

Reavis Sutphin-Gray and increasing your toolkit

Cloudbase Mayhem Podcast 46 — Reavis Sutphin-Gray

Published	2017-08-09
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-46-reavis-sutphin-gray-and-increasing-your-toolkit/
Duration	00:56:42
Speakers	Gavin McClurg, Reavis Sutphin-Gray
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0046-reavis-sutphin-gray-and-increasing-your-toolkit.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	12 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	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

Reavis learned to fly a decade ago and had a pretty unusual experience with being in the air- he doesn't experience fear. But he had a very firm understanding of the risks and wanted to be a safe pilot and took his progression and learning seriously and conservatively. This approach has given Reavis, who is now one of the pilots who regularly sends huge lines in North America a unique flying toolbox to help decipher the weather and more. Reavis is a software engineer and lives on the road chasing flying hours year-round (and BTW he answers the most common question I get from our listeners- how do you change your life so you can fly more?). His analytical mind and passion for flight will help you develop a totally different set of skills that will increase your potential as an XC pilot.

The post Episode 46- Reavis Sutphin-Gray and increasing your toolkit first appeared on [CLOUDBASE MAYHEM](#).

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Sleep in the skies, stars in the sea. These are dreams of mine, I fall at your feet. Hi there everybody, welcome to another episode of the Cloud Based Mayhem. Got a special show for you today that's maybe a little more applicable to our North American listeners than to our European and Australian, New Zealand and Asian listeners. But I think you'll get a lot out of this. I sat down here locally in Sun Valley with a good friend of mine, an excellent pilot, Revis Gray, who is really heavy into the technical side of what we do. So, you know, he uses an air band radio when he's in the air to talk to airports to get weather.

[00:00:45] He's really good on using various different tools for weather and deciding a good day and, you know, days to go out and epic days and days to avoid. And really conservative in terms of his progression and how he approached safety because he didn't really experience fear when he was learning how to paraglide and still doesn't to this day, which is pretty unusual. So he has a really unique take on all of that. He had a comment actually in the show about, I was asking him about, you know, what he sees that he doesn't like when people are learning or kind of mitigating intermediate syndrome. And he had a really cool comment that I had never heard from any of our other guests about keeping the speed of your wing up, especially for those who spend a lot of time like ridge soaring, that kind of thing.

[00:01:36] So some really interesting stuff here. This one's a lot more on the technical side of what we do than what we typically talk about. And I think you're going to get a lot out of it, especially, you know, using things like X contest to explore various lines. And for those who aren't really... Really strong with Meteo, this is a great way to delve into more of that. And we've got everything that we talk about in the show in the show notes on [cloudbasemayhem.com](#) for this episode. So I invite you to explore that, put up tons of resources where you can just bookmark. And if you're in what, depending on what part of the world you're in, I think that'll come in really handy. So we're just going to get right into it. Please enjoy this great talk.

[00:02:21] A good friend of mine, Revis Gray.

[00:02:32] Revis, welcome to the Mayhem, man. I really appreciate your time. And just before we started recording here, you said something pretty interesting to me. You said when you first started flying, you weren't experiencing fear. So you had to kind of approach it more analytically. So that seems like an awesome place to start. Give me a little bit of your flying history, when you started and how it's all kind of panned out.

[00:02:57] **Reavis Sutphin-Gray:** All right. Yeah. I'm specifically talking about flying paragliders. I actually got into some other parts of aviation a lot earlier in life. When I was, I think, 12 or 13 years old, I took a ride in a Cessna at an air show. We were doing \$5 airplane rides. It was basically a lap around the pattern. And some sort of switch flipped in my brain after that experience. And I pretty much knew I needed to fly. Yeah. My parents were incredibly supportive of that.

[00:03:24] **Gavin McClurg:** Where were you?

[00:03:25] **Reavis Sutphin-Gray:** This was up in Northern California. North Bay, Santa Rosa, that area. Okay. Cool. On the advice of one of my friend's fathers, who was an ex-Air National Guard pilot and flew for Delta, they got me some lessons in sailplanes when I was, I want to say, 14 years old. Wicked. And I never soloed or got my ticket flying sailplanes, but ended up going on to take power lessons in Cessna 152s. Soloed when I was 17, got my private pilot license when I was 18. Then I went away to college. And my parents... Priorities shifted. I got more into partying. Didn't really have the kind of income you need to fly private airplanes. Right. And so I sort of fell by the wayside. And when I was finishing up college, a good friend of mine, Daniel Barquet, kept telling me about paragliding and how fantastic it was.

[00:04:14] And I should get into it. My response was always, well, I broke college so you don't have time or money to pick up an expensive hobby like that. Right. Yeah. And I kind of forgot about it for a while. A few years down the road, my career had started picking up and I did have some time and money. And I did a tandem skydive for a friend's birthday. And the free fall was an incredible experience. I didn't like anything I'd experienced before. And I enjoyed it. But as soon as the canopy opened, it was another light bulb moment where I was like, I just want to do this all day. I need to learn to paraglide. Right. Yeah. And basically from that moment forward was pretty obsessed. And it took me, I think, maybe three to six months before I had my first lesson. And then the first year for me was pretty slow because I was traveling down Santa Barbara.

[00:05:04] And what year were we? This was 2007. Okay. Ten years ago.

[00:05:07] **Gavin McClurg:** Okay. Yeah.

[00:05:08] **Reavis Sutphin-Gray:** Yeah. Traveling down to Santa Barbara for weekends to train down there. With Eagle? With FlyBuddle, actually. Okay. You know, with Duncan Shadabash and was running it. Yep. And once I got through the progression and got my P2 and sort of began trying to figure out how to become a paraglider pilot, how to actually learn all the things that are ahead of you once you, once you get signed up as a P2, it was very clear to me that a lot of situations where I probably should be scared, all I was feeling was an intense desire to get in the air and fly. And I knew that there was a ton of things I didn't know yet, that I didn't even know what those things were. Yeah, right. And so I took the approach of really trying to be conservative about the choices I was making and almost picturing what it would be like to be scared in moments when I was not feeling scared.

[00:06:00] Yeah. Yeah. To use that as a tool and say, like, fear is here for a reason. I'm not feeling it. All I want is, I'm just craving being in the air. But I need that tool in my toolkit. And so I have to tell myself, this should be making me scared.

[00:06:15] **Gavin McClurg:** I find that a lot of engineers are really good pilots. And I don't know what your schooling background is exactly, but I know you're quite analytical, quite technical, quite engineering oriented. Do you credit to that? Is it more just, this is a problem to solve? Rather than a reaction to, like, the, oh, shit, reaction?

[00:06:37] **Reavis Sutphin-Gray:** Possibly, yeah. I studied computer science, and I do software engineering. There may be some sort of relationship there. It really is just who I am, I think. You know, for whatever reason, I don't have intense emotional reactions in general, and especially around fear. I don't have much background in other sports, so I don't know if it would have come up. If I did, but I was really more of a computer geek, you know, growing up. I got outside some, but not a lot. Right.

[00:07:10] **Gavin McClurg:** That's really interesting. And so you were cognizant that this was super dangerous, and you just had to approach it in a different way. Were you, did you find mentors that helped out with that? Or was this something you just kind of figured out? Like, how did you know back then, not knowing what you know now? How did you know how to go slow? And how did that? Yeah. How did you know how to piece together?

[00:07:33] **Reavis Sutphin-Gray:** Well, as soon as I realized I wanted to learn to paraglide, I started devouring all the information on the forum, reading everything I could, basically. And so I knew right from the start that there was a pretty significant level of risk to find a paraglider. Yeah. Unfortunately, finding mentors was kind of difficult.

[00:07:53] The area where I was, like I say, progressing out of being a new P2 was really more dominated by hang glider pilots. So there were not a whole lot of paraglider pilots around in my club. And unfortunately, sort of two of the more experienced ones either moved across the country or quit flying right around the time where it really would have been great to have them as mentors. Okay. So I think I kind of took it upon myself. And the time when I did start to connect with mentors was a little bit later on in my progression. And I got involved with the Northern Cross Country League. Which was incredibly helpful in progressing through the sport and learning, being around better pilots, and flying with purpose.

[00:08:40] But yeah, the part about disciplining myself to act as though I was scared in times when I wasn't really, I figured out pretty early. And I'm not sure to explain how or why that happened. Have you had any accidents? I've had an incident that involved ending up in a tree with my feet on the ground,

[00:09:01] uninjured and no damage to my feet. I used my equipment, a little bit of poison oak after getting the gear out of the tree.

[00:09:05] **Gavin McClurg:** Oh, that's the worst. I've had a crash.

[00:09:10] **Reavis Sutphin-Gray:** And I've had a relatively bad ankle sprain. So far, that's the worst of it. I hope I can keep that track record going.

[00:09:18] **Gavin McClurg:** Yeah, why not? Let's keep a margin. Well, the reason I really wanted to talk to you is I know you've got this great background in the technical side of what we do, which is really important. From studying lines on XCSkies, I mean, sorry, on X-Contest, to studying weather on XCSkies. Let's talk about how you now, after all these years, the last 10 years of flying, how do you break down ongoing flying?

[00:09:49] **Reavis Sutphin-Gray:** Well, probably a little bit of background is helpful here in that I've basically centered my entire life around flying paragliders. And, you know, I'm not, I'm not independently wealthy to the point where I don't have to work. So I've figured out how to have a career doing remote freelance software work. And I'm basically having an understanding with all of my clients that I will get the work that they need me to do done, and I'll do it on a certain schedule. But the exact days that happens are pretty much up to me, except for, you know, rarely I'll agree to the schedule of meetings and conference calls and commitments, but pretty much I work

[00:10:35] when the weather's bad and fly when the weather's good. So obviously that requires quite a bit of looking at the weather and understanding of the source of information that are available and how to predict what you're going to experience. But to a large extent, that allows me to pick the choice days. And so that's what I'm generally looking for in weather. The basic technique I use, since I've, set my life up in this way, I didn't mention that, so I live out of a trailer, so I can move around and kind of be in areas where the weather tends to be good at any given time of year.

[00:11:10] **Gavin McClurg:** Let's just pause on that real quickly. What's the last year look like? Rewind to a year ago and take me through the last 12 months.

[00:11:17] **Reavis Sutphin-Gray:** All right. So a year ago, I was right back here in Sun Valley. Perfect. Because this is an excellent time of year for flying cross country in Sun Valley if you're up for dealing with some big air. Serious turbulence.

[00:11:32] **Gavin McClurg:** Perfect training ground.

[00:11:33] **Reavis Sutphin-Gray:** Yup. And after Sun Valley, I passed through Telluride, Colorado for a bit. That was quite an interesting place to fly. It was spectacular. Some of the most amazing scenery I've seen probably anywhere, but definitely flying a paraglider in the United States. And a lot of challenge too there. The weather tends to be extremely unpredictable and the mountains are tall enough that my tagline for Telluride is 18,000 feet has never looked so low. Right. Yeah. Don't really have a lot of options from 18,000 in terms of where you can glide. That's amazing.

[00:12:06] **Gavin McClurg:** That's amazing.

[00:12:09] **Reavis Sutphin-Gray:** And after Telluride, I passed through Arizona for a bit. That was more for visiting family than flying, but I think there's a lot of potential there and I hope to go back next, actually this winter and explore a

little bit more. And then I've been spending a lot of time in the winters down in Southern California flying Marshall and San Bernardino. Fantastic community there. It's a really consistent site with some good thermal flying all through the winter. And yeah, a good place to sort of train and stay current and maybe fly small tasks or just try and do out and returns and things. But most people in the United States are maybe skiing instead. Yeah.

[00:12:52] So then in the spring, I passed through the Owens Valley for a while. It's one of my favorite places to go in the spring. It's quite nice in the fall too. Fall is a little more approachable for people who maybe aren't ready for the full-on conditions that you get in the Owens. But had some great flights there. Then headed up to Southern Oregon for the rat race. Spent a brief stint in Bend, Oregon. Flew Pine Mountain a couple times and now I'm back here in Southern Valley. 12 months of flying. Sort of a migratory loop, you know. I figure when I see lots of migratory birds around, I'm in the right place.

[00:13:29] **Gavin McClurg:** Perfect. And do you, I know you've been doing this now for the last few years. You getting burned out? You getting bored? Is it hard to find motivation to keep doing it? Or what's rocker on right now? I've been

[00:13:45] **Reavis Sutphin-Gray:** living in the trailer and doing sort of fully chasing paragliding thing for coming up on two years now. That started September of this year. And so far I love it. Right now, I would say I'm basically trying to do everything I can to continue this life as long as possible. Perfect. Nothing else is really tempting me to do anything different.

[00:14:08] **Gavin McClurg:** Perfect. Perfect. Cool. Okay. So back to identifying a great day. Like right now we've got, this is a good example, we've got, you know, some bad days ahead. So what are you, what will weather analyzing look like? Is a good day in years or a potential good day? What are you using? What are the tools?

[00:14:28] **Reavis Sutphin-Gray:** So this varies a lot depending on the flying site. Here in Sun Valley, wind is super important. The mountains are big enough that as soon as the wind passes a certain threshold, you really have very few options about where you can go and it starts to get turbulent and scary. Yeah. And dangerous. Yeah. So the first thing I'm looking for is, are the winds reasonable? And around here, I figure if you're seeing maybe 20 miles an hour at peak heights, 12,000 feet, that's pretty much hitting the upper limit of manageable. So definitely looking for lighter winds. The next thing in a place like Sun Valley is what's the chance of overdevelopment? Something that I'm just starting to learn about and so this is really what I'm focusing on now, but I don't have a lot of wisdom to give out is how monsoonal moisture plays into that.

[00:15:20] I haven't really spent a lot of time in places where the monsoon is a significant factor. And around here, this time of year, it's a big deal.

[00:15:28] **Gavin McClurg:** And you're heading to the Wausau actually. Exactly. In

[00:15:30] **Reavis Sutphin-Gray:** Utah, I think it's even more important than here because it's farther south, more access for that moisture to infiltrate. But having mid-level moisture present basically provides a lot of energy to the atmosphere to allow for clouds and storms to overdevelop. So figuring out whether or not that's going to happen is a key part of figuring out whether or not a day is going to be good for flying. So you mentioned

[00:15:55] **Gavin McClurg:** wind and instability moisture. What are you using to identify those?

[00:16:01] **Reavis Sutphin-Gray:** For wind, XCSkies is a good starting point. I also look at... Well, I guess maybe I should back up a little bit and say the first thing I check every day is the area forecast discussion for whatever regional office is closest to the flying site. Fire weather? Potentially two or three. And they'll give you a lot of information. It's the professional meteorologist's take on the next maybe 12 to 24 hours. And they will give you a little bit more extended forecast too, but I usually kind of gloss over that part because it tends to change. It takes a little while to get used to reading those because they use some jargon, but typically most of the acronyms and sort of more terms of art are hyperlinked to a dictionary, a thesaurus or dictionary. It's a glossary actually to give you definitions of the terms.

[00:16:47] And if you start reading the one for your local office, you'll pick up on a lot of the terminology they use. And then occasionally you'll run across something you have no idea what they're talking about. And if you go and read a little bit about it, your weather knowledge will greatly expand. Great.

[00:17:02] **Gavin McClurg:** Those of you who are listening to the links to everything we talk about will be in the show notes. So just go check that out. It'll be on this episode and we'll have links to everything and you can explore it or you can send me a question. I can sort you out. Okay.

[00:17:17] **Reavis Sutphin-Gray:** Anyway, the meteorologists will tend to talk about whatever they feel is important to the population in that area. So, it may be fire weather, it may be storms, it may be extreme heat, it may be damaging winds, any sort of severe weather they'll sort of focus in on. But they'll tend to talk about the output from several different weather forecasting models. Oftentimes they'll talk about whether or not those models agree. If the models are in agreement, then you can have a lot more confidence that what you're seeing in forecast is probably going to happen. When the models are saying different things, we have less to go on. They'll also talk about pressure systems, and fronts, troughs and ridges, prevailing winds. Around here, they'll mention monsoonal moisture when they think it's going to infiltrate

[00:18:05] because that has a huge effect on daytime temperatures and thunderstorms. So, that's a great starting point. I recommend that to everybody who flies paragliders. Read the area forecast discussion. Well, I say everybody. This applies to the United States. Unfortunately, I don't have much knowledge of the weather source available in the rest of the world. But hopefully you have similar tools at your disposal as well. Then, XCSkies is usually one of my first stops. It's a fantastic tool. Especially the new version gives you access to more models to look at and potentially some more intuitive ways to view the output from those models. I find the point forecast tool to be one of the best places to start. Especially if you're looking at winds. It'll give you an overview of the coming days.

[00:18:51] And it'll show you wind at different altitudes throughout the day. Getting that much detail across in the map view requires quite a bit of clicking around. Then, depending on what I'm seeing there, if it looks really bad, I'll often just cut off my forecasting for the day and go to work. Which

[00:19:12] **Gavin McClurg:** model do you find? Are you using certain models for the day of, like the HRR3? Are you using GFS? Are you using NAMM? Which one are you finding? I ask, too, because you mentioned that it depends on where you are. We found XCSkies in Europe to be way too optimistic. It was always under-calling the wind, over-calling the base, under-calling the development. That's because I think Chris has only access to GFS and maybe one other there. When you're in Europe, especially in France, you can use Medio Parapente. When you're in Italy, they have another one that's the Italian version, which is a lot more accurate. Because it's using more models, it's interpolating more data.

[00:19:56] **Reavis Sutphin-Gray:** Right, it is regional. Something I'm learning moving around is each area, each site may be better served by certain models. The GFS generally seems to be a relatively good starting point, but some places the NAMM seems to be more accurate. I do like to check the high-resolution models, especially morning of, and see what they say. But generally my technique, since I don't have one area where I'm really focusing on understanding those intricacies, is kind of to average them. And once again, the closer that the models are in agreement, the more I believe that that forecast probably is going to be somewhat accurate. It is nice, especially with GFS, that it gives you quite a few days into the future, too.

[00:20:43] You can start keying into features that may indicate a really good flying day two or three days out. And then keep tabs on them to get closer.

[00:20:53] **Gavin McClurg:** Are you using many of the a lot of the stuff on the left-hand side, CAPE, XC potential, thermal updraft, velocity, a lot of that kind of stuff, too?

[00:21:06] **Reavis Sutphin-Gray:** I generally start with looking at top of lift on the map. I look at cloud base if there's any chance of cumulus development. Around here I started looking at lifted index and CAPE more to try and understand when instability is going to lead to overdevelopment. That's an area I'm a little bit less familiar with. But it seems useful if there's any concern about better storms. I look at buoyancy to shear ratio with some regularity. But usually when the winds are light, the buoyancy to shear ratio is going to be fine. I personally don't look at XC potential a lot because it's sort of an, I guess you could call it an index of several parameters that aren't necessarily useful to the kind of flying that I'm doing. I think it's a great starting point, especially if you're a newer pilot and not so familiar with the weather.

[00:21:54] But I would say I evaluate the XC potential based on looking at all those parameters and more in my head rather than a lot in that layer.

[00:22:02] **Gavin McClurg:** Okay, okay.

[00:22:04] **Reavis Sutphin-Gray:** As far as other resources, so that I think covers pretty much what I do in XCSkies. Okay. I look at satellite pictures. There's a new satellite called GOES-16. It's not operational yet. It's a geosynchronous weather satellite. It provides much higher resolution images and much faster updates than we had previously. So I've been looking at that every day. It has visible layers, infrared layers, and a mid-level water vapor and moisture layer, which is actually very useful for, once again, understanding where monsoonal moisture is, how it's moving, and how much moisture is available for overdevelopment.

[00:22:42] **Gavin McClurg:** Are you trying to identify from, in looking at these models, is your line of the day based purely off winds, or are you also looking for, like, potential convergence lines? Are you looking for other stuff?

[00:22:59] **Reavis Sutphin-Gray:** Yeah, definitely convergence, wind, and ideally cloud development, but not overdevelopment. Those all factor into it. Wind is obviously the most important, but convergence is hugely important too. And for many flying sites, there's what's called a regional atmospheric soaring prediction, or RASP, which is a high-resolution model run over a smaller area. And RASPs tend to be good at picking out convergence or resolving convergence. So if your area has a RASP, I would highly recommend starting to look at it. They tend to provide much better detail about convergence, much better detail about how wind moves near passes,

[00:23:44] any place where there's a venturi or constriction, sort of multiple air masses meeting. I find that a RASP tends to give you much better results than you'll see on a 40-kilometer grid like you might with an XCSkies GFS. Okay.

[00:23:58] **Gavin McClurg:** Is that something similar to, like, a Windy TV?

[00:24:02] **Reavis Sutphin-Gray:** Windy TV uses the same models as... Actually, it's just Windy now. They've changed the name. It uses the same models as XCSkies, but also includes the ECMWF, the European model. So I do look at Windy every day as well, because it's the best view that I'm aware of currently for the ECMWF wind information. Okay. It does have a high-resolution NAM as well. So if you don't have a RASP in your area, then high-resolution NAM tends to resolve some of those same kind of smaller circulation patterns, terrain-dependent circulations, that can be really useful to understand, especially if you're flying near passes and there's any chance of getting windy. Okay. Any other tools? I look at a sounding prediction, using the RUC sounding site every day for a point in the area, potentially multiple points, depending on the flying site.

[00:24:56] And it plots model information on a skewed heat diagram. So it's taking

[00:25:03] **Gavin McClurg:** a balloon trace interpretation, so it'll take the Boise one and plane it.

[00:25:08] **Reavis Sutphin-Gray:** It's using the same plot that you get for a balloon sounding, but it's just rendering model data. And you can see the same thing in XCSkies. There's a skew-T tool there. But I've found, at least for California, and Southern California especially, that the RUC sounding skew-T, based on back 40 model, gives very good results. Maybe over-predicts the wind sometimes. But it's better at resolving inversions and giving an idea of how much, once again, how much moisture is available for convection than a lot of the other options. Okay. I will often look at a balloon sounding too. Some places, especially near the coast, I feel like they're kind of worthless because, at least on the west coast of the United States, the hours that they're launched

[00:25:54] are kind of the opposite of primetime flying hours. So a marine inversion or a low-level night inversion kind of skews your whole picture. If maybe you're only going to get to 2,000, 3,000, 4,000 feet, and there's 1,000 feet of marine layer, how do you know how much the heating is going to overpower that the next day? Sure. Okay. Whereas I think in more continental areas, the balloon soundings are a lot more useful.

[00:26:17] **Gavin McClurg:** Okay. Cool. Any others?

[00:26:20] **Reavis Sutphin-Gray:** Let's see. As I moved around, I sort of collected the local resources at each site. So I have a folder of weather bookmarks with a folder for each flying site that I visited. And each folder usually has 15 or 20

bookmarks. Wow. So there are a few others, but a lot of them are more site-dependent. I'll try and give you a dump of as many as possible for the show notes. That

[00:26:44] **Gavin McClurg:** would be great. I'll put those up. I mean, to me, the takeaway here is this is one of the great ways to become a better pilot, even if you're not flying. This is something you should just spend time on. A lot of the stuff we just talked about is Greek to you, listener. Then that's how you resolve that, is playing around and reading stuff and farting around and seeing how close you are. I just got back from the ex-Alps. We had a guy dedicated to weather, Emilio France, who lives in Chamonix. He's done weather for the ex-Alps since the beginning for one athlete. This time we shared it with another one. And he sits there with seven screens and looks at weather all day.

[00:27:30] And it's really, really sophisticated. But what it comes down to is really, does what you see line up with what you get? And that's how we have to go. That's when we get excited about going flying.

[00:27:44] **Reavis Sutphin-Gray:** Yeah, and it can be useful to get out and fly on days that are maybe borderline, as long as you have the skills for it, to develop a better understanding of what you're seeing in the forecast matching what the sky is actually doing. But it always is helpful if you're doing that to keep in mind that maybe those days are borderline and give yourself extra wide margins for safety. Yeah.

