Spitze feststeckt, ein bisschen Üben mit Kreisen, bis man spürt, wie Energie entsteht, und ein paar Kurven hin und her, damit man weiß, wie man schnell die Richtung umkehren kann. Pitch-Bewegungen, all das Zeug. Ich könnte das fast über der Wüste machen, und einen guten Teil davon würde ich mit reinem Gewissen über der Wüste machen. Das ist ein Teil. Der nächste Teil ist das Zeug, das für mich streng genommen nur über dem Wasser stattfindet.

[00:33:39] Und dazu gehören auch beschleunigte Asymmetrische ohne die Bremse in der Hand. Das sind große Frontale, beschleunigt, natürlich mit einer schönen Progression hin zu diesen Manövern. Aber der Höhepunkt des Trainings sind große Asymmetrische auf Geschwindigkeit, bei denen das Teil quasi einen Kreis macht, bevor man überhaupt etwas sagen kann. Als Anfänger. Und dann merken die Leute im Prozess von drei oder vier davon, dass sie viel bewusster werden und viel besser darin werden, die Kursabweichung zu korrigieren. Ich bin mir also sehr sicher, dass das über dem Wasser stattfinden muss. Ich liebe es, das zu unterrichten. Ich finde, die Ergebnisse sind großartig, wenn wir den Leuten das beibringen.

[00:34:25] Ich bin ein riesiger Fan von asymmetrischen Spiralen. Falls die Hörer nicht wissen, was das ist, können sie das hoffentlich kurz bei Google nachschlagen. Aber was ich damit sagen will, ist, dass ich kein Fan von runden Spiralen bin. Ich finde nicht, dass es einfach oder gut ist, sie zu unterrichten. Ich denke, wenn Leute sich angewöhnen, sie als Technik zu nutzen oder zu üben, ist es nur eine Frage der Zeit, bis ihnen das Ding entgleitet. Deshalb mag ich asymmetrische Spiralen sehr – also lose definiert als eine Kreisbewegung, bei der man den Gleitschirm jedes Mal wieder nach außen drängen lässt, wenn man die Runde macht, und ihn dann wieder nach innen holt. Und ich bin stolz darauf, Leute von „noch nie“ bis hin zur ziemlich guten Ausführung bei milden Bedingungen zu bringen. Also bin ich ein großer Fan von asymmetrischen Spiralen in einer Manöver-Session, ein paar Touren lang. Und ich finde, das ist eine fantastische Sache, die man den Leuten anbieten kann.

[00:35:11] Und einer der Eckpfeiler dieses Trainings ist es gerade, sicherzustellen, dass sie die Außenhand zur Steuerung nutzen. Ich habe viele Jahre lang trainiert, in denen ich die Leute dazu gebracht habe, die Intensität der Kreise wirklich gut zu modulieren, und ich dachte, sie hätten es drauf. Dabei habe ich nicht gemerkt, dass das alles nur mit der Innenhand passierte. Wenn die Kreise dann in etwas Wilderes übergingen und sie sie dämpfen mussten – wenn also die Außenhand nicht funktionierte, dann konnten die Manöver manchmal völlig außer Kontrolle geraten und die Kreise wurden verrückt. Ich schätze mich wirklich glücklich, diese Lektion gelernt zu haben. Ich bin sehr froh, dieses Training

und besonders diese Erkenntnis über die Kreise anbieten zu können. Und dann hast du deine Stalls, Spins und Sats, wenn du sie willst, und alles darüber hinaus. Ich habe wirklich das Gefühl, dass die Leute eine Manöver-Session brauchen.

[00:36:00] Geht raus. Fliegt eine Weile. Wenn ihr Stalls, Spins, Sats oder was auch immer im Kopf habt, dann müsst ihr meiner Meinung nach wirklich viel darüber meditieren. Mentale Vorbereitung, YouTube-Recherche bis zu einem gewissen Punkt, kurz vor dem See, vielleicht mit dem Coach. Und wenn ihr dann zu diesem Zeug übergeht, dann tut ihr das mit einem hohen Maß an Absicht. Also, Gavin, willst du heute einen Stall? Und die Antwort ist: Ja, auf jeden Fall. Wir machen das. Wenn ich die Leute an einem bestimmten Manövertag ansehe und sage: Hey, machen wir das? Den Stall, wie besprochen? Und sie tun irgendetwas, außer mir so zu antworten, dann machen wir es nicht richtig. Das kommt aus Erfahrung. Ich habe gesehen, wie die das machen, und ich habe gesehen, wie zufällig die Ergebnisse sein können, wenn die Leute nur halbherzig dabei sind oder wenn sie die Vorbereitung nicht gemacht haben.

[00:36:47] Und deshalb ist es mir ein Vergnügen, das zu machen. Ich liebe es, aber es muss auf eine bestimmte Weise ablaufen. Ich bin mittlerweile ziemlich wählerisch. Ich liebe es wirklich, ohne Geschichten vom See zurückzukommen. Deshalb kommen wir uns jeden Tag vor Beginn unserer Manöver-Session, egal was wir machen, zusammen und schließen eine Art Abmachung. Alles klar, Leute, wir geben dafür unser Bestes. Wir werden alle aufpassen und uns um den einen Typen kümmern, der in diesem Moment fliegt. Wir werden nicht verrückt spielen. Nichts davon sollte sich besonders wild anfühlen. Es sollte alles kalkuliert und ziemlich gefasst sein. Am Ende des Tages stimmen alle zu, keine Geschichten. Sie nicken alle ja. Und ihr würdet es nicht glauben. Wir trocknen keine Gleitschirme ab. Es fliegen keine Rettungsschirme raus. Wisst ihr, die Leute kommen zurück und fühlen sich so.

[00:37:32] **Gavin McClurg:** Sie gehen das Ganze disziplinierter an. Sie machen es konzentrierter und denken darüber nach, statt locker zu sein. Ich halte das für einen guten Punkt, weil die Leute über dem Wasser oft denken: Oh ja, das hat mich jetzt. Aber ja, das ist ein guter Weg, das zu machen. Nur um das zu klären, falls jemand nicht verstanden hat, wenn du über Asymmetrien sprichst: Was du versuchst, ist die Energie aufzubrechen und eine festgefahrene Spirale zu vermeiden.

[00:37:54] **Chris Santacroce:** Genau. Und nur um klarzustellen: Asymmetrische Deflation und die asymmetrische Spirale haben nichts miteinander zu tun. Richtig. Nicht verwandt.

[00:38:01] **Gavin McClurg:** Das wichtigste Manöver, etwas, das man gerne sehen möchte, nicht im Sinne von SIV, sondern einfach nur Schirmkontrolle. Jemand fängt an, ein bisschen Thermik zu fliegen. Sie fangen an, vielleicht ein paar kleine Mini-XC zu machen. Sie haben ein SIV mit dir gemacht. Was

[00:38:19] **Chris Santacroce:** Müssen sie das lernen? Also stellst du die Frage, was sie als Voraussetzung haben müssen, um das zu machen, oder was ich sehen möchte, während sie es tun? Sie werden...

[00:38:26] **Gavin McClurg:** Siehst du. Ja, ich neige eher zum Schirm-Übergang. Aber weißt du, welche Schirm-Handhabungsfähigkeiten am Boden und auch in der Luft möchtest du sehen, um zu wissen, dass diese Person bereit ist? Wir bekommen oft so etwas wie: „Hey, ich fliege mit diesem Typen.“ Ich hatte heute Morgen eine Frage mit Bill Belcourt. Ich sagte dazu: „Ich habe zehn Stunden. Mein Flugpartner hat vier Jahre. Ich möchte diesen Frühling mit ihm XC fliegen.“ Und Bill meinte: „Halt, halt, halt. Der Typ wird wissen, wie man an Orte kommt, von denen du keine Ahnung hast, und du wirst dich dort nicht wohlfühlen. Du brauchst ein Fundament.“ Also, was sind meiner Meinung nach die Grundlagen? Was möchtest du als abgehakt sehen? Weil das ist eine zu lange Frage. Aber ich denke, viele Leute sagen mir: „Oh, ich habe meinen P3.“

[00:39:15] Oh, ich habe mein P4. Tja, ich habe den nordamerikanischen Foot-Launch-Rekord aufgestellt, als ich noch P3 war. Ich glaube nicht, dass das irgendeine Rolle spielt. Würdest du mir zustimmen? Ich meine, Ratings sind toll, aber es gibt noch so viele andere kleine Schritte, die...

[00:39:29] **Chris Santacroce:** Also, die eigentliche Frage ist die der Progression. Und weißt du, eine Progression bewusst und durchdacht zu erarbeiten, ist eine wunderschöne und feine Kunst. Das ist ein Grundpfeiler des Lebens, oder? Als deine Eltern dir die Autoschlüssel gegeben haben, haben sie darauf gesetzt, dass sie eine gute Progression hingelegt haben. Und natürlich hat diese Progression bestens funktioniert, solange du nicht alles vermässelt oder

jemanden überfahren hast. Also müssen wir bei unserem Gleitschirmfliegen genauso bedacht vorgehen. Wenn es also nicht eine Million kleine Schritte zwischen A und B gab, weißt du, wenn es nicht eine Million Schritte zwischen deinem ersten guten Thermikflug und deinem 20 Meilen langen cross country gab, dann was sagt das über diese Progression aus?

[00:40:14] Es war nicht gerade gut, oder? Es sah einfach nicht besonders klug aus. Das heißt nicht, dass wir uns darüber ärgern müssen, aber nennen wir es beim Namen. Die Progression war grob, sie war grob und sie war überhastet. Also würde ich den Leuten raten: Sorgt dafür, dass es klug aussieht. Und um das zu erreichen, braucht man irgendwie eine Community. Es ist schwer, die Perspektive alleine zu entwickeln. Aber wenn es das erste cross country war, dann wäre mein Vorschlag, versucht zuerst an neuen Landeplätzen zu landen, an denen ihr noch nie wart, denn oft ist das der entscheidende Punkt. Ihr könnt vielleicht zehn Meilen die Straße entlang fliegen oder wie auch immer, aber wenn ihr dort ankommt, müsst ihr vielleicht irgendwo landen, das ihr noch nie gesehen habt. Und wenn ihr diese Erfahrung nicht habt, dann wisst ihr schon, was passiert.

[00:41:00] Deine Entwicklung ist etwas aus dem Ruder gelaufen. Ich habe eine bestimmte Sichtweise auf die Grundidee von Ehrgeiz beim Fliegen. Man braucht kein Genie zu sein, um zu sehen, dass da draußen jede Menge Ehrgeiz vorhanden ist. Mein Argument ist aber, dass er ein wenig fehlgeleitet ist. Und so schlüssle ich das auf: Ich sage, das ist eher wie Autofahren, sobald man fliegt. Es ist für dein Leben genauso notwendig wie das Autofahren mit dem Wagen.

[00:41:32] Und wenn es ums Autofahren geht, schwenkt niemand die Flagge und sagt: Hey, schaut mich an, ich bin Gavin, ich bin ein fantastischer Fahrer, oder? Letztendlich versuchst du ja nur, innerhalb der Linien zu bleiben und nicht in den Graben zu geraten. Hoffentlich bleibt das Ding auf der richtigen Seite oben. Du weißt schon, du fährst niemanden um. Und dein Endziel ist, dass du ein 80-, 90- oder in deinem Fall 100-jähriger Mann bist, den Schlüssel an deine Kinder übergibst und sagst: Jungs, ich bin fertig. Ich kann einfach nicht mehr sehen. Und es ist einfach nicht gut. Und genau in diesem Moment darfst du dich als guter Fahrer bezeichnen. Richtig. Also ist meiner Meinung nach das Fliegen viel mehr so etwas wie das, als zum Beispiel Speerwerfen, einen Lauf oder einen Marathon zu machen. Wenn du eine dieser Sachen machst, egal ob Leichtathletik, Laufen oder Radfahren.

[00:42:18] Ja, da setzt du deine Ambition ein, weißt du, du gibst alles, forderst dich selbst heraus, stürzt dich rein und gewinnst. Aber beim Fliegen geht es darum, einfach zwischen den Linien zu bleiben, verstehst du? Denn wenn du in 10, 15 Jahren hier bist, wirst du feststellen, dass du einige erstaunliche Flüge auf dem Konto hast, ohne dich überhaupt anzustrengen. Und wirst du cross countries haben? Sicherlich. Aber wenn du da rausgehst und eine hohe Messlatte hast und willst, dass das Erledigen von X, Y oder Z cross country in deinem ersten Jahr ein fester Punkt auf deiner Agenda ist, rate mal: Die Chancen stehen gegen dich. Ja, die stehen massiv gegen dich.

[00:42:52] **Gavin McClurg:** Es gibt erfahrene Piloten und es gibt mutige Piloten, aber es gibt keine alten Piloten. Ja, das kann passieren. Richtig. Wenn du eine neue Gruppe bekommst, sind da zehn von ihnen. Du nimmst sie mit zum Punkt. Kannst du wirklich schnell identifizieren? Okay, diese Frau wird richtig gut sein. Dieser Typ wird eine Menge Ärger machen. Ja. Ich stelle dich hier gerade ein bisschen unter Druck. Oh, kein Problem. Ich bin sicher, dass du das kannst. Richtig. Ich stelle mir vor. Wie gehst du damit um?

[00:43:21] **Chris Santacroce:** Seit etwa fünf, vielleicht zehn Jahren haben wir ein Programm, bei dem Leute, die fliegen lernen wollen, einfach vorbeikommen dürfen. Nein, kein Vorstellungsgespräch, kein Druck, kein Geld. Sie hängen einfach mit uns ab und schauen sich unseren Stil an. Und wir schauen uns ihren Stil an und sehen, ob wir zusammenpassen. Wir versuchen nicht zu glauben, dass wir für jeden der perfekte Ausbilder sind. Und wir erkennen vollkommen an, dass nicht jeder Schüler der perfekte Schüler für uns ist. Und indem wir die Schüler quasi dazu herausfordern, mit ihrem Besten zu kommen, wisst ihr was? Einige von ihnen schaffen es gar nicht zu diesem Gespräch.

[00:44:00] Entschuldigung, mein Herr. Sie bekommen das Interview nicht. Nein, sie schaffen es trotzdem. Sie tauchen nur nicht auf, weil wir sie herausgefordert haben. Und weil wir ihnen gesagt haben, dass wir erwarten, dass die Leute mit ihrem Besten kommen – Leute, die fest entschlossen sind, weit über dem Durchschnitt zu sein, Leute, die bereit sind, Zeit, Energie, Geld usw. usw. zu investieren. Sie kommen einfach nicht. Und das ist so perfekt. Wir nehmen sie mit nach draußen und hängen sie natürlich an den Gleitschirm, lassen sie die Verzichtserklärung unterschreiben und alles das. Aber wir nehmen kein Geld und schauen uns einfach an, wie sie zu unterrichten sind. Und wenn sie

aufleuchten, wissen Sie, das erste Mal, wenn sie diesen Gleitschirm über den Kopf bringen und dann auf und ab hüpfen und etwas sagen wie: „Kann ich morgen nach meinem ersten Flug kommen?“ Dann wissen wir, dass wir einen Gewinner haben. Aber wir haben auch Leute, die nach draußen kommen und dann einfach merken: „Oh, wow, das ist nicht ganz mein Ding.“

[00:44:47] Und wir machen es richtig lustig. Wir nehmen sie mit zum Tandemflug oder zum Kiten, sie kommen vom Boden ab und wir geben ihnen ein High Five. Das ist so gut. Und es ist so verstanden, dass das passieren wird, wenn der richtige Zeitpunkt gekommen ist. Genau. Und es ist nicht jetzt und es passiert vielleicht gar nicht. Aber es passiert. Manchmal kommen diese Leute ein paar Jahre später zurück und sagen: Oh, Sie haben uns die Einführung gegeben und es war damals nicht das Richtige. Aber wir haben gemerkt, dass wir fit sein müssen. Wir brauchen tatsächlich Sonnenbrillen und Handschuhe. Wir müssen uns ein bisschen einlesen. Und jetzt haben wir entschieden, dass wir es wirklich machen wollen. In unserer Schule sind wir ziemlich selektiv und nutzen diese Formel, und wir bekommen jetzt großartige Leute. Wir wissen aber nie, was für ein Pilot jemand sein wird.

[00:45:33] Schon ganz am Anfang geben wir den Disclaimer ab: Schau mal, wir könnten feststellen, dass dir einfach nur das Training Spaß macht. Es gibt Leute auf der Welt, die nicht gerne hoch über dem Boden sind. Und das ist völlig okay. Wir könnten feststellen, dass du einfach nur liebst, einen Gleitschirm wie einen Drachen zu fliegen, und es gibt keinen besseren Drachen, weißt du? Also bist du herzlich willkommen. Komm einfach und sei genau diese Person. Vielleicht stellst du fest, dass das Restaurieren dein Ding ist, wenn niemand da ist. Vielleicht findest du heraus, dass du deine Thermik einfach lieber woanders als im amerikanischen Westen machst. Weißt du, du magst deine Thermik lieber in Kolumbien oder in Brasilien, wo es einfach sanft ist und keine harten Kanten gibt. Und so willst du es machen. Und hier in der Gegend machst du einfach ein bisschen Kiting und einen kleinen Flug. Du hebst dir das für Umgebungen auf, die schöner sind als diese hier.

[00:46:18] Wir haben Leute, die einfach mal anhalten und sich auf verschiedenen Ebenen planen. Und wir versuchen, ihnen Unterstützung zu bieten, denn wenn man einfach nur hier abhängt und dem Chat zuhört, denkt man, Gleitschirmfliegen bestünde nur aus großen Höhengewinnen, Thermik und cross country. Ich meine, es gibt keine Unterstützung für Leute, die es einfach nur auf einer einfachen Ebene betreiben. Es gibt keine Videos, die sagen: Hey, schau dir meinen einfachen Flug an, den ich heute Morgen von der Seilbahn aus gemacht habe. Richtig. Aber es ist real. Und zum Glück gibt es Schulen auf der Welt, die diese Unterstützung schaffen und es sozial und unterhaltsam machen. Und die Leute machen einfach einfache Flüge. Wir brauchen Leute wie diese. Die Mehrheit der Leute ist so. Wir brauchen aber auch Leute wie dich, um uns zu inspirieren. Und ein Prozentsatz der Leute wird in der Lage sein, im Laufe der Jahre,

[00:47:07] einige der Ausblicke erleben, die du gesehen hast, und ein paar Kilometer sammeln. So wie das, was du gemacht hast. Aber das ist eine sehr kleine Gruppe, meiner Meinung nach. Eine sehr kleine Gruppe. Hm. Interessant. Was noch?

[00:47:19] **Gavin McClurg:** Worüber willst du noch reden? Erzähl mir von einer coolen, verrückten Geschichte aus deiner Vergangenheit beim Gleitschirmfliegen.

[00:47:24] **Chris Santacroce:** Oh Mann. Mal sehen. Gute Geschichten. Das ist schwer. Du wirst in die Enge getrieben. Genau. Weißt du, eine der coolen war mit Will Gadd in Chile.

[00:47:36] **Gavin McClurg:** Ja. Wir

[00:47:37] **Chris Santacroce:** versucht, von Chile nach Argentinien zu fliegen. Und wir haben zehn Tage lang herumgesucht, um so einen flugfähigen Ort oder Moment zu finden, und wir haben keinen gefunden. Also haben wir ein bisschen hin und her gewogol und dachten uns, na ja, das ist eine Wander- oder Flugmission. Wir sollten anfangen zu wandern. Wir haben keine Zeit mehr. Das war also noch vor dem Leichtgewicht-Equipment. Stellt euch also einen voll ausgestatteten Rettungsschirm vor, Parnas, alles. Und wir fangen an zu marschieren und wir marschieren drei Tage lang. Und es gab keinen einzigen flugfähigen Moment. Zwei tolle Dinge sind passiert. Erstens, wir sind durch dieses Tal gelaufen und ich habe euch erzählt, dass da am Ende des Tals viel ist. Und die sagten, Alter, du bist verrückt. Du halluzinierst, versteht ihr? Also sind wir fast den ganzen Tag gelaufen. Als wir am Ende ankamen, gab es eine Lodge

und da waren einige Esel oder so.

[00:48:27] Und dann direkt davor. Sie servierten uns einen Eintopf und ließen uns auf dem Betonboden schlafen. Am nächsten Tag wanderten wir über einen 14.500 Fuß hohen Pass. Es war wie ein Abstieg von 12.000 bis 14.000 Fuß nach Argentinien. Und ich fing wieder an zu sagen: „Tja, da unten steht ein Unimog.“ Und die meinten: „Alter, du bist schon wieder dabei.“ Ich sagte: „Du hast Energie, du bist ein Superheld. Renn da runter und schau nach, ob es ein Unimog ist. Es sieht aus wie ein Unimog. Es sieht so aus, als würde unser Ride den Hügel runterjagen, so mit 80 Meilen oder so.“ Wahnsinn. Ja. Und wie erwartet kamen wir unten an. Da war ein Unimog. Wir sind auf die Ladefläche gesprungen. Wir haben uns den Hügel runterfahren lassen, um unsere Knie zu schonen. Genau. Und als wir unten ankamen, war es Nacht und sie hatten eine Armee.

[00:49:15] Hütte, und wir standen Schulter an Schulter mit Typen der argentinischen Armee bei einer Übung. Die hatten eine riesige Schüssel Suppe und haben uns gefüttert. Also, all die total, total verrückten Hike- oder Fly-Missionen ohne das Fliegen. Diese eine hat sich einfach zu einer ziemlich genialen Gleitschirmfliegen-Geschichte ohne Gleitschirmfliegen entwickelt. Okay, das stimmt. Und das passiert oft. Deshalb ist es so ein cooles Abenteuer. Ja. Die gute Nachricht ist, am Tag danach waren wir in Portillo und haben einfach nur gechillt. Wir haben beschlossen, hochzugehen und den Spot zu fliegen, von dem wir einmal diesen einen gruseligen Flug gemacht hatten. Also sind wir hochgegangen und es war Abend. Es waren nur Will und ich, Othar war nach Hause gegangen, und wir sind gestartet.

[00:50:01] Und als wir anfangen zu fliegen, merkten wir, dass das GPS null Wind anzeigte. Wir haben also quasi versucht, am Boden zu bleiben, als wir abgingen. Und als wir dann in der Luft waren und merkten, dass da gar kein Wind war, dachten wir uns: Wir müssen hoch. Wir hatten die Erlaubnis, über den Grat zu fliegen. Alles war in Ordnung. Wir hatten einen Fahrer und mussten uns unseren Weg durch diese heftigen Felsenschluchten über den Kamm der Anden bahnen. Und wir mussten bedenken, dass wir noch nie einen Landeplatz gesehen hatten, erst recht nicht bei Sonnenuntergang. Also sind wir über den Rücken, so in den Schatten des Sonnenuntergangs, runter in dieses unglaubliche große Tal und haben voll damit gerechnet, rückwärts in einen Steinhaufen zu krachen. Aber als wir zur Landung ansetzten, haben wir uns in den Wind gedreht.

[00:50:46] Es ist also eine Art katabatischer Wind. Er kommt einfach von West nach Ost und heult nur so durch. Und als wir in die Schicht kurz vor dem Boden kamen, dachten wir uns: Wir fliegen nicht rückwärts. Wir sind völlig normal gelandet. Es war also der beste Trip aller Zeiten. Ich hatte schon viele andere tolle Flugserlebnisse, die verschwimmen für mich alle irgendwie. Ja. Weißt du, die Leute fragen immer: Was war dein Lieblingsflug und wo ist dein Lieblingsort zum Fliegen? Und es ist so, weißt du, neulich war ich mit meinem Paramotor beim Müllplatz des Landkreises und hatte den besten Flug überhaupt, verstehst du? Also ist das für mich nicht alles linear, oder? Klar, es muss nicht der Mont Blanc sein, damit ich meinen besten Flug habe. Ich meine, es kann tatsächlich direkt bei der Kupfermine neben dem Müllplatz sein. Richtig. Letzte Frage.

[00:51:32] **Gavin McClurg:** Vor ein paar Jahren hattest du schon ein paar Kinder. Ja. Wie ist das so? Denn du bist so ein Super-Papa. Ich finde es klasse, wie sehr du dich dafür einsetzt. Und es ist toll, das von außen mitzubekommen. Aber wie hat das dein Risikoprofil verändert? Hat das deine Flugweise verändert? Hat das deine Einstellung zum Fliegen verändert? Wusstest du,

[00:51:50] **Chris Santacroce:** weißt du, was mir passiert ist, ich wurde verletzt, als meine Tochter ein Jahr alt war – also mein Sohn war zwei.

[00:51:59] Und als ich mich danach wieder vorwärtsbewegt habe, habe ich einige Dinge von der Liste gestrichen. Also habe ich...

[00:52:08] wie Wingsuit-Basejumping von der Liste. Ich bin zum Beispiel aus einem Flugzeug mit Wingsuit gesprungen und habe auch Basejumping gemacht. Und ich dachte mir, wisst ihr, ich wäre wahrscheinlich der Typ, der nicht einfach nur von der Klippe wegfliegt, sondern die Klippe ein bisschen umarmt. Und ich dachte mir, ich streiche das erst mal von der Liste. Ich schließe es nicht völlig aus, aber ich sage nur, dass es gerade nicht auf der Liste steht. Und was das andere betrifft, Basejumping von niedrigen Felsen – das war wirklich nicht mein Ding. Ich würde es jetzt nicht komplett ablehnen, aber es steht nicht ganz oben auf meiner Liste, das Springen von niedrigen Felsen oder, wisst

ihr, verzweifelter Basejumping. Ich habe seit die Kinder auf der Welt sind jede Menge Basejumps gemacht. Und ich streiche das nicht von der Liste, aber es gibt einfach bestimmte Dinge, die ich nicht zu hundert Prozent machen muss.

[00:52:55] Da ist also die Frage des Risikos. Zusammen mit den Kindern. Und da stellt sich die Frage, in welche Richtung sie gehen werden, ob sie am Ende fliegen, was auch immer. Ich mache den Witz mit meinem Sohn: Mir ist egal, ob du jemals fliegst, aber das liegt ganz allein bei dir. Aber wenn du 18 bist und ich irgendwas, 60 oder was auch immer, dann werde ich brauchen, dass du ein paar Tandems fliegst. Also werde ich brauchen, dass du voll konzentriert bist.

[00:53:20] Ich sagte, ich würde dir ein Funkgerät ins Ohr geben. Aber das ist nur ein Witz, denn die Wahrheit ist, es ist mir völlig egal, ob sie darauf stehen oder nicht. Wenn sie darauf stehen, dann werde ich ihnen natürlich ständig auf die Pelle gehen. Ja, sie machen Kitesurfen. Sie haben schon kleine Flüge gemacht. Ich habe sie aber noch nie einfach auf den Übungshügel mitgenommen und sie mit einem Funkgerät allein fliegen lassen, nur um 20, 30 Fuß hochzugehen und dann zu landen. Das habe ich noch nicht gemacht.

[00:53:43] **Gavin McClurg:** Also musst du damit okay sein. Was wäre, wenn dein kleiner Sohn, 12 Jahre alt, einfach sagen würde: „Papa, ich gehe Wingsuit fliegen, Mann. Ich mach das voll durch.“ Würdest du...

[00:53:52] **Chris Santacroce:** wärst du damit

[00:53:52] **Gavin McClurg:** okay mit

[00:53:53] **Chris Santacroce:** Das? Nun, da ist ja die Sache mit der Progression, oder? Ja. Alle Typen, die ich kenne, die wirklich gut sind – Wingsuit-Flieger, die es geschafft haben, sich mit ihren Schirmen nicht in die Felsen zu stürzen – die haben 15.000, 20.000 Sprünge hinter sich. Ja. Und das ist der klare Beweis. Das sind die Leute, die es immer noch machen und das auch noch gut. Ich bin stolz darauf, einige Handvoll dieser Typen meine Freunde zu nennen. Und deshalb würde ich auf Progression bestehen. Ja. Ich weiß nicht, ob die Umstände so zusammenlaufen werden, dass mein Sohn 20.000 Sprünge macht, aber ja, ich bin da ziemlich streng. Ich meine,

[00:54:31] Ich kann euch natürlich sagen, dass mein Sohn 20.000 machen wird. Also ist mein Vater kein einziger 30.000er Fallschirmspringer.

[00:54:41] Und ich denke mir so: Ich kann nicht glauben, dass mein Sohn mir das antun kann. Ich kann nicht glauben, dass du das Leben deines Sohnes auf die richtige Weise gestalten wirst. Ja. Ich bin schockiert. Ich bin so schockiert, weil ich nicht glauben kann, dass dein Sohn so großartig sein wird. Ich meine, er war 20.000, 20.000. Ich glaube, er wird der Beste aller Zeiten sein, mein Vater weiß das, ich kann nicht glauben, dass er so großartig sein wird. Ich denke mir so: Ich werde nicht so großartig sein. Ja. Also, das ist unsere Philosophie, weißt du, und meine Kinder wissen das wirklich, wirklich gut, weil sie wissen, dass sie 150 Freunde haben, die im Rollstuhl sitzen, wegen Dutzenden verschiedener Dinge, und sie wissen, dass das Leben schwierig ist. Und das Beste, was ich für sie tun kann, ist wahrscheinlich, dass sie wissen, was möglich ist, weißt du? Und was möglich ist, ist, dass wir alle im Rollstuhl landen könnten, und das ist nicht das Ende der Welt, aber du musst anerkennen, dass das eine Möglichkeit ist, bei all den Dingen, die du tust. Cool, das ist ein...

[00:55:29] **Gavin McClurg:** ein toller Ort

[00:55:29] **Chris Santacroce:** um abzuschließen

[00:55:30] **Gavin McClurg:** Damit machen wir hier Schluss, aber ich habe noch eine letzte Frage, die wir noch dazuschieben, falls die Leute interessiert sind – vielleicht packen wir das als Bonus dazu oder so. Aber ich merke oft, dass Leute, wenn sie die Filme oder so etwas sehen, inspiriert sind, bumm, für irgendwas, aber sie wissen nicht, wie man Paragliding lernt. Wo soll ich hin? Ich schicke sie immer zu dir und immer zu Rob nach Santa Barbara, je nachdem, wo sie wohnen, aber wir haben viele Hörer, die nicht... du weißt schon, das ist kein bequemer Ort. Was würdest du den Leuten dazu sagen, wie sie eine gute Schule finden, weil die sind ja nicht alle so wie ihr?

[00:56:03] **Chris Santacroce:** Also, seien wir mal ehrlich. Ja, es gibt Dinge im Leben, die Lebensentscheidungen sind, und es gibt Dinge, die das nicht sind. Ein Beispiel für etwas, das keine große Lebensentscheidung ist, ist die Ausrüstung,

die man kauft. Die ist alle ziemlich gut. Ja, natürlich gibt es Sachen, die für dich besser funktionieren als andere, aber wenn du den Guide für das Fliegen auswählst, dann ist das eine Lebensentscheidung. Also wähle weise. Und was ich denke, ist das Beste, was du tun kannst, ist, deine potenziellen Instrukturen zu interviewen. Wenn es einen in deiner Gegend gibt, erfahre die Insider-Infos über sie. Geh zu ihnen, schau ihnen in die Augen, schüttle ihnen die Hand. Einer von ihnen wird dir sofort als der Richtige auffallen, und wenn du bei diesem Interview nicht ein gutes Gefühl hast, dann such weiter. Ja.

[00:56:52] **Gavin McClurg:** Cool, klingt gut, Chris. Vielen Dank, es war mir eine Ehre. Es ist echt cool, etwas Zeit mit dir zu verbringen. Ich wünschte, wir hätten mehr Zeit, aber danke für das, was du tust. Danke für diese unglaublichen Projekte mit Menschen mit Behinderungen und dafür, dass du Menschen in Sicherheit bringst. Danke, Mann. Gerne geschehen. Danke.

[00:57:12] naja

[00:57:17] Ich hoffe, euch hat das gefallen. Was für eine coole Show, was für ein cooler Typ. Chris ist seit ich ihn zum ersten Mal 2006 getroffen habe – oh Gott, eigentlich schon davor, ich glaube 2004, als er und Jeff mir das Fliegen beigebracht haben – einer meiner Helden. Riesigen Respekt für diese Jungs, für ihre Schule, für das, was sie geleistet haben und ihre Programme für Menschen mit Behinderungen und alles, was er in diesem Sport erreicht hat – einfach eine absolute Legende. Also vielen Dank, Chris, und ich hoffe, ihr habt das alle wirklich genossen und viel davon mitgenommen. Wie immer bitten wir nur um einen Euro pro Show, falls ihr aus dieser oder einer der vorherigen Folgen etwas mitgenommen habt. Ich glaube, wir sind jetzt bei 41 – allerdeleten Arten von fantastischen Inhalten von Leuten wie Will Gadd, Russ Ogden und Paul Bauer, einer Menge der X-Alps Piloten. Ich habe noch mehr tolle Shows für euch geplant. Wenn ihr euch finanziell nicht verpflichten könnt, verstehe ich das vollkommen, das hier ist kostenlos und ich werde es weiter machen, weil es einfach klasse ist und ich finde, es ist toll, all dieses gute Wissen zu verbreiten. Aber teilt es mit euren Freunden, lasst jeden anderen Piloten oder andere Abenteurer wissen, dass es das gibt, oder setzt es auf Facebook. Wenn ich einen Post mache, teilt ihn mit den Leuten, mit denen ihr fliegt, redet darüber im Auto, hört es euch auf dem Weg zum Start an – das wird alle sicherer machen.

[00:58:31] Das ist klasse. Ihr findet die Links, um die Show zu unterstützen, auf der Website cloudbasedmayhem.com. Das könnt ihr über PayPal machen. Alles, was wir euch bitten, ist, uns nicht nur einen Euro auf einmal zu schicken, weil PayPal ziemlich hohe Gebühren abzieht. Wart lieber, bis ihr 10, 15 oder 20 Folgen gehört habt, und schickt entsprechend dazu. Ihr könnt auch über Patreon beitragen: patreon.com/cloudbasedmayhem. Da gibt es richtig cooles Material von der Alaska-Traversal mit Dave Turner, das ihr euch ansehen könnt. Und es gibt da eine tolle Option, bei der ihr einfach den Betrag einstellt und es dann vergesst – es hängt komplett davon ab, dass ich Inhalte veröffentliche, ihr zahlt also nur, wenn auch Content für euch kommt. Vielen Dank an alle, wir sehen uns in der nächsten Show, tschüss.