

Patrick Hennessey and Speed Flying basic to expert

Cloudbase Mayhem Podcast 62 — Patrick Hennessey

Published	2018-03-07
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-62-patrick-hennessey-and-speed-flying-basic-to-expert/
Duration	00:53:02
Speakers	Gavin McClurg, Patrick Hennessey
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0062-patrick-hennessey-and-speed-flying-basic-to-expert.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	1 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	15
Show notes	15
Transcript	15
Deutsch	28
Show notes	28
Transcript	28

English

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

Show notes

After many many requests we bring you our first show dedicated to speed flying and mini wings. Patrick Hennessey is a pilot based in the Northwest of the US who's been getting after it but came into the sport via skydiving and has a pretty interesting take on how people should learn and access the sport. In this episode we talk about the inherent risks of flying small wings, the high number of unnecessary accidents, the "cowboy" attitude and the lack of foundational skills, how important your own personal background is before you learn to fly a small wing, how "stupid" small wings are to fly, the best programs to go through to learn, how to safely learn the more advanced tricks, yet another shout out to learn ground handling and a lot more.

The post Episode 62- Patrick Hennessey and Speed Flying basic to expert first appeared on [CLOUDBASE MAYHEM](#).

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloud-Based Mayhem. For a long time, many people have been asking me to do a show on speed flying. And it's taken me a while to track some folks down that wanted to do that. Although I do a lot of speed flying, we've had, many of you know this, in Sun Valley, we've had quite a bit of issues with the speed flying community, which I'm definitely one of those folks. But it's been really tricky here, and it's just like that in the states everywhere, because there's very few places that have lift access flying, paragliding, speed flying, whatever you want to call it. And this is one of them, one of the few in the states. Many places like Jackson and Alta that did have banned it because of accidents, and it's been something that we have had trouble really trying to protect.

[00:01:11] We had a death here last year on the mountain, on the ski area. A kid was breaking the rule that we have to try to protect the skiers. We're obviously worried about the pilots as well, but when you have lift access, you've got to really protect the ski area and the clients of the ski area, which are those that are on the mountain. So anyway, we've finally, just recently, I hope, really resolved that. And so this show is not really about that issue, but it's about speed flying in general. People wanted to do it. They wanted to know tactics and strategies and how you should learn. It's a super exciting, very new sport. It's also pretty cowboy, which is totally cool. I'm into that and into stuff without rules. But the fact of the matter is there's just been way too many accidents, way too many fatal accidents.

[00:02:02] It's hard for insurance. I think this is an issue that most countries and most federations and clubs and stuff are really trying to deal with. So we wanted to just shed some light on some of that. So this is a great show. This isn't so much about how to become a great speed pilot, whether that's speed riding or mini wings or whatever you like to pursue. But it is a bit of a warning for people that are wanting to take it up. I believe, and so does my guest, Patrick Hennessey, that you should really get a base foundation in flying, in flying paragliders, before you get into speed flying. So you understand weather and ground handling and you understand the physics and dynamics. You understand the dynamics of flying a wing because when you get into speed flying, of course, you're flying low and really fast and you don't have any protection and you don't have any reserve.

[00:02:52] So there's just a lot more inherent risks and that's showing up in the statistics. But I really believe it can be done very safely with the right preparation and the right training, just like paragliding can and hang gliding, what we always talk about on the show. So if you're into speed flying, if you're into flying mini wings, I think you're going to dig it. If you're not, you could probably skip this one. But I got together with Patrick Hennessey, who's a pilot up in the Northwest here in the States, who has some awesome videos. He throws down pretty hard, flies a lot of, does a lot of first ascents, a lot of hike and fly type stuff, and is, I think, a real ambassador for speed flying. So it came highly recommended. We had a great talk. So please enjoy this talk with Patrick Hennessey.

[00:03:41] Patrick, really awesome to have you on the show. Welcome to the Mayhem. This is the first show we've done specifically. We're going to talk about speed flying and speed wings and speed riding. So this is going to be really cool.

I've been following your stuff online for a bit. I was really happy that you were introduced to me and said, hey, you've got to talk to Patrick because I've been looking for someone that would be appropriate to talk to about this whole kind of mini wing side of things. Before we get into that, I would just dig to hear, and I think the audience would too, those that I know a lot are familiar with you and you're flying. But probably a lot aren't, especially our... Our European and Australian, New Zealand listeners and that kind of thing. So I understand also from before we started recording that you kind of got into this in a different way.

[00:04:28] So why don't you elaborate on that? How did you get into flying and what was the catalyst and where did you come from?

[00:04:35] **Patrick Hennessey:** Yeah, well, first off, thank you so much, Gavin, for having me on your show here and giving me the opportunity to get out there. I started out a very different background than most people. I grew up in a bike shop. So I came from years of downhill mountain bike racing and doing snow sports and other types of sports that were high speed, high intensity reaction sports. And from there, I learned a lot about progression and how to keep yourself safe because all of those sports beat you up. I actually started out as a skydiver and worked at Skydive Snohomish up here in Washington State and became a packer first off. I mean, before I even really got into skydiving, I started packing a lot. So I could really get an idea of how the canopies worked, what exactly goes into flight in one of these things and how to do it safely and keep yourself from having malfunctions with your canopy and whatnot.

[00:05:27] So, yeah, I got into skydiving a lot, realized that it's something that wasn't sustainable for winter sports up here. So pretty quickly got into speed flying just because it's rad. You can go fly with your skis on and you don't need an airplane. You can go ski tour out into the backcountry and just enjoy. Enjoy your time out in the mountains and kind of have a peaceful way to be out in your canopy and just fly around in the mountains. So in terms of that, started out with a basic paragliding progression, took a P1 course through one of our local groups here. And they actually specifically shaped it towards speed fly progressions, which is awesome. But, yeah, I learned a lot about the thermals, learned a lot about the wind conditions. We live in a pretty active place up here in Washington where things change.

[00:06:14] They change quick in the mountains. So you really want to be able to be on top of that and understand what's going on with the elements around you. Just like any other sport, you got to read the elements that you're surrounded by. But, yeah, aerial paragliding out of Washington and out of Kashmir, Washington. Aerial paragliding is a great course. Doug and Denise run the place and they're really good instructors. So great insight.

[00:06:37] **Gavin McClurg:** So that was at the ranch?

[00:06:38] **Patrick Hennessey:** Yeah, at the ranch.

[00:06:39] **Gavin McClurg:** Okay. I didn't know they were teaching speed flying. They

[00:06:42] **Patrick Hennessey:** strayed away from it a little. Just because of liability. But a few lucky guys got a good bit of instruction from them there.

[00:06:50] **Gavin McClurg:** So P1, so you took a standardized paragliding course from Doug and Denise. Is that right? Before you got into speed flying?

[00:06:59] **Patrick Hennessey:** Yeah. And Doug and Denise have a really good zone there. It's a very beginner hill. Feels like what I'm used to with ski instructing. Putting yourself on a very green slope. Learning how to do the basics off of something where you're really comfortable. And that's what I would recommend for anyone as a progression, start out small, do lots of launches and lots of landings in a very familiar landscape where you're comfortable. Get those launches and landings dialed before you go anywhere else with it because those are the two hardest parts about flying is getting a solid launch and a solid landing.

[00:07:34] **Gavin McClurg:** Yeah. You don't get hurt in the air, do you? You get hurt. Usually not. Yeah. So, you know, for the purposes of all of you listening, you know, I do a lot of flying. I do a lot of speed flying and a lot of speed riding. But for the purposes of this interview, you know, I'm going to take Patrick through kind of like I didn't know anything about it. I think it'll just make things cleaner. But Patrick, one of the things that not bothered me, but it concerns me a lot about this new sport is that it's one, super awesome. And you know, it's just wicked fun and very,

yeah, I mean, very few people could, you know, do it and not like it, right? You're flying really fast, close to the ground. It's really exciting. There's a ton of adrenaline. But, you know, kind of like skydiving, it's in a sense, but there's a big difference.

[00:08:24] It's really hard to get much real canopy time, you know, unless you're ridge soaring, which has its own risks on a speed wing for sure, especially if, you know, if it's thermic, which is pretty dicey, but, you know, you've got to get thousands of flights on a speed wing to get even close to the hours you could get on a paraglider in the first two years, right? And so, and it seems to me like with skydiving or paragliding or hang gliding, you know, they've learned over the years that there's a, you know, there's a progression here's, you know, this is what you learn on day one, and this is what you should learn on day two. And they take you through, you know, a course and the courses are, you know, admittedly very, very different. If you're in Germany or Switzerland or Australia, we all have our own Ushpas and we all have our own rating systems and our own instructions.

[00:09:13] And schools, you know, Denise and, and Denise's school is going to be a lot different than somebody down in Texas. Right. But the, but the problem is with speed flying is like, whatever, I shouldn't, I'm just starting it off negative, the problem, but it's not, but the thing with speed line, it's so new is, is I see it. Yeah. A lot of people are regulated

[00:09:31] **Patrick Hennessey:** in comparison to the other sports. Yeah. And look at skydiving and with skydiving, you have to have all sorts of progressions before you can downsize wings before you can go to a different drop. Zone and be able to land in their smaller landing zones. All of these things are very regulated, whereas speed flying, most people, yeah, they can grab a wing and kind of set their own rate of progression and progress as fast as they want to, which in some cases is a little too fast for most people. Yeah.

[00:10:01] **Gavin McClurg:** Yeah. And, and, and, you know, in that kind of lack of one thing is super cool about it is that it is cowboy and when, you know, all sports go through that, you know, that zone, but I, I am seeing, you know. Just a ton of what I would call super unnecessary accidents. And I'm just wondering, you know, those of you who are kind of pioneering it and leading the charge and, and, uh, you know, getting your friends into it and stuff, well, you know, what would be new guy comes to you off the street. I want to get into speed flying. What do you tell them to do?

[00:10:31] **Patrick Hennessey:** Yeah. So, I mean, I have that same scenario happening with me a lot right now. A lot of friends are coming up to me and being like, I love watching what you're doing. It looks great. I want to do it. My first response usually is no, you don't. No, you don't. You, you gotta get an understanding of what you're getting into before you really get into it. Cause, um, yeah, everyone just sees flying, they see floating around, they see having a good time and they don't understand a lot of the real big logistics that go into the background of them and being able to stay alive and stay safe out there. And I mean, the big thing I could tell you is for one start small, just like any sport, start out on a big, easy wing. That's going to float around and you're going to get a really good idea of how to use your harness for control. Use your hips, use your input. Everything's very different.

[00:11:16] If you come from a big wing and paragliding, or if you come from skydiving, speed wings handle much quicker in terms of your weight balance control through the hips. You don't really have much of that in skydiving since you're attached to the shoulders and with paragliding, they're just such bigger wings that the tape, the time it takes to react is a lot longer than in a speed wing. So you see a lot of people jumping into speed wing and the first thing they do first launch is they start penduling. The whole way down, back and forth, swinging back and forth, just because they're using too much hip input and not sitting themselves center. Kind

[00:11:50] **Gavin McClurg:** of over-correcting all the way down the mountain.

[00:11:52] **Patrick Hennessey:** Over-correcting the whole way down until they get a flare off. And hopefully that flare is somewhat level because that could be a bad scenario if you come in just swinging the whole way down.

[00:12:02] **Gavin McClurg:** So am I hearing correctly that should pilots get their P2, P3 before they ever even try a mini wing? You

[00:12:11] **Patrick Hennessey:** know, that's a tough one. I really think that depends on somebody's background. A lot of people come into this sport not really having much experience with high speed or reactionary sports to begin with. And yeah, it's a very intense reactionary sport. You got to be able to be on top of it and make decisions within a millisecond sometimes. But for someone that comes into it with no experience, yes, highly recommended. Go get a lot of experience in a paraglider. Yeah. Starting as a skydiver makes a difference. But it's still a bit different if you're going to come over from a skydiving background and at least get some basic information, basic course off of a paragliding course. Just because it's very different. You go out into the mountains, you have to read the thermals.

[00:12:57] You have to read any type of burble that's going to come off of a single ridge. Within skydiving, you're out in open spaces. You're not thinking about any of that. It's just, yeah, you read what wind direction you get and that's what your windsock tells you for your landing. And you come in for landing. It's pretty straightforward. Mountains are not as forgiving. So highly recommended that you get a good bit of knowledge of thermic wind activity. And yeah, P1, P2, P3 would be great to have before getting into this.

[00:13:26] **Gavin McClurg:** One of the things that struck me the first time, so I had thousands of hours paragliding before I ever got on a mini wing. It just wasn't on my radar because I was sailing around the world and we were in the Himalayas and that wasn't, it just wasn't happening. So when I got back to Ketchum, some of my friends here were flying really mini wings. The whole speed wing thing hadn't really even arrived yet. Yeah, it's a pretty new sport. Yeah. And the first time I jumped on a Bobcat, I mean, it was my very first flight. I was doing barrel rolls all the way to the ground. I was like, I cannot believe how easy these things are to fly. Now I am not recommending that to anybody, but it was because I knew how to fly a paraglider. Bobcats are

[00:14:09] **Patrick Hennessey:** interesting wings. They handle it. They handle a little funny.

[00:14:11] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. And it was, it was, you know, I, but what struck me was, you know, I was just hooping and hollering all the way to the ground and what struck me was like, that was way too easy. Like that wing was way too easy for me to do stuff that, you know, that I should have had more hours to have to figure out. And so what I, what I kind of, you know, thought in my head and you know, you should confirm this. But it was, was just that. I think that's one of the things that makes speed wings dangerous is that they are really dumb wings. In other words, they're, and I don't mean that as a negative, what I mean is they're, you know, they're. They're

[00:14:51] **Patrick Hennessey:** fairly simple to figure out. Yeah,

[00:14:53] **Gavin McClurg:** exactly. They're pretty simple machines. And and yet you're flying really fast and you're flying pretty low. And so how do you, you know, you were talking about like, you know, it really depends on the person and they're, you know, what they've, where they've come from in terms of their, you know, how. How far do they look ahead? And, you know, are they a race car driver, you know, and I totally get that, but how do you, how do you hand over that kind of equipment to somebody and, and teach them to go slow? How do you, how do you teach them to be conservative?

[00:15:25] **Patrick Hennessey:** That's a tough one. Cause you just look at the modern society we live in and everyone wants to go fast. Everyone's like, oh, I can do that and jump into it as quick as they can. But the biggest thing that I would tell them is, you know, there are a ton of consequences. And I'm pretty sure every one of us that do this at the level we do it at have been in accidents. I've, I've been in the trees once or twice and had a mislaunch once or twice that could have been a lot worse than it was, but realize that you should learn from other people's mistakes and really take that progression serious so that you don't have to learn from your own mistakes. I have a ton of friends recently getting hurt from things that really shouldn't have happened.

[00:16:11] Either clipping a tree or getting sucked behind the burble on a soaring ridge on the coast. And yeah, I mean, they're going through months of rehab or hospitalization that it's not fun. Nobody wants to go through that. So we all want to do these sports for a long time. Just try to remember that, you know, it is a high consequence sport once you get into it and you start realizing that it is that easy to go fly the terrain through the trees that you want to fly. Remember that you clip a wing on a tree and you're going to be asking for it. So

[00:16:47] **Gavin McClurg:** Yeah, that, I mean, that that's perfect. I'm just wondering, is there, is there a big push in the, in the sport to, you know, to develop an acumen, to develop a course to what, you know, what's, what's happening from the legal side of things, you know, like tell me about PASA and, and that types, you know, what, what's, what's happening to try to reduce. Yeah. The accidents. And I, and I don't know if you can speak for other countries because I can't very well, but Yeah.

[00:17:16] **Patrick Hennessey:** So it's interesting that you asked that cause I just joined a team based out of New Zealand called ultimate edge. And when I went to New Zealand last time, their regulations are much more strict, mostly because of the amount of tourist traffic they have with helicopters and whatnot, and just overall regulations with paragliders flying up around the island. They have a lot of air traffic. They have a lot of traffic in that small of a space, but their regulations are much more precise than what we have up here just because they want to keep people safe. And it's funny when you think about cowboy, I always thought New Zealand was a cowboy Island and everything was just wild and everyone does whatever they want to do down there. But as soon as I got down there, I really liked seeing how much regulation they have. Tell

[00:18:01] **Gavin McClurg:** me, give me some specifics. Tell me what, what are they like? What?

[00:18:04] **Patrick Hennessey:** Well, for instance, you go to Queenstown and they have their, their gondola that you're able to go. Yeah. Take the chair up and do laps on it all day, but you have to check in with the regulation down below with the group. There's a club that actually maintains and manages the landing area there as well as the launch. You have to check in with them. You have to make sure that you're actually certified. You have your P2 license and within New Zealand, you have to have a whole separate paragliding license that you have to apply for. Same with skydiving, a whole separate license that you have to apply for when you go there. And

[00:18:39] **Gavin McClurg:** is that, is that quote unquote a, a paragliding license or is that actually a speed wing license?

[00:18:45] **Patrick Hennessey:** That one's a paragliding license and the big part of that is, um, just the fact that they have a ton of tourists coming out there to go fly and I think they have to figure out a different way to really regulate liability for tourism.

[00:19:00] **Gavin McClurg:** So what's happening here in the States? You

[00:19:03] **Patrick Hennessey:** know, they are starting to push mini wing licenses, but it's, it's a small thing that's, um, it's not as heard of mostly because a lot of resorts, a lot of places that are public to us flying aren't legal for us to fly there. I don't think there's a single ski resort in the States that allows speed riding.

[00:19:21] **Gavin McClurg:** And we, we have it here. We, uh, it's not something I should probably make public cause we don't want to get it shut down, but it's, you know, we, we have, uh, um, we're allowed to, to ski launch off Baldy, you know, so it's lift access. Uh, okay. But you can't speed ride. So let, let's, let's define a few things. So, um, you know, mini wing, speed wing, speed riding, you know, give, give everybody a definition. There's

[00:19:46] **Patrick Hennessey:** a lot

[00:19:46] **Gavin McClurg:** of different varieties of

[00:19:47] **Patrick Hennessey:** flying in the sport, exactly.

[00:19:49] **Gavin McClurg:** Speed riding to me is, you know, you're, you're on the terrain and, uh, tiny wings for

[00:19:54] **Patrick Hennessey:** the most

[00:19:54] **Gavin McClurg:** part. And so we, we can fly any size wing, but we got to stay 150 feet off the ground over the runs, you know? So, yes. So we can't speed ride, but we can, you know, we can speed, we can fly. As long as we can make it to the LZ and, you know, it's lift access. So it's, it's super special. And one of the reasons I was really excited to talk to you is that, you know, that has been a pretty serious battle, uh, for a lot of years and it has been very uncomfortable at times because there's been some pretty serious accidents, including a death last year. Um, and, uh, you

know, and it's, it's been this real, you know, it's been like this bipartisan thing, the speed wingers against the paragliders, which has been really frustrating because most of the guys that like,

[00:20:36] **Patrick Hennessey:** you know, they're, they're, they're, they're, they're like, are

[00:20:37] **Gavin McClurg:** like me to fly paragliders. We also fly small wings. And so we've just recently made a huge ground there and I'm super excited about it. One of the speed guys is on the board and so that'll be terrific, but.

[00:20:47] **Patrick Hennessey:** See, that's good to hear. And we have a little bit of that up here. I know, uh, Christopher Marin who flies, um, for Red Bull guys as well and maintains a lot of the flying up at Crystal Mountain, they've got permission to fly there. Um, and he does a great job with it. He actually checks to make sure people have their mini wing license or P2 license. Before they come out and fly, but similar deal, not really allowed to speed ride more or less a launch and land scenario. Yeah.

[00:21:14] **Gavin McClurg:** Yeah. So, so that's all very much still transient being defined. It sounds like, okay.

[00:21:21] **Patrick Hennessey:** But it's good to see the progression heading that way. And I feel like just like any sport base jumping in Yosemite, if it were legal, things would be a little bit less dangerous in terms of when people go out there and do this stuff. Yeah. There, there would be a little more control. There'd be a little bit more knowledge from ski patrol to the, the pilots of where they can go and what they can do and how they can get rescued if they need it. Whereas right now it is still very cowboy, like you were saying, and everyone is kind of just pulling a wild card and doing things at their own risk without very much liability in the background here. What

[00:21:56] **Gavin McClurg:** about from a, you know, from a lawsuit perspective, you know, so Gavin McClurg opens a speed riding school in Sun Valley and starts teaching people. What, what certifications do I have to have, if any, uh, what kind of insurance do I need to have? You know, can I be sued? You know, what, what's, what's happening there? Because a lot of these families that are losing their kids have got to be pretty upset.

[00:22:20] **Patrick Hennessey:** So, yeah, I mean, there is a definite, uh, struggle in that department for people to learn how to do this safely. Cause you look at, uh, some of the courses that we have out here and either they're a very paraglide based course or a very skydive based course. I mentioned the ranch earlier. Todd Higley out of Skydive Chelan actually does Speedfly Chelan and they do a quite a bit of, uh, teaching as well as, um, events and whatnot. They have a speed fest that they do every year, but for him, his liability is mostly from his skydiving side and he's able to use that insurance, I believe through Skydive Chelan.

[00:22:57] **Gavin McClurg:** Okay. So that's totally, so are most of these like speed schools, are they, are they umbrellaed under USHPA or are they doing their own thing?

[00:23:06] **Patrick Hennessey:** See? I think that's where there's still a very large gray area in the States. Cause we don't, I mean, we have the mini wing license, but the mini wing license is more related to people that are flying 17 meters and soaring on the coast, I believe than full speed wings, like speed riding or speed flying, terrain flying isn't something that we really have ratings for here yet.

[00:23:29] **Gavin McClurg:** Let's get back to, you know, you were talking about people that come to you that, you know, they obviously see your videos and what you're doing and that kind of thing. And, uh, you got, you got a buddy, uh, that you really don't want to have, get hurt. Um, you know, take me through, you know, where would you send them? Where's a good place to learn? Uh, you know, where, where maybe, maybe they don't have the, the, they don't have the background that you did. You know, you're a little bit more concerned about their, their, uh, you know, cowboy side of things.

[00:24:00] **Patrick Hennessey:** Yeah. And that aspect, I definitely, I mean, I've been a ski instructor for years, so I really want to see. I want to see people do things as safe as possible. Skydive Chelan, Speedfly Chelan does have actually a really good beginner hill. They have a little airport hill that you can shuttle with a car about 500 feet, clean launch, clean landing. And I do, I recommend people to go. I tell people on a regular basis, if you're looking into this, go check in with Todd or go check in with Doug and Denise and the ranch and, uh, try to learn as much as you can and get the best information you can. So you can do this safely. But yeah, where you, where you go to the ranch or where you go

at, uh, airport hill there, if you're able to just go do laps on airport hill, get your launches and landings dialed and have someone like Todd who has some knowledge and experience giving you pointers on your launches and your landings and what you need to do better with your toggle control.

[00:24:57] Or if you're letting your wing dive out in front of you on a launch, which a lot of people do at the very beginning stages, they don't know how to catch the wing and keep it above their head. And that's, you know, the best I can really offer is those two programs up here. Um, it's tough cause we don't have that many options. And for me to be able to take that on myself, if someone asks me, Hey, you want to teach me? I tell them directly, I'm not insured for that. I'm not liable for that. And I do not want to be liable for your, your, your injuries here. So I try to do the best I can to steer people in the right direction and, uh, give them as much insight as I can through a professional basis.

[00:25:37] **Gavin McClurg:** Is there, is there a common theme in the accidents you're seeing? I mean, is there, you know, could we put out a warning like, Hey, you know, these are the three things that are getting most people.

[00:25:48] **Patrick Hennessey:** Yep. I think the most common theme that I would see three things wise. First one is people jumping down wing sizes is way too fast. I started in a 14 stuck with that 14 for two, three years before I downsized to a 10. And then now I've been flying this nine. Five, which still it's a big jump. Every time you go down, it's a big difference. So don't underestimate the power of a smaller wing. You're going to have a lot more learning curve to deal with when you're going that much faster to the big thing that I see a lot in speed flying is, yeah, people see videos like what Jamie Lee's doing or what, uh, Valentine to Luke are doing grinding ski chair lifts with their skis while they're flying.

[00:26:36] And I think, okay, yeah, this is something. I can do. And they instantly try and progress too fast. They skip a few steps. They start doing barrel rolls sooner than they should be, or not really having a good solid idea of how to control their, um, their trim if they're coming in and doing train flying and being able to use rears or whatever to keep yourself at a nice glide ratio so that you're not buzzing the ground too hard or messing up in spots where you shouldn't be messing up. But basically, yeah. Yeah. Don't think that you're a hero right away. Take your time and learn how to do these maneuvers high off the ground. Go find a big mountain. That's, you know, 3000 vertical feet with a steep hill and practice all these barrel rolls and all these maneuvers up high before you even come close to coming down low with them.

[00:27:26] And then the third one that I would say is people just not taking courses altogether. They just get a wing. They think that, okay, I can get somebody. That has a little bit of experience doing this, teaching me some stuff and I'll figure it out on my own. Don't ever recommend that to anybody. I highly recommend taking some professional courses from somebody. And if you have a P2 license, great. Um, still get somebody that has a ton of speed wing experience to give you some knowledge on the speed wing side, because it's still going to be way different than, you know, coming off of a paraglider to speed wings, much, much more, uh, quick reactionary time than being in a big wing.

[00:28:08] **Gavin McClurg:** Hmm. What's your most common accident?

[00:28:14] **Patrick Hennessey:** I would say the most common accident I've seen lately is launches. Yeah. Uh, I feel like a lot of people, either they'll go out and risk weather. That's not quite the best. And I walk down from a lot of hikes. I'll spend two, three hours hiking. Um, a lot of the flights we have up here in Washington, we have some really good 6,000 foot vertical flights that, you know, you can spend five hours hiking. You can get a five minute flight, but, um, sometimes you get to the top and you have to hike all the way back down. And I think a lot of people get to the top of these hikes and they think, uh, I really don't want to hike back down. I'm going to try and risk this slightly funny wind that we have here. Something's coming over the backside or they're launching into the Lee, which I don't ever recommend, but people still do.

[00:29:06] Yeah. Yeah. There's that element of just like telling yourself, okay, it's not. The right day. I shouldn't do this right now. And a lot of people kind of misjudge that and just get a little gung ho and go for it.

[00:29:18] **Gavin McClurg:** So are you seeing, are you, when you say, you know, most of the launches are there, they're launching into bad conditions or they're just blowing their launch?

[00:29:28] **Patrick Hennessey:** Um, both. A lot of the launches we have in Washington here aren't like per se crystal mountain. They do some flying in the summer, but they don't have a manicured launch with AstroTurf. It's. A lot of rocky terrain that we have out here. Um, if you watch most of my videos, I'm putting up launches on mountain tops that don't really have a real precise lawn chair. It's just a little bit of a grassy knoll. And if you do botch that launch and let your wing get out ahead of you and start diving off your launch and clip yourself on a bush or clip yourself on a rock, that's where I see the worst accidents happening. Um, mostly because a lot of people jump to, and this is what I was talking about earlier with starting out small. They're getting a ton of practice doing these small launch and landings, but they'll jump to a big hill.

[00:30:17] That's a little bit more above their ability rate too quick. And then we'll get to a launch up there, slightly panic and be like, okay, I didn't quite get that the way I wanted it to, you know, the winds pushed me down. I got a little sink and then, yeah, you see people clipping, clipping launches on a regular basis. And that's usually where I see some of the worst injuries. Uh, the other two that I mentioned earlier. Was a clipped wing and, you know, you see that happening with people that fly at a really extreme level. And sometimes they just think about where their body is versus where their wing is. You always got to plan for an extra 15 feet of air space above you because that wings wider than your body for sure. But, um, I'll try to hit a slot through a tree gap and yeah, of course one of the wing tips will clip.

[00:31:09] And that's always something you see. In a sport, but being able to just tell yourself, you know, that slot's not for me. It's kind of hard.

[00:31:19] **Gavin McClurg:** You know, one of the, one of the things we were seeing for a while, and I, I haven't seen it in a while, but then maybe that's, they're just not posting or I'm not paying as much attention, but, um, you know, guys were flying small wings who were clearly not, you know, very good paragliders. I mean, so they were, but they were flying many, they were flying small wings, like in the middle of the day. And, and, and.

[00:31:42] **Patrick Hennessey:** In the

[00:31:42] **Gavin McClurg:** conditions and just taking this horrendous wax and spin it into the ground. Is that, is that kind of traveled through the community that that's not

[00:31:50] **Patrick Hennessey:** video you're talking about? Yeah.

[00:31:52] **Gavin McClurg:** And I'd heard that that was happening, you know, a lot and a lot around the world. And, and there were a lot of like the Chris Santa Croce's and stuff were like, these wings are not built for that. You guys that you can not thermal on a mini wing. Don't do it.

[00:32:05] **Patrick Hennessey:** Agreed. And I've actually had, my landlord is, uh, one of the more well-known paragliders. Right. And he's, uh, he's been doing a lot of stuff around here and he'll, uh, do some really long endurance flights out of Leavenworth, Washington and get himself up to 12, 13,000 feet over the enchantments, which is pretty impressive to see where he can go with a wing from, from his house out to Glacier Peak all the way back is, it's pretty cool to see what he can do with the big wing.

[00:32:31] **Gavin McClurg:** Yeah. But

[00:32:32] **Patrick Hennessey:** he says the same thing. He'll get up there to launch for his paraglider and he's midday. I always hike early, early in the morning. I try to beat any type of sun coming down on it. And get that crack of dawn flight. Cause you want that smooth air for speed flying. But, uh, yeah, he'll go out to the launch and he keeps telling me, he sees buddies that are going up there to launch midday and their speed wings. And I don't know what to tell those people sometimes. I mean, I tell them as much as I can don't fly midday, but some people think that speed wings are just because of the higher wing loading ratio, they're a little bit more stable and you should be able to fly straight through that turbulence. It's not. It's not something I would put to the test. Oh

[00:33:17] **Gavin McClurg:** yeah. That's just, that's a recipe for disaster. I mean, there's all kinds of things wrong with that. One, you don't have a reserve, you don't have any protection, you don't have any, you know, and, and they're not built for collapses, you know, they're, they can be pretty tricky. And there's no SIV

[00:33:31] **Patrick Hennessey:** course for speed wings. I mean, I personally have been thinking to myself, I really want to start flying with a belly mount reserve, um, for some of the maneuvers I want to try in a speed wing. But yeah, I mean. That's. Most of the time you're so close to the ground that you don't really have time to throw a reserve.

[00:33:48] **Gavin McClurg:** Yeah. But like you said, you know, that my, one of the very first SIVs I ever took years and years and years ago at Jocky Sanderson, I asked him, it was the reserve day. And he was like, you know, I asked him, well, what's too low? And he, that doesn't exist. You know, he has seen reserves work from 10 feet. You know, if you, you never know, you might, it might be just enough. And that fabric, that fabric might grab a little branch of a tree, you know, you know, at least you got it. And

[00:34:15] **Patrick Hennessey:** I'm honestly for it. So I'm going to start looking into that for this next summer. And I actually have a trip planned in March down to New Zealand. So everything, hopefully if it works out, I might have the opportunity to go fly with a Jamie Lee speed flyer. Who's one of my, my idols. I look up to that guy and really love watching his flying. So yeah.

[00:34:36] **Gavin McClurg:** Yeah, totally. He's doing some really cool stuff. Um, well, okay. So let's not all be down about this. You know what? Tell me about some of the cool stuff. You know, we've got a couple of things that we're going to talk about in a minute, but So let's start with the first one. How about techniques? Um, you know, so people have run the gauntlet of the beginner and they've made it through and, uh, you know, they, they're starting to build some respect for the sport and they're on that 14 and they're starting to think about, you know, so tell me, you know, when do you jump down? You know, when do you, when do you jump to a more advanced wing? You know, how do you, you know, how do you safely learn how to gap stuff and, and do barrel rolls and, you know, what's the, what's the methodology?

[00:35:16] **Patrick Hennessey:** So like I was saying before, ideally always just start as high as possible, do as much of these maneuvers way up off the ground as you can. That way you have plenty of time to react and regain control. If you kind of lose it on a barrel roll. I remember my first few rolls, one over one or two of them spun roll and a half. And I was kind of like, okay, I got to correct this now just because the pendulum effect on the bigger wings, they kind of keep wanting to go. You get into these smaller wings and things. Do get a little bit snappier and more precise, but the control also becomes a little bit more instinctual when you get to the smaller wings and you do a roll and you don't actually need to preload your role and get a couple of warmup turns to get enough energy to get that roll around.

[00:36:07] It kind of, like I was saying, becoming part of one of the elements, you, you kind of become part of one of the wings. And when you know that you're handling the wing. As one with it, then start progressing. But if you still feel like the wings controlling you for the most part, don't move down until you kind of get the hang of it. And you want it to really feel like it's attached to you. You want it to feel like you're, you're one with it before you move down to something smaller.

[00:36:33] **Gavin McClurg:** Are there, are there things people could do? Uh, you know, what, what I, what I've heard from a lot of speed pilots here is that they're like, yeah, we get it, man. I, it makes sense to go, you know, to learn how to paraglide first and to get your license and stuff, but you know, you got to buy the wing and it's expensive and you got to go to Utah. Um, are there other, are there other things people could do to, to, you know, to get the hours, to get the time, to get the ground handling, to get, you know, to build a foundation, you know, without subjecting themselves to, to the risks?

[00:37:03] **Patrick Hennessey:** A little bit. I mean, I, it's the same thing. If you try to tell somebody to go learn how to skydive first, it's really expensive to go through the skydive progression. But I would honestly say I did a ton of kite flying as a kid. Trick kites, whatever you had, trilibies, whatever they were, foil kites for kite boarding. They're very relative to what we're doing with speed wings. Um, and then once you get a speed wing kite, that thing as much as possible, I see a ton of people that have really horrible ground handling skills. They get out there, it's windy and they can't, they can't do anything with the wing. It just keeps collapsing or flopping over to one side. Get really comfortable with your kite. Handling skills and your ground handling skills, any chance that you get when it's windy out, just go kite that thing.

[00:37:52] That's probably one of the biggest things I could tell to any beginner that will help them even with handling the wing in the air. If you're able to control it that much better on the ground, it'll be easier when it's in the air.

[00:38:03] **Gavin McClurg:** Yeah. We've done, we've done whole shows on, on ground handling. That's cool. That, that, that crossover is, is perfect. Yeah. That's the, that, that ground handling teaches you everything that could happen when it's up in the air. So it's just so. So critical.

[00:38:17] **Patrick Hennessey:** When you see a ton of people transferring into speed flying that all they want to do is forward launch and find days where they can go train flying and never really have much of a chance to experience soaring or reverse launch or high wind launches. And reverse launches is a totally different thing. Once you get out and you're on a coastal front and you have to stay in front of that wave and not let yourself get sucked behind the burble. That's honestly a great spot for people to learn things. Cape Kiwanda. You go out there on a day where it's. Pretty mellow. You can learn a lot about a speed wing in a short session.

[00:38:50] **Gavin McClurg:** Hmm. When you, when you get to, you know, your, your Jamie Lee level, uh, you know, for, for me, so I, I really prefer speed riding, you know, I don't do a lot of foot launch stuff in the summer cause I'm flying my paraglider and I like flying 10 hours instead of five minutes. So, you know, it's, it's, but, but I super dig it on skis. It's just, it's, it's very addictive, uh, and, and super fun. That's where,

[00:39:13] **Patrick Hennessey:** where most people get into it for.

[00:39:15] **Gavin McClurg:** Yeah. And it, it, it's great. But the, you know, one thing for me is like still, when I go out and work for my turds, you know, if I'm, if I'm touring and, uh, and I've put all that effort into going up, you know, if the snow is decent, I still actually prefer to ski. I still prefer to make the turns down. Like how do you, how do you guys kind of keep the stoke up? I mean, because it's, to me, it's, it's this, it's, it's a game of, you know, when you first start, it's, it's epic, you're flying. And then, you know, to make it more exciting, it's, it's the wingsuit progression. Right. You got to, you know, wingsuiters don't jump out of planes and fly down to the ground. They, they, they proximity fly. That's what's exciting about it. But that's also the dangerous side of it. You know, is that, is that what's getting a lot of people? This is something that

[00:39:58] **Patrick Hennessey:** I've had on my mind for months. I've had this conversation with every sport that I get into. And I mean, you can call us adrenaline junkies, call us what you want. I like to say, uh, extreme sports connoisseur because we're, we're pretty nerdy about this stuff. We research a lot. We try to make sure we know as much as we can. And yeah, I mean, I started out with mountain bike racing and there came a point where I was like, yeah, not really that interested in this anymore. And yeah, you can lose that intensity. You can lose that stoke. But for me, a lot of the flying I've done is been solo stuff. Washington doesn't have a big crew. And for me to go put up a lot of first descents post, most people don't have the experience or the, the willingness to go hike some of these hikes.

[00:40:45] So yeah, it's intimidating being out there by yourself. I try to let as many people know as I can where I'm going, what I'm doing. But right now my stoke is flying with more people. Like if I have more people to come out and teach, just like I've been with snowboard instructing for years, when I see a beginner out there learning something new, even if there's just a little bit that I can tell them, Hey, you know, try this differently next time. That makes me happy to see someone excited about something in that, that element. That I used to be in like the beginner stage, you know, just share that with somebody is just as much stoke is going out and doing it for yourself at an extreme level.

[00:41:25] **Gavin McClurg:** Is there, is there a living yet to be made in speed flying? Are there, are there sponsorships or their contracts? Is there money? Is there winnings? Or is it all still pretty, you know, like you got to get a Red Bull contract or something?

[00:41:38] **Patrick Hennessey:** Yeah. And you know, there's a few guys that have been able to figure out how to really make it work, but not really. It's, it's something I've been looking into. In our local community, I want to start an event up at our local resort here, Stevens Pass. They've been really friendly with us for speed flying and they allow us to take the chairlift up, but then fly just out of bounds. So we'll hike out a ridge, fly out of bounds and that's great. But ski patrol there has actually been pretty willing to work with us. And I'm hoping that maybe even this spring we can convince them to do one day where they shut down one chairlift and then let us just do last. And we could put up some gaps on it

with speed wings and we could put up some gates on one of the runs. Movements like that is stuff that really needs to happen for there to be any type of money for it, I believe.

[00:42:25] **Gavin McClurg:** Get spectators involved somehow.

[00:42:28] **Patrick Hennessey:** Exactly. And there's a ton of spectators. I mean, there's a huge following in the sport for how small of a sport it is and how young it is. You look at guys like Jamie Lee, he's getting millions of views on his videos just because people are like, oh, this is like flying a wingsuit, but cooler almost. And I've heard this from wingsuit pilots. They're like, yeah, well, when we get tired of wingsuit base jumping, we'll grab a speed wing.

[00:42:52] **Gavin McClurg:** Cool. That'd be a little safer anyway, for sure.

[00:42:56] **Patrick Hennessey:** Yeah, I agree. I don't know about the whole base jumping thing to myself, but a lot of people will say speed flying is the base jumping of paragliding, whereas you got skydiving, you got base jumping.

[00:43:07] **Gavin McClurg:** Yeah, totally. What do you kind of envision for the, you know, where's it going to be in five years?

[00:43:15] **Patrick Hennessey:** You know? That's a tough one. It's hard to see the next level of progression in these sports. And I've said that for every sport from biking to snowboarding. I grew up with all these things and I looked at them back in the day and I was like, oh, people are doing, you know, a single flip and a 360 and now they have to do like quadruple flip and 1440s to be cool at all. But, you know, the progression with speed flying, there really is only so much you can do. You can get really honed in with speed. Swooping. And that's one thing that I would almost recommend learning a bit from skydivers. Swooping in a speed wing is very different than swooping in a paraglider. Yeah. So, yeah, that's what I actually did when I was in New Zealand.

[00:44:02] I worked at a end zone and they had a really good guy there, Miles McCauley, who he does the swoop challenge events over in Europe there in Munchen. And, yeah. Learning from someone that's got thousands and thousands of swoops makes things much easier than trying to go out there, especially with swooping. That's where most people get really messed up, coming into the ground too hot.

[00:44:28] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. That timing is so critical.

[00:44:32] **Patrick Hennessey:** It's precise. And with skydiving, they have beepers in their ear that go off at a certain altitude that they need to start their turns at. Speed flying, it's hard to get one of those altimeters to work the way you want it to. So, it's a lot of reactionary. It's a lot of instinctual timing.

[00:44:47] **Gavin McClurg:** Yeah, sure. As a community, you know, like I know the guys here, they go over to Chamonix in the winter and they have a blast because there's so many speed pilots there and stuff. Like if you're, you know, for the folks listening that are, you know, starting to get some hours and starting to look for like cool trips, cool places, cool times of the year, you know, do you have any recommendations there? Like, you know, communities that are doing it right, that are doing it safe, that are supportive. So,

[00:45:14] **Patrick Hennessey:** Chamonix is amazing. I just got to visit there last. Last May and the amount of terrain that they have to fly there. But same thing, regulations, much more strict than you would expect. You think you go to the Alps and everybody's just hooting and hollering and doing crazy stuff, which, yeah, there's some different levels of perspective over there, but very strict on where you can land, where you're supposed to be flying, regulation of times with airplane traffic and whatnot. But, yeah, huge difference in the actual amount of people that fly. And the stoke that there is for it. I feel like there's just a different level of passion in Europe than we have sometimes here in the States. People really get passionate about things over there.

[00:45:57] **Gavin McClurg:** Yeah, they get into it, don't they? So, Europe's good. You've mentioned Jamie. So, you said New Zealand, the New Zealand Alps. New Zealand's really good.

[00:46:05] **Patrick Hennessey:** And, yeah, so Europe's great in terms of accessibility. You have places where you're allowed to take the gondola up, you're allowed to take chairlifts up, and then they have designated launch zones that say, here, this way to the launch zone. Where, in the States, there's a lot of places that, you know, there's signs that ban

flying. There's signs that say, no flying here type deal. New Zealand's similar. You have gondolas where you can buy a paragliding ticket and specifically take the gondola up to go paragliding all day.

[00:46:37] So, accessibility's huge there. And if you're a beginner, highly recommend doing a trip to one of these places because you can get a lot of laps in. Whereas here, a lot of what you're doing is hike-a-flights. And you don't get as much airtime. You get really strong legs, but you don't get as much flight time.

[00:46:53] **Gavin McClurg:** You know, when we look at it from afar and you kind of see, like, what hang gliding and base and all these other, you know, quote-unquote extreme sports of, you know, the progression of what they've gone through, paragliding, you know, do you have a shout-out to the speed community about, you know, that, you know, from an organizational standpoint, you know, what kind of needs or what should, if anything, happen to you? And it's been there from a, you know, like a groundswell kind of perspective. You know, it sounds like, you know, because Europe just has the accessibility and the lifts and people don't sue each other as much as it's not as litigious as here, you know, they... But it sounds like, I mean, it sounds like you're saying that, you know, regulation can be a really good thing.

[00:47:38] I mean, is that something that needs to happen here?

[00:47:42] **Patrick Hennessey:** Yeah, I honestly feel like it does. And I mean, you know, for example, you... look at what happened with dean potter and those guys wingsuiting in yosemite that place has been banned for flying ever since the beginning and i know you've thought it i know we've all thought it that place would be a mecca for flying um but yeah just the fact that people are pushing these things at dusk or dawn and you know some of the ski resorts allow us to fly right after the last chair but that's you know four o'clock it's starting to get dark and you know visibility is not as good the depth perception is not as good and that's i'm sure what happened with dean potter and those guys um they're flying at dusk so if we were able to legalize it have more regulation allow people to go fly during the times of day where it's really safe to be out there and

[00:48:32] manageable i feel like that would be the best progression or the best step forward for the sport in terms of being able to fly at a resort like i was saying uh christopher marin doing quite a bit with ski patrol to make sure that they're checking people's mini wing licenses and ratings i feel like if we can get that initiative to really start in our community um which i know is hard a lot of people just want to go cowboy and be wild out there and not have to pay for permits or licenses but yeah that would probably keep us all safer keep us all a little bit more knowledgeable about what's going on with the rest of the community and allow us to have more places to go fly yeah

[00:49:14] **Gavin McClurg:** i like it i mean i i really see a need for kind of standardizing things a little bit and i'm you know i'm not for rules as much as anybody else is you know but it's uh you know i i think that the the writing's on the wall to an extent that if the if the accidents continue it's just gonna be we're gonna have less and less places to fly and exactly that sucks they banned it from jackson last year and uh it's just you know they banned it from alta and it's it's um you know that yeah so that's a great place to end maybe a shout out to the community those of you who are who are listening you know band together that's how things change is you know becoming a group and working to find a solution and because it is a bitchin sport it is a lot of fun

[00:49:59] **Patrick Hennessey:** i know most of the guys that are at the upper level and actually putting themselves out there and putting a good name out for the sport they would say the same thing just try to stay safe and put a good name out there for us because yeah it's like base jumping it's a small group it's a small scene and if we keep losing people people are going to start looking at us funny and being like should we allow these guys to jump i know chamonix just banned wingsuit base jumping off of luma deke because one too many people passing away yeah

[00:50:27] **Gavin McClurg:** yeah exactly exactly we

[00:50:29] **Patrick Hennessey:** don't want to lose those privileges yep

[00:50:31] **Gavin McClurg:** great patrick awesome place to end uh i really appreciate your time man and i'm i'm stoked to fly with you here one of these days i dig the northwest i get up there a lot so uh we'll we'll put that in our uh to-do list um but thanks so much man i appreciate it we've been trying to put this together for weeks and i'm glad we finally did

that was that was super uh informative thank you

[00:50:52] **Patrick Hennessey:** perfect thank you gavin one more shout out to uh 510 shoes for helping me out as well as kavu clear above visibility unlived it's a local washington clothing company they've been great supportive helping me get out there as well as if you're enjoying the uh flying that you've been seeing come follow me on youtube and instagram and facebook patrick.hennessey or patrick hennessey as an athlete and uh hope to see you guys out there cool

[00:51:22] **Gavin McClurg:** yeah and i'll put all those links up in the show notes uh barry's a good friend of mine at the kavu tell him i said hi and cool cool patrick thanks so much man i appreciate it

[00:51:32] **Patrick Hennessey:** thanks gavin have a good one i

[00:51:37] **Gavin McClurg:** hope you enjoyed that if you're getting something out of the show if you're getting something out of the mayhem either through uh either you're flying better or just from an entertainment value or both uh help support the show is a listener supported podcast we're not doing it with sponsors uh you can do that in a whole bunch of different ways uh financial of course is the most obvious you can find those links to support us either through paypal or through patreon.com forward slash cloud based mayhem where you can kind of set it and forget it and you only pay when content comes out you can set that at a dollar or two dollars all we've ever asked for is a buck a show but if you if you contribute more you get t-shirts and hats and all kinds of stuff uh or you can support us by just spreading the word tell your friends put it out there on facebook or social media uh talk about it on the way up to launch i think i just was down in mexico at the monarca i was amazed with how many people were talking about you know they they talk about it and argue about it on the way up to launch and you know it seems to be making the community a lot safer and also a lot better and so that's pretty exciting but you can also support it just by following me on instagram or facebook or any of those i can leverage that into my sponsorship contracts every year so that goes a long way uh let us know who we should talk to i've got a big long list we've got a whole bunch of these in the can so stay tuned for more we'll see you on the next show see you cloud base cheers

Français

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

Show notes

Après de nombreuses demandes, nous vous présentons notre premier épisode dédié au speed flying et aux mini wings. Patrick Hennessey est un pilote basé dans le Nord-Ouest des États-Unis qui s'y met sérieusement mais est arrivé dans le sport via le parachutisme et a une approche assez intéressante sur la manière dont les gens devraient apprendre et accéder au sport. Dans cet épisode, nous parlons des risques inhérents au vol en mini wings, du nombre élevé d'accidents inutiles, de l'attitude de "cow-boy" et du manque de compétences fondamentales, de l'importance de votre propre parcours personnel avant d'apprendre à piloter une petite aile, du côté "stupide" du vol en mini wings, des meilleurs programmes à suivre pour apprendre, comment apprendre en toute sécurité les figures plus avancées, un autre rappel pour apprendre le ground handling et bien plus encore.

Le post Episode 62- Patrick Hennessey and Speed Flying basic to expert est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud-Based Mayhem. Depuis longtemps, beaucoup de gens me demandent de faire un épisode sur le speed flying. Et ça m'a pris un certain temps de retrouver des personnes qui voulaient faire ça. Même si je pratique beaucoup le speed flying, beaucoup d'entre vous le savent, on a eu pas mal de problèmes avec la communauté du speed flying à Sun Valley, et j'en fais clairement partie. Mais c'est vraiment délicat ici, et c'est pareil partout aux États-Unis, parce qu'il y a très peu d'endroits où on peut faire du vol en remontée mécanique, que ce soit du parapente, du speed flying, peu importe comment vous voulez l'appeler. Et c'est l'un d'eux, l'un des rares aux États-Unis. Beaucoup d'endroits comme Jackson et Alta l'ont interdit à cause d'accidents, et c'est quelque chose avec lequel on a eu du mal à vraiment essayer de protéger les gens.

[00:01:11] On a eu un décès ici l'année dernière sur la montagne, dans la station de ski. Un gamin a enfreint la règle selon laquelle nous devons essayer de protéger les skieurs. On s'inquiète évidemment aussi pour les pilotes, mais quand on a un accès par remontées mécaniques, il faut vraiment protéger la station et ses clients, c'est-à-dire ceux qui sont sur la montagne. Enfin bref, on a fini par régler ça récemment, je l'espère. Et donc, cette émission ne porte pas vraiment sur ce problème, mais sur le speed flying en général. Les gens voulaient en parler. Ils voulaient connaître les tactiques, les stratégies et comment on devrait apprendre. C'est un sport super excitant, très récent. C'est aussi assez "cowboy", ce qui est totalement cool. Ça me plaît, et j'aime bien les trucs sans règles. Mais le fait est qu'il y a eu bien trop d'accidents, bien trop d'accidents mortels.

[00:02:02] C'est compliqué pour les assurances. Je pense que c'est un problème que la plupart des pays, des fédérations, des clubs et autres essaient vraiment de gérer. Alors, on voulait juste apporter un peu de lumière sur tout ça. C'est un super épisode. Il ne s'agit pas tant de savoir comment devenir un grand pilote de speed, que ce soit en speed riding, en mini ailes ou peu importe ce que vous choisissez de pratiquer. Mais c'est un peu un avertissement pour les gens qui veulent s'y mettre. Je pense, tout comme mon invité Patrick Hennessey, que vous devriez vraiment acquérir des bases en vol, en pilotage de parapente, avant de vous lancer dans le speed flying. Pour comprendre la météo et le maniement au sol, et pour comprendre la physique et la dynamique. Vous devez comprendre la dynamique du vol d'une aile parce que quand vous faites du speed flying, bien sûr, vous volez bas et très vite, sans aucune protection et sans aucun parachute de secours.

[00:02:52] Il y a donc beaucoup plus de risques inhérents, et cela se voit dans les statistiques. Mais je suis convaincu que cela peut se faire très en toute sécurité avec la bonne préparation et la bonne formation, tout comme le parapente ou le deltaplane, dont nous parlons toujours dans l'émission. Alors, si vous êtes passionné de speed flying ou si vous aimez piloter des mini ailes, je pense que ça va vous plaire. Si ce n'est pas votre cas, vous pouvez probablement passer celui-ci. Mais je me suis réuni avec Patrick Hennessey, un pilote du Nord-Ouest ici aux États-Unis, qui a des vidéos incroyables. Il ne fait pas les choses à moitié, il vole beaucoup, fait beaucoup de premières ascensions, beaucoup de trucs de type

marche et vol, et je pense qu'il est un véritable ambassadeur du speed flying. Il m'a donc été vivement recommandé. Nous avons eu une super discussion. Alors, profitez bien de cet entretien avec Patrick Hennessey.

[00:03:41] Patrick, c'est vraiment génial de t'avoir sur l'émission. Bienvenue sur Mayhem. C'est la première émission qu'on fait spécifiquement sur le speed flying, les speed wings et le speed riding. Ça va être vraiment cool. Je suis tes activités en ligne depuis un moment. J'étais vraiment content que tu me sois présenté et qu'on me dise : « Hé, il faut que tu parles à Patrick », parce que je cherchais quelqu'un de pertinent pour discuter de tout ce qui touche aux mini ailes. Avant d'entrer dans le vif du sujet, j'aimerais beaucoup savoir, et je pense que le public aussi, car ceux que je connais bien sont familiers avec toi et ta pratique du vol, mais probablement beaucoup ne le sont pas, surtout nos auditeurs européens, australiens, néo-zélandais et compagnie. J'ai aussi compris avant qu'on commence l'enregistrement que tu t'es lancé là-dedans d'une manière différente.

[00:04:28] Alors, pourquoi ne pas en dire un peu plus ? Comment as-tu commencé le vol, quel a été le déclic et d'où viens-tu ?

[00:04:35] **Patrick Hennessey:** Ouais, eh bien, tout d'abord, merci beaucoup Gavin de m'avoir invité sur ton émission et de m'avoir donné cette opportunité. J'ai commencé dans un milieu très différent de la plupart des gens. J'ai grandi dans un magasin de vélos. Je viens donc d'années de compétition de VTT de descente et de sports de neige et d'autres types de sports à haute vitesse, à haute intensité et de réaction. Et à partir de là, j'ai beaucoup appris sur la progression et sur la façon de rester en sécurité, parce que tous ces sports vous mettent à rude épreuve. J'ai en fait commencé comme parachutiste et j'ai travaillé chez Skydive Snohomish ici dans l'État de Washington, et je suis devenu packer avant tout. Je veux dire, avant même de vraiment me mettre au parachutisme, j'ai commencé à beaucoup emballer. Je pouvais vraiment me faire une idée de la façon dont fonctionnaient les voiles, de ce qui entre exactement dans le vol de l'une de ces choses et comment le faire en toute sécurité tout en évitant les dysfonctionnements de votre voile et tout ça.

[00:05:27] Alors, oui, j'ai beaucoup pratiqué le parachutisme, mais je me suis rendu compte que ce n'était pas viable pour les sports d'hiver ici. Je me suis donc très vite tourné vers le speed flying, juste parce que c'est génial. On peut y aller avec ses skis et on n'a pas besoin d'avion. On peut partir en ski de randonnée en arrière-pays et juste en profiter. Profiter de son temps en montagne et avoir une façon paisible d'être dans son voile et de juste voler dans les montagnes. Pour ce qui est de ça, j'ai commencé par une progression de base en parapente, j'ai suivi un cours P1 avec l'un de nos groupes locaux ici. Et ils l'ont spécifiquement orienté vers la progression en speed fly, ce qui est super. Mais, oui, j'ai beaucoup appris sur les thermiques, j'ai beaucoup appris sur les conditions de vent. On vit dans un endroit assez actif ici dans le Washington où les choses changent.

[00:06:14] Ça change vite en montagne. Il faut donc vraiment être capable de suivre ça et de comprendre ce qui se passe avec les éléments autour de soi. Comme pour n'importe quel autre sport, il faut savoir lire les éléments qui nous entourent. Mais ouais, le parapente aérien chez Washington et Kashmir, Washington. C'est une super formation. Doug et Denise gèrent l'endroit et ce sont d'excellents instructeurs. Ils ont une super vision des choses.

[00:06:37] **Gavin McClurg:** C'était au ranch ?

[00:06:38] **Patrick Hennessey:** Ouais, au ranch.

[00:06:39] **Gavin McClurg:** D'accord. Je ne savais pas qu'ils enseignaient le speed flying. Ils

[00:06:42] **Patrick Hennessey:** Ils s'en sont un peu écartés, juste pour des raisons de responsabilité civile. Mais quelques gars chanceux ont reçu une bonne partie de leur instruction avec eux là-bas.

[00:06:50] **Gavin McClurg:** Alors P1, donc tu as suivi une formation de parapente standardisée avec Doug et Denise. C'est bien ça ? Avant de te mettre au speed flying ?

[00:06:59] **Patrick Hennessey:** Ouais. Et Doug et Denise ont une super zone là-bas. C'est une colline pour débutants. Ça ressemble à ce que je connais avec l'enseignement du ski. Se mettre sur une pente très facile. Apprendre les bases à partir de quelque chose où on est vraiment à l'aise. Et c'est ce que je recommanderais à tout le monde pour progresser : commencer petit, faire beaucoup de décollages et beaucoup d'atterrissages dans un paysage très familier où on se sent bien. Maîtrisez bien ces décollages et atterrissages avant d'aller ailleurs avec, parce que ce sont les deux parties les plus

dures du vol : réussir un décollage solide et un atterrissage solide.

[00:07:34] **Gavin McClurg:** Ouais. On ne se blesse pas en l'air, si ? On se blesse. Généralement non. Ouais. Donc, pour ceux qui nous écoutent, je fais beaucoup de vol. Je fais beaucoup de speed flying et de speed riding. Mais pour le but de cette interview, je vais faire comme si je n'y connaissais rien du tout avec Patrick. Je pense que ce sera plus clair comme ça. Mais Patrick, l'une des choses qui ne me dérange pas, mais qui m'inquiète beaucoup avec ce nouveau sport, c'est que c'est super génial. C'est vraiment fun et très, enfin, très peu de gens pourraient le faire et ne pas aimer, non ? Tu voles très vite, près du sol. C'est vraiment excitant. Il y a énormément d'adrénaline. Mais, comme pour le parachutisme, c'est une chose en soi, mais il y a une grande différence.

[00:08:24] C'est vraiment difficile d'accumuler beaucoup d'heures de vol réelles en voile, sauf si vous faites du vol de pente, ce qui comporte ses propres risques sur une aile de speed, c'est sûr, surtout si c'est thermique, ce qui est assez périlleux, mais bon, il faut faire des milliers de vols sur une aile de speed pour s'approcher seulement des heures que vous pourriez obtenir sur un parapente durant les deux premières années, non ? Et alors, il me semble que pour le parachutisme, le parapente ou le deltaplane, ils ont appris au fil des années qu'il y a une progression : voilà ce que vous apprenez le premier jour, et voilà ce que vous devriez apprendre le deuxième jour. Et ils vous font passer par un cursus, et les cursus sont, on va le dire, très, très différents. Si vous êtes en Allemagne, en Suisse ou en Australie, nous avons tous nos propres USHPA, nos propres systèmes de notation et nos propres instructions.

[00:09:13] Et les écoles, vous savez, celle de Denise sera très différente de celle de quelqu'un au Texas. C'est vrai. Mais le problème avec le speed flying, c'est... peu importe, je commence déjà sur une note négative, le problème, mais ce n'est pas... la chose avec le speed flying, c'est que c'est tellement nouveau que je le vois. Ouais. Beaucoup de gens sont réglementés

[00:09:31] **Patrick Hennessey:** par rapport aux autres sports. Ouais. Et regardez le parachutisme : avec le parachutisme, il faut suivre toutes sortes de progressions avant de pouvoir réduire la taille des ailes, avant de pouvoir aller vers une zone d'atterrissage différente et être capable d'atterrir dans leurs zones d'atterrissage plus petites. Toutes ces choses sont très réglementées, alors que pour le speed flying, la plupart des gens, ouais, ils peuvent prendre une aile et fixer leur propre rythme de progression et progresser aussi vite qu'ils veulent, ce qui, dans certains cas, est un peu trop rapide pour la plupart des gens. Ouais.

[00:10:01] **Gavin McClurg:** Ouais. Et, et, et, tu sais, ce manque de régulation, c'est super cool parce que c'est un peu le Far West. Et, tu sais, tous les sports passent par cette phase, mais moi, je vois, tu sais, juste une tonne de ce que j'appellerais des accidents super inutiles. Et je me demande, tu sais, pour ceux d'entre vous qui sont un peu des pionniers, qui mènent la charge, et, et, euh, tu sais, qui initient leurs amis et tout, eh bien, tu sais, si un débutant vient vous voir dans la rue et dit : « Je veux faire du speed flying », qu'est-ce que vous lui dites de faire ?

[00:10:31] **Patrick Hennessey:** Ouais. Enfin, je me retrouve souvent dans cette situation en ce moment. Beaucoup d'amis viennent me voir en disant : « J'adore ce que tu fais. Ça a l'air génial. Je veux le faire. » Ma première réponse est généralement : « Non, tu ne le peux pas. Non, pas du tout. Tu dois comprendre dans quoi tu te lances avant de vraiment t'y mettre. » Parce que, ouais, tout le monde ne voit que le vol, ils voient les gens flotter et s'amuser, et ils ne comprennent pas toute la logistique importante qui se cache derrière pour réussir à rester en vie et en sécurité là-haut. Et si je devais vous dire une chose, c'est de commencer petit, comme pour n'importe quel sport : commencez sur une grande aile facile. Elle va flotter et vous allez vraiment bien comprendre comment utiliser votre sellette pour le contrôle. Utilisez vos hanches, vos commandes. Tout est très différent.

[00:11:16] Si vous venez du parapente avec une grande aile, ou si vous venez du parachutisme, les speed wings réagissent beaucoup plus vite en termes d'équilibre de poids et de contrôle par les hanches. On n'a pas vraiment ça en parachutisme puisque vous êtes attaché par les épaules, et avec le parapente, ce sont des ailes tellement plus grandes que le temps de réaction est beaucoup plus long qu'en speed wing. On voit beaucoup de gens se lancer dans le speed wing et la première chose qu'ils font lors de leur premier décollage, c'est qu'ils commencent à osciller. Tout le long de la descente, d'avant en arrière, en balançant, juste parce qu'ils utilisent trop de mouvements de hanches et qu'ils ne se concentrent pas.

[00:11:50] **Gavin McClurg:** de surcorrection tout au long de la descente de la montagne.

[00:11:52] **Patrick Hennessey:** Ils sur-correctent tout le long de la descente jusqu'à ce qu'ils arrivent à faire un flare. Et on espère que ce flare sera relativement à plat, parce que ça pourrait être un mauvais scénario si vous arrivez en oscillant tout le long de la descente.

[00:12:02] **Gavin McClurg:** Alors, est-ce que je comprends bien que les pilotes devraient obtenir leur P2 et P3 avant même d'essayer une mini aile ?

[00:12:11] **Patrick Hennessey:** Écoute, c'est une question difficile. Je pense vraiment que ça dépend du parcours de chacun. Beaucoup de gens arrivent dans ce sport sans avoir beaucoup d'expérience dans les sports de haute vitesse ou de réaction pour commencer. Et oui, c'est un sport de réaction très intense. Il faut être capable de maîtriser la situation et de prendre des décisions en une fraction de seconde parfois. Mais pour quelqu'un qui arrive sans aucune expérience, oui, c'est fortement recommandé. Va acquérir beaucoup d'expérience en parapente. Oui. Commencer comme parachutiste fait une différence. Mais c'est quand même un peu différent si tu viens du parachutisme et que tu peux au moins obtenir des informations de base, un cours élémentaire d'un cours de parapente. Juste parce que c'est très différent. Tu vas en montagne, tu dois savoir lire les thermiques.

[00:12:57] Il faut savoir lire n'importe quel type de turbulence qui pourrait se détacher d'une crête unique. En parachutisme, vous êtes dans des espaces ouverts. Vous ne pensez pas à tout ça. C'est juste, ouais, vous lisez la direction du vent et c'est ce que vous indique votre manche à vent pour l'atterrissage. Et vous arrivez pour atterrir. C'est assez simple. Les montagnes, elles, sont moins indulgentes. Il est donc fortement recommandé d'acquérir une bonne connaissance de l'activité des vents thermiques. Et ouais, avoir les P1, P2, P3 serait super avant de se lancer là-dedans.

[00:13:26] **Gavin McClurg:** Une des choses qui m'a frappé la première fois — j'avais fait des milliers d'heures de parapente avant de monter sur une mini aile — c'est que ça n'était pas du tout sur mon radar parce que je faisais le tour du monde et qu'on était dans l'Himalaya, et ça, ça n'était tout simplement pas possible. Alors quand je suis revenu à Ketchum, certains de mes amis ici pilotaient de très petites ailes. Le concept de speed wing n'était même pas vraiment arrivé. Ouais, c'est un sport assez récent. Ouais. Et la première fois que j'ai sauté sur un Bobcat, je veux dire, c'était mon tout premier vol. Je faisais des tonneaux jusqu'au sol. Je me disais : je n'arrive pas à croire à quel point ces trucs sont faciles à piloter. Maintenant, je ne recommande pas ça à tout le monde, mais c'était parce que je savais piloter un parapente. Les Bobcats sont

[00:14:09] **Patrick Hennessey:** des ailes intéressantes. Elles se comportent de manière un peu bizarre.

[00:14:11] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. Et c'était, c'était, tu sais, moi, mais ce qui m'a frappé, c'est que je criais et que je faisais n'importe quoi jusqu'au sol et ce qui m'a frappé, c'est que c'était beaucoup trop facile. Genre, cette aile était beaucoup trop facile pour moi pour faire des trucs que, tu sais, j'aurais dû avoir plus d'heures pour apprendre à maîtriser. Et donc ce que j'ai, ce que j'ai un peu pensé dans ma tête et tu devrais me confirmer ça, c'est que c'était juste ça. Je pense que c'est l'une des choses qui rend les ailes de vitesse dangereuses, c'est qu'elles sont vraiment des ailes simplistes. En d'autres termes, je ne veux pas dire ça de façon négative, ce que je veux dire c'est qu'elles sont, tu sais, elles sont. Elles sont

[00:14:51] **Patrick Hennessey:** assez simple à comprendre. Ouais,

[00:14:53] **Gavin McClurg:** Exactement. Ce sont des machines assez simples. Et pourtant, tu voles très vite et assez bas. Alors comment est-ce que... tu parlais du fait que ça dépend vraiment de la personne, de son parcours, de sa façon de... de voir à quelle distance ils regardent devant eux. Et, est-ce qu'ils sont pilotes de course, tu vois, et je comprends tout à fait ça, mais comment est-ce que tu remets ce genre d'équipement entre les mains de quelqu'un et comment tu lui apprends à aller doucement ? Comment est-ce que tu leur apprends à être prudents ?

[00:15:25] **Patrick Hennessey:** C'est une question difficile. Parce que si on regarde la société moderne dans laquelle on vit, tout le monde veut aller vite. Tout le monde se dit : « Oh, je peux faire ça » et se lance aussi vite que possible. Mais la chose la plus importante que je pourrais leur dire, c'est qu'il y a énormément de conséquences. Et je suis presque sûr que chacun d'entre nous qui pratique à notre niveau a déjà eu des accidents. Je me suis retrouvé dans les arbres une ou

deux fois et j'ai eu un mauvais décollage une ou deux fois qui aurait pu être bien pire que ça, mais il faut réaliser qu'on doit apprendre des erreurs des autres et prendre sérieusement sa progression pour ne pas avoir à apprendre de ses propres erreurs. J'ai plein d'amis qui se sont blessés récemment à cause de choses qui n'auraient vraiment pas dû arriver.

[00:16:11] Soit en accrochant un arbre, soit en se faisant aspirer derrière le burble sur une crête de soaring sur la côte. Et ouais, je veux dire, ils passent des mois en rééducation ou à l'hôpital, ce n'est pas drôle. Personne ne veut passer par là. Alors on veut tous pratiquer ces sports pendant longtemps. Essayez juste de vous rappeler que, vous savez, c'est un sport à fortes conséquences une fois que vous vous y mettez et que vous commencez à réaliser qu'il est si facile de s'envoler à travers le terrain et les arbres que vous voulez survoler. Rappelez-vous que si vous accrochez une aile sur un arbre, vous allez le payer cher. Alors

[00:16:47] **Gavin McClurg:** Ouais, ça, je veux dire, c'est parfait. Je me demande juste s'il y a une grande volonté dans le sport pour, tu sais, développer une expertise, se former sur ce qui se passe du côté légal, tu vois, genre explique-moi la PASA et ce genre de trucs, ce qui se fait pour essayer de réduire les accidents. Et je ne sais pas si tu peux parler pour les autres pays parce que je ne peux pas vraiment le faire, mais ouais.

[00:17:16] **Patrick Hennessey:** C'est intéressant que tu poses la question, parce que je viens juste de rejoindre une équipe basée en Nouvelle-Zélande appelée Ultimate Edge. Et quand je suis allé en Nouvelle-Zélande la dernière fois, leurs réglementations sont beaucoup plus strictes, surtout à cause du volume de touristes avec des hélicoptères et tout le reste, et plus globalement des réglementations sur les parapentes qui volent autour de l'île. Ils ont beaucoup de trafic aérien. Ils ont beaucoup de trafic dans un espace aussi restreint, mais leurs réglementations sont bien plus précises que celles qu'on a ici, juste parce qu'ils veulent garder les gens en sécurité. Et c'est drôle quand on y pense, j'ai toujours pensé que la Nouvelle-Zélande était une île de cow-boys et que tout était sauvage et que tout le monde faisait ce qu'il voulait là-bas. Mais dès que je suis arrivé là-bas, j'ai vraiment aimé voir à quel point ils ont de réglementations. Dis-moi...

[00:18:01] **Gavin McClurg:** donne-moi des précisions. Dis-moi, à quoi ça ressemble ? Quoi ?

[00:18:04] **Patrick Hennessey:** Eh bien, par exemple, vous allez à Queenstown et ils ont leur télésiège que vous pouvez utiliser. Ouais. Vous prenez la chaise et vous faites des tours toute la journée, mais vous devez vous enregistrer auprès de la réglementation en bas avec le groupe. Il y a un club qui entretient et gère la zone d'atterrissage là-bas ainsi que le décollage. Vous devez vous enregistrer auprès d'eux. Vous devez vous assurer que vous êtes bien certifié. Vous avez votre licence P2 et, en Nouvelle-Zélande, vous devez avoir une licence de parapente totalement distincte pour laquelle vous devez faire une demande. C'est pareil pour le parachutisme, une licence totalement distincte pour laquelle vous devez faire une demande quand vous y allez. Et

[00:18:39] **Gavin McClurg:** est-ce que c'est, est-ce que c'est une licence de parapente, ou est-ce que c'est en fait une licence d'aile de vitesse ?

[00:18:45] **Patrick Hennessey:** Celui-là est un permis de parapente et le gros problème, c'est juste le fait qu'ils ont énormément de touristes qui s'y rendent pour aller voler, et je pense qu'ils doivent trouver un autre moyen de réguler vraiment la responsabilité pour le tourisme.

[00:19:00] **Gavin McClurg:** Alors, qu'est-ce qui se passe ici aux États-Unis ? Vous

[00:19:03] **Patrick Hennessey:** Ils commencent à promouvoir les licences mini wing, mais c'est un petit truc dont on n'entend pas beaucoup parler, surtout parce que beaucoup de stations, beaucoup d'endroits ouverts au vol ne nous autorisent pas à y voler. Je ne pense pas qu'il y ait une seule station de ski aux États-Unis qui autorise le speed riding.

[00:19:21] **Gavin McClurg:** Et nous, nous l'avons ici. Ce n'est pas quelque chose que je devrais probablement rendre public parce qu'on ne veut pas que ça soit interdit, mais vous savez, nous, nous avons, on nous est autorisés à décoller en ski depuis Baldy, vous voyez, donc c'est un accès par télésiège. D'accord. Mais on ne peut pas faire de speed riding. Alors, définissons quelques choses. Donc, vous savez, mini wing, speed wing, speed riding, donnez à tout le monde une définition. Il y a

[00:19:46] **Patrick Hennessey:** beaucoup

[00:19:46] **Gavin McClurg:** de différentes variétés de

[00:19:47] **Patrick Hennessey:** voler dans le sport, exactement.

[00:19:49] **Gavin McClurg:** Le speed riding pour moi, c'est, vous savez, vous êtes sur le terrain et, euh, de petites ailes pour

[00:19:54] **Patrick Hennessey:** le plus

[00:19:54] **Gavin McClurg:** partie. Et donc, on peut voler avec n'importe quelle taille d'aile, mais on doit rester à 45 mètres du sol au-dessus des pistes, vous voyez ? Donc, oui. On ne peut pas faire de speed riding, mais on peut, vous voyez, on peut accélérer, on peut voler. Tant qu'on peut atteindre la zone d'atterrissage et que, vous voyez, c'est accessible pour la portance. C'est donc super spécial. Et l'une des raisons pour lesquelles j'étais vraiment impatient de vous parler, c'est que, vous voyez, ça a été une bataille assez sérieuse pendant beaucoup d'années et ça a été très inconfortable par moments parce qu'il y a eu des accidents assez graves, dont un décès l'année dernière. Et, vous voyez, c'est devenu une sorte de conflit bipartisan, les pratiquants de speed wing contre les parapentistes, ce qui a été vraiment frustrant parce que la plupart des gars qui,

[00:20:36] **Patrick Hennessey:** vous savez, ils sont, ils sont, ils sont, ils sont, ils sont genre, est-ce que

[00:20:37] **Gavin McClurg:** comme moi, ils aiment voler en parapente. On vole aussi avec de petites ailes. Et on vient tout juste de faire un énorme pas en avant là-bas et je suis super enthousiaste à ce sujet. L'un des gars de speed est au conseil d'administration, donc ce sera génial, mais.

[00:20:47] **Patrick Hennessey:** C'est bon à savoir. Et on a un peu ça ici aussi. Je connais Christopher Marin qui vole aussi pour les gars de Red Bull et qui s'occupe de beaucoup de vols à Crystal Mountain, ils ont l'autorisation de voler là-bas. Et il fait un super boulot. En fait, il vérifie que les gens ont leur licence mini aile ou P2 avant qu'ils ne sortent pour voler, mais c'est un deal similaire, ils n'ont pas vraiment le droit de faire du speed ride, c'est plus ou moins un scénario de décollage et d'atterrissage. Ouais.

[00:21:14] **Gavin McClurg:** Ouais. Donc, tout ça est encore en train de se définir. Ça a l'air d'être le cas.

[00:21:21] **Patrick Hennessey:** Mais c'est bien de voir que ça évolue dans cette direction. Et je pense que comme pour n'importe quel sport, si le base jump à Yosemite était légal, ce serait un peu moins dangereux quand les gens s'y rendent pour faire ça. Oui. Il y aurait un peu plus de contrôle. Il y aurait un peu plus de connaissances, de la part de la patrouille de ski jusqu'aux pilotes, sur où ils peuvent aller, ce qu'ils peuvent faire et comment ils peuvent être secourus s'ils en ont besoin. Alors qu'en ce moment, c'est encore très "cow-boy", comme vous le disiez, et tout le monde joue un peu au joker en faisant des choses à ses propres risques, sans beaucoup de responsabilité en arrière-plan. Quoi

[00:21:56] **Gavin McClurg:** D'un point de vue juridique, vous savez, si Gavin McClurg ouvre une école de speed riding à Sun Valley et commence à former des gens. Quelles certifications dois-je avoir, si c'est le cas ? Quel genre d'assurance dois-je avoir ? Est-ce que je peux être poursuivi en justice ? Qu'est-ce qui se passe concrètement ? Parce que beaucoup de ces familles qui perdent leurs enfants doivent être vraiment dévastées.

[00:22:20] **Patrick Hennessey:** Alors, oui, je veux dire, il y a une réelle difficulté dans ce domaine pour apprendre à le faire en toute sécurité. Parce que si on regarde certains des cours qu'on a ici, soit ils sont basés sur le parapente, soit sur le parachutisme. J'ai mentionné le ranch tout à l'heure. Todd Higley de Skydive Chelan fait en fait Speedfly Chelan et ils font pas mal d'enseignement en plus d'événements et tout le reste. Ils ont un Speed Fest qu'ils organisent chaque année, mais pour lui, sa responsabilité civile provient principalement de son côté parachutisme et il est en mesure d'utiliser cette assurance, je crois, via Skydive Chelan.

[00:22:57] **Gavin McClurg:** D'accord. Donc, est-ce que la plupart de ces écoles de speed sont, est-ce qu'elles sont rattachées à l'USHPA ou est-ce qu'elles font leur propre chose ?

[00:23:06] **Patrick Hennessey:** Vous voyez ? Je pense que c'est là qu'il y a encore une très grande zone grise aux États-Unis. Parce qu'on n'a pas, je veux dire, on a la licence mini wing, mais la licence mini wing est plus liée aux gens qui volent en 17 mètres et qui planent sur la côte, je crois, plutôt qu'aux ailes de vitesse, comme le speed riding ou le

speed flying. Le vol en terrain n'est pas quelque chose pour lequel nous avons vraiment de certifications ici pour l'instant.

[00:23:29] **Gavin McClurg:** Revenons sur le fait que tu parlais des gens qui viennent vers toi, qui voient évidemment tes vidéos et ce que tu fais. Et tu as un pote que tu ne veux vraiment pas voir se blesser. Alors, explique-moi, où est-ce que tu les enverrais ? Quel est un bon endroit pour apprendre ? Où est-ce qu'ils pourraient aller s'ils n'ont pas le même bagage que toi ? Tu es un peu plus inquiet pour leur côté un peu "cow-boy".

[00:24:00] **Patrick Hennessey:** Ouais. Et cet aspect, je veux vraiment que les gens fassent les choses de la manière la plus sûre possible, j'ai été moniteur de ski pendant des années. Skydive Chelan et Speedfly Chelan ont en fait une très bonne pente pour débutants. Ils ont une petite colline près de l'aéroport où tu peux monter en voiture sur environ 500 pieds, avec un décollage et un atterrissage propres. Je recommande aux gens d'y aller. Je dis régulièrement aux gens : si vous vous intéressez à ça, allez voir Todd ou allez voir Doug et Denise au ranch, et essayez d'apprendre autant que possible et d'obtenir les meilleures informations possibles. Pour que vous puissiez faire ça en toute sécurité. Mais ouais, que vous alliez au ranch ou à la colline de l'aéroport là-bas, si vous pouvez juste faire des tours sur la colline de l'aéroport, perfectionner vos décollages et vos atterrissages et avoir quelqu'un comme Todd qui a des connaissances et de l'expérience pour vous donner des conseils sur vos décollages, vos atterrissages et ce que vous devez améliorer avec le contrôle de vos commandes.

[00:24:57] Ou si vous laissez votre aile plonger devant vous lors d'un décollage, ce que beaucoup de gens font aux tout débuts, ils ne savent pas comment rattraper l'aile et la maintenir au-dessus de leur tête. Et c'est, vous savez, le mieux que je puisse vraiment offrir, ce sont ces deux programmes ici. C'est difficile parce qu'on n'a pas beaucoup d'options. Et pour que je puisse m'en charger moi-même, si quelqu'un me demande : « Hé, tu veux m'apprendre ? », je leur réponds directement que je ne suis pas assuré pour ça. Je ne suis pas responsable pour ça. Et je ne veux pas être responsable de vos blessures ici. Alors j'essaie de faire de mon mieux pour orienter les gens dans la bonne direction et leur donner autant de conseils que je peux sur une base professionnelle.

[00:25:37] **Gavin McClurg:** Est-ce qu'il y a un thème récurrent dans les accidents que tu vois ? Je veux dire, est-ce qu'on pourrait mettre en garde les gens en disant : « Hé, voilà les trois choses qui causent le plus de problèmes. »

[00:25:48] **Patrick Hennessey:** Ouais. Je pense que le thème le plus courant, si je devais en citer trois, c'est d'abord que les gens sautent sur des tailles d'aile bien trop rapidement. J'ai commencé avec une 14 et je suis resté sur cette 14 pendant deux ou trois ans avant de passer à une 10. Et maintenant, je vole avec cette 9.5, ce qui reste un gros saut. À chaque fois que vous descendez en taille, ça fait une grande différence. Alors ne sous-estimez pas la puissance d'une aile plus petite. Vous allez avoir une courbe d'apprentissage beaucoup plus importante à gérer quand vous irez aussi vite. L'autre chose que je vois beaucoup en speed flying, c'est que, ouais, les gens regardent des vidéos de ce que fait Jamie Lee ou ce que font Valentine et Luke en faisant du ski sur les remontées mécaniques tout en volant.

[00:26:36] Et je me dis : « OK, oui, c'est quelque chose que je peux faire. » Et ils essaient immédiatement de progresser trop vite. Ils sautent des étapes. Ils commencent à faire des tonneaux plus tôt qu'ils ne devraient, ou n'ont pas vraiment une idée solide de comment contrôler leur tringlerie s'ils arrivent en faisant du train flying et en étant capables d'utiliser les freins ou quoi que ce soit pour rester avec une bonne finesse, pour ne pas frôler le sol trop fort ou se planter là où on ne devrait pas se planter. Mais en gros, oui. Oui. Ne vous prenez pas pour un héros tout de suite. Prenez votre temps et apprenez à faire ces manœuvres en hauteur. Allez trouver une grosse montagne. Vous savez, 3000 pieds de dénivelé avec une pente raide, et pratiquez tous ces tonneaux et toutes ces manœuvres en haut avant même de vous approcher de descendre bas avec.

[00:27:26] Et le troisième point que je soulignerais, c'est le fait que les gens ne suivent tout simplement pas de cours. Ils achètent juste une aile. Ils se disent : « Bon, je peux trouver quelqu'un qui a un peu d'expérience pour m'apprendre quelques trucs et je vais finir par comprendre tout seul. » Ne recommandez jamais ça à qui que ce soit. Je recommande vivement de suivre des cours professionnels avec quelqu'un. Et si vous avez une licence P2, c'est super. Mais trouvez quand même quelqu'un qui a énormément d'expérience en speed wing pour vous transmettre des connaissances sur ce côté-là, parce que ça va être très différent de passer du parapente au speed wing ; ça demande des temps de réaction beaucoup, beaucoup plus rapides que dans une grande aile.

[00:28:08] **Gavin McClurg:** Hmm. Quel est l'accident le plus fréquent que tu as vu ?

[00:28:14] **Patrick Hennessey:** Je dirais que les accidents les plus fréquents que j'ai vus ces derniers temps, ce sont les décollages. Ouais. Je trouve que beaucoup de gens prennent des risques avec la météo qui n'est pas tout à fait idéale. Et je redescends de beaucoup de randonnées. Je passe deux ou trois heures à marcher. Beaucoup des vols qu'on fait ici dans le Washington, on a des super vols verticaux de 6 000 pieds où, tu sais, tu peux passer cinq heures à randonner. Tu peux avoir un vol de cinq minutes, mais parfois tu arrives au sommet et tu dois redescendre à pied tout le trajet. Et je pense que beaucoup de gens arrivent au sommet de ces randonnées et se disent : « Je n'ai vraiment pas envie de redescendre à pied. Je vais essayer de prendre le risque avec ce vent un peu bizarre qu'on a ici. » Quelque chose arrive par l'arrière ou ils décollent dans l'abri du vent, ce que je ne recommande jamais, mais les gens le font quand même.

[00:29:06] Ouais. Ouais. Il y a ce côté où on se dit, d'accord, c'est pas le bon jour. Je ne devrais pas le faire maintenant. Et beaucoup de gens font une erreur de jugement, ils deviennent un peu trop téméraires et ils se lancent quand même.

[00:29:18] **Gavin McClurg:** Alors, est-ce que tu vois, quand tu dis que la plupart des lancements sont là, est-ce qu'ils lancent dans de mauvaises conditions ou est-ce qu'ils ratent simplement leur lancement ?

[00:29:28] **Patrick Hennessey:** Les deux. Beaucoup des décollages que nous avons ici à Washington ne sont pas, en soi, comme Crystal Mountain. Ils font un peu de vol en été, mais ils n'ont pas de zone de décollage entretenue avec de l'AstroTurf. C'est beaucoup de terrain rocheux qu'on a ici. Si vous regardez la plupart de mes vidéos, je lance des décollages sur des sommets de montagnes qui n'ont pas vraiment une pelouse précise comme une chaise longue. C'est juste un petit monticule d'herbe. Et si vous ratez votre décollage et que vous laissez votre aile passer devant vous et commencer à plonger depuis votre point de départ et que vous vous heurtez à un buisson ou à un rocher, c'est là que je vois les pires accidents se produire. Principalement parce que beaucoup de gens passent à... et c'est ce dont je parlais tout à l'heure avec le fait de commencer petit. Ils pratiquent énormément ces petits décollages et atterrissages, mais ils passent à une grande colline.

[00:30:17] C'est un peu au-dessus de leurs capacités, ça va trop vite. Et puis, quand ils arrivent sur un décollage là-haut, ils paniquent un peu et se disent : « Ok, je n'ai pas réussi comme je voulais, les vents m'ont poussé vers le bas. J'ai un peu perdu de l'altitude », et là, ouais, on voit des gens se prendre dans les décollages régulièrement. Et c'est généralement là que je vois les blessures les plus graves. Les deux autres que j'ai mentionnés plus tôt, c'était une aile qui accroche, et vous voyez ça arriver avec des gens qui volent à un niveau vraiment extrême. Parfois, ils ne pensent juste pas à la position de leur corps par rapport à celle de leur aile. Il faut toujours prévoir 4 ou 5 mètres d'espace aérien supplémentaire au-dessus de soi parce que l'aile est forcément plus large que ton corps. Mais, bon, je vais essayer de passer dans un trou entre des arbres et, bien sûr, l'une des pointes de l'aile va accrocher.

[00:31:09] Et c'est toujours quelque chose qu'on voit dans ce sport, mais être capable de se dire, vous savez, que ce passage n'est pas pour moi, c'est plutôt difficile.

[00:31:19] **Gavin McClurg:** Vous savez, l'une des choses qu'on a vues pendant un moment, et ça fait longtemps que je ne l'ai pas vu, mais peut-être qu'ils ne publient plus ou que je ne fais pas assez attention, mais, vous savez, il y avait des gars qui pilotaient de petites ailes alors qu'ils n'étaient clairement pas, vous savez, de très bons parapentistes. Je veux dire, ils l'étaient, mais ils pilotaient de petites ailes, genre en plein milieu de la journée. Et, et, et.

[00:31:42] **Patrick Hennessey:** Dans le

[00:31:42] **Gavin McClurg:** les conditions et juste prendre cette cire horrible et la faire tourner jusqu'à ce qu'elle s'use. Est-ce que, est-ce que ça a circulé dans la communauté que ce n'est pas...

[00:31:50] **Patrick Hennessey:** La vidéo dont tu parles ? Ouais.

[00:31:52] **Gavin McClurg:** Et j'ai entendu dire que ça arrivait, vous savez, beaucoup et beaucoup partout dans le monde. Et il y avait beaucoup de gens comme Chris Santa Croce qui disaient que ces ailes ne sont pas conçues pour ça. Que vous ne pouvez pas faire de thermique sur une mini aile. Ne le faites pas.

[00:32:05] **Patrick Hennessey:** D'accord. Et en fait, mon propriétaire est l'un des parapentistes les plus connus. C'est vrai. Et il a fait pas mal de trucs par ici ; il fait des vols d'endurance vraiment longs au départ de Leavenworth, dans le Washington, et il monte jusqu'à 12 000, 13 000 pieds au-dessus des Enchantments, ce qui est assez impressionnant de voir jusqu'où il peut aller avec une aile depuis chez lui jusqu'à Glacier Peak et revenir. C'est assez cool de voir ce qu'il peut faire avec la grande aile.

[00:32:31] **Gavin McClurg:** Ouais. Mais

[00:32:32] **Patrick Hennessey:** il dit la même chose. Il monte là-haut pour décoller avec son parapente en plein milieu de la journée. Moi, je fais toujours la rando tôt, tôt le matin. J'essaie d'éviter tout type de soleil qui tape dessus. Et je veux ce vol à l'aube. Parce qu'on veut de l'air lisse pour le speed flying. Mais, euh, ouais, il va au décollage et il n'arrête pas de me dire qu'il voit des potes qui montent là-haut pour décoller à midi avec leurs ailes de speed. Et je ne sais pas quoi dire à ces gens parfois. Je veux dire, je leur dis autant que je peux de ne pas voler à midi, mais certaines personnes pensent que les ailes de speed, juste à cause du ratio de charge alaire plus élevé, sont un peu plus stables et qu'on devrait pouvoir voler droit à travers la turbulence. Ce n'est pas le cas. Ce n'est pas quelque chose que je mettrais à l'épreuve. Oh

[00:33:17] **Gavin McClurg:** Ouais. C'est juste, c'est une recette pour le désastre. Je veux dire, il y a plein de choses qui ne vont pas là-dedans. Premièrement, tu n'as pas de parachute de secours, tu n'as aucune protection, tu n'as rien, et puis, ils ne sont pas conçus pour les fermetures, tu sais, ça peut être assez délicat. Et il n'y a pas de SIV.

[00:33:31] **Patrick Hennessey:** pour les ailes de vitesse. Je veux dire, personnellement, je me suis dit que je voulais vraiment commencer à voler avec un parachute de secours en position ventrale, pour certaines des manœuvres que je veux essayer en aile de vitesse. Mais oui, je veux dire, la plupart du temps, on est tellement proche du sol qu'on n'a pas vraiment le temps de déclencher le parachute de secours.

[00:33:48] **Gavin McClurg:** Ouais. Mais comme tu l'as dit, tu sais, l'un de mes tout premiers SIV que j'ai faits il y a des années et des années chez Jocky Sanderson, je lui ai demandé, c'était la journée du parachute de secours. Et il m'a dit, tu sais, je lui ai demandé : « Bon, c'est quoi "trop bas" ? » Et il a répondu : « Ça n'existe pas. » Tu sais, il a vu des parachutes de secours fonctionner à 3 mètres du sol. Tu sais, si jamais, on ne sait jamais, ça pourrait être juste assez. Et cette toile, cette toile pourrait accrocher une petite branche d'arbre, tu sais, au moins tu l'as sorti. Et

[00:34:15] **Patrick Hennessey:** Honnêtement, je suis pour. Je vais commencer à regarder ça pour cet été prochain. Et j'ai d'ailleurs un voyage prévu en mars en Nouvelle-Zélande. Donc tout, si ça se passe bien, je pourrais avoir l'opportunité d'aller voler avec un speed flyer, Jamie Lee. C'est l'un de mes idoles. Je l'admire beaucoup et j'adore regarder ses vols. Alors oui.

[00:34:36] **Gavin McClurg:** Ouais, carrément. Il fait des trucs vraiment cools. Bon, d'accord. Alors, ne soyons pas tous déprimés à cause de ça. Tu sais quoi ? Parle-moi de certains des trucs cools. On a quelques sujets dont on va parler dans un instant, mais commençons par le premier. Qu'en est-il des techniques ? Tu sais, les gens ont passé le parcours du débutant, ils l'ont réussi et, tu sais, ils commencent à respecter le sport et ils sont sur cette aile 14 et ils commencent à réfléchir à... alors dis-moi, quand est-ce que tu passes à l'étape supérieure ? Tu sais, quand est-ce que tu passes à une aile plus avancée ? Comment est-ce que tu apprends en toute sécurité à faire des gaps et des barrel rolls, et quelle