[00:28:06] **Gavin McClurg:** One of the reasons I really wanted to talk to you is we had a flight here last summer, which is kind of hazy to me. But, you know, we knew we were borderline OD kind of day. We took off from Baldy. We dove over the back of the Paños. You were out in front of me by a margin. We were kind of heading towards Arco, as I recall. And I started getting a little bit of rain and the clouds were getting pretty tall. And I landed and you kept pushing on. And I later found out, you know, your reasoning for why you did that was actually really sound. Whereas when I landed, I was looking at you on XC5 and I was like, Jesus, I hope he doesn't get caught in this stuff. So now let's advance from, you know, you're trying to pick out the day and you're looking at all these weather things.

[00:28:52] Now you're in the air. What are you doing that's different than what most people are doing in terms of resources when you're up there? Because you're using quite a few while you're flying.

[00:29:02] **Reavis Sutphin-Gray:** Right. Yeah. Well, let's see. First off, I would like to say that I had a decent number of very good flights last year where I feel like the weather was borderline. And so one of my resolutions for this flying season was to give myself wider margins and take fewer chances with the weather. That day last year in Sun Valley, I feel like there was a decent amount of luck involved in being on the ground before our development encroached. So basically outrunning it and landing in time. So I'm trying to make luck less of a factor. Yeah. So one of the ways to do that that I found incredibly helpful, I started doing this this winter in Southern California, is flying with an air band radio. How useful it is will vary depending on your flying site and how many airports around with automated weather or terminal information.

[00:29:57] Most general aviation airports above a certain size have a weather station. And if they have a control tower, often the controller will once an hour record all the weather stats and provide a bunch of weather information about the airport. So that's useful, but slightly less useful in my eyes than the sites where it's fully automated. All you have to do is tune in the frequency for the airport and you'll hear what sounds like a looped recording, but it's actually like a synthetic voice reading you out all the weather information that's current for that airport. So it'll give you wind speed. It'll give you often wind variability and gust factor, surface pressure, sky condition, and then maybe some other information about the airport that's not super useful.

[00:30:47] But having this real-time information, especially if wind is a concern, if you're worried about it getting blown out, or if you're worried about the wind in certain areas. So flying in Southern California, the LA basin is separated from deserts by relatively high mountains, and there are a couple of big passes. So, a small pressure difference across those passes can equate to winds that are very unsafe for trying to land a paraglider. So this is an effective fern. Yeah, I think, I mean... We never

[00:31:22] **Gavin McClurg:** talk about fern over here, but in Europe, fern is a major deal.

[00:31:26] **Reavis Sutphin-Gray:** Yeah, in Southern California, they talk about Santa Ana. Santa Ana is essentially like a fern through a downslope. But it can happen either way. So, you can have a pass that's way too windy to fly in because there's high pressure in the high desert, and it's flowing down into the basin. Or you can have a pass that's too windy to fly in because it's lifting in the high desert and all the air is flowing up through the pass. Either one, you don't want to be low in that constricted venturi area. And so having an airport in or near the pass with real-time weather updates, you know, real-time wind conditions, can be incredibly helpful in making decisions about whether or not it makes sense to try and cross or, you know, basically navigate around the pass in the higher mountains.

[00:32:13] Because you can't necessarily tell what's happening on the surface when you're up high. Sure, yeah. Also, in Southern California, I feel like having an airband radio is hugely helpful for safety. There's a ton of traffic, you know, giant commercial jets, a lot of general aviation, sailplanes, pretty much everything. Yeah. And most of the time, we're flying paragliders close enough to the terrain that we don't have to worry too much about the big jets. But occasionally you get good days where all of a sudden, you're flying near these super high-traffic approach corridors. And I've had very positive experiences talking to SoCal Approach and telling them about a paraglider, giving a position report, saying how many other pilots are flying with me,

[00:32:58] and then having them warn the incoming jets to watch out for us, and then actually hear the jet pilots call out that they spotted us. Really? Yeah, which is... Amazing. Feels fantastic.

[00:33:10] Instead of just praying.

[00:33:11] **Gavin McClurg:** Have you ever done that out here with like the military jets and stuff? I mean, I can't count the number of times I've been up at like 16, 17 grand and I hear these guys. Half the time, I don't even see them. But they're right down on the deck, you know, doing their barrel rolls and F-16s. And I've been told by those pilots that they wouldn't have a chance in hell of seeing us.

[00:33:31] **Reavis Sutphin-Gray:** Yeah, I haven't tried that out there. The effectiveness really depends on sort of what frequency is available, what the controlling agency is. You know, you have to be on site. You

[00:33:40] **Gavin McClurg:** have to have the same

[00:33:40] **Reavis Sutphin-Gray:** frequency that the pilots that you care about communicating with are on. So I feel like it works best in places where you're near large metropolitan airports and they're sort of well-defined approach corridors and approach controllers. I'll

[00:33:53] **Gavin McClurg:** have to ask some of the British pilots about this because they deal with a lot of airspace. They must be doing something similar, so we'll talk to them. Yeah, I

[00:34:00] **Reavis Sutphin-Gray:** can't speak to the legality in Britain, but in the U.S., in 1996, a law was passed that changed life of

[00:34:10] **Gavin McClurg:** aircraft with a licensing

[00:34:10] **Reavis Sutphin-Gray:** requirement for airband, so that instead of requiring an individual license or a specific station license for an aircraft, aircraft are licensed by rule, so you can carry a handheld airband radio as long as you're flying an aircraft. You don't need a license to operate it.

[00:34:23] **Gavin McClurg:** Okay. On that note, you do have your ham license, I understand, right? And how important is that for us? Should we all have it? I

[00:34:32] **Reavis Sutphin-Gray:** personally highly recommend all paraglider pilots get a ham license, or at least any paraglider pilot who wants to go cross country. There are a number of reasons for that. First off is USPA has specific frequencies in the business band that they've been allocated to use for paragliding operations, but technically you're only supposed to use those frequencies with a type-certified business band radio, which probably nobody's going to bother getting. Also, since they're a business band and they're frequencies that are used across the United States, there are other users with those same frequencies. So sometimes on a USPA channel, you'll still get other business users interfering. Generally, on the ham frequencies, as long as you're licensed and obeying the rules,

[00:35:19] if you talk to ham radio operators up and down the same channel, they're usually very willing to move to a different channel when you tell them that you're flying paragliders and it's not convenient to change frequencies.

[00:35:30] **Gavin McClurg:** Sure, sure. So talk through some of the advantages of having it.

[00:35:34] **Reavis Sutphin-Gray:** Okay, well, the biggest one is, in my mind, is that the radios work really well. You can use something like FRS or GMRS, these little camping radios, but they just don't work very well. The ham radios transmit at five watts to a handheld, and especially if you use a speaker mic or some kind of headset, the quality of transmission and reception is good, and the range is good. I think it's important for people to get licenses because the amateur radio part of the spectrum is one of the few that's available for public use. Most of the radio spectrum is tied up for commercial interests, you know, TV, radio.

[00:36:22] Basically, there's very little that's available to the public, and having the amateur radio community defending that part of the airwaves keeps them open. And the more amateur radio operators we have, the more likely that is to stay the case in the future. So if you want those frequencies back, it's available. I think it makes sense to get a ham license to prove to the government that we're out there and we're using them. Sure, sure. There's one more point, which is, depending on your area, if you fly someplace where there's very bad cell phone coverage, like surprisingly a lot of Northern California mountains, the coverage is extremely spotty, there may be repeaters in the area that will allow you to communicate way better than with cell phones. And that can be useful just for logistics and retrieve,

[00:37:10] but it could be especially useful in an emergency situation where you need to get a call out for help.

[00:37:16] **Gavin McClurg:** Yeah, great. Back to what you're using in the air. So, you know, in the X-Alps, I think what a lot of people don't understand when you're watching live trackings, that kind of thing, is they're just thinking, oh my God, they're flying in the most heinous stuff. But, you know, at least for myself, and I know a lot of the athletes in the race, you know, we're tied to our teams. Who are sending me real-time information constantly. You know, wind data from peaks, wind data from valleys, from the airports, radar, that was a big one in this race because we had thunderstorms every day and we had to fly between these storms. And so, you know, they could pick up exactly where these cells were and how they were moving.

[00:38:01] And, you know, again, this is a little bit of a game and you want to have some margin. But are you looking at any of that type of stuff too? Are you looking at radar? Are you looking at other kind of resources? I mean, most of the places we fly, we don't have cells, so I imagine not, but...

[00:38:17] **Reavis Sutphin-Gray:** Yeah, I have looked at radar on occasion and I've used some, you know, internet weather sites on my phone in flight. Technically, in the United States, using a cell phone in an aircraft that's flying is illegal. I

[00:38:35] **Gavin McClurg:** didn't know that.

[00:38:35] **Reavis Sutphin-Gray:** Yeah, just FYI. I can't recommend that you do this. Right, okay.

[00:38:39] **Gavin McClurg:** I'm not a lawyer, but...

[00:38:41] **Reavis Sutphin-Gray:** But if you see overdevelopment or are concerned about embedded thunderstorms in sort of a stratus layer, I think it can certainly be helpful to see some weather pictures. Or if you can get on the radio with, you know, maybe a chase driver or other pilots that have landed and have them look up information for you. Get as much information as you can about what's going on with the air on the surface and, yeah, potential development, rain.

[00:39:11] **Gavin McClurg:** Stick on this. We haven't covered it all, but I thought we might jump to your flying a Zeno. I wanted to just talk to you a little bit about progression. Started 10 years ago, but I know you've kept it pretty safe, pretty, not slow, but conservative. And just wanted to get your thoughts on that because I think one of the really common questions I get from the listeners is, how do you know when to jump up? And when should you? When should you not? What are your thoughts on that?

[00:39:44] **Reavis Sutphin-Gray:** Well, so going back to what we mentioned earlier about having to kind of analytically understand things that fear would maybe tell other people. Yeah. When I got into the sport, I also looked

around at, you know, who some of the good pilots were and saw a lot of people performing really well in their 40s and 50s and found out that a lot of people who got injured badly just left and never came back. The trauma, the physical trauma could just completely take you out of the sport, even if you recovered fully. And so in a similar way, I sort of told myself, you have a lot of time,

[00:40:29] do it step by step, take it slow. I think that I didn't necessarily do that very well right at the start because I didn't know what I didn't know yet and ended up flying kind of a higher-end B, after I got my P2, that was a secondhand wing from a friend. And I survived on it. I got lucky a few times. That incident where I ended up in a tree was on that glider. Right.

[00:40:56] But after that, I think that I did a pretty good job of really building hours and flying the wings that I was on until I was totally comfortable on them and pretty much worn them out. And let's see, so there was Independence Dragons, that B I mentioned, and then I flew a Sigma 6 for a little while, and then the original Delta from OZM, and then I've had two Mantra 6s before switching to the Xena.

[00:41:28] **Gavin McClurg:** Okay. And SIV, acro training, other kind of stuff?

[00:41:33] **Reavis Sutphin-Gray:** Yeah, I've done two SIV clinics. Probably due for another one. I'd really like to get back over the water. But I found SIV to be incredibly helpful. Went into it. Raring to go and learned a lot and got myself in some dicey situations, but nothing bad after the reserve, so that was good. Yeah. And then I was fortunate enough to have some friends who'd get together and one of whom owned a towboat in Winch and would go out to the lake and just train without an instructor, you know, no coaching. So I've done quite a bit of spins and stalls and just practicing collapses and so on. Over the water without instruction, and I found that to be incredibly valuable as well.

[00:42:19] One of the things that

[00:42:20] **Gavin McClurg:** I think one of the big questions we get all the time is, you know, how can you fly more? How can you? And the answer to that over and over and over again is live in the right place and have the right job. You've clearly nailed both of those by creating a work environment where you can be totally flexible and then you got the trailer, so you can go wherever you want. But if you could change anything about the last 10 years or maybe let's rewind the clock to, you know, your 50-hour self or your 100-hour self, advice you wish you would have gotten or maybe advice you got but didn't heed?

[00:42:58] **Reavis Sutphin-Gray:** I mean, I think that the part that I feel like didn't go well was living in a spot that wasn't great for prairie gliding for a lot of those years. We did have a local mountain that was really good maybe six times a year. Okay. And it had a flyable window. You know, it was generally flyable maybe like March through beginning of June, mid-June, but not great for most of that time of year, really only a few good days a year. And then having to drive at minimum of two and a half hours, usually three, three and a half, five-plus hours to go somewhere to go flying really, really limited the number of hours I was able to fly.

[00:43:44] And so I think that limits your progression. Sure. If you want to develop your skills, I think getting out there and flying consistently and doing a lot of hours is a big part of that.

[00:43:56] **Gavin McClurg:** A tool we haven't discussed yet that I know both you and I are pretty passionate about is X-Contest. Talk about X-Contest.

[00:44:04] **Reavis Sutphin-Gray:** Yeah. So I've always been a big proponent of uploading your track logs and analyzing them post-flight. I think that's another great way to learn and develop your skills. You can see where you made bad choices. You can see where you fell out of a thermal, where you needed to go to get back into it, those sorts of things. And for a long time, I was only familiar with Leonardo. So I was uploading all my tracks to Leonardo. And it's a great tool, but there's another one that's sort of more popular in the rest of the world. And I guess, you know, potentially more well-respected or more watched. If you read Cross Country Magazine, they'll mention the top flights on X-Contest at any given month or period, two-month period. And I think I really started keying into it more last year when I was out here in Sun Valley for Nate Scales' Intermountain Wide Open where he was using that for the scoring.

[00:44:58] Personally, I like the way that it scores the flights a little better. I feel like Leonardo gives you a lot of points for flights that are scored through three-way points. And so the triangle and out-and-return bonuses, you know, FEI triangles, the flat triangle bonuses aren't really as relevant. Whereas in X-Contest, you just get one point per kilometer for anything that's not a triangle. And bonuses matter a little bit more. And I find that out-and-returns and triangles are a great challenge. Yeah. I think that's

[00:45:28] **Gavin McClurg:** a lot more in tune with what's happening out there. Triangles are way harder. They're just winging it down the end.

[00:45:36] **Reavis Sutphin-Gray:** Yeah. Another nice feature on X-Contest is there's a search tool. So if you know you're going to be flying in a specific area and want to sort of see what other people have done and what lines tend to work, you can choose a point and a radius and either look at flights that started, you know, had a takeoff within that area, or flights that intersected that area.

[00:45:56] **Gavin McClurg:** Yeah, so I knew about the takeoff. I didn't know about the intersect. That's really useful.

[00:46:00] **Reavis Sutphin-Gray:** So if you're going to fly a new site, I highly recommend scouting and seeing what other people have done just to get the lay of the land.

[00:46:09] **Gavin McClurg:** Yeah. I think X-Contest is a really great tool. We use it months in advance before the race just to see how people get through certain terrain. You know, you can learn a lot from X-Contest. Not so much in places like this when there's not that many pilots. It definitely helps out more pilots. Yeah. Do you use the Skyways feature as well in places that are busy? That's pretty handy. I

[00:46:34] **Reavis Sutphin-Gray:** do, yeah. And I can't recall offhand the URL for the site, but we'll put it in the show notes. The site that provides that data has some other features that people may or may not be aware of, one of which is you can download a waypoint file with thermal hotspots. Oh. So if you have a device on your flight deck that will show you waypoints in flight, that can be a very helpful thing to have on there. That's really helpful. These days, I find most often, say I'm flying a new site, that I'll pick a line and have maybe a point on a ridge picked out where I think that there's going to be a thermal, and then I'll look down at the instrument and there'll be a hotspot there. And not so much looking at the instrument and trying to navigate to hotspots,

[00:47:20] but it's great having that confirmation that, okay, yes, I am going to the right place.

[00:47:24] **Gavin McClurg:** Right. That's excellent. Wow, that's really... Okay, we'll definitely put that in the show notes. That's fantastic. I wish I would have had that for the race.

[00:47:32] Cool. Okay. So Leonardo, you used it for a while. Now you're using X-Contest. Any other things we've missed with X-Contest?

[00:47:40] **Reavis Sutphin-Gray:** Well, for anybody who wants to sort of get out and be a little bit competitive with their XC flying in the United States, USPA has started a new competition format this year that's being scored on X-Contest. Like a U.S. league kind of thing? A U.S. league, exactly. Cool. There are a lot of other countries that do this as well, and we're finally getting with the program. Excellent. So in addition to Race to Goal, we have an XC ranking as well. And that's helpful because we don't really have any contests anymore. I know.

[00:48:16] Oh, lament. Okay, great. We'll put a link to the page for that in the show notes as well. Perfect,

[00:48:21] **Gavin McClurg:** yeah. That's one thing we haven't talked about, competitions. I know you've been doing some comps, and how do you view them in terms of progression and value?

[00:48:31] **Reavis Sutphin-Gray:** Well, I first got into flying tasks with Northern California Cross Country League. Mm-hmm. Run by Jagdeep Agarwal. That was a fantastic way to progress. Just being around other better pilots and all trying to fly the same course will do a lot for your skills. Yeah. And then, I'm trying to remember. I think my first competition was the rat race, maybe in 2011. Mm-hmm. And I've done quite a few comps since then, and I've generally approached competitions as a way to develop my skills and as a way to have kind of a... a convenient flying experience while traveling. You know, where a tree and rides to the launch are handled and without doing guiding.

[00:49:14] **Gavin McClurg:** Yeah. Because

[00:49:15] **Reavis Sutphin-Gray:** generally, competitions are a little more bang for your buck, in my opinion. Plus, you know, hopefully all your friends are there and you're having a great time racing around the sky.

[00:49:23] **Gavin McClurg:** Sure, yeah, sure. You've had this 10-year career in paragliding. Now that you've got a lot more experience and a lot more hours chasing it super hard, you hang out in a lot of places like here where there's very, very few pilots, but you're also hanging out in places like Marshall and you're heading down to the Wasatch. You've probably seen some bad stuff. Are there things that you wish more people knew? Are there things you're seeing that are common that are easily avoided? Like maybe at Marshall, I'm thinking there's a lot of new pilots. It's a great place to learn. You know, are there ways to mitigate?

[00:50:04] Intermediate syndrome?

[00:50:06] **Reavis Sutphin-Gray:** Let's see. I mean, there are a couple big ones.

[00:50:10] One thing that I feel like isn't necessarily drilled in enough in paraglider training is how important airspeed is to flying an aircraft. I think that's because we don't have a whole lot of speed range. You've got your speed bar, but that only controls your pitch a very small amount. You're always swinging underneath since you're a pendulum. But coming from having flown sailplanes and Cessnas,

[00:50:35] it's really emphasized that airspeed is incredibly important. Your wing needs to be moving through the air in order to fly. As soon as it's not, you're in a stall. And I think people forget that. I think that flying at the coast can sometimes ingrain habits of experiencing very low ground speed, even when your airspeed is in the normal range. Because of the wind. Exactly. When you're into the wind and you get this perception that you're not moving very fast, that's fine. And so, for instance, moving from the coast to the mountains, maybe it's high altitude mountains on a light wind day, all of a sudden your speed over the ground seems incredibly high. But it needs to be. And so I've seen lots of people make approaches into thermic mountain LZs with a lot of brake applied.

[00:51:24] And I think that's a big problem. People really should focus on flying with the minimum amount of brake necessary to feel the glider react to potential airspeed. Because

[00:51:35] **Gavin McClurg:** if you don't, your glider will

[00:51:35] **Reavis Sutphin-Gray:** collapse. Because there may be a wind gradient. The bottom may fall out. You may take a collapse. And if you have brake, you don't have the speed to keep your glider flying. And you're just going to cascade right into the ground.

[00:51:46] **Gavin McClurg:** Excellent observation. So airspeed. Yeah, airspeed's a great one.

[00:51:50] **Reavis Sutphin-Gray:** Another thing that maybe is a more minor point, but I constantly cringe when I see people do this, is feet leave the ground off takeoff, and either the brakes immediately go into one hand, or the pilot lets go of the brakes and starts using the hands to push back in the harness and wiggling around. And there are these two phases of flight where you're going to be in a lot more danger potentially than the rest of the flight and there's nothing you can do about it. Launch and landing. You're near the ground. And the ground is what hurts you. So I would love to see more pilots fly away from the hill, hanging from their leg straps, flying the glider actively until they've climbed a little bit maybe. I know. It's not easy to get in your harness. Thermal hanging from those leg straps until you're away from the ground because I've witnessed a couple very close calls because people weren't actively flying the glider off launch.

[00:52:44] **Gavin McClurg:** Yeah, great. Great. Okay. That's fantastic. Any others?

[00:52:48] **Reavis Sutphin-Gray:** I don't know that I have the authority to say this because I've never thrown my reserve, but if you don't know what's going on with the glider, it's out of control, throw the reserve. I've seen quite a few reserve tosses, and I don't think any of them resulted in any kind of serious injury. Maybe minor injuries, but it's not bad at all. And

[00:53:06] **Gavin McClurg:** we've both seen a lot where they haven't thrown. True. And it's terrible. Yeah. Jockey told me something when I was doing some acro training with him out in Turkey in 2012, and we were talking. It was the reserve day. We were talking reserves. We didn't want to throw the reserves. And I said, how low is too low? He said, there's no such thing. You throw it at 10 feet because that thing might snag something. Yeah. I hear people say all the time, I was too low to throw my reserve. There's no such thing. I think if you have – I was really impressed. We had Tom Payne on the show, and he was talking about doing helis and drifted out, threw his first reserve right into his wing, threw his second reserve right into his wing, got incredibly lucky.

[00:53:54] But then he was talking about another experience flying comp glider in a comp in San Andre and just had a massive blowout and just threw instantly. And I thought that was really incredibly mature because he was pretty low. Probably had enough time to deal a little bit, but I think he was like 200 feet. That's not a lot of time. And why not? When in doubt, there's no doubt.

[00:54:21] **Reavis Sutphin-Gray:** Yeah. I personally try and – anytime flying near terrain, try and gauge what is the height below which my first reaction should be go for the handle. Yeah. And sort of have that in my head. Yeah. Anytime I feel like I'm scratching, anytime I'm within 500 to 1,000 feet of terrain and it's thermic and turbulent, I try and get myself ready so that if the wind goes away, I don't try and fight it to the ground because that's clearly a way to get hurt, and the reserve saves your ass a lot of times, I think. Yeah.

[00:55:00] **Gavin McClurg:** Great advice. Great advice. And we hear it a lot. And I think we just need to keep hearing it. Yeah. That's great. Anything else? I feel like we covered a lot there. I think we did too. Excellent. Ravistan, thank you so much. I appreciate your time. Always, always, always educational hanging out with you. I dig it. And I think the listeners will as well. And, man, I hope you have a good time just chasing it and sending it.

[00:55:23] **Reavis Sutphin-Gray:** Thanks for having me, Gavin. It was a pleasure. It's always fun hanging out with you. And you're an inspiration in your flying and hiking. And hiking.

[00:55:32] **Gavin McClurg:** And a lot of hiking. Cool, man. Well, thanks. Well, let's go fly. Cheers, man. I

[00:55:49] hope you enjoyed that. A little bit different show. That was a lot of fun for me to do. I learned a lot. I hope you did as well. As always, all we ask for is a buck a show. Thank you so much for contributing. This is a listener-supported podcast. And if you can't support us financially, there are many other ways you can do so. You can share it on the social medias. You can give us a rating. Tell your friends. The whole purpose of this is just to make us successful. As a community, safer. Fly farther, fly better. And have more fun. So I hope you enjoyed it. Reach out to me if you've got any questions or ideas for future guests. We've got some great shows coming up. We're going to be talking sailplanes. We're going to be talking wave. Some really exciting things. So great to be back on the air. Great to be back from the race. Thank you all for your support during the race.

[00:56:35] That was pretty epic. And I hope you're having a good summer of flying. If you're in the Northern Hemisphere. And I hope you're getting stoked to fly. If you're in the Southern Hemisphere. And we'll talk to you again soon. Thanks. Cheers.

Français

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

Show notes

Reavis a appris à voler il y a une décennie et a eu une expérience assez inhabituelle en étant en l'air : il ne ressent pas la peur. Mais il avait une compréhension très ferme des risques et voulait être un pilote sûr, et il a pris sa progression et son apprentissage au sérieux et de manière conservatrice. Cette approche a donné à Reavis, qui est maintenant l'un des pilotes qui envoie régulièrement de grosses lignes en Amérique du Nord, une boîte à outils de vol unique pour aider à déchiffrer la météo et plus encore. Reavis est ingénieur logiciel et vit sur la route à accumuler des heures de vol toute l'année (et au fait, il répond à la question la plus courante que je reçois de nos auditeurs : comment changer de vie pour pouvoir voler plus ?). Son esprit analytique et sa passion pour le vol vous aideront à développer un ensemble de compétences totalement différent qui augmentera votre potentiel en tant que pilote de vol à longue distance (XC).

Le post Episode 46- Reavis Sutphin-Gray and increasing your toolkit est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Dormir dans les cieux, les étoiles dans la mer. Ce sont mes rêves, je m'effondre à tes pieds. Salut tout le monde, bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud Based Mayhem. J'ai un épisode spécial pour vous aujourd'hui qui est peut-être un peu plus pertinent pour nos auditeurs nord-américains que pour nos auditeurs européens, australiens, néo-zélandais et asiatiques. Mais je pense que vous en tirerez beaucoup. Je me suis assis ici, localement à Sun Valley, avec un bon ami, un excellent pilote, Revis Gray, qui est vraiment passionné par le côté technique de ce que nous faisons. Alors, vous savez, il utilise une radio bande aviation quand il est en l'air pour parler aux aéroports et obtenir la météo.

[00:00:45] Il est vraiment doué pour utiliser différents outils météo afin de décider d'une bonne journée, des jours pour sortir et vivre des moments épiques, ou des jours à éviter. Il est très conservateur en ce qui concerne sa progression et sa façon d'aborder la sécurité, car il n'a pas vraiment ressenti de peur lorsqu'il a appris le parapente et ne le ressent toujours pas aujourd'hui, ce qui est assez inhabituel. Il a donc une approche vraiment unique sur tout ça. Il a fait un commentaire pendant l'émission, je lui demandais ce qu'il voyait qu'il n'aimait pas quand les gens apprennent ou pour atténuer le syndrome de l'intermédiaire. Et il a fait un commentaire vraiment cool que je n'avais jamais entendu de la part de nos autres invités sur le fait de maintenir la vitesse de votre aile, surtout pour ceux qui passent beaucoup de temps en soaring de crête, ce genre de chose.

[00:01:36] On va aborder des sujets vraiment intéressants ici. Celui-ci est beaucoup plus technique que ce dont nous parlons habituellement. Je pense que vous allez beaucoup en tirer, surtout pour utiliser des outils comme X contest afin d'explorer différentes lignes. Et pour ceux qui ne sont pas très... très à l'aise avec la météo, c'est un excellent moyen d'approfondir le sujet. Nous avons mis toutes les informations dont nous parlons dans l'émission dans les notes de l'épisode sur cloudbasemayhem.com. Je vous invite donc à aller y jeter un œil, il y a énormément de ressources que vous pouvez mettre en favoris. Et selon l'endroit où vous vous trouvez dans le monde, je pense que ça vous sera très utile. On va donc entrer directement dans le vif du sujet. Profitez bien de cette super discussion.

[00:02:21] Un bon ami à moi, Revis Gray.

[00:02:32] Revis, bienvenue sur Mayhem, mec. Je te remercie vraiment d'être là. Et juste avant qu'on commence l'enregistrement, tu m'as dit un truc assez intéressant. Tu as dit que quand tu as commencé à voler, tu ne ressentais pas de peur. Du coup, tu devais l'aborder de manière plus analytique. Ça me semble être un super point de départ. Raconte-moi un peu ton parcours en aviation, quand tu as commencé et comment tout ça s'est déroulé.

[00:02:57] **Reavis Sutphin-Gray:** D'accord. Ouais. Je parle spécifiquement du parapente. En fait, je me suis intéressé à d'autres domaines de l'aviation beaucoup plus tôt dans ma vie. Quand j'avais, je crois, 12 ou 13 ans, j'ai fait un tour en Cessna lors d'un salon aéronautique. On faisait des vols à 5 dollars. C'était essentiellement un tour de circuit. Et quelque

chose a cliqué dans mon cerveau après cette expérience. J'ai pratiquement su que je devais piloter. Ouais. Mes parents ont été incroyablement encourageants à ce sujet.

[00:03:24] **Gavin McClurg:** Tu étais où ?

[00:03:25] **Reavis Sutphin-Gray:** C'était dans le nord de la Californie. North Bay, Santa Rosa, dans ce coin-là. D'accord. Cool. Sur les conseils du père d'un de mes amis, qui était un ancien pilote de la Garde nationale aérienne et qui a volé pour Delta, il m'a fait prendre des cours de planeur quand j'avais, je dirais, 14 ans. Génial. Je n'ai jamais volé en solo ni obtenu mon brevet en planeur, mais j'ai fini par prendre des cours sur des Cessna 152. J'ai fait mon premier vol en solo à 17 ans et j'ai obtenu ma licence de pilote privé à 18 ans. Ensuite, je suis parti à l'université. Et mes parents... les priorités ont changé. Je me suis mis davantage à faire la fête. Je n'avais pas vraiment le genre de revenus nécessaires pour piloter des avions privés. Du coup, j'ai un peu laissé tomber. Et quand j'ai fini mes études, un bon ami, Daniel Barquet, n'arrêtait pas de me parler de parapente et de à quel point c'était fantastique.

[00:04:14] Et je devrais m'y mettre. Ma réponse était toujours : « Bon, j'ai raté mes études, donc tu n'as ni le temps ni l'argent pour te lancer dans un hobby aussi coûteux. » C'est ça. Ouais. Et j'ai un peu oublié ça pendant un moment. Quelques années plus tard, ma carrière avait commencé à décoller et j'avais enfin un peu de temps et d'argent. J'ai fait un saut en parachute en tandem pour l'anniversaire d'un ami. Et la chute libre était une expérience incroyable. Rien de ce que j'avais vécu auparavant ne tenait la comparaison. Et j'ai adoré ça. Mais dès que la voile s'est ouverte, ce fut un autre déclic où je me suis dit : « Je veux faire ça toute la journée. Je dois apprendre le parapente. » C'est ça. Ouais. Et en gros, à partir de ce moment-là, j'étais assez obsédé. Et ça m'a pris, je pense, peut-être trois à six mois avant d'avoir ma première leçon. Et puis la première année a été assez lente parce que je voyageais dans le Santa Barbara.

[00:05:04] Et on était en quelle année ? C'était en 2007. D'accord. Il y a dix ans.

[00:05:07] **Gavin McClurg:** D'accord. Ouais.

[00:05:08] **Reavis Sutphin-Gray:** Ouais. Je descendais à Santa Barbara les week-ends pour m'entraîner là-bas. Avec Eagle ? Avec FlyBuddle, en fait. OK. Tu sais, avec Duncan Shadabash et il gère ça. Ouais. Et une fois que j'ai passé les étapes de progression, obtenu mon P2 et commencé à essayer de comprendre comment devenir un pilote de parapente, comment apprendre concrètement toutes les choses qui t'attendent une fois que tu es inscrit comme P2, il m'était très clair que dans beaucoup de situations où je devrais probablement avoir peur, tout ce que je ressentais, c'était un désir intense de prendre l'air et de voler. Et je savais qu'il y avait énormément de choses que je ne maîtrisais pas encore, que je ne savais même pas ce que c'étaient. Ouais, c'est ça. Alors j'ai adopté une approche en essayant d'être vraiment prudent dans mes choix et en imaginant presque ce que ça ferait d'avoir peur dans des moments où je ne ressentais pas de peur.

[00:06:00] Ouais. Ouais. Pour utiliser ça comme un outil et me dire, genre, la peur est là pour une raison. Je ne la ressens pas. Tout ce que je veux, c'est que j'ai juste envie d'être en l'air. Mais j'ai besoin de cet outil dans ma boîte à outils. Donc je dois me dire : ça devrait me faire peur.

[00:06:15] **Gavin McClurg:** Je trouve que beaucoup d'ingénieurs sont de très bons pilotes. Je ne sais pas exactement quel est ton parcours scolaire, mais je sais que tu es quelqu'un d'analytique, de technique, très orienté ingénierie. Est-ce que tu l'attribues à ça ? Est-ce que c'est plutôt une question de « c'est un problème à résoudre » plutôt qu'une réaction de type « oh merde » ?

[00:06:37] **Reavis Sutphin-Gray:** Possible, oui. J'ai étudié l'informatique et je fais de l'ingénierie logicielle. Il y a peut-être un lien avec ça. Je pense que c'est vraiment ma personnalité. Vous savez, pour une raison ou une autre, je n'ai pas de réactions émotionnelles intenses en général, et surtout face à la peur. Je n'ai pas beaucoup d'expérience dans d'autres sports, donc je ne sais pas si ça serait ressorti. Si c'était arrivé, mais j'étais vraiment plus un geek de l'informatique, vous voyez, en grandissant. Je sortais un peu, mais pas beaucoup. C'est ça.

[00:07:10] **Gavin McClurg:** C'est vraiment intéressant. Donc tu étais conscient que c'était super dangereux, et qu'il fallait l'aborder d'une manière différente. Est-ce que tu as trouvé des mentors pour t'aider là-dedans ? Ou est-ce que c'était quelque chose que tu as appris par toi-même ? Genre, comment tu savais à l'époque, sans avoir les connaissances que tu as aujourd'hui ? Comment tu savais qu'il fallait y aller doucement ? Et comment ça s'est passé ? Ouais. Comment

tu savais comment assembler les pièces du puzzle ?

[00:07:33] **Reavis Sutphin-Gray:** Eh bien, dès que j'ai réalisé que je voulais apprendre le parapente, j'ai commencé à dévorer toutes les informations sur le forum, en lisant pratiquement tout ce que je pouvais. Donc, je savais dès le début qu'il y avait un niveau de risque assez important pour trouver un parapente. Ouais. Malheureusement, trouver des mentors était plutôt difficile.

[00:07:53] La zone où j'étais, comme je l'ai dit, alors que je progressais après avoir été un nouveau P2, était vraiment plus dominée par les pilotes d'aile. Il n'y avait donc pas beaucoup de pilotes de parapente autour dans mon club. Et malheureusement, deux des plus expérimentés ont soit déménagé à l'autre bout du pays, soit arrêté de voler juste au moment où ça aurait été super de les avoir comme mentors. Bon, je pense que je me suis un peu pris en charge. Et le moment où j'ai commencé à me connecter avec des mentors est arrivé un peu plus tard dans ma progression. Je me suis impliqué dans la Northern Cross Country League. Ce qui a été incroyablement utile pour progresser dans le sport, apprendre en étant entouré de meilleurs pilotes et voler avec un objectif.

[00:08:40] Mais oui, le fait de m'imposer la discipline d'agir comme si j'avais peur alors que ce n'était pas vraiment le cas, je l'ai compris assez tôt. Et je ne sais pas trop expliquer comment ou pourquoi ça s'est produit. Vous avez déjà eu des accidents ? J'ai eu un incident où je me suis retrouvé dans un arbre avec les pieds au sol,

[00:09:01] sans blessure et sans dégâts sur mes pieds. J'ai utilisé mon équipement, avec un peu de poison oak après avoir sorti le matériel de l'arbre.

[00:09:05] **Gavin McClurg:** Oh, c'est le pire. J'ai déjà eu un crash.

[00:09:10] **Reavis Sutphin-Gray:** Et j'ai fait une entorse à la cheville assez sérieuse. Pour l'instant, c'est le pire qui m'ait arrivé. J'espère pouvoir maintenir ce niveau de chance.

[00:09:18] **Gavin McClurg:** Ouais, pourquoi pas ? Gardons une marge. Eh bien, la raison pour laquelle je voulais vraiment te parler, c'est que je sais que tu as une excellente expérience du côté technique de ce qu'on fait, ce qui est vraiment important. De l'étude des lignes sur X-Contest, pardon, à l'étude de la météo sur XCSkies. Parlons de la façon dont, après toutes ces années, après ces 10 dernières années de vol, tu décomposes le vol régulier.

[00:09:49] **Reavis Sutphin-Gray:** Eh bien, un peu de contexte pourrait être utile ici : j'ai essentiellement centré toute ma vie sur le vol en parapente. Et, vous savez, je ne suis pas riche indépendamment au point de ne pas avoir à travailler. J'ai donc trouvé comment avoir une carrière en faisant du travail logiciel en freelance à distance. Et j'ai pratiquement un accord avec tous mes clients : je ferai le travail qu'ils attendent de moi, et je le ferai selon un certain calendrier. Mais les jours exacts où cela se produit dépendent presque entièrement de moi, sauf, vous savez, rarement j'accepte le calendrier de réunions, d'appels de conférence et d'engagements, mais pour l'essentiel, je travaille

[00:10:35] quand il fait mauvais et voler quand il fait beau. Donc, évidemment, ça demande de surveiller pas mal la météo, de comprendre les sources d'information disponibles et de savoir anticiper ce que je vais vivre. Mais dans une large mesure, ça me permet de choisir les bons jours. C'est ce que je recherche généralement dans la météo. La technique de base que j'utilise, puisque j'ai organisé ma vie de cette façon — je ne l'ai pas mentionné, mais je vis dans une caravane — c'est que je peux me déplacer et être dans des zones où la météo a tendance à être bonne à n'importe quel moment de l'année.

[00:11:10] **Gavin McClurg:** On va faire une petite pause là-dessus. À quoi a ressemblé l'année dernière ? Rembobinez jusqu'à il y a un an et racontez-moi ces 12 derniers mois.

[00:11:17] **Reavis Sutphin-Gray:** D'accord. Alors, il y a un an, j'étais juste ici à Sun Valley. Parfait. Parce que c'est une excellente période de l'année pour faire du cross country à Sun Valley si vous êtes prêt à gérer de gros courants d'air. De sérieuses turbulences.

[00:11:32] **Gavin McClurg:** Terrain d'entraînement idéal.

[00:11:33] **Reavis Sutphin-Gray:** Ouais. Et après Sun Valley, je suis passé par Telluride, au Colorado, pendant un moment. C'était un endroit assez intéressant pour voler. C'était spectaculaire. Probablement l'un des paysages les plus

incroyables que j'aie vus, n'importe où, mais certainement en pratiquant le parapente aux États-Unis. Et il y a eu beaucoup de défis aussi. La météo a tendance à être extrêmement imprévisible et les montagnes sont assez hautes que mon slogan pour Telluride est : 18 000 pieds n'ont jamais paru aussi bas. Exactement. Ouais. On n'a pas vraiment beaucoup d'options à partir de 18 000 pieds en termes d'endroits où on peut planer. C'est incroyable.

[00:12:06] **Gavin McClurg:** C'est incroyable.

[00:12:09] **Reavis Sutphin-Gray:** Et après Telluride, je suis passé par l'Arizona pendant un moment. C'était plus pour voir de la famille que pour voler, mais je pense qu'il y a beaucoup de potentiel là-bas et j'espère y retourner l'année prochaine, en fait cet hiver, pour explorer un peu plus. Et puis, j'ai passé beaucoup de temps pendant l'hiver dans le sud de la Californie à voler sur Marshall et San Bernardino. Une communauté fantastique là-bas. C'est un site vraiment régulier avec du bon vol thermique tout au long de l'hiver. Et oui, un bon endroit pour s'entraîner, rester à niveau et peut-être voler de petites manches ou juste essayer de faire des allers-retours et des trucs du genre. Mais la plupart des gens aux États-Unis sont peut-être en train de skier à la place. Ouais.

[00:12:52] Alors au printemps, je suis passé par Owens Valley pendant un moment. C'est l'un de mes endroits préférés pour le printemps. C'est aussi assez sympa en automne. L'automne est un peu plus accessible pour ceux qui ne sont peut-être pas prêts pour les conditions extrêmes qu'on a à Owens. Mais j'ai fait de super vols là-bas. Ensuite, je suis monté dans le sud de l'Oregon pour la rat race. J'ai passé un court séjour à Bend, en Oregon. J'ai volé Pine Mountain deux fois et maintenant je suis de retour ici dans Southern Valley. 12 mois de vol. Une sorte de boucle migratoire, vous voyez. Je me dis que quand je vois beaucoup d'oiseaux migrants autour, c'est que je suis au bon endroit.

[00:13:29] **Gavin McClurg:** Parfait. Et toi, je sais que tu fais ça depuis quelques années maintenant. Est-ce que tu te sens épuisé ? Est-ce que tu t'ennuies ? Est-ce que c'est difficile de trouver la motivation pour continuer ? Ou qu'est-ce qui te motive en ce moment ? Moi, j'ai été...

[00:13:45] **Reavis Sutphin-Gray:** je vis dans la caravane et je fais du parapente en mode "chasse" à plein temps depuis presque deux ans maintenant. Ça a commencé en septembre de cette année. Et pour l'instant, j'adore ça. Pour le moment, je dirais que j'essaie essentiellement de tout faire pour continuer cette vie aussi longtemps que possible. Parfait. Rien d'autre ne me tente vraiment de faire quoi que ce soit de différent.

[00:14:08] **Gavin McClurg:** Parfait. Parfait. Cool. D'accord. Alors, pour identifier une bonne journée... Comme en ce moment, on a — c'est un bon exemple — on a, vous savez, des mauvaises journées à venir. À quoi va ressembler l'analyse météo ? Est-ce une bonne journée pour l'année ou une potentielle bonne journée ? Qu'est-ce que vous utilisez ? Quels sont les outils ?

[00:14:28] **Reavis Sutphin-Gray:** Ça varie énormément selon le site de vol. Ici à Sun Valley, le vent est super important. Les montagnes sont assez hautes pour que dès que le vent dépasse un certain seuil, on a vraiment très peu d'options sur les endroits où on peut aller, et ça commence à devenir turbulent et effrayant. Ouais. Et dangereux. Ouais. Donc la première chose que je regarde, c'est si les vents sont raisonnables. Et ici, je me dis que si vous voyez peut-être 20 miles par heure aux altitudes de pointe, à 12 000 pieds, on atteint pratiquement la limite supérieure du gérable. Donc je cherche clairement des vents plus légers. La chose suivante dans un endroit comme Sun Valley, c'est quelle est la probabilité de surdéveloppement ? C'est quelque chose que je commence juste à apprendre et c'est vraiment là que je me concentre en ce moment, mais je n'ai pas encore beaucoup de sagesse à partager sur la façon dont l'humidité de la mousson joue dans tout ça.

[00:15:20] Je n'ai pas vraiment passé beaucoup de temps dans des endroits où la mousson est un facteur important. Et par ici, à cette période de l'année, c'est un sujet majeur.

[00:15:28] **Gavin McClurg:** Et vous vous rendez à Wausau en fait. Exactement. En

[00:15:30] **Reavis Sutphin-Gray:** En Utah, je pense que c'est encore plus important qu'ici parce que c'est plus au sud, il y a plus d'accès pour que cette humidité s'infiltre. Mais la présence d'humidité en altitude fournit essentiellement beaucoup d'énergie à l'atmosphère pour permettre aux nuages et aux orages de se développer excessivement. Donc, déterminer si cela va se produire est une partie clé pour savoir si une journée sera propice au vol. Vous avez mentionné

[00:15:55] **Gavin McClurg:** le vent, l'instabilité et l'humidité. Qu'utilisez-vous pour identifier tout ça ?

[00:16:01] **Reavis Sutphin-Gray:** Pour le vent, XCSkies est un bon point de départ. Je regarde aussi... Enfin, je devrais peut-être revenir un peu en arrière et dire que la première chose que je vérifie chaque jour, c'est la discussion de prévisions régionales pour le bureau le plus proche du site de vol. Météo incendie ? Potentiellement deux ou trois. Et ils vous donnent beaucoup d'informations. C'est l'analyse du météorologue professionnel pour les 12 à 24 prochaines heures environ. Ils vous donnent aussi une prévision un peu plus étendue, mais je passe généralement rapidement sur cette partie parce qu'elle a tendance à changer. Il faut un peu de temps pour s'habituer à les lire car ils utilisent du jargon, mais généralement, la plupart des acronymes et des termes techniques sont liés à un dictionnaire, un thésaurus ou un dictionnaire. C'est en fait un glossaire pour vous donner les définitions des termes.

[00:16:47] Et si vous commencez à lire celui de votre bureau local, vous allez assimiler beaucoup de la terminologie qu'ils utilisent. Et puis, occasionnellement, vous tomberez sur quelque chose dont vous n'avez aucune idée de quoi ils parlent. Et si vous prenez le temps de lire un peu à ce sujet, vos connaissances en météo vont énormément s'élargir. Super.

[00:17:02] **Gavin McClurg:** Pour ceux qui écoutent, tous les liens vers ce dont nous parlons seront dans les notes de l'épisode. Alors allez y jeter un œil. Ce sera sur cet épisode, on aura tous les liens et vous pourrez explorer tout ça ou m'envoyer une question. Je m'en occuperai. D'accord.

[00:17:17] **Reavis Sutphin-Gray:** De toute façon, les météorologues ont tendance à parler de tout ce qu'ils jugent important pour la population de la zone concernée. Ça peut être la météo des incendies, des tempêtes, une chaleur extrême, des vents destructeurs, n'importe quel type de temps sévère sur lequel ils vont se concentrer. Mais ils ont tendance à parler des résultats de plusieurs modèles de prévision météo différents. Souvent, ils mentionnent si ces modèles sont en accord ou non. Si les modèles concordent, vous pouvez avoir beaucoup plus confiance dans le fait que ce que vous voyez dans les prévisions va probablement se produire. Quand les modèles disent des choses différentes, nous avons moins d'éléments sur lesquels nous appuyer. Ils parleront aussi des systèmes de pression, des fronts, des creux et des dors, ainsi que des vents dominants. Par ici, ils mentionneront l'humidité de la mousson lorsqu'ils pensent qu'elle va s'infiltrer.

[00:18:05] parce que ça a un énorme impact sur les températures diurnes et les orages. C'est donc un excellent point de départ. Je le recommande à tous ceux qui pratiquent le parapente. Lisez la discussion sur les prévisions locales. Enfin, je dis « tout le monde ». Cela s'applique aux États-Unis. Malheureusement, je n'ai pas beaucoup de connaissances sur les sources météo disponibles dans le reste du monde. Mais j'espère que vous avez des outils similaires à votre disposition. Ensuite, XCSkies est généralement l'une de mes premières étapes. C'est un outil fantastique. Surtout la nouvelle version qui vous donne accès à plus de modèles et potentiellement à des façons plus intuitives de visualiser les résultats de ces modèles. Je trouve que l'outil de prévisions ponctuelles est l'un des meilleurs endroits pour commencer. Surtout si vous regardez les vents. Il vous donnera un aperçu des jours à venir.

[00:18:51] Et ça vous montrera le vent à différentes altitudes tout au long de la journée. Pour obtenir autant de détails sur la vue carte, il faut pas mal cliquer partout. Ensuite, selon ce que je vois là-bas, si ça a l'air vraiment mauvais, j'arrête souvent mes prévisions pour la journée et je vais au boulot. Ce qui...

[00:19:12] **Gavin McClurg:** Quel modèle utilisez-vous ? Est-ce que vous utilisez certains modèles pour le jour J, comme le HRR3 ? Est-ce que vous utilisez le GFS ? Le NAMM ? Lequel trouvez-vous le plus efficace ? Je demande ça aussi parce que vous avez mentionné que ça dépend de l'endroit où vous êtes. On a trouvé que XCSkies en Europe était bien trop optimiste. Il sous-estimait toujours le vent, surestimait la base et sous-estimait le développement. C'est parce que je pense que Chris n'a accès qu'au GFS et peut-être à un autre là-bas. Quand vous êtes en Europe, surtout en France, vous pouvez utiliser Medio Parapente. Quand vous êtes en Italie, ils en ont un autre, la version italienne, qui est beaucoup plus précise. Parce qu'il utilise plus de modèles, il interpole plus de données.

[00:19:56] **Reavis Sutphin-Gray:** C'est vrai, c'est régional. Ce que j'apprends en me déplaçant, c'est que chaque zone, chaque site peut être mieux servi par certains modèles. Le GFS semble généralement être un bon point de départ, mais dans certains endroits, le NAMM a l'air plus précis. J'aime bien vérifier les modèles à haute résolution, surtout le matin

même, pour voir ce qu'ils disent. Mais en général, comme je n'ai pas une zone spécifique sur laquelle je me concentre pour comprendre toutes ces subtilités, ma technique consiste plutôt à faire une moyenne. Et encore une fois, plus les modèles sont d'accord entre eux, plus je suis convaincu que les prévisions seront probablement assez précises. C'est pratique, surtout avec le GFS, qu'il donne des prévisions sur plusieurs jours à l'avance.

[00:20:43] Vous pouvez commencer à repérer des caractéristiques qui pourraient indiquer une excellente journée de vol dans deux ou trois jours. Et ensuite, vous les surveillez au fur et à mesure que la date approche.

[00:20:53] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu utilises beaucoup des trucs sur le côté gauche, le CAPE, le potentiel XC, l'ascendance thermique, la vitesse, tout ce genre de choses aussi ?

[00:21:06] **Reavis Sutphin-Gray:** Généralement, je commence par regarder le sommet de la portance sur la carte. Je regarde la base des nuages s'il y a une chance de développement de cumulus. Par ici, j'ai commencé à regarder l'indice de levage et le CAPE pour essayer de comprendre quand l'instabilité va mener à un surdéveloppement. C'est un domaine que je maîtrise un peu moins. Mais ça semble utile s'il y a une inquiétude concernant de meilleures tempêtes. Je regarde le ratio portance/cisaillement avec une certaine régularité. Mais d'habitude, quand les vents sont faibles, le ratio portance/cisaillement sera correct. Personnellement, je ne regarde pas beaucoup le potentiel XC parce que c'est une sorte d'indice, je suppose qu'on pourrait dire, de plusieurs paramètres qui ne sont pas forcément utiles au type de vol que je fais. Je pense que c'est un excellent point de départ, surtout si vous êtes un nouveau pilote et pas si familier avec la météo.

[00:21:54] Mais je dirais que j'évalue le potentiel XC en analysant tous ces paramètres et plus encore dans ma tête, plutôt qu'en me basant sur cette couche.

[00:22:02] **Gavin McClurg:** D'accord, d'accord.

[00:22:04] **Reavis Sutphin-Gray:** En ce qui concerne les autres ressources, je pense que ça couvre pretty much ce que je fais sur XCSkies. OK. Je regarde les images satellites. Il y a un nouveau satellite appelé GOES-16. Il n'est pas encore opérationnel. C'est un satellite météo géosynchrone. Il fournit des images à bien plus haute résolution et des mises à jour beaucoup plus rapides que ce que nous avions auparavant. Alors, je regarde ça tous les jours. Il a des couches visibles, des couches infrarouges, et une couche d'humidité et de vapeur d'eau à niveau moyen, ce qui est en fait très utile pour, encore une fois, comprendre où se trouve l'humidité de la mousson, comment elle se déplace et quelle quantité d'humidité est disponible pour le surdéveloppement.

[00:22:42] **Gavin McClurg:** En regardant ces modèles, est-ce que vous essayez d'identifier si votre ligne du jour est basée purement sur les vents, ou si vous cherchez aussi, genre, des lignes de convergence potentielles ? Est-ce que vous cherchez d'autres trucs ?

[00:22:59] **Reavis Sutphin-Gray:** Ouais, carrément la convergence, le vent et idéalement le développement nuageux, mais pas le surdéveloppement. Tout ça compte. Le vent est évidemment le plus important, mais la convergence est aussi cruciale. Et pour beaucoup de sites de vol, il existe ce qu'on appelle une prévision régionale de soaring atmosphérique, ou RASP, qui est un modèle haute résolution exécuté sur une zone plus petite. Et les RASP ont tendance à bien identifier ou résoudre la convergence. Donc si votre zone dispose d'un RASP, je vous recommande vivement de commencer à le consulter. Ils fournissent généralement beaucoup plus de détails sur la convergence, beaucoup plus de détails sur la façon dont le vent se déplace près des cols,

[00:23:44] n'importe quel endroit où il y a un effet Venturi ou une constriction, ou plusieurs masses d'air qui se rencontrent. Je trouve qu'un RASP a tendance à donner de bien meilleurs résultats que ce que vous verrez sur une grille de 40 kilomètres, comme vous pourriez en avoir avec un XCSkies GFS. D'accord.

[00:23:58] **Gavin McClurg:** Est-ce que c'est quelque chose de similaire à, genre, Windy TV ?

[00:24:02] **Reavis Sutphin-Gray:** Windy TV utilise les mêmes modèles que... En fait, c'est juste Windy maintenant. Ils ont changé le nom. Ça utilise les mêmes modèles qu'XCSkies, mais ça inclut aussi l'ECMWF, le modèle européen. Donc je regarde aussi Windy tous les jours, parce que c'est la meilleure vue dont j'ai connaissance actuellement pour les informations de vent de l'ECMWF. D'accord. Ça a aussi un NAM haute résolution. Donc si vous n'avez pas de RASP

dans votre zone, le NAM haute résolution a tendance à résoudre certains de ces mêmes types de petits schémas de circulation, des circulations dépendantes du terrain, qui peuvent être vraiment utiles à comprendre, surtout si vous volez près de cols et qu'il y a une chance d'avoir du vent. D'accord. D'autres outils ? Je regarde une prévision de sondage, en utilisant le site de sondage RUC tous les jours pour un point dans la zone, potentiellement plusieurs points, selon le site de vol.

[00:24:56] Et il affiche les informations du modèle sur un diagramme thermique déformé. Donc, il prend...

[00:25:03] **Gavin McClurg:** une interprétation de trace de ballon, donc il va prendre celle de Boise et la mettre à plat.

[00:25:08] **Reavis Sutphin-Gray:** Ça utilise le même graphique que celui d'une sonde par ballon, mais c'est juste une restitution de données de modèle. Et on peut voir la même chose dans XCSkies. Il y a un outil skew-T là-bas. Mais j'ai remarqué, du moins pour la Californie, et surtout le sud de la Californie, que le skew-T de la sonde RUC, basé sur le modèle back 40, donne de très bons résultats. Il surestime peut-être parfois le vent. Mais il est plus performant pour résoudre les inversions et donner une idée de la quantité de humidité disponible pour la convection que beaucoup d'autres options. D'accord. Je regarde souvent une sonde par ballon aussi. Dans certains endroits, surtout près de la côte, j'ai l'impression qu'elles ne valent presque rien parce que, du moins sur la côte ouest des États-Unis, les heures auxquelles elles sont lancées

[00:25:54] sont plutôt à l'opposé des heures de vol de pointe. Donc une inversion marine ou une inversion nocturne de basse couche peut fausser toute votre vision. Si vous n'atteignez peut-être que 2 000, 3 000 ou 4 000 pieds, et qu'il y a 1 000 pieds de couche marine, comment savoir à quel point le réchauffement va l'emporter le lendemain ? Bien sûr. D'accord. Alors que je pense que dans les zones plus continentales, les sondages par ballon sont beaucoup plus utiles.

[00:26:17] **Gavin McClurg:** D'accord. Cool. D'autres ?

[00:26:20] **Reavis Sutphin-Gray:** Voyons voir. En me déplaçant, j'ai un peu rassemblé les ressources locales de chaque site. J'ai donc un dossier de favoris météo avec un sous-dossier pour chaque site de vol que j'ai visité. Et chaque dossier contient généralement 15 ou 20 favoris. Waouh. Il y en a quelques autres, mais beaucoup dépendent du site spécifique. Je vais essayer de vous donner un maximum de liens pour les notes de l'émission. Ça...

[00:26:44] **Gavin McClurg:** ce serait super. Je vais les mettre en ligne. Enfin, pour moi, l'idée à retenir, c'est que c'est l'une des meilleures façons de devenir un meilleur pilote, même si vous ne volez pas. C'est quelque chose sur lequel vous devriez simplement passer du temps. Beaucoup de ce dont on vient de parler, c'est du chinois pour vous, l'auditeur. Et c'est comme ça qu'on résout ça : en s'amusant, en lisant des trucs, en bidouillant et en voyant à quel point on est proche. Je reviens juste des X-Alps. On avait un gars dédié à la météo, Emilio France, qui vit à Chamonix. Il s'occupe de la météo pour les X-Alps depuis le début pour un athlète. Cette fois, on l'a partagé avec un autre. Et il est là, avec sept écrans, à regarder la météo toute la journée.

[00:27:30] Et c'est vraiment, vraiment sophistiqué. Mais au bout du compte, la question est : est-ce que ce que vous voyez correspond à ce que vous obtenez ? C'est comme ça qu'on doit procéder. C'est là qu'on se réjouit d'aller voler.

[00:27:44] **Reavis Sutphin-Gray:** Ouais, et ça peut être utile de sortir voler les jours qui sont peut-être limites, tant qu'on a les compétences pour ça, pour mieux comprendre ce qu'on voit dans les prévisions par rapport à ce que le ciel fait réellement. Mais c'est toujours utile, quand on fait ça, de garder à l'esprit que ces jours sont peut-être limites et de se laisser des marges de sécurité bien plus larges. Ouais.

[00:28:06] **Gavin McClurg:** L'une des raisons pour lesquelles je voulais vraiment te parler, c'est qu'on a fait un vol ici l'été dernier, ce qui est un peu flou pour moi. Mais, tu sais, on savait que c'était une journée limite en termes d'OD. On a décollé de Baldy. On a plongé par-dessus les Païos. Tu étais devant moi avec une bonne marge. Si je me souviens bien, on se dirigeait vers Arco. Et j'ai commencé à avoir un peu de pluie et les nuages devenaient assez hauts. J'ai atterri et tu as continué à pousser. Et j'ai appris plus tard que, tu sais, ton raisonnement sur pourquoi tu as fait ça était en fait très solide. Alors que quand j'ai atterri, je te regardais sur XC5 et je me disais : « Purée, j'espère qu'il ne va pas se faire prendre dans tout ça ». Alors maintenant, avançons : tu essaies de choisir la bonne journée et tu regardes tous ces paramètres météo.

[00:28:52] Maintenant que tu es en l'air, qu'est-ce que tu fais de différent par rapport à ce que font la plupart des gens en termes de ressources quand tu es là-haut ? Parce que tu en utilises pas mal pendant ton vol.

[00:29:02] **Reavis Sutphin-Gray:** C'est vrai. Ouais. Bon, voyons voir. Tout d'abord, j'aimerais dire que j'ai eu un nombre raisonnable de très bons vols l'année dernière où j'ai eu l'impression que la météo était limite. Alors, l'une de mes résolutions pour cette saison de vol était de me laisser des marges plus larges et de prendre moins de risques avec la météo. Ce jour-là l'année dernière à Sun Valley, j'ai l'impression qu'il y a eu une bonne dose de chance pour être au sol avant que notre développement n'empiète sur la zone. En gros, on a réussi à le devancer et à atterrir à temps. Donc, j'essaie de réduire la part de chance. Ouais. Et l'un des moyens pour y parvenir que j'ai trouvé incroyablement utile, et que j'ai commencé à faire cet hiver en Californie du Sud, c'est de voler avec une radio aviation. Son utilité variera selon votre lieu de vol et le nombre d'aéroports aux alentours disposant d'informations météo automatisées ou terminales.

[00:29:57] La plupart des aéroports de l'aviation générale d'une certaine taille ont une station météo. Et s'ils ont une tour de contrôle, souvent le contrôleur enregistre toutes les statistiques météo une fois par heure et fournit un tas d'informations sur l'aéroport. C'est utile, mais un peu moins utile à mes yeux que les sites entièrement automatisés. Tout ce que vous avez à faire, c'est de régler la fréquence de l'aéroport et vous entendrez ce qui ressemble à un enregistrement en boucle, mais c'est en fait une voix synthétique qui vous lit toutes les informations météo actuelles pour cet aéroport. Ça vous donnera la vitesse du vent, souvent la variabilité du vent et le facteur de rafale, la pression de surface, l'état du ciel, et puis peut-être d'autres informations sur l'aéroport qui ne sont pas super utiles.

[00:30:47] Mais avoir ces informations en temps réel, surtout si le vent est un problème, si vous craignez qu'il ne souffle trop fort ou si vous vous inquiétez du vent dans certaines zones. En volant dans le sud de la Californie, le bassin de LA est séparé des déserts par des montagnes relativement hautes, et il y a quelques grands cols. Ainsi, une petite différence de pression à travers ces cols peut équivaloir à des vents très dangereux pour tenter d'atterrir un parapente. C'est donc un fern efficace. Ouais, je pense, je veux dire... On n'a jamais

[00:31:22] **Gavin McClurg:** On ne parle pas beaucoup de foehn ici, mais en Europe, le foehn est un sujet majeur.

[00:31:26] **Reavis Sutphin-Gray:** Ouais, en Californie du Sud, ils parlent de Santa Ana. Santa Ana, c'est essentiellement comme une aile à travers un versant descendant. Mais ça peut arriver des deux côtés. Donc, vous pouvez avoir un col beaucoup trop venteux pour voler parce qu'il y a de la haute pression dans le haut désert, et que ça coule vers le bassin. Ou vous pouvez avoir un col trop venteux pour voler parce que ça monte dans le haut désert et que tout l'air s'écoule vers le haut à travers le col. Dans les deux cas, vous ne voulez pas être bas dans cette zone de venturi restreinte. Alors, avoir un aéroport dans ou près du col avec des mises à jour météo en temps réel, vous savez, les conditions de vent en temps réel, peut être incroyablement utile pour prendre des décisions sur le fait qu'il soit pertinent d'essayer de traverser ou, enfin, de naviguer autour du col dans les montagnes plus hautes.

[00:32:13] Parce qu'on ne peut pas forcément savoir ce qui se passe au sol quand on est en altitude. C'est clair. Et puis, en Californie du Sud, je trouve qu'avoir une radio airband est super utile pour la sécurité. Il y a énormément de trafic, tu sais, des énormes jets commerciaux, beaucoup d'aviation générale, des voiliers, pratiquement tout. Ouais. Et la plupart du temps, on vole en parapente assez près du terrain pour ne pas avoir à trop s'inquiéter des gros jets. Mais parfois, il y a de bonnes journées où, tout d'un coup, on se retrouve à voler près de ces couloirs d'approche à très fort trafic. Et j'ai eu des expériences très positives en parlant à SoCal Approach pour les prévenir de la présence d'un parapente, donner ma position, dire combien d'autres pilotes volent avec moi,

[00:32:58] et qu'ils avertissent les jets qui arrivent de faire attention à nous, puis d'entendre réellement les pilotes de jets confirmer qu'ils nous ont vus. Sérieusement ? Ouais, c'est... incroyable. C'est une sensation géniale.

[00:33:10] Au lieu de simplement prier.

[00:33:11] **Gavin McClurg:** T'as déjà fait ça ici avec les jets militaires et tout ça ? Je veux dire, je ne peux même pas compter le nombre de fois où j'ai été à genre 16 ou 17 000 pieds et que j'entends ces gars-là. La moitié du temps, je ne les vois même pas. Mais ils sont juste là, au ras du sol, en train de faire leurs tonneaux en F-16. Et ces pilotes m'ont dit qu'ils n'auraient aucune chance de nous voir.

[00:33:31] **Reavis Sutphin-Gray:** Ouais, je n'ai pas essayé ça là-bas. L'efficacité dépend vraiment de la fréquence disponible et de l'organisme de contrôle. Vous savez, il faut être sur place. Vous

[00:33:40] **Gavin McClurg:** il faut avoir la même

[00:33:40] **Reavis Sutphin-Gray:** la fréquence sur laquelle les pilotes avec qui vous communiquez se trouvent. Je pense donc que ça fonctionne mieux dans les zones proches de grands aéroports métropolitains, là où il y a des couloirs d'approche bien définis et des contrôleurs d'approche. Je vais

[00:33:53] **Gavin McClurg:** Je dois poser la question à certains pilotes britanniques à ce sujet parce qu'ils gèrent beaucoup d'espace aérien. Ils doivent faire quelque chose de similaire, donc nous allons leur en parler. Ouais, je

[00:34:00] **Reavis Sutphin-Gray:** je ne peux pas m'exprimer sur la légalité en Grande-Bretagne, mais aux États-Unis, une loi a été adoptée en 1996 qui a changé la vie de

[00:34:10] **Gavin McClurg:** avion avec une licence

[00:34:10] **Reavis Sutphin-Gray:** c'est une exigence pour la bande aérienne, donc au lieu d'exiger une licence individuelle ou une licence de station spécifique pour un aéronef, les aéronefs sont licenciés par règle, ce qui signifie que vous pouvez transporter une radio portative pour la bande aérienne tant que vous pilotez un aéronef. Vous n'avez pas besoin de licence pour l'utiliser.

[00:34:23] **Gavin McClurg:** D'accord. À ce sujet, vous avez votre licence radio amateur, si j'ai bien compris, n'est-ce pas ? Et à quel point est-ce important pour nous ? Est-ce qu'on devrait tous en avoir une ?

[00:34:32] **Reavis Sutphin-Gray:** Personnellement, je recommande vivement à tous les pilotes de parapente d'obtenir une licence radio amateur, ou du moins à tout pilote de parapente qui veut faire du cross country. Il y a plusieurs raisons à cela. Tout d'abord, l'USPA a des fréquences spécifiques dans la bande commerciale qui lui ont été allouées pour les opérations de parapente, mais techniquement, vous n'êtes censés utiliser ces fréquences qu'avec une radio de bande commerciale certifiée, ce que personne ne va probablement prendre la peine de faire. De plus, comme il s'agit d'une bande commerciale et que ce sont des fréquences utilisées partout aux États-Unis, il y a d'autres utilisateurs sur ces mêmes fréquences. Donc parfois, sur une fréquence USPA, vous aurez encore d'autres utilisateurs commerciaux qui interfèrent. En général, sur les fréquences radio amateur, tant que vous êtes licencié et que vous respectez les règles,

[00:35:19] si vous parlez à des radioamateurs sur le même canal, ils sont généralement très disposés à changer de canal quand vous leur dites que vous pratiquez le parapente et qu'il n'est pas pratique de changer de fréquence.

[00:35:30] **Gavin McClurg:** Bien sûr, bien sûr. Alors, explique-nous quelques-uns des avantages à en avoir.

[00:35:34] **Reavis Sutphin-Gray:** D'accord, eh bien, pour moi, le plus gros avantage, c'est que les radios fonctionnent vraiment bien. Vous pouvez utiliser des systèmes comme le FRS ou le GMRS, ces petites radios de camping, mais elles ne fonctionnent pas très bien. Les radios ham émettent à cinq watts vers un poste portable, et surtout si vous utilisez un micro-poing ou un genre de casque, la qualité de transmission et de réception est bonne, et la portée aussi. Je pense qu'il est important que les gens passent leur licence parce que la partie amateur du spectre est l'une des rares accessibles au public. La majeure partie du spectre radio est réservée à des intérêts commerciaux, vous savez, la télé, la radio.

[00:36:22] En gros, il y a très peu de choses accessibles au public, et le fait que la communauté de radioamateurs défende cette partie des ondes permet de les maintenir ouvertes. Et plus nous aurons d'opérateurs radioamateurs, plus il est probable que cela reste ainsi à l'avenir. Donc, si vous voulez récupérer ces fréquences, elles sont disponibles. Je pense qu'il est logique de prendre une licence radioamateur pour prouver au gouvernement que nous sommes là et que nous les utilisons. Bien sûr, bien sûr. Il y a un autre point : selon votre région, si vous volez dans un endroit où la couverture cellulaire est très mauvaise, comme étonnamment beaucoup de montagnes du nord de la Californie, la couverture est extrêmement instable ; il peut y avoir des répéteurs dans la zone qui vous permettront de communiquer bien mieux qu'avec des téléphones portables. Et cela peut être utile juste pour la logistique et la récupération,

[00:37:10] mais ça pourrait être particulièrement utile en situation d'urgence, quand vous avez besoin de lancer un appel à l'aide.

[00:37:16] **Gavin McClurg:** Ouais, super. On revient à ce que vous utilisez en vol. Alors, vous savez, dans les X-Alps, je pense que beaucoup de gens ne comprennent pas quand ils regardent des suivis en direct, ce genre de choses, c'est qu'ils se disent : « Oh mon Dieu, ils volent dans des conditions atroces ». Mais, vous savez, au moins pour moi, et je connais beaucoup d'athlètes de la course, on est liés à nos équipes qui m'envoient constamment des informations en temps réel. Vous savez, des données sur le vent sur les sommets, dans les vallées, depuis les aéroports, le radar... c'était un point important dans cette course parce qu'on avait des orages tous les jours et qu'on devait voler entre ces tempêtes. Et donc, vous savez, ils pouvaient repérer exactement où se trouvaient ces cellules et comment elles se déplaçaient.

[00:38:01] Et, enfin, c'est un peu un jeu et on veut garder une marge de sécurité. Mais est-ce que tu regardes aussi ce genre de choses ? Est-ce que tu regardes le radar ? Est-ce que tu consultes d'autres types de ressources ? Je veux dire, la plupart des endroits où on vole, on n'a pas de réseau, donc j'imagine que non, mais...

[00:38:17] **Reavis Sutphin-Gray:** Ouais, j'ai regardé le radar occasionnellement et j'ai utilisé certains sites météo sur internet sur mon téléphone en vol. Techniquement, aux États-Unis, utiliser un téléphone portable dans un avion en vol est illégal. Je

[00:38:35] **Gavin McClurg:** Je ne savais pas.

[00:38:35] **Reavis Sutphin-Gray:** Ouais, juste pour info. Je ne peux pas vous recommander de faire ça. D'accord, ok.

[00:38:39] **Gavin McClurg:** Je ne suis pas avocat, mais...

[00:38:41] **Reavis Sutphin-Gray:** Mais si vous voyez un développement excessif ou si vous craignez des orages intégrés dans une sorte de couche de stratus, je pense qu'il peut être très utile de regarder quelques images météo. Ou si vous pouvez contacter par radio, vous savez, peut-être un pilote de poursuite ou d'autres pilotes qui ont atterri pour qu'ils vérifient les informations pour vous. Récupérez autant d'informations que possible sur ce qui se passe avec l'air en surface et, oui, sur les développements potentiels, la pluie.

[00:39:11] **Gavin McClurg:** On ce sujet. On n'a pas tout couvert, mais je me disais qu'on pourrait passer à ton vol en Zeno. Je voulais juste discuter un peu avec toi de la progression. Tu as commencé il y a 10 ans, mais je sais que tu es resté assez prudent, pas lent, mais conservateur. Et je voulais avoir ton avis là-dessus parce que je pense que l'une des questions les plus fréquentes que je reçois des auditeurs est : comment savoir quand passer au niveau supérieur ? Et quand faut-il le faire ? Et quand ne pas le faire ? Qu'en penses-tu ?

[00:39:44] **Reavis Sutphin-Gray:** Eh bien, pour revenir à ce qu'on a mentionné plus tôt sur le fait de devoir comprendre les choses de manière analytique, là où la peur pourrait pousser d'autres personnes à réagir différemment. Oui. Quand j'ai commencé ce sport, j'ai aussi regardé qui étaient certains des bons pilotes et j'ai vu beaucoup de gens très performants dans la quarantaine et la cinquantaine, et j'ai appris que beaucoup de personnes qui ont été gravement blessées ont simplement arrêté et ne sont jamais revenues. Le traumatisme, le traumatisme physique, peut simplement vous sortir complètement du sport, même si vous vous en remettez totalement. Alors, de la même manière, je me suis dit : tu as beaucoup de temps,

[00:40:29] fais-le étape par étape, prends ton temps. Je pense que je n'ai pas forcément très bien fait ça au tout début parce que je ne savais pas encore ce que je ne savais pas, et je me suis retrouvé à piloter une aile de catégorie B assez haut de gamme, après avoir obtenu mon P2, qui était une aile d'occasion d'un ami. Et j'ai survécu avec. J'ai eu de la chance plusieurs fois. L'incident où je me suis retrouvé dans un arbre, c'était sur cette aile. C'est ça.

[00:40:56] Mais après ça, je pense que j'ai fait un assez bon travail pour accumuler des heures et voler sur les ailes que j'avais jusqu'à ce que je sois totalement à l'aise avec et que je les ait pratiquement usées. Et voyons, il y avait l'Independence Dragons, cette B que j'ai mentionnée, puis j'ai volé une Sigma 6 pendant un petit moment, ensuite la Delta originale d'OZM, et j'ai eu deux Mantra 6 avant de passer à la Xena.

[00:41:28] **Gavin McClurg:** D'accord. Et pour le SIV, l'acro, ou d'autres types d'entraînements ?

[00:41:33] **Reavis Sutphin-Gray:** Ouais, j'ai fait deux cliniques SIV. J'en ai probablement besoin d'une autre. J'aimerais vraiment retourner sur l'eau. Mais j'ai trouvé le SIV incroyablement utile. Je m'y suis lancé, j'étais gonflé à bloc, j'ai

appris énormément et je me suis retrouvé dans des situations périlleuses, mais rien de grave après le parachute de secours, donc c'était bien. Ouais. Et puis j'ai eu la chance d'avoir des amis qui se regroupaient et dont l'un possédait un bateau de remorquage à Winch et allait sur le lac pour s'entraîner sans instructeur, vous voyez, sans coaching. J'ai donc fait pas mal de pirouettes et de décrochages, et j'ai pratiqué des fermetures et tout ça. Sur l'eau sans instruction, et j'ai trouvé ça incroyablement précieux aussi.

[00:42:19] Une des choses que

[00:42:20] **Gavin McClurg:** Je pense que l'une des grandes questions qu'on nous pose tout le temps, c'est : comment peut-on voler plus ? Comment est-ce possible ? Et la réponse est la même, encore et encore : habiter au bon endroit et avoir le bon travail. Vous avez clairement réussi ces deux points en créant un environnement de travail où vous pouvez être totalement flexible, et puis vous avez la caravane, donc vous pouvez aller où vous voulez. Mais si vous pouviez changer quoi que ce soit dans les 10 dernières années, ou peut-être si on rembobinait le temps jusqu'à votre version à 50 heures ou 100 heures de vol, quel conseil auriez-vous aimé recevoir ou quel conseil avez-vous reçu mais n'avez pas suivi ?

[00:42:58] **Reavis Sutphin-Gray:** Je veux dire, je pense que ce qui n'a pas très bien fonctionné, c'est d'avoir vécu dans un endroit qui n'était pas idéal pour le vol à voile en prairie pendant toutes ces années. On avait une montagne locale qui était vraiment bien peut-être six fois par an. D'accord. Et il y avait une fenêtre de vol. Vous savez, c'était généralement praticable peut-être de mars jusqu'au début du mois de juin, mi-juin, mais pas génial pendant la majeure partie de cette période de l'année, vraiment seulement quelques bonnes journées par an. Et devoir conduire au minimum deux heures et demie, généralement trois, trois heures et demie, plus de cinq heures pour aller voler ailleurs a vraiment limité le nombre d'heures que j'ai pu faire.

[00:43:44] Et je pense que ça limite ta progression. Bien sûr, si tu veux développer tes compétences, je pense qu'il faut aller sur le terrain, voler régulièrement et accumuler beaucoup d'heures, c'est une grande partie du processus.

[00:43:56] **Gavin McClurg:** Un outil dont nous n'avons pas encore parlé, et pour lequel je sais que nous sommes tous les deux assez passionnés, c'est X-Contest. Parlez-nous d'X-Contest.

[00:44:04] **Reavis Sutphin-Gray:** Ouais. J'ai toujours été une grande partisane du fait de télécharger ses journaux de vol pour les analyser après le vol. Je pense que c'est une autre excellente façon d'apprendre et de développer ses compétences. On peut voir où on a fait de mauvais choix, où on est sorti d'une thermique, où il fallait aller pour y rentrer, ce genre de choses. Et pendant longtemps, je n'ai connu que Leonardo. Alors je téléchargeais tous mes tracés sur Leonardo. C'est un super outil, mais il y en a un autre qui est plutôt plus populaire dans le reste du monde. Et je suppose, vous savez, potentiellement plus respecté ou plus suivi. Si vous lisez Cross Country Magazine, ils mentionnent les meilleurs vols sur X-Contest pour n'importe quel mois ou période donnée, une période de deux mois. Et je pense que j'ai vraiment commencé à m'y intéresser davantage l'année dernière quand j'étais ici à Sun Valley pour l'Intermountain Wide Open de Nate Scales, où il utilisait ça pour le score.

[00:44:58] Personnellement, j'aime la façon dont il score les vols un peu mieux. J'ai l'impression que Leonardo vous donne beaucoup de points pour les vols scorés via des points de trois voies. Du coup, les bonus pour les triangles et les allers-retours, vous savez, les triangles FEI, les bonus de triangles plats ne sont pas vraiment pertinents. Alors qu'avec X-Contest, vous obtenez juste un point par kilomètre pour tout ce qui n'est pas un triangle. Et les bonus comptent un peu plus. Je trouve que les allers-retours et les triangles sont un super défi. Ouais, je pense que c'est

[00:45:28] **Gavin McClurg:** bien plus en phase avec ce qui se passe sur le terrain. Les triangles sont bien plus difficiles. Ils improvisent juste sur la fin.

[00:45:36] **Reavis Sutphin-Gray:** Ouais. Une autre super fonctionnalité sur X-Contest, c'est qu'il y a un outil de recherche. Donc si vous savez que vous allez voler dans une zone précise et que vous voulez voir ce que les autres ont fait et quelles lignes fonctionnent, vous pouvez choisir un point et un rayon et regarder soit les vols qui ont commencé, genre avec un décollage dans cette zone, soit les vols qui ont traversé cette zone.

[00:45:56] **Gavin McClurg:** Ouais, donc je connaissais l'option pour le décollage. Je ne savais pas pour l'intersection. C'est vraiment utile.

[00:46:00] **Reavis Sutphin-Gray:** Donc si vous allez voler sur un nouveau site, je vous recommande vivement d'aller explorer et de voir ce que les autres ont fait, juste pour prendre vos marques.

[00:46:09] **Gavin McClurg:** Ouais. Je pense que X-Contest est un outil vraiment génial. On l'utilise des mois avant la course juste pour voir comment les gens traversent certains terrains. Vous savez, on peut apprendre beaucoup de choses avec X-Contest. Pas tant dans des endroits comme ici où il n'y a pas beaucoup de pilotes. Ça aide vraiment plus les pilotes. Ouais. Est-ce que tu utilises aussi la fonction Skyways dans les zones fréquentées ? C'est plutôt pratique. Je...

[00:46:34] **Reavis Sutphin-Gray:** on le fait, oui. Et je ne me rappelle pas de la URL du site pour le moment, mais on la mettra dans les notes de l'épisode. Le site qui fournit ces données possède d'autres fonctionnalités dont les gens ne sont pas forcément au courant, dont le fait de pouvoir télécharger un fichier de points de passage avec les zones thermiques. Oh. Donc si vous avez un appareil sur votre poste de pilotage qui affiche les points de passage en vol, ça peut être très utile de l'avoir. C'est vraiment pratique. De nos jours, je constate que le plus souvent, disons que je vole sur un nouveau site, je choisis une ligne et je repère peut-être un point sur une crête où je pense qu'il y aura une thermique, puis je regarde l'instrument et il y a une zone thermique là. Et ce n'est pas tant le fait de regarder l'instrument et d'essayer de naviguer vers les zones thermiques,

[00:47:20] mais c'est génial d'avoir cette confirmation que, d'accord, oui, je vais au bon endroit.

[00:47:24] **Gavin McClurg:** C'est parfait. Waouh, c'est vraiment... D'accord, on va carrément mettre ça dans les notes de l'épisode. C'est génial. J'aurais aimé avoir ça pour la course.

[00:47:32] Cool. D'accord. Alors Leonardo, tu l'as utilisé pendant un moment. Maintenant, tu utilises X-Contest. Est-ce qu'il y a d'autres choses qu'on a ratées avec X-Contest ?

[00:47:40] **Reavis Sutphin-Gray:** Eh bien, pour tous ceux qui veulent se lancer et être un peu compétitifs dans le vol XC aux États-Unis, l'USPA a lancé un nouveau format de compétition cette année qui est noté sur X-Contest. Comme une sorte de ligue américaine ? Une ligue américaine, exactement. Cool. Il y a beaucoup d'autres pays qui font ça aussi, et on finit par suivre le mouvement. Excellent. Donc en plus de Race to Goal, nous avons aussi un classement XC. Et c'est utile parce qu'on n'a plus vraiment de compétitions. Je sais.

[00:48:16] Oh, dommage. D'accord, super. On mettra aussi un lien vers la page dans les notes de l'épisode. Parfait,

[00:48:21] **Gavin McClurg:** Ouais. C'est un truc dont on n'a pas encore parlé, les compétitions. Je sais que tu en as fait quelques-unes, et comment les vois-tu en termes de progression et de valeur ?

[00:48:31] **Reavis Sutphin-Gray:** Eh bien, j'ai commencé à faire des manches avec la Northern California Cross Country League. Mm-hmm. C'est Jagdeep Agarwal qui la dirige. C'était une façon fantastique de progresser. Le simple fait d'être entouré d'autres pilotes meilleurs et de tous essayer de voler le même parcours fait beaucoup pour vos compétences. Ouais. Et ensuite, j'essaie de me souvenir... Je pense que ma première compétition était la rat race, peut-être en 2011. Mm-hmm. Et j'en ai fait pas mal depuis, et j'ai généralement abordé les compétitions comme un moyen de développer mes compétences et comme un moyen d'avoir une sorte d'expérience de vol pratique pendant les voyages. Vous savez, où les arbres et les trajets jusqu'au décollage sont gérés sans avoir à faire de guidage.

[00:49:14] **Gavin McClurg:** Ouais. Parce que

[00:49:15] **Reavis Sutphin-Gray:** en général, les compétitions offrent un meilleur rapport qualité-prix, à mon avis. En plus, j'espère que tous vos amis seront là et que vous passerez un super moment à faire la course dans le ciel.

[00:49:23] **Gavin McClurg:** Bien sûr, oui, bien sûr. Vous avez cette carrière de 10 ans en parapente. Maintenant que vous avez beaucoup plus d'expérience et beaucoup plus d'heures à courir après ça à fond, vous traînez dans plein d'endroits comme ici où il y a très, très peu de pilotes, mais vous traînez aussi dans des endroits comme Marshall et vous descendez dans le Wasatch. Vous avez probablement vu des trucs pas terribles. Y a-t-il des choses que vous aimeriez que plus de gens sachent ? Y a-t-il des choses que vous voyez souvent et qui pourraient être facilement évitées ? Comme

peut-être à Marshall, je pense qu'il y a beaucoup de nouveaux pilotes. C'est un super endroit pour apprendre. Vous savez, y a-t-il des moyens d'atténuer ça ?

[00:50:04] Le syndrome de l'intermédiaire ?

[00:50:06] **Reavis Sutphin-Gray:** Voyons voir. Je veux dire, il y en a quelques-unes de majeures.

[00:50:10] Une chose qui, je trouve, n'est pas assez martelée dans la formation en parapente, c'est l'importance de la vitesse air pour piloter un aéronef. Je pense que c'est parce qu'on n'a pas une grande plage de vitesse. Vous avez votre accélérateur, mais il ne contrôle votre tangage que très légèrement. Vous balancez toujours en dessous puisque vous êtes un pendule. Mais venant de l'aviation en aile et en Cessna,

[00:50:35] on insiste vraiment sur le fait que la vitesse air est incroyablement importante. Votre aile doit se déplacer dans l'air pour voler. Dès qu'elle ne le fait plus, vous êtes en décrochage. Et je pense que les gens l'oublient. Je pense que voler sur la côte peut parfois ancrer des habitudes liées à une vitesse sol très faible, même quand votre vitesse air est dans la plage normale. À cause du vent. Exactement. Quand vous êtes face au vent et que vous avez cette perception de ne pas avancer très vite, c'est correct. Et donc, par exemple, en passant de la côte à la montagne, peut-être dans des montagnes de haute altitude par une journée de vent léger, soudainement votre vitesse sol semble incroyablement élevée. Mais elle doit l'être. Et j'ai vu beaucoup de gens faire des approches vers des zones de décollage thermiques en montagne avec beaucoup de frein appliqué.

[00:51:24] Et je pense que c'est un gros problème. Les gens devraient vraiment se concentrer sur le fait de voler avec le minimum de frein nécessaire pour sentir l'aile réagir aux variations de vitesse air. Parce que

[00:51:35] **Gavin McClurg:** si vous ne le faites pas, votre aile va

[00:51:35] **Reavis Sutphin-Gray:** une fermeture. Parce qu'il peut y avoir un gradient de vent. Le bas peut lâcher. Vous pouvez avoir une fermeture. Et si vous avez les freins, vous n'avez pas la vitesse pour maintenir votre aile en vol. Et vous allez juste cascader directement au sol.

[00:51:46] **Gavin McClurg:** Excellente observation. Alors, la vitesse air. Ouais, la vitesse air, c'est un super point.

[00:51:50] **Reavis Sutphin-Gray:** Une autre chose, peut-être un point plus mineur, mais je grimace systématiquement quand je vois des gens faire ça : les pieds quittent le sol au décollage, et soit les freins passent immédiatement dans une seule main, soit le pilote lâche les freins et commence à utiliser ses mains pour se pousser contre le dossier de la sellette en s'agitant. Et il y a ces deux phases de vol où vous risquez potentiellement beaucoup plus de dangers que le reste du vol et où vous ne pouvez rien y faire. Le décollage et l'atterrissage. Vous êtes près du sol. Et c'est le sol qui vous blesse. Alors j'aimerais voir plus de pilotes s'éloigner de la colline, suspendus à leurs sangles de jambes, piloter activement l'aile jusqu'à ce qu'ils aient un peu pris de l'altitude, peut-être. Je sais, ce n'est pas facile de se mettre dans sa sellette et de rester suspendu à ces sangles de jambes jusqu'à être loin du sol, parce que j'ai été témoin de quelques incidents très proches parce que des gens ne pilotaient pas activement l'aile au décollage.

[00:52:44] **Gavin McClurg:** Ouais, super. Super. OK. C'est fantastique. D'autres ?

[00:52:48] **Reavis Sutphin-Gray:** Je ne sais pas si j'ai l'autorité pour dire ça parce que je n'ai jamais déclenché mon parachute de secours, mais si vous ne savez pas ce qui se passe avec l'aile, qu'elle est hors de contrôle, déclenchez le parachute de secours. J'ai vu pas mal de déploiements de parachute de secours, et je ne pense qu'aucun d'entre eux n'a entraîné de blessure grave. Peut-être des blessures mineures, mais ce n'est pas grave du tout. Et

[00:53:06] **Gavin McClurg:** On a tous vu beaucoup de cas où ils n'ont pas déclenché leur parachute de secours. C'est vrai. Et c'est terrible. Ouais. Jockey m'a dit un truc quand je faisais de l'acro avec lui en Turquie en 2012, on discutait. C'était la journée du parachute de secours. On parlait des parachutes de secours. On ne voulait pas les déclencher. Et j'ai demandé : à quelle altitude est-ce que c'est trop bas ? Il a répondu : ça n'existe pas. Tu le déclenches à 3 mètres parce que ce truc pourrait s'accrocher à quelque chose. Ouais. J'entends tout le temps des gens dire : j'étais trop bas pour déclencher mon parachute de secours. Ça n'existe pas. Je pense que si vous avez... J'ai été vraiment impressionné. On avait Tom Payne dans l'émission, et il parlait d'avoir fait de l'hélicoptère et d'avoir dérivé, il a déclenché son premier

parachute de secours directement dans son aile, il a déclenché son deuxième parachute de secours directement dans son aile, il a eu une chance incroyable.

[00:53:54] Mais ensuite, il a parlé d'une autre expérience en vol sur une aile de compétition lors d'une compétition à San Andre, où il a eu un énorme décrochage et a déclenché instantanément. Et j'ai trouvé ça incroyablement mature parce qu'il était assez bas. Il a probablement eu assez de temps pour réagir un peu, mais je pense qu'il était à environ 60 mètres. Ce n'est pas beaucoup de temps. Et pourquoi pas ? Quand on a un doute, il n'y a pas de doute.

[00:54:21] **Reavis Sutphin-Gray:** Ouais. Personnellement, j'essaie de – dès que je vole près du relief, j'essaie d'évaluer à quelle altitude ma première réaction devrait être de lâcher la barre. Ouais. Et de l'avoir en tête. Ouais. Dès que j'ai l'impression de gratter, dès que je suis à moins de 500 à 1 000 pieds du sol et que c'est thermique et turbulent, j'essaie de me préparer pour que si le vent tombe, je n'essaie pas de lutter jusqu'au sol parce que c'est clairement un moyen de se blesser, et le parachute de secours vous sauve la mise souvent, je pense. Ouais.

[00:55:00] **Gavin McClurg:** C'est un excellent conseil. Un très bon conseil. Et on l'entend souvent. Je pense qu'on a besoin de continuer à l'entendre. Ouais, c'est super. Autre chose ? J'ai l'impression qu'on a déjà fait le tour. Je pense aussi. Excellent. Ravistan, merci infiniment. J'apprécie ton temps. C'est toujours, toujours, toujours instructif de passer du temps avec toi. J'adore ça. Et je pense que les auditeurs aussi. Et, mec, j'espère que tu vas bien t'amuser à le poursuivre et à te lancer.

[00:55:23] **Reavis Sutphin-Gray:** Merci de m'avoir invité, Gavin. C'était un plaisir. C'est toujours sympa de passer du temps avec toi. Et tu es une source d'inspiration pour tes vols et tes randonnées. Et tes randonnées.

[00:55:32] **Gavin McClurg:** Et beaucoup de randonnée. Trop cool, mec. Eh bien, merci. Bon, on va voler. Santé, mec. Je

[00:55:49] J'espère que vous avez apprécié ça. C'était un format un peu différent, mais j'ai pris beaucoup de plaisir à le faire. J'ai appris énormément de choses et j'espère que vous aussi. Comme toujours, tout ce qu'on demande, c'est un billet par émission. Merci infiniment pour votre contribution. C'est un podcast soutenu par ses auditeurs. Et si vous ne pouvez pas nous soutenir financièrement, il y a bien d'autres façons de le faire. Vous pouvez le partager sur les réseaux sociaux, nous donner une note, en parler à vos amis. Tout le but de tout ça, c'est simplement de nous aider à réussir. En tant que communauté, pour voler plus loin, mieux, et surtout s'amuser davantage. Alors, j'espère que vous avez aimé. N'hésitez pas à me contacter si vous avez des questions ou des idées pour de futurs invités. On a des super émissions à venir. On va parler de planeurs, on va parler de vagues... des trucs vraiment passionnants. C'est génial d'être de retour dans les airs, et super de revenir de la course. Merci à tous pour votre soutien pendant la compétition.

[00:56:35] C'était assez épique. Et j'espère que vous passez un bel été de vol, si vous êtes dans l'hémisphère Nord. Et j'espère que vous avez hâte de voler si vous êtes dans l'hémisphère Sud. On se reparle bientôt. Merci. Salut.

Deutsch

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

Show notes

Reavis lernte vor einem Jahrzehnt fliegen und hatte eine ziemlich ungewöhnliche Erfahrung mit dem Aufenthalt in der Luft – er empfindet keine Angst. Aber er hatte ein sehr klares Verständnis der Risiken und wollte ein sicherer Pilot sein, weshalb er seinen Fortschritt und sein Lernen ernst und konservativ angegangen ist. Dieser Ansatz hat Reavis, der jetzt einer der Piloten ist, die regelmäßig riesige Strecken in North America fliegen, ein einzigartiges Flug-Werkzeugset verliehen, um das Wetter und mehr zu entschlüsseln. Reavis ist Software-Ingenieur und lebt auf der Straße, um das ganze Jahr über Flugstunden zu sammeln (und übrigens beantwortet er die häufigste Frage, die ich von unseren Hörern bekomme – wie veränderst du dein Leben, damit du mehr fliegen kannst?). Sein analytischer Verstand und seine Leidenschaft für das Fliegen werden dir helfen, eine völlig andere Reihe von Fähigkeiten zu entwickeln, die dein Potenzial als XC-Pilot erhöhen werden.

Der Beitrag Episode 46- Reavis Sutphin-Gray and increasing your toolkit erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Schlaf in den Lüften, Sterne im Meer. Das sind meine Träume, ich falle zu deinen Füßen. Hallo zusammen, willkommen zu einer weiteren Folge von Cloud Based Mayhem. Ich habe heute eine spezielle Show für euch, die vielleicht etwas mehr auf unsere nordamerikanischen Hörer zutrifft als auf unsere europäischen sowie neuseeländischen, australischen und asiatischen Hörer. Aber ich denke, ihr werdet viel davon mitnehmen können. Ich saß hier vor Ort in Sun Valley mit einem guten Freund von mir zusammen, einem exzellenten Piloten, Revis Gray, der sich sehr intensiv mit der technischen Seite dessen beschäftigt, was wir tun. Er nutzt also ein Airband-Radio, wenn er in der Luft ist, um mit Flughäfen zu sprechen und Wetterberichte zu erhalten.

[00:00:45] Er ist wirklich gut darin, verschiedene Wettertools zu nutzen, um einen guten Tag zu bestimmen – also Tage, an denen man rausgehen kann, epische Tage und Tage, die man meiden sollte. Und er ist wirklich konservativ, was seinen Fortschritt und seinen Sicherheitsansatz angeht, weil er beim Lernen des Paragliding keine Angst verspürt hat und das bis heute nicht tut, was ziemlich ungewöhnlich ist. Er hat also eine sehr einzigartige Sichtweise auf all das. Er hatte in der Show tatsächlich einen Kommentar dazu, als ich ihn nach dem gefragt habe, was er bei Lernenden nicht mag oder wie man das „Intermediate-Syndrom“ abmildert. Er hatte einen echt coolen Kommentar, den ich von keinem unserer anderen Gäste je gehört habe, über das Beibehalten der Geschwindigkeit deines Schirms, besonders für diejenigen, die viel Zeit mit Ridge Soaring und ähnlichem verbringen.

[00:01:36] Hier gibt es einige wirklich interessante Sachen. Das hier ist viel technischer als das, worüber wir normalerweise sprechen. Und ich denke, ihr werdet viel davon mitnehmen, besonders wenn ihr Tools wie X Contest nutzt, um verschiedene Linien zu erkunden. Und für diejenigen, die nicht so... nicht so stark in Sachen Meteo sind, ist das ein großartiger Weg, tiefer in das Thema einzutauchen. Wir haben alles, worüber wir in der Show sprechen, in den Shownotes auf cloudbasemayhem.com für diese Episode stehen. Ich lade euch also ein, das zu erkunden; da stehen tonnenweise Ressourcen, die ihr einfach bookmarken könnt. Und je nachdem, in welchem Teil der Welt ihr euch befindet, wird euch das sicher sehr nützlich sein. Also gehen wir direkt dazu über. Viel Spaß bei diesem tollen Gespräch.

[00:02:21] Ein guter Freund von mir, Revis Gray.

[00:02:32] Revis, willkommen bei Mayhem, Mann. Ich danke dir wirklich für deine Zeit. Und kurz bevor wir hier mit der Aufnahme angefangen haben, hast du etwas ziemlich Interessantes gesagt. Du meinst, dass du beim ersten Fliegen keine Angst gespürt hast. Du musstest es also eher analytisch angehen. Das scheint ein super Ausgangspunkt zu sein. Erzähl mir ein bisschen von deiner Fluggeschichte – wann du angefangen hast und wie sich das alles entwickelt hat.

[00:02:57] **Reavis Sutphin-Gray:** Alles klar. Ja. Ich spreche hier speziell vom Fliegen mit dem Gleitschirm. Eigentlich bin ich schon viel früher im Leben mit anderen Bereichen der Luftfahrt in Berührung gekommen. Als ich, ich glaube, 12

oder 13 Jahre alt war, habe ich bei einer Flugschau eine Fahrt in einer Cessna gemacht. Wir haben 5 Dollar für Flugerlebnisse bezahlt. Es war im Grunde nur eine Runde über das Flugfeld. Und nach dieser Erfahrung hat in meinem Kopf irgendwie ein Schalter umgelegt. Ich wusste ziemlich sicher, dass ich fliegen musste. Ja. Meine Eltern haben mich dabei unglaublich unterstützt.

[00:03:24] **Gavin McClurg:** Wo warst du?

[00:03:25] **Reavis Sutphin-Gray:** Das war oben in Nordkalifornien. North Bay, Santa Rosa, diese Gegend. Okay. Cool. Auf Anraten des Vaters eines meiner Freunde, der ein ehemaliger Pilot der Nationalgarde war und für Delta flog, bekam ich Unterricht im Segelflug, als ich, ich möchte sagen, 14 Jahre alt war. Krass. Und ich bin nie alleine geflogen oder habe meinen Schein im Segelflug gemacht, aber am Ende bin ich dazu übergegangen, Flugstunden in Cessna 152s zu nehmen. Bin mit 17 alleine geflogen und mit 18 meine Privatpilotenlizenz bekommen. Dann bin ich zum Studium weggegangen. Und meine Eltern... die Prioritäten haben sich verschoben. Ich bin mehr feiern gegangen. Ich hatte nicht wirklich das Einkommen, das man braucht, um Privatmaschinen zu fliegen. Richtig. Und so bin ich irgendwie auf der Strecke geblieben. Und als ich mein Studium beendete, erzählte mir ein guter Freund von mir, Daniel Barquet, ständig von Gleitschirmfliegen und wie fantastisch das sei.

[00:04:14] Und ich sollte mal dazu kommen. Meine Reaktion war immer: Also, ich habe das Studium abgebrochen, also hast du weder Zeit noch Geld für so ein teures Hobby. Genau. Ja. Und ich habe es eine Weile irgendwie vergessen. Ein paar Jahre später hatte meine Karriere angefangen anzulaufen und ich hatte etwas Zeit und Geld. Und ich habe einen Tandemsprung für den Geburtstag eines Freundes gemacht. Und der Freifall war eine unglaubliche Erfahrung. Ich hatte vorher noch nie etwas Vergleichbares erlebt. Und es hat mir gefallen. Aber sobald sich die Kappe öffnete, war das wieder so ein Moment, in dem mir durch den Kopf ging: Ich will das den ganzen Tag machen. Ich muss lernen, Paragliding zu machen. Genau. Ja. Und im Grunde war ich von diesem Moment an ziemlich besessen. Und es hat mich, ich glaube, vielleicht drei bis sechs Monate gedauert, bis ich meine erste Lektion hatte. Und dann war das erste Jahr für mich ziemlich langsam, weil ich durch Santa Barbara gereist bin.

[00:05:04] Und in welchem Jahr waren wir? Das war 2007. Okay. Vor zehn Jahren.

[00:05:07] **Gavin McClurg:** Okay. Ja.

[00:05:08] **Reavis Sutphin-Gray:** Ja. Ich bin für die Wochenenden nach Santa Barbara gereist, um dort zu trainieren. Mit Eagle? Eigentlich mit FlyBuddle. Okay. Du weißt schon, mit Duncan Shadabash und er hat es geleitet. Ja. Und als ich die Fortschritte gemacht hatte, mein P2 bekommen hatte und anfang zu überlegen, wie ich ein Gleitschirmpilot werde – wie ich mir all die Dinge aneigne, die vor einem liegen, sobald man als P2 registriert ist – war mir sehr klar, dass in vielen Situationen, in denen ich wahrscheinlich Angst haben sollte, ich nur ein intensives Verlangen spürte, in die Luft zu kommen und zu fliegen. Und ich wusste, dass es eine Menge Dinge gab, die ich noch nicht wusste, und ich wusste nicht einmal, was diese Dinge waren. Ja, genau. Also habe ich versucht, bei meinen Entscheidungen wirklich konservativ vorzugehen und mir fast bildlich vorzustellen, wie es wäre, Angst zu haben in Momenten, in denen ich keine Angst spürte.

[00:06:00] Ja. Ja. Um das als Werkzeug zu nutzen und zu sagen, wie: Angst ist aus einem Grund da. Ich spüre sie nicht. Alles, was ich will, ist, ich sehne mich einfach danach, in der Luft zu sein. Aber ich brauche dieses Werkzeug in meinem Werkzeugkasten. Und deshalb muss ich mir sagen: Das sollte mich eigentlich Angst machen.

[00:06:15] **Gavin McClurg:** Mir ist aufgefallen, dass viele Ingenieure wirklich gute Piloten sind. Ich weiß zwar nicht genau, was dein schulischer Hintergrund ist, aber ich weiß, dass du sehr analytisch, technisch und ingenieurorientiert bist. Schreibst du das zu? Ist es eher so, dass das ein Problem ist, das gelöst werden muss, anstatt eine Reaktion wie „Oh, Scheiße!“ zu sein?

[00:06:37] **Reavis Sutphin-Gray:** Möglicherweise, ja. Ich habe Informatik studiert und arbeite im Software-Engineering. Da gibt es vielleicht irgendeine Verbindung. Ich glaube, das ist einfach so, wie ich bin. Weißt du, aus irgendeinem Grund habe ich generell keine starken emotionalen Reaktionen, besonders nicht bei Angst. Ich habe nicht viel Erfahrung in anderen Sportarten, daher weiß ich nicht, ob das da aufgetreten wäre. Wenn ja, war ich aber eher ein Computer-Nerd, weißt du, als ich aufgewachsen bin. Ich bin zwar mal rausgegangen, aber nicht oft. Richtig.

[00:07:10] **Gavin McClurg:** Das ist wirklich interessant. Du warst dir also bewusst, dass das super gefährlich ist und du es auf eine andere Weise angehen musstest. Hast du Mentoren gefunden, die dir dabei geholfen haben? Oder hast du das irgendwie einfach selbst herausgefunden? Also, wie wusstest du damals, ohne das Wissen, das du heute hast, wie man langsam vorgeht? Und wie hast du das... Ja. Wie wusstest du, wie man das alles zusammenfügt?

[00:07:33] **Reavis Sutphin-Gray:** Nun, sobald ich merkte, dass ich Gleitschirmfliegen lernen wollte, fing ich an, alle Informationen im Forum zu verschlingen und im Grunde alles zu lesen, was ich konnte. Ich wusste also von Anfang an, dass es ein ziemlich erhebliches Risiko darstellt, einen Gleitschirm zu finden. Ja. Leider war es irgendwie schwierig, Mentoren zu finden.

[00:07:53] Das Gebiet, in dem ich war, wie ich schon sagte, während ich mich vom P2-Niveau vorarbeitete, wurde eigentlich eher von Hängegleiterpiloten dominiert. In meinem Club gab es also nicht viele Gleitschirmpiloten. Und leider sind zwei der erfahreneren Leute entweder ans andere Ende des Landes gezogen oder haben genau zu der Zeit aufgehört zu fliegen, als es wirklich toll gewesen wäre, sie als Mentoren zu haben. Okay. Also denke ich, ich habe das irgendwie selbst in die Hand genommen. Und die Zeit, in der ich anfang, Kontakt zu Mentoren aufzunehmen, war etwas später in meiner Entwicklung. Ich bin der Northern Cross Country League beigetreten, was unglaublich hilfreich war, um im Sport voranzukommen, zu lernen, unter besseren Piloten zu sein und mit Zielstrebigkeit zu fliegen.

[00:08:40] Aber ja, der Teil mit der Selbstdisziplin, so zu handeln, als hätte ich Angst, obwohl ich es eigentlich nicht hatte, das habe ich ziemlich früh herausgefunden. Und ich bin mir nicht sicher, wie oder warum das passiert ist. Hattest du schon mal Unfälle? Ich hatte einen Vorfall, bei dem ich in einem Baum gelandet bin, wobei meine Füße noch auf dem Boden waren,

[00:09:01] unversehrt und ohne Schäden an den Füßen. Ich habe meine Ausrüstung benutzt, und hatte ein bisschen Gifteiche, nachdem ich das Zeug aus dem Baum geholt hatte.

[00:09:05] **Gavin McClurg:** Oh, das ist das Schlimmste. Ich hatte einen Sturz.

[00:09:10] **Reavis Sutphin-Gray:** Und ich hatte eine ziemlich heftige Knöchelverstauchung. Bisher war das das Schlimmste. Ich hoffe, ich kann diese Bilanz beibehalten.

[00:09:18] **Gavin McClurg:** Ja, warum nicht? Lass uns einen Puffer einplanen. Also, der Grund, warum ich unbedingt mit dir sprechen wollte, ist, dass ich weiß, dass du einen tollen Hintergrund in der technischen Seite dessen hast, was wir tun, was wirklich wichtig ist. Vom Studium der Linien auf X-Contest bis hin zum Studium des Wetters auf XCSkies. Lass uns darüber sprechen, wie du nach all diesen Jahren, den letzten 10 Jahren des Fliegens, das fortlaufende Fliegen aufschlüsselst.

[00:09:49] **Reavis Sutphin-Gray:** Nun, ein bisschen Hintergrundwissen ist hier hilfreich: Ich habe mein gesamtes Leben im Grunde um das Fliegen mit dem Gleitschirm herum aufgebaut. Und ich bin nicht so unabhängig wohlhabend, dass ich nicht arbeiten muss. Also habe ich herausgefunden, wie ich eine Karriere als Remote-Freelancer in der Softwareentwicklung aufbaue. Ich habe mit all meinen Kunden im Grunde die Vereinbarung getroffen, dass ich die Arbeit erledige, die sie von mir brauchen, und das nach einem bestimmten Zeitplan. Aber die genauen Tage, an denen das passiert, liegen ziemlich bei mir, außer wenn ich – was selten vorkommt – Terminen, Konferenzerufen und Verpflichtungen zustimme, aber im Grunde arbeite ich

[00:10:35] wenn das Wetter schlecht ist, bleibe ich am Boden und fliege, wenn das Wetter gut ist. Das erfordert natürlich, dass ich mir das Wetter ziemlich genau ansehe und verstehe, welche Informationsquellen zur Verfügung stehen und wie man vorhersagen kann, was einen erwartet. Aber in großem Umfang erlaubt mir das, mir die besten Tage auszusuchen. Und genau danach achte ich beim Wetter generell. Die grundlegende Technik, die ich anwende, da ich mein Leben auf diese Weise aufgebaut habe – das habe ich nicht erwähnt –, ist, dass ich in einem Wohnwagen lebe, damit ich mich bewegen und in Gebieten sein kann, in denen das Wetter zu jeder Jahreszeit tendenziell gut ist.

[00:11:10] **Gavin McClurg:** Halten wir da kurz inne. Wie sah das im letzten Jahr aus? Gehen wir ein Jahr zurück und nimm mich durch die letzten 12 Monate mit.

[00:11:17] **Reavis Sutphin-Gray:** Alles klar. Also vor einem Jahr war ich genau hier in Sun Valley. Perfekt. Denn das ist eine hervorragende Jahreszeit, um in Sun Valley cross country zu fliegen, wenn man bereit ist, mit ordentlich Luftmasse zu kämpfen. Ernsthafte Turbulenzen.

[00:11:32] **Gavin McClurg:** Perfektes Trainingsgelände.

[00:11:33] **Reavis Sutphin-Gray:** Ja. Und nach Sun Valley bin ich eine Weile durch Telluride, Colorado, geflogen. Das war ein ziemlich interessanter Ort zum Fliegen. Es war spektakulär. Wahrscheinlich eine der beeindruckendsten Landschaften, die ich jemals gesehen habe, aber definitiv beim Gleitschirmfliegen in den Vereinigten Staaten. Und es war auch ziemlich herausfordernd. Das Wetter ist dort extrem unberechenbar und die Berge sind hoch genug, dass mein Slogan für Telluride lautet: 18.000 Fuß haben noch nie so niedrig ausgesehen. Richtig. Ja. Von 18.000 Fuß aus hat man nicht wirklich viele Optionen, was das Gleiten angeht. Das ist ja Wahnsinn.

[00:12:06] **Gavin McClurg:** Das ist ja Wahnsinn.

[00:12:09] **Reavis Sutphin-Gray:** Und nach Telluride bin ich eine Weile durch Arizona geflogen. Das war eher zum Besuch der Familie als zum Fliegen, aber ich denke, da steckt viel Potenzial drin und ich hoffe, nächsten Winter tatsächlich wieder hinzugehen und ein bisschen mehr zu erkunden. Und dann habe ich in den Wintern viel Zeit in Südkalifornien verbracht und bin über Marshall und San Bernardino geflogen. Eine fantastische Community dort. Es ist ein wirklich beständiger Spot mit gutem Thermik-Fliegen durch den ganzen Winter. Und ja, ein guter Ort, um so zu trainieren, auf dem Laufenden zu bleiben und vielleicht kleine Tasks zu fliegen oder einfach mal Out-and>Returns und so zu machen. Aber die meisten Leute in den Vereinigten Staaten gehen wahrscheinlich stattdessen Skifahren. Ja.

[00:12:52] Im Frühjahr bin ich dann eine Weile durch das Owens Valley geflogen. Das ist einer meiner Lieblingssorte im Frühling. Im Herbst ist es auch ziemlich schön. Der Herbst ist etwas zugänglicher für Leute, die vielleicht noch nicht bereit für die extremen Bedingungen im Owens sind. Aber ich hatte dort einige tolle Flüge. Dann ging es nach Südoregon zum Rat Race. Ich war eine kurze Zeit in Bend, Oregon. Bin ein paar Mal die Pine Mountain geflogen und jetzt bin ich wieder hier im Southern Valley. 12 Monate Fliegen. So eine Art Migrationsschleife, wisst ihr schon. Ich denke mir, wenn ich viele Zugvögel sehe, bin ich am richtigen Ort.

[00:13:29] **Gavin McClurg:** Perfekt. Und du, ich weiß, dass du das jetzt schon seit ein paar Jahren machst. Brennst du aus? Wird dir langweilig? Ist es schwer, die Motivation zu finden, weiterzumachen? Oder was ist gerade dein Antrieb? Ich bin...

[00:13:45] **Reavis Sutphin-Gray:** Ich lebe im Wohnwagen und mache jetzt seit fast zwei Jahren quasi das volle Gleitschirmfliegen-Chasing. Das fing im September dieses Jahres an. Und bisher liebe ich es. Im Moment würde ich sagen, ich versuche eigentlich alles, was ich kann, um dieses Leben so lange wie möglich fortzuführen. Perfekt. Nichts anderes verleitet mich wirklich dazu, etwas anderes zu machen.

[00:14:08] **Gavin McClurg:** Perfekt. Perfekt. Cool. Okay. Also zurück zur Identifizierung eines guten Tages. Wir haben jetzt zum Beispiel – das ist ein gutes Beispiel – einige schlechte Tage vor uns. Wie sieht das also aus, wie analysierst du das Wetter? Ist es ein guter Tag im Jahr oder ein potenziell guter Tag? Was benutzt du? Welche Tools?

[00:14:28] **Reavis Sutphin-Gray:** Das variiert stark je nach Flugplatz. Hier in Sun Valley ist der Wind extrem wichtig. Die Berge sind groß genug, dass sobald der Wind einen gewissen Schwellenwert überschreitet, man wirklich nur noch sehr wenige Optionen hat, wohin man fliegen kann, und es wird turbulent und beängstigend. Ja. Und gefährlich. Ja. Also das Erste, worauf ich achte, ist: Sind die Winde vernünftig? Und hier in der Gegend gehe ich davon aus, wenn man in den Spitzenhöhen, so bei 12.000 Fuß, vielleicht 20 Meilen pro Stunde sieht, dann ist das praktisch das obere Limit dessen, was machbar ist. Also suche ich definitiv nach schwächeren Winden. Das Nächste an einem Ort wie Sun Valley ist: Wie hoch ist die Chance auf Overdevelopment? Das ist etwas, das ich gerade erst lerne und worauf ich mich jetzt wirklich konzentriere, aber ich habe noch nicht viel Weisheit zu teilen, wie die Monsunfeuchtigkeit dabei eine Rolle spielt.

[00:15:20] Ich habe nicht wirklich viel Zeit an Orten verbracht, an denen der Monsun ein bedeutender Faktor ist. Und hier in der Gegend ist das zu dieser Jahreszeit eine große Sache.

[00:15:28] **Gavin McClurg:** Und du gehst eigentlich nach Wausau. Genau. In

[00:15:30] **Reavis Sutphin-Gray:** In Utah ist das meiner Meinung nach sogar noch wichtiger als hier, weil es weiter südlich liegt und die Feuchtigkeit leichter eindringen kann. Aber wenn Feuchtigkeit in mittleren Höhen vorhanden ist, liefert das der Atmosphäre im Grunde viel Energie, damit sich Wolken und Stürme überentwickeln können. Also herauszufinden, ob das passieren wird, ist ein entscheidender Teil dabei zu bestimmen, ob ein Tag gut zum Fliegen ist. Du hast erwähnt...

[00:15:55] **Gavin McClurg:** Wind, Instabilität und Feuchtigkeit. Was nutzt du, um die zu identifizieren?

[00:16:01] **Reavis Sutphin-Gray:** Für den Wind ist XCSkies ein guter Ausgangspunkt. Ich schaue mir auch... naja, vielleicht sollte ich einen Schritt zurückgehen und sagen, das Erste, was ich jeden Tag checke, ist die Area Forecast Discussion für das regionale Büro, das dem Flugort am nächsten liegt. Fire Weather? Potenzielle zwei oder drei. Und die geben einem viele Informationen. Es ist die Einschätzung des professionellen Meteorologen für die nächsten vielleicht 12 bis 24 Stunden. Und sie geben dir auch eine etwas längerfristige Vorhersage, aber ich überfliege diesen Teil meistens, weil er sich neigt zu ändern. Es dauert ein bisschen, sich an das Lesen dieser Texte zu gewöhnen, weil sie Fachjargon verwenden, aber normalerweise sind die meisten Akronyme und Fachbegriffe mit einem Wörterbuch oder Thesaurus verlinkt. Es ist eigentlich ein Glossar, das dir die Definitionen der Begriffe liefert.

[00:16:47] Und wenn ihr mit der für euer lokales Büro anfangt, werdet ihr viel von der dort verwendeten Terminologie aufsaugen. Und gelegentlich stoßt ihr auf etwas, von dem ihr keine Ahnung habt, wovon sie reden. Wenn ihr euch dann ein bisschen darüber lest, wird euer Wetterwissen enorm wachsen. Großartig.

[00:17:02] **Gavin McClurg:** Für diejenigen von euch, die die Links zu allem, worüber wir sprechen, hören: Diese findet ihr in den Shownotes. Schaut da einfach mal rein. In dieser Episode werden wir alle Links haben, ihr könnt sie euch ansehen oder mir eine Frage schicken. Ich helfe euch dann weiter. Okay.

[00:17:17] **Reavis Sutphin-Gray:** Wie auch immer, die Meteorologen sprechen tendenziell über das, was sie für die Bevölkerung in dieser Region als wichtig erachten. Das können Waldbrandbedingungen sein, Stürme, extreme Hitze oder zerstörerische Winde – sie konzentrieren sich auf jede Art von schwerem Wetter. Aber sie werden dazu neigen, über die Ergebnisse verschiedener Wettervorhersagemodelle zu sprechen. Oft thematisieren sie, ob diese Modelle übereinstimmen. Wenn die Modelle übereinstimmen, kann man viel mehr darauf vertrauen, dass das, was man in der Vorhersage sieht, wahrscheinlich passieren wird. Wenn die Modelle unterschiedliche Dinge sagen, haben wir weniger Anhaltspunkte. Sie sprechen auch über Drucksysteme, Fronten, Trog- und Rückenlagen sowie vorherrschende Winde. Hier in der Gegend erwähnen sie die Monsunfeuchtigkeit, wenn sie denken, dass sie eindringen wird.

[00:18:05] weil das enorme Auswirkungen auf die Tagestemperaturen und Gewitter hat. Das ist also ein super Ausgangspunkt. Ich empfehle das jedem, der Gleitschirm fliegt. Lest die regionale Vorhersagebesprechung. Also, ich sage „jeden“. Das gilt für die Vereinigten Staaten. Leider habe ich nicht viel Wissen über die Wetterquellen, die im Rest der Welt zur Verfügung stehen. Aber hoffentlich habt ihr auch ähnliche Tools zur Verfügung. Dann ist XCSkies meistens einer meiner ersten Stopps. Es ist ein fantastisches Tool. Besonders die neue Version gibt euch Zugriff auf mehr Modelle und potenziell intuitivere Möglichkeiten, die Ergebnisse dieser Modelle anzuzeigen. Ich finde das Point Forecast Tool einen der besten Orte zum Anfangen. Besonders wenn ihr auf die Winde achtet. Es gibt euch einen Überblick über die kommenden Tage.

[00:18:51] Und es zeigt dir den Wind in verschiedenen Höhen über den Tag verteilt an. Um diese Menge an Details in der Kartenansicht zu bekommen, muss man ziemlich viel herumklicken. Je nachdem, was ich dort sehe, wenn es wirklich schlecht aussieht, breche ich dann oft meine Vorhersage für den Tag ab und gehe zur Arbeit. Was

[00:19:12] **Gavin McClurg:** Welches Modell nutzt du? Verwendest du für den Tag bestimmte Modelle wie das HRR3? Nutzt du GFS? Nutzt du NAMM? Welches findest du am besten? Ich frage deshalb auch, weil du erwähnt hast, dass es darauf ankommt, wo man sich befindet. Wir haben festgestellt, dass XCSkies in Europa viel zu optimistisch ist. Es hat den Wind immer unterschätzt, die Basis überschätzt und die Entwicklung unterschätzt. Das liegt wohl daran, dass Chris meiner Meinung nach nur Zugriff auf GFS und vielleicht noch eines dort hat. Wenn man in Europa ist, besonders in Frankreich, kann man Medio Parapente nutzen. In Italien gibt es eine andere, die italienische Version, die viel genauer

ist. Weil sie mehr Modelle nutzt, werden mehr Daten interpoliert.

[00:19:56] **Reavis Sutphin-Gray:** Stimmt, das ist regional. Etwas, das ich beim Umherziehen lerne, ist, dass jede Region, jeder Standort von bestimmten Modellen besser abgedeckt sein kann. Das GFS scheint im Allgemeinen ein recht guter Ausgangspunkt zu sein, aber an manchen Orten scheint das NAMM genauer zu sein. Ich schaue mir gerne die hochauflösenden Modelle an, besonders am Morgen selbst, um zu sehen, was sie sagen. Aber im Allgemeinen ist meine Technik – da ich keinen speziellen Bereich habe, auf den ich mich konzentriere, um diese Feinheiten zu verstehen – eher, sie zu mitteln. Und noch einmal: Je mehr sich die Modelle einig sind, desto mehr glaube ich, dass diese Vorhersage wahrscheinlich einigermaßen genau sein wird. Es ist schön, besonders beim GFS, dass es einem auch ziemlich weit in die Zukunft einen Überblick gibt.

[00:20:43] Man kann anfangen, auf Merkmale zu achten, die auf einen wirklich guten Flugtag in zwei oder drei Tagen hindeuten könnten. Und dann behält man diese im Auge, je näher der Tag rückt.

[00:20:53] **Gavin McClurg:** Nutzt du auch viel von dem Zeug auf der linken Seite, CAPE, XC-Potenzial, Thermik-Aufwind, Geschwindigkeit, all diese Sachen auch?

[00:21:06] **Reavis Sutphin-Gray:** Ich fange normalerweise damit an, mir die Thermik-Höhe auf der Karte anzusehen. Ich schaue auf die Wolkenbasis, um zu sehen, ob es eine Chance auf Cumulus-Entwicklung gibt. In der Gegend hier habe ich angefangen, öfter auf den Lifted Index und CAPE zu achten, um zu verstehen, wann Instabilität zu einer Überentwicklung führen wird. Das ist ein Bereich, mit dem ich mich etwas weniger auskenne. Aber es scheint nützlich zu sein, wenn Bedenken wegen schwerer Gewitter bestehen. Ich schaue regelmäßig auf das Buoyancy-to-Shear-Verhältnis. Aber normalerweise, wenn der Wind schwach ist, ist das Buoyancy-to-Shear-Verhältnis in Ordnung. Ich persönlich schaue nicht oft auf das XC-Potenzial, weil es sozusagen ein Index aus mehreren Parametern ist, die für die Art des Fliegens, die ich mache, nicht unbedingt nützlich sind. Ich halte es für einen tollen Ausgangspunkt, besonders wenn man ein neuerer Pilot ist und sich noch nicht so gut mit dem Wetter auskennt.

[00:21:54] Aber ich würde sagen, ich beurteile das XC-Potenzial, indem ich mir all diese Parameter und mehr im Kopf durchgehe, anstatt mich stark auf diese Ebene zu verlassen.

[00:22:02] **Gavin McClurg:** Alles klar, alles klar.

[00:22:04] **Reavis Sutphin-Gray:** Was andere Ressourcen angeht, denke ich, das deckt ziemlich alles ab, was ich in XCSkies mache. Okay. Ich schaue mir Satellitenbilder an. Es gibt einen neuen Satelliten namens GOES-16. Er ist noch nicht einsatzbereit. Es ist ein geosynchroner Wettersatellit. Er liefert viel höhere Auflösungen und viel schnellere Updates als wir zuvor hatten. Also schaue ich mir den jeden Tag an. Er hat sichtbare Schichten, Infrarotschichten und eine Schicht für Wasserdampf und Feuchtigkeit in mittleren Höhen, was tatsächlich sehr nützlich ist, um wieder einmal zu verstehen, wo sich die Monsunfeuchtigkeit befindet, wie sie sich bewegt und wie viel Feuchtigkeit für eine Überentwicklung zur Verfügung steht.

[00:22:42] **Gavin McClurg:** Versuchst du bei der Analyse dieser Modelle zu identifizieren, ob deine Linie für den Tag rein auf dem Wind basiert, oder suchst du auch nach potenziellen Konvergenzlinien? Suchst du nach anderen Dingen?

[00:22:59] **Reavis Sutphin-Gray:** Ja, definitiv Konvergenz, Wind und idealerweise Wolkenentwicklung, aber keine Überentwicklung. All das spielt eine Rolle. Wind ist offensichtlich am wichtigsten, aber Konvergenz ist auch enorm wichtig. Und für viele Fluggebiete gibt es das sogenannte Regional Atmospheric Soaring Prediction, oder RASP, was ein hochauflösendes Modell ist, das über ein kleineres Gebiet läuft. RASPs sind tendenziell gut darin, Konvergenz zu erkennen oder aufzulösen. Wenn es in deiner Region ein RASP gibt, würde ich dir dringend empfehlen, damit anzufangen. Sie liefern meist viel bessere Details zur Konvergenz, viel bessere Details darüber, wie sich der Wind in der Nähe von Pässen bewegt,

[00:23:44] an jedem Ort, an dem es eine Venturi-Verengung oder eine Einschränkung gibt, wo sich sozusagen mehrere Luftmassen treffen. Ich finde, dass ein RASP tendenziell viel bessere Ergebnisse liefert als das, was man auf einem 40-Kilometer-Gitter sieht, wie man es vielleicht bei einem XCSkies GFS hat. Okay.

[00:23:58] **Gavin McClurg:** Ist das etwas Ähnliches wie zum Beispiel Windy TV?

[00:24:02] **Reavis Sutphin-Gray:** Windy TV nutzt dieselben Modelle wie... Eigentlich heißt es jetzt nur noch Windy. Sie haben den Namen geändert. Es nutzt dieselben Modelle wie XCSkies, enthält aber auch das ECMWF, das europäische Modell. Ich schaue mir also auch jeden Tag Windy an, weil es meiner Kenntnis nach derzeit die beste Ansicht für die ECMWF-Windinformationen bietet. Okay. Es hat auch ein hochauflösendes NAM. Wenn ihr also in eurer Gegend kein RASP habt, neigt das hochauflösende NAM dazu, einige dieser kleineren Zirkulationsmuster, die vom Gelände abhängen, aufzulösen, die sehr nützlich sein können zu verstehen, besonders wenn man in der Nähe von Pässen fliegt und die Chance besteht, dass es windig wird. Okay. Noch andere Tools? Ich schaue mir jeden Tag eine Sounding-Vorhersage auf der RUC-Sounding-Seite für einen Punkt in der Gegend an, potenziell mehrere Punkte, je nach Flugort.

[00:24:56] Und es überträgt Modellinformationen auf ein verzerrtes Temperaturdiagramm. Es nimmt also...

[00:25:03] **Gavin McClurg:** eine Interpretation einer Ballonspur, also nimmt er die von Boise und projiziert sie hinein.

[00:25:08] **Reavis Sutphin-Gray:** Es nutzt denselben Plot wie eine Wetterballonmessung, rendert aber einfach nur Modelldaten. Und das kann man auch in XCSkies sehen. Da gibt es ein Skew-T-Tool. Ich habe aber festgestellt, dass zumindest für Kalifornien, und besonders für Südkalifornien, das RUC-Sounding-Skew-T basierend auf dem Back 40 Model sehr gute Ergebnisse liefert. Vielleicht überschätzt es den Wind manchmal. Aber es ist besser darin, Inversionen aufzulösen und eine Vorstellung davon zu geben, wie viel Feuchtigkeit für Konvektion zur Verfügung steht, als viele der anderen Optionen. Okay. Ich schaue mir oft auch eine Ballonmessung an. An manchen Orten, besonders in Küstennähe, habe ich das Gefühl, dass sie fast wertlos sind, weil sie – zumindest an der Westküste der USA – zu den Stunden gestartet werden, in denen...

[00:25:54] ...sind eher das Gegenteil der Hauptflugzeiten. Eine marine Inversion oder eine nächtliche Inversion in niedrigen Höhen verzerrt das ganze Bild. Wenn man vielleicht nur bis 2.000, 3.000 oder 4.000 Fuß kommt und da 1.000 Fuß marine Schicht liegen, wie weiß man dann, wie sehr die Erwärmung das am nächsten Tag übertreffen wird? Klar. Okay. Während ich denke, dass Wetterballon-Messungen in eher kontinentalen Gebieten viel nützlicher sind.

[00:26:17] **Gavin McClurg:** Alles klar. Cool. Noch andere?

[00:26:20] **Reavis Sutphin-Gray:** Mal sehen. Während ich unterwegs war, habe ich die lokalen Ressourcen an jedem Standort gesammelt. Ich habe also einen Ordner mit Wetter-Lesezeichen, in dem es für jeden Flugplatz, den ich besucht habe, einen eigenen Unterordner gibt. Und jeder Ordner enthält normalerweise 15 oder 20 Lesezeichen. Wow. Es gibt zwar noch ein paar andere, aber viele davon sind standortabhängig. Ich werde versuchen, euch für die Shownotes so viele wie möglich aufzulisten. Das

[00:26:44] **Gavin McClurg:** Das wäre super. Ich werde die hochladen. Ich meine, für mich ist die wichtigste Erkenntnis, dass dies eine der großartigen Möglichkeiten ist, ein besserer Pilot zu werden, selbst wenn man nicht fliegt. Das ist etwas, für das man einfach Zeit investieren sollte. Viele der Dinge, über die wir gerade gesprochen haben, sind für dich, lieber Hörer, wie Chinesisch. Und genau so löst man das: indem man herumspielt, Sachen liest, herumprobiert und schaut, wie nah man dran ist. Ich bin gerade von den X-Alps zurückgekommen. Wir hatten einen Typen, der sich nur um das Wetter gekümmert hat, Emilio France, der in Chamonix lebt. Er macht das Wetter für die X-Alps seit dem Anfang für einen Athleten. Dieses Mal haben wir es mit einem anderen geteilt. Und er sitzt da mit sieben Bildschirmen und schaut den ganzen Tag aufs Wetter.

[00:27:30] Und es ist wirklich, wirklich anspruchsvoll. Aber im Grunde geht es darum: Stimmt das, was du siehst, mit dem überein, was du erlebst? Und genau so müssen wir vorgehen. Das ist der Moment, in dem wir uns darauf freuen zu fliegen.

[00:27:44] **Reavis Sutphin-Gray:** Ja, und es kann nützlich sein, an Tagen zu fliegen, die vielleicht grenzwertig sind, solange man die nötigen Fähigkeiten hat, um ein besseres Verständnis dafür zu entwickeln, wie das, was man in der Vorhersage sieht, mit dem übereinstimmt, was der Himmel tatsächlich macht. Aber es ist immer hilfreich, wenn man das tut, im Hinterkopf zu behalten, dass diese Tage vielleicht grenzwertig sind und sich selbst extra große Sicherheitsmargen zu lassen. Ja.

[00:28:06] **Gavin McClurg:** Einer der Gründe, warum ich unbedingt mit dir sprechen wollte, ist ein Flug, den wir letzten Sommer hier hatten, der für mich etwas verschwommen ist. Aber wir wussten, dass es ein Tag war, an dem wir an der Grenze zum OD waren. Wir sind von Baldy gestartet, sind über das Hinterland von Paios abgetaucht. Du warst mit einem gewissen Abstand vor mir. Wenn ich mich recht erinnere, waren wir Richtung Arco unterwegs. Und ich bekam ein bisschen Regen und die Wolken wurden ziemlich hoch. Ich bin gelandet und du hast weitergemacht. Später habe ich erfahren, dass deine Begründung dafür eigentlich sehr solide war. Während ich gelandet bin, habe ich dich auf XC5 gesehen und dachte mir: Jesus, ich hoffe, er bleibt nicht in diesem Zeug hängen. Also lass uns mal einen Schritt weitergehen, weg von der Auswahl des Tages und dem Blick auf all diese Wetterfaktoren.

[00:28:52] Du bist jetzt in der Luft. Was machst du da anders als die meisten anderen, was die Ressourcen angeht, wenn du oben bist? Denn du nutzt ja ziemlich viele, während du fliegst.

[00:29:02] **Reavis Sutphin-Gray:** Genau. Ja. Also, mal sehen. Zuerst möchte ich sagen, dass ich letztes Jahr eine ganze Reihe sehr guter Flüge hatte, bei denen ich das Gefühl hatte, dass das Wetter grenzwertig war. Eine meiner Vorsätze für diese Flugsaison war es daher, mir größere Spielräume zu lassen und weniger Risiken mit dem Wetter einzugehen. An jenem Tag letztes Jahr in Sun Valley hatte ich das Gefühl, dass einiges an Glück dabei war, dass wir noch am Boden waren, bevor unsere Entwicklung auf uns zukam. Also im Grunde, dass wir es überholt haben und rechtzeitig gelandet sind. Ich versuche also, das Glück weniger zum Faktor zu machen. Ja. Eine der Methoden, die ich dafür unglaublich hilfreich fand und die ich diesen Winter in Südkalifornien angefangen habe, ist das Fliegen mit einem Airband-Radio. Wie nützlich es ist, hängt davon ab, wo du fliegst und wie viele Flughäfen in der Umgebung automatisierte Wetter- oder Terminalinformationen haben.

[00:29:57] Die meisten Flugplätze der allgemeinen Luftfahrt über einer bestimmten Größe haben eine Wetterstation. Und wenn sie einen Kontrollturm haben, zeichnet der Fluglotse oft einmal pro Stunde alle Wetterdaten auf und liefert eine Menge Informationen über den Flugplatz. Das ist nützlich, aber aus meiner Sicht etwas weniger hilfreich als die Orte, an denen es vollautomatisch abläuft. Man muss nur auf die Frequenz des Flugplatzes einstellen und man hört etwas, das wie eine aufgezeichnete Schleife klingt, aber es ist eigentlich eine synthetische Stimme, die einem alle aktuellen Wetterinformationen für diesen Flugplatz vorliest. Man bekommt die Windgeschwindigkeit, oft auch die Windvariabilität und den Böenfaktor, den Luftdruck, die Wolkenlage und dann vielleicht noch einige andere Informationen über den Flugplatz, die nicht besonders nützlich sind.

[00:30:47] Aber diese Echtzeitinformationen zu haben, besonders wenn der Wind ein Problem ist, wenn man sich Sorgen macht, dass man weggeblasen wird, oder wenn man sich über den Wind in bestimmten Gebieten sorgt. Wenn man also in Südkalifornien fliegt, ist das LA-Becken durch relativ hohe Berge von den Wüsten getrennt, und es gibt ein paar große Pässe. Ein kleiner Druckunterschied über diese Pässe hinweg kann also zu Winden führen, die für die Landung eines Gleitschirms sehr unsicher sind. Das ist also ein effektiver Föhn. Ja, ich denke, ich meine... Wir haben nie

[00:31:22] **Gavin McClurg:** Hier spricht man nicht so viel über Föhn, aber in Europa ist Föhn ein Riesenthema.

[00:31:26] **Reavis Sutphin-Gray:** Ja, in Südkalifornien sprechen sie über Santa Ana. Santa Ana ist im Grunde wie ein Fern durch einen Abhang. Aber es kann in beide Richtungen passieren. Man kann also einen Pass haben, der viel zu windig zum Fliegen ist, weil es in der Hochwüste Hochdruck gibt und die Luft in das Becken strömt. Oder man kann einen Pass haben, der zu windig zum Fliegen ist, weil die Luft in der Hochwüste aufsteigt und die gesamte Luft durch den Pass nach oben strömt. In beiden Fällen will man nicht tief in diesem engen Venturi-Bereich sein. Und daher kann ein Flughafen im oder nahe am Pass mit Wetter-Updates in Echtzeit, wissen Sie, Windbedingungen in Echtzeit, unglaublich hilfreich sein, um Entscheidungen darüber zu treffen, ob es Sinn ergibt, zu versuchen zu überqueren oder, wissen Sie, im Grunde den Pass in den höheren Bergen zu umfahren.

[00:32:13] Weil man oben in der Höhe nicht unbedingt sehen kann, was unten am Boden passiert. Sicher, ja. Außerdem finde ich in Südkalifornien, dass ein Airband-Radio für die Sicherheit extrem hilfreich ist. Da ist jede Menge Verkehr, weißt du, riesige Verkehrsmaschinen, viel allgemeine Luftfahrt, Segelflieger, so ziemlich alles. Ja. Und meistens fliegen wir mit Gleitschirmen nah genug am Gelände, dass wir uns nicht zu sehr um die großen Jets sorgen müssen. Aber ab und zu gibt es gute Tage, an denen man plötzlich in der Nähe dieser extrem belebten Anflugkorridore fliegt. Und ich

hatte sehr positive Erfahrungen damit, mit SoCal Approach zu sprechen und sie über einen Gleitschirm zu informieren, eine Positionsmeldung abzugeben und zu sagen, wie viele andere Piloten mit mir fliegen,

[00:32:58] und dann lassen sie die ankommenden Jets warnen, auf uns aufzupassen, und man hört dann tatsächlich die Jet-Piloten durchgeben, dass sie uns gesehen haben. Echt jetzt? Ja, was ... Wahnsinn ist. Fühlt sich fantastisch an.

[00:33:10] Anstatt einfach nur zu beten.

[00:33:11] **Gavin McClurg:** Hast du das hier draußen schon mal mit den Militärjets und so gemacht? Ich meine, ich kann gar nicht abzählen, wie oft ich auf 16 oder 17tausend Fuß war und diese Typen gehört habe. Die Hälfte der Zeit sehe ich sie nicht mal. Aber sie sind direkt über dem Deck, wissen Sie, machen ihre Rolle mit den F-16s. Und die Piloten haben mir erzählt, dass sie keine Chance hätten, uns zu sehen.

[00:33:31] **Reavis Sutphin-Gray:** Ja, das habe ich dort noch nicht ausprobiert. Die Wirksamkeit hängt wirklich davon ab, welche Frequenz verfügbar ist und welche Kontrollbehörde zuständig ist. Weißt du, man muss vor Ort sein. Du

[00:33:40] **Gavin McClurg:** müssen die gleiche haben

[00:33:40] **Reavis Sutphin-Gray:** die Frequenz, auf der die Piloten, mit denen du kommunizierst, sind. Ich habe das Gefühl, dass es dort am besten funktioniert, wo man in der Nähe großer Großflughäfen ist und es diese gut definierten Anflugs und Anfluglotsen gibt. Ich werde...

[00:33:53] **Gavin McClurg:** Ich muss da mal einige britische Piloten fragen, weil die mit viel Luftraum zu tun haben. Die müssen sicher etwas Ähnliches machen, also werden wir mit ihnen sprechen. Ja, ich

[00:34:00] **Reavis Sutphin-Gray:** Ich kann mich nicht zur Rechtmäßigkeit in Großbritannien äußern, aber in den USA wurde 1996 ein Gesetz verabschiedet, das das Leben von

[00:34:10] **Gavin McClurg:** Flugzeuge mit einer Lizenz

[00:34:10] **Reavis Sutphin-Gray:** Voraussetzung für das Airband, sodass Flugzeuge nicht durch eine individuelle Lizenz oder eine spezifische Stationslizenz, sondern pauschal lizenziert werden. Das bedeutet, man darf ein Handfunkgerät für das Airband führen, solange man ein Flugzeug fliegt. Man braucht keine Lizenz, um es zu bedienen.

[00:34:23] **Gavin McClurg:** Okay. In diesem Zusammenhang, du hast ja deine Funkamateurlizenz, soweit ich weiß, richtig? Und wie wichtig ist das für uns? Sollten wir das alle haben? Ich

[00:34:32] **Reavis Sutphin-Gray:** ich empfehle persönlich allen Gleitschirmpiloten, eine Funklizenz zu erwerben, oder zumindest jedem Gleitschirmpiloten, der cross country fliegen möchte. Dafür gibt es eine Reihe von Gründen. Erstens hat die USPA spezifische Frequenzen im Business-Band, die ihnen für Gleitschirmfliegen zugewiesen wurden, aber technisch gesehen dürften diese Frequenzen nur mit einem zertifizierten Business-Band-Funkgerät verwendet werden, was wahrscheinlich niemand machen wird. Außerdem, da es sich um das Business-Band handelt und das Frequenzen sind, die in den gesamten USA genutzt werden, gibt es andere Nutzer mit denselben Frequenzen. Manchmal bekommt man also auf einem USPA-Kanal immer noch Störungen durch andere Business-Nutzer. Im Allgemeinen sind die Funkfrequenzen jedoch so, dass man, solange man lizenziert ist und sich an die Regeln hält,

[00:35:19] Wenn man mit Funkamateuren auf demselben Kanal spricht, sind sie meistens sehr bereit, auf einen anderen Kanal zu wechseln, wenn man ihnen sagt, dass man Gleitschirme fliegt und es nicht praktisch ist, ständig die Frequenzen zu ändern.

[00:35:30] **Gavin McClurg:** Klar, klar. Also erzähl mal über einige der Vorteile, die man davon hat.

[00:35:34] **Reavis Sutphin-Gray:** Okay, also das Größte ist meiner Meinung nach, dass die Funkgeräte wirklich gut funktionieren. Man kann zwar etwas wie FRS oder GMRS benutzen, diese kleinen Camping-Funkgeräte, aber die funktionieren einfach nicht besonders gut. Ham-Funkgeräte senden mit fünf Watt an ein Handgerät, und besonders wenn man ein Sprechmikrofon oder eine Art Headset benutzt, ist die Qualität von Übertragung und Empfang gut und die Reichweite ist ebenfalls gut. Ich denke, es ist wichtig, dass die Leute Lizenzen holen, weil der Amateurfunkteil des Spektrums einer der wenigen ist, der für die öffentliche Nutzung zur Verfügung steht. Der Großteil des Funkspektrums

ist für kommerzielle Interessen reserviert, wissen Sie, Fernsehen, Radio.

[00:36:22] Im Grunde steht der Öffentlichkeit sehr wenig zur Verfügung, und dass die Amateurfunk-Community diesen Teil des Funkverkehrs verteidigt, hält ihn offen. Und je mehr Amateurfunkamateure wir haben, desto wahrscheinlicher ist es, dass das auch in Zukunft so bleibt. Wenn ihr also diese Frequenzen zurückhaben wollt, sind sie verfügbar. Ich denke, es ist sinnvoll, eine Funklizenz zu holen, um der Regierung zu beweisen, dass wir da draußen sind und sie nutzen. Sicher, sicher. Da gibt es noch einen Punkt: Je nach Region, wenn man irgendwo fliegt, wo die Mobilfunkabdeckung sehr schlecht ist – überraschenderweise in vielen Bergen in Nordkalifornien ist die Abdeckung extrem lückenhaft –, kann es in der Gegend Repeater geben, die eine viel bessere Kommunikation als Mobiltelefone ermöglichen. Und das kann allein schon für die Logistik und die Bergung nützlich sein,

[00:37:10] aber es könnte besonders in einer Notsituation nützlich sein, in der man Hilfe rufen muss.

[00:37:16] **Gavin McClurg:** Ja, super. Zurück zu dem, was ihr in der Luft nutzt. Also, wisst ihr, bei den X-Alps verstehen viele Leute wohl nicht ganz, wenn man Live-Trackings und so etwas sieht, dass sie sich nur denken: Oh mein Gott, die fliegen im schlimmsten Zeug. Aber, wisst ihr, zumindest für mich – und ich kenne viele der Athleten im Rennen –, wir sind an unsere Teams gebunden. Die schicken mir ständig Echtzeit-Informationen. Wisst ihr, Winddaten von Gipfeln, Winddaten aus Tälern, von Flughäfen, Radar – das war in diesem Rennen ein wichtiger Punkt, weil wir jeden Tag Gewitter hatten und zwischen diesen Stürmen fliegen mussten. Und wisst ihr, so konnten sie genau sehen, wo diese Zellen waren und wie sie sich bewegt haben.

[00:38:01] Und, weißt du, das ist auch ein bisschen ein Spiel und man will einen gewissen Spielraum haben. Aber schaust du dir auch solche Sachen an? Schaust du auf das Radar? Nutzt du andere Ressourcen? Ich meine, an den meisten Orten, an denen wir fliegen, haben wir keinen Empfang, also stelle ich mir vor, dass nicht, aber...

[00:38:17] **Reavis Sutphin-Gray:** Ja, ich habe gelegentlich auf das Radar geschaut und einige Wetter-Websites auf meinem Handy während des Fluges genutzt. Technisch gesehen ist die Nutzung eines Mobiltelefons in einem fliegenden Flugzeug in den Vereinigten Staaten illegal. Ich

[00:38:35] **Gavin McClurg:** Das wusste ich nicht.

[00:38:35] **Reavis Sutphin-Gray:** Ja, nur zur Info. Ich kann dir nicht empfehlen, das zu tun. Alles klar, okay.

[00:38:39] **Gavin McClurg:** Ich bin kein Anwalt, aber...

[00:38:41] **Reavis Sutphin-Gray:** Aber wenn du Überentwicklung siehst oder dir Sorgen wegen eingebetteter Gewitter in einer Art Stratusschicht machst, kann es definitiv hilfreich sein, sich Wetterbilder anzusehen. Oder wenn du über Funk mit einem Chase-Fahrer oder anderen Piloten, die bereits gelandet sind, in Kontakt treten kannst, damit diese die Informationen für dich aufrufen. Hol dir so viele Informationen wie möglich darüber, was in der Luft in Bodennähe vor sich geht und ja, die potenzielle Entwicklung, Regen.

[00:39:11] **Gavin McClurg:** Bleib mal kurz dran. Wir haben noch nicht alles abgedeckt, aber ich dachte, wir könnten zu deinem Fliegen des Zeno springen. Ich wollte mal ein bisschen mit dir über deine Entwicklung sprechen. Du hast vor 10 Jahren angefangen, aber ich weiß, dass du es ziemlich sicher angegangen bist – nicht langsam, aber eher konservativ. Und ich wollte dazu mal deine Meinung hören, weil eine der häufigsten Fragen, die ich von den Hörern bekomme, ist: Wie weiß man, wann man den nächsten Schritt macht? Und wann sollte man ihn machen? Und wann nicht? Was denkst du darüber?

[00:39:44] **Reavis Sutphin-Gray:** Nun, wenn wir auf das zurückkommen, was wir vorhin erwähnt haben – dass man die Dinge analytisch verstehen muss, während die Angst anderen vielleicht etwas anderes sagen würde. Ja. Als ich in den Sport einstieg, habe ich mich auch umgesehen, wer die guten Piloten waren, und gesehen, dass viele Leute in ihren 40ern und 50ern sehr gut performten. Ich habe herausgefunden, dass viele, die sich schwer verletzt hatten, einfach aufgehört haben und nie wieder zurückgekommen sind. Das Trauma, das körperliche Trauma, kann einen komplett aus dem Sport werfen, selbst wenn man sich vollständig erholt hat. Und in ähnlicher Weise habe ich mir sozusagen gesagt: Du hast noch viel Zeit,

[00:40:29] schritt für schritt vorgehen, es langsam angehen lassen. Ich glaube, dass ich das direkt am Anfang nicht besonders gut gemacht habe, weil ich noch nicht wusste, was ich noch nicht wusste, und am Ende einen eher hochwertigen B geflogen habe, nachdem ich meine P2 bekommen hatte – das war ein gebrauchter Schirm von einem Freund. Und ich habe damit überlebt. Ein paar Mal hatte ich Glück. Der Vorfall, bei dem ich in einem Baum gelandet bin, war mit diesem Gleitschirm. Richtig.

[00:40:56] Aber danach denke ich, dass ich ziemlich gut darin war, ordentlich Flugstunden zu sammeln und die Schirme zu fliegen, auf denen ich war, bis ich mich damit total wohlfühlt habe und sie praktisch abgefahren hatte. Und mal sehen, da war der Independence Dragon, dieser B, den ich erwähnt habe, dann habe ich eine Weile eine Sigma 6 geflogen, dann die ursprüngliche Delta von OZM, und dann hatte ich zwei Mantra 6s, bevor ich auf die Xena gewechselt bin.

[00:41:28] **Gavin McClurg:** Okay. Und SIV, acro-Training, andere Sachen so weiter?

[00:41:33] **Reavis Sutphin-Gray:** Ja, ich habe zwei SIV-Kurse gemacht. Wahrscheinlich ist es Zeit für einen weiteren. Ich würde wirklich gerne wieder aufs Wasser zurück. Aber ich fand SIV unglaublich hilfreich. Ich bin reingegangen, war total motiviert, habe viel gelernt und mich in ein paar brenzligen Situationen gebracht, aber nach dem Rettungsschirm ist nichts Schlimmes passiert, also war das gut. Ja. Und dann hatte ich das Glück, ein paar Freunde zu haben, die sich zusammengeschlossen haben, von denen einer ein Abschleppboot in Winch besaß und auf den See gefahren ist, um einfach ohne Instruktor zu trainieren, wissen Sie, ohne Coaching. Ich habe also ziemlich viele Spins und Stalls gemacht und einfach Klapper geübt und so weiter. Auf dem Wasser ohne Anleitung, und ich fand das auch unglaublich wertvoll.

[00:42:19] Eines der Dinge, die...

[00:42:20] **Gavin McClurg:** Ich denke, eine der großen Fragen, die wir ständig gestellt bekommen, ist: Wie kann man mehr fliegen? Wie geht das? Und die Antwort darauf ist immer wieder dieselbe: Wohn an der richtigen Stelle und hab den richtigen Job. Du hast beides offensichtlich perfektioniert, indem du dir ein Arbeitsumfeld geschaffen hast, in dem du völlig flexibel bist, und dann hast du noch den Anhänger, damit du überallhin kannst. Aber wenn du etwas an den letzten 10 Jahren ändern könntest, oder wenn wir die Uhr mal zurückdrehen zu deinem 50-Stunden- oder 100-Stunden-Ich – welchen Rat hättest du dir gewünscht oder welchen Rat hast du vielleicht bekommen, aber nicht beachtet?

[00:42:58] **Reavis Sutphin-Gray:** Ich meine, ich denke, der Teil, der nicht so gut lief, war, dass ich jahrelang an einem Ort gewohnt habe, der nicht gerade ideal für das Gleiten über die Prärie war. Wir hatten zwar einen lokalen Berg, der vielleicht sechsmal im Jahr wirklich gut war. Okay, und da gab es ein Flugfenster. Weißt du, es war generell fliegbar, vielleicht von März bis Anfang Juni, Mitte Juni, aber für den Großteil dieser Zeit war es nicht toll, wirklich nur an ein paar guten Tagen im Jahr. Und dann musste ich mindestens zweieinhalb Stunden, meistens drei, dreieinhalb oder fünf plus Stunden fahren, um irgendwo zum Fliegen zu kommen, was die Anzahl der Stunden, die ich fliegen konnte, wirklich, wirklich begrenzt hat.

[00:43:44] Und ich denke, das schränkt deine Fortschritte ein. Klar, wenn du deine Fähigkeiten entwickeln willst, ist es meiner Meinung nach ein großer Teil davon, rauszugehen, konsequent zu fliegen und viele Stunden zu sammeln.

[00:43:56] **Gavin McClurg:** Ein Tool, das wir noch nicht besprochen haben und von dem ich weiß, dass wir beide ziemlich begeistert davon sind, ist X-Contest. Erzähl mal etwas über X-Contest.

[00:44:04] **Reavis Sutphin-Gray:** Ja. Ich war schon immer ein großer Befürworter davon, die Tracklogs hochzuladen und sie nach dem Flug zu analysieren. Ich denke, das ist eine weitere großartige Möglichkeit, um zu lernen und die eigenen Fähigkeiten zu entwickeln. Man kann sehen, wo man schlechte Entscheidungen getroffen hat, wo man aus einer Thermik herausgefallen ist oder wo man hätte hinfliegen müssen, um wieder hineinzukommen – solche Dinge eben. Und lange Zeit kannte ich nur Leonardo. Also habe ich alle meine Tracks bei Leonardo hochgeladen. Es ist ein tolles Tool, aber es gibt noch ein anderes, das im Rest der Welt eher beliebter ist. Und ich schätze, es ist potenziell angesehener oder wird öfter beachtet. Wenn man das Cross Country Magazine liest, erwähnen sie die Top-Flüge auf X-Contest für einen bestimmten Monat oder einen Zwei-Monats-Zeitraum. Und ich glaube, ich habe erst letztes Jahr

richtig damit angefangen, mich darauf zu konzentrieren, als ich hier in Sun Valley beim Intermountain Wide Open von Nate Scales war, wo er das für die Bewertung verwendet hat.

[00:44:58] Ich persönlich mag die Art und Weise, wie das die Flüge etwas besser bewertet. Ich habe das Gefühl, dass Leonardo einem viele Punkte für Flüge gibt, die über Three-Way-Punkte bewertet werden. Daher sind die Boni für Dreiecke und Out-and>Returns, wissen Sie, FEI-Dreiecke oder die Boni für flache Dreiecke, nicht wirklich so relevant. Bei X-Contest hingegen bekommt man einfach einen Punkt pro Kilometer für alles, was kein Dreieck ist, und Boni spielen eine etwas größere Rolle. Und ich finde, dass Out-and>Returns und Dreiecke eine tolle Herausforderung sind. Ja, ich denke, das ist...

[00:45:28] **Gavin McClurg:** viel mehr im Einklang mit dem, was da draußen passiert. Triangles sind viel schwieriger. Die improvisieren da am Ende einfach nur mit dem Schirm.

[00:45:36] **Reavis Sutphin-Gray:** Ja. Eine weitere tolle Funktion bei X-Contest ist das Suchwerkzeug. Wenn du also weißt, dass du in einem bestimmten Gebiet fliegen wirst und sehen willst, was andere gemacht haben und welche Linien tendenziell funktionieren, kannst du einen Punkt und einen Radius wählen und entweder Flüge ansehen, die dort gestartet haben, also einen Start in diesem Bereich hatten, oder Flüge, die dieses Gebiet gekreuzt haben.

[00:45:56] **Gavin McClurg:** Ja, also den Startplatz kannte ich. Die Schnittpunkte kannte ich nicht. Das ist echt nützlich.

[00:46:00] **Reavis Sutphin-Gray:** Wenn du einen neuen Spot fliegen willst, empfehle ich dir dringend, ihn vorher auszukundieren und zu sehen, was andere schon gemacht haben, nur um ein Gefühl für das Gelände zu bekommen.

[00:46:09] **Gavin McClurg:** Ja. Ich finde X-Contest ist ein wirklich tolles Tool. Wir nutzen es schon Monate vor dem Rennen, nur um zu sehen, wie die Leute bestimmte Geländeabschnitte durchqueren. Weißt du, man kann viel von X-Contest lernen. Nicht so sehr an Orten wie diesem, wo nicht so viele Piloten sind. Es hilft definitiv mehr Piloten weiter. Ja. Nutzt du auch die Skyways-Funktion an belebten Orten? Das ist ziemlich praktisch. Ich

[00:46:34] **Reavis Sutphin-Gray:** ja, das tue ich. Und ich kann mich gerade nicht an die URL der Seite erinnern, aber wir werden sie in die Shownotes schreiben. Die Seite, die diese Daten bereitstellt, hat noch andere Funktionen, von denen die Leute wissen oder nicht wissen könnten, eine davon ist, dass man eine Waypoint-Datei mit Thermik-Hotspots herunterladen kann. Oh. Wenn du also ein Gerät an deinem Flight Deck hast, das dir während des Fluges Waypoints anzeigt, kann das eine sehr hilfreiche Sache sein, die man dabei haben kann. Das ist wirklich hilfreich. Heutzutage stelle ich fest, dass ich am häufigsten, sagen wir, wenn ich einen neuen Spot fliege, eine Linie wähle und vielleicht einen Punkt an einem Grat markiere, wo ich denke, dass es eine Thermik geben wird, und dann schaue ich auf das Instrument und da ist ein Hotspot. Und nicht so sehr darauf, auf das Instrument zu schauen und zu versuchen, zu den Hotspots zu navigieren.

[00:47:20] aber es ist super, diese Bestätigung zu haben, dass man ja, man befindet sich am richtigen Ort.

[00:47:24] **Gavin McClurg:** Richtig. Das ist hervorragend. Wow, das ist wirklich... Okay, das werden wir definitiv in die Shownotes aufnehmen. Das ist fantastisch. Ich wünschte, ich hätte das für das Rennen gehabt.

[00:47:32] Cool. Okay. Also, Leonardo, du hast es eine Zeit lang benutzt. Jetzt nutzt du X-Contest. Gibt es noch andere Dinge mit X-Contest, die wir übersehen haben?

[00:47:40] **Reavis Sutphin-Gray:** Nun, für jeden, der mal rausgehen und bei seinem XC-Fliegen in den Vereinigten Staaten ein bisschen wettbewerbsorientiert sein möchte, hat die USPA dieses Jahr ein neues Wettbewerbsformat gestartet, das auf X-Contest ausgezählt wird. So wie eine Art US-Liga? Genau, eine US-Liga. Cool. Es gibt viele andere Länder, die das auch machen, und wir holen endlich auf den neuesten Stand. Ausgezeichnet. Also haben wir zusätzlich zu Race to Goal auch eine XC Rangliste. Und das ist hilfreich, weil wir eigentlich keine Wettbewerbe mehr haben. Ich weiß.

[00:48:16] Oh, schade. Okay, super. Wir werden auch einen Link zu der Seite in die Shownotes setzen. Perfekt,

[00:48:21] **Gavin McClurg:** Ja. Das ist etwas, worüber wir noch nicht gesprochen haben – Wettbewerbe. Ich weiß, dass du an einigen teilgenommen hast. Wie siehst du die in Bezug auf deine Fortschritte und ihren Wert?

[00:48:31] **Reavis Sutphin-Gray:** Nun, ich bin zum ersten Mal durch die Northern California Cross Country League in das Fliegen von Tasks gekommen. Mm-hmm. Das wurde von Jagdeep Agarwal geleitet. Das war eine fantastische Möglichkeit, Fortschritte zu machen. Allein die Anwesenheit anderer, besserer Piloten, die alle versuchen, denselben Kurs zu fliegen, bewirkt viel für deine Fähigkeiten. Ja. Und dann, ich versuche mich zu erinnern... ich glaube, mein erster Wettbewerb war das Rat Race, vielleicht 2011. Mm-hmm. Und ich habe seitdem ziemlich viele Wettbewerbe bestritten, und ich habe Wettbewerbe im Allgemeinen als eine Möglichkeit gesehen, meine Fähigkeiten zu entwickeln und als eine Art... eine praktische Flugerfahrung während der Reise zu haben. Du weißt schon, wo die Baum- und Startplatzfahrten organisiert sind, ohne dass man selbst führen muss.

[00:49:14] **Gavin McClurg:** Ja. Denn

[00:49:15] **Reavis Sutphin-Gray:** Im Allgemeinen bieten Wettbewerbe meiner Meinung nach ein etwas besseres Preis-Leistungs-Verhältnis. Außerdem sind hoffentlich alle deine Freunde dabei und ihr habt eine tolle Zeit beim Rennen durch den Himmel.

[00:49:23] **Gavin McClurg:** Stimmt, ja, klar. Du hast diese 10-jährige Karriere im Gleitschirmfliegen hinter dir. Jetzt, wo du viel mehr Erfahrung und viel mehr Stunden hast, in denen du es extrem hart verfolgt hast, bist du an vielen Orten unterwegs, wie hier, wo es sehr, sehr wenige Piloten gibt, aber du bist auch an Orten wie Marshall und fährst hinunter zum Wasatch. Du hast wahrscheinlich schon einiges Schreckliches gesehen. Gibt es Dinge, von denen du dir wünschst, dass mehr Leute sie wüssten? Gibt es Dinge, die du siehst, die häufig vorkommen, aber leicht vermeidbar sind? Ich denke zum Beispiel bei Marshall, dass da viele neue Piloten sind. Es ist ein großartiger Ort zum Lernen. Weißt du, gibt es Wege, das zu mildern?

[00:50:04] Das Intermediate-Syndrom?

[00:50:06] **Reavis Sutphin-Gray:** Mal sehen. Ich meine, es gibt da ein paar große.

[00:50:10] Eine Sache, die meiner Meinung nach im Gleitschirmtraining nicht ausreichend vermittelt wird, ist, wie wichtig die Fluggeschwindigkeit für das Fliegen eines Fluggeräts ist. Ich denke, das liegt daran, dass wir nicht über einen großen Geschwindigkeitsbereich verfügen. Du hast zwar deinen Beschleuniger, aber der kontrolliert deine Nickbewegung nur in sehr geringem Maße. Da du ein Pendel bist, schwankst du immer darunter. Aber aus der Erfahrung, Segelflugzeuge und Cessnas geflogen zu haben,

[00:50:35] Es wird wirklich betont, dass die Fluggeschwindigkeit unglaublich wichtig ist. Dein Schirm muss sich durch die Luft bewegen, um zu fliegen. Sobald das nicht der Fall ist, bist du im Strömungsabriss. Und ich glaube, die Leute vergessen das. Ich denke, das Fliegen an der Küste kann manchmal Gewohnheiten verfestigen, bei denen man eine sehr niedrige Bodengeschwindigkeit erlebt, selbst wenn die Fluggeschwindigkeit im normalen Bereich liegt. Wegen des Windes. Genau. Wenn du gegen den Wind fliegst und die Wahrnehmung hast, dass du dich nicht sehr schnell bewegst, ist das okay. Wenn man zum Beispiel von der Küste in die Berge wechselt, vielleicht in hochgelegene Berge an einem Tag mit leichtem Wind, scheint die Geschwindigkeit über dem Boden plötzlich unglaublich hoch zu sein. Aber sie muss es sein. Und ich habe schon viele Leute gesehen, die mit viel Bremsdruck in thermische Berglandeplätze einflogen.

[00:51:24] Und ich denke, das ist ein großes Problem. Die Leute sollten sich wirklich darauf konzentrieren, mit dem minimal notwendigen Bremsdruck zu fliegen, um zu spüren, wie der Gleitschirm auf die potenzielle Fluggeschwindigkeit reagiert. Denn

[00:51:35] **Gavin McClurg:** wenn du das nicht tust, wird dein Gleitschirm

[00:51:35] **Reavis Sutphin-Gray:** Klapper. Weil es einen Windgradienten geben kann. Unten kann es wegbrechen. Du kannst einen Klapper bekommen. Und wenn du die Bremse hast, hast du nicht genug Geschwindigkeit, um deinen Gleitschirm fliegen zu lassen. Und du wirst einfach direkt in den Boden stürzen.

[00:51:46] **Gavin McClurg:** Ausgezeichnete Beobachtung. Also die Fluggeschwindigkeit. Ja, die Fluggeschwindigkeit ist ein sehr wichtiger Punkt.

[00:51:50] **Reavis Sutphin-Gray:** Noch etwas, das vielleicht ein eher kleinerer Punkt ist, aber bei dem ich mich ständig zusammenzucke, wenn ich sehe, wie Leute das machen: Die Füße verlassen beim Start den Boden, und entweder wandern die Bremsen sofort in eine Hand oder der Pilot lässt die Bremsen los und fängt an, mit den Händen gegen das Gurtzeug zu drücken und herumzuwackeln. Es gibt diese zwei Flugphasen, in denen man potenziell in viel größerer Gefahr ist als im Rest des Fluges, und man kann nichts dagegen tun. Start und Landung. Man ist nah am Boden. Und der Boden ist das, was einen verletzt. Ich würde daher gerne mehr Piloten sehen, die vom Hügel wegfliegen, während sie an ihren Beinschlaufen hängen und den Gleitschirm aktiv fliegen, bis sie vielleicht ein bisschen an Höhe gewonnen haben. Ich weiß, es ist nicht einfach, in das Gurtzeug zu kommen, aber an diesen Beinschlaufen zu hängen, bis man weg vom Boden ist, weil ich schon ein paar sehr knappe Situationen miterlebt habe, weil Leute beim Start den Gleitschirm nicht aktiv geflogen sind.

[00:52:44] **Gavin McClurg:** Ja, super. Klasse. Okay. Das ist fantastisch. Noch etwas anderes?

[00:52:48] **Reavis Sutphin-Gray:** Ich weiß nicht, ob ich die Autorität habe, das zu sagen, weil ich meinen Rettungsschirm noch nie ausgezogen habe, aber wenn du nicht weißt, was mit dem Gleitschirm passiert und er außer Kontrolle gerät, zieh den Rettungsschirm. Ich habe schon ziemlich viele Rettungsschirm-Auslösungen gesehen und ich glaube nicht, dass eine davon zu einer ernsthaften Verletzung geführt hat. Vielleicht leichte Verletzungen, aber es ist überhaupt nicht schlimm. Und

[00:53:06] **Gavin McClurg:** Wir haben beide schon oft gesehen, dass sie den Rettungsschirm nicht gezogen haben. Stimmt. Und das ist schrecklich. Ja. Jockey hat mir etwas erzählt, als ich 2012 mit ihm in der Türkei acro trainiert habe, und wir haben uns unterhalten. Es war der Rettungsschirm-Tag. Wir haben über Rettungsschirme gesprochen. Wir wollten die Rettungsschirme nicht ziehen. Und ich fragte, wie niedrig ist zu niedrig? Er sagte, so etwas gibt es nicht. Du ziehst ihn bei 3 Metern, weil das Teil sonst an etwas hängen bleiben könnte. Ja. Ich höre Leute ständig sagen, ich sei zu niedrig gewesen, um meinen Rettungsschirm zu ziehen. So etwas gibt es nicht. Ich denke, wenn du – ich war wirklich beeindruckt. Wir hatten Tom Payne in der Show, und er hat darüber erzählt, wie er Helis gemacht hat und abgetrieben ist, seinen ersten Rettungsschirm direkt in seinen Schirm gezogen hat, seinen zweiten Rettungsschirm direkt in seinen Schirm gezogen hat und unglaublich viel Glück hatte.

[00:53:54] Aber dann hat er von einer anderen Erfahrung erzählt, als er einen Wettkampf-Gleitschirm bei einem Wettbewerb in San Andre flog und einen massiven Absturz hatte und sofort den Schirm gezogen hat. Und ich fand das wirklich unglaublich reif, weil er ziemlich tief war. Wahrscheinlich hatte er noch genug Zeit, um kurz zu reagieren, aber ich glaube, er war bei etwa 200 Fuß. Das ist nicht viel Zeit. Und warum nicht? Im Zweifelsfall gibt es keinen Zweifel.

[00:54:21] **Reavis Sutphin-Gray:** Ja. Ich versuche persönlich – jedes Mal, wenn ich in der Nähe von Gelände fliege – einzuschätzen, ab welcher Höhe meine erste Reaktion sein sollte, zum Griff zu greifen. Ja. Und das so im Kopf zu haben. Ja. Jedes Mal, wenn ich das Gefühl habe, dass ich kratze, jedes Mal, wenn ich innerhalb von 500 bis 1.000 Fuß über dem Gelände bin und es thermisch und turbulent ist, versuche ich mich bereit zu machen, damit ich nicht versuche, dagegen anzukämpfen, wenn der Wind nachlässt, weil das offensichtlich ein Weg ist, sich zu verletzen, und ich denke, der Rettungsschirm rettet einem oft den Arsch. Ja.

[00:55:00] **Gavin McClurg:** Gute Ratschläge. Sehr gute Ratschläge. Und wir hören das oft. Ich denke, wir müssen das einfach weiter hören. Ja. Das ist klasse. Noch etwas? Ich habe das Gefühl, wir haben da viel abgedeckt. Ich denke auch. Ausgezeichnet. Ravistan, vielen Dank. Ich schätze deine Zeit sehr. Es ist immer, immer, immer lehrreich, mit dir unterwegs zu sein. Ich finde das super. Und ich denke, das werden die Hörer auch finden. Und Mann, ich hoffe, du hast eine gute Zeit beim Jagen und Abfahrt.

[00:55:23] **Reavis Sutphin-Gray:** Danke für die Einladung, Gavin. Es war mir ein Vergnügen. Es macht immer Spaß, mit dir unterwegs zu sein. Und du bist eine Inspiration, was dein Fliegen und Wandern angeht. Und das Wandern.

[00:55:32] **Gavin McClurg:** Und viel Wandern. Cool, Mann. Na, danke. Also, lass uns fliegen. Prost, Mann. Ich

[00:55:49] Ich hoffe, euch hat das gefallen. Eine etwas andere Show. Es hat mir viel Spaß gemacht, das zu machen. Ich habe viel gelernt. Ich hoffe, ihr auch. Wie immer bitten wir nur um einen Euro pro Show. Vielen Dank für euren Beitrag. Dies ist ein von den Hörern unterstützter Podcast. Und wenn ihr uns nicht finanziell unterstützen könnt, gibt es viele

andere Möglichkeiten. Ihr könnt uns in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt uns bewerten. Erzählt euren Freunden davon. Der ganze Zweck ist einfach, uns erfolgreich zu machen. Als Gemeinschaft, sicherer. Weiter fliegen, besser fliegen. Und mehr Spaß haben. Ich hoffe, es hat euch gefallen. Meldet euch bei mir, wenn ihr Fragen oder Ideen für zukünftige Gäste habt. Wir haben einige tolle Shows vor uns. Wir werden über Segelflugzeuge sprechen. Wir werden über Wellen sprechen. Einige wirklich spannende Dinge. Toll, wieder in der Luft zu sein. Toll, vom Rennen zurück zu sein. Vielen Dank für eure Unterstützung während des Rennens.

[00:56:35] Das war ziemlich episch. Und ich hoffe, ihr habt einen schönen Flugsommer, falls ihr euch auf der Nordhalbkugel befindet. Und ich hoffe, ihr freut euch schon riesig auf das Fliegen, falls ihr euch auf der Südhalbkugel befindet. Wir sprechen bald wieder mit euch. Danke. Tschüss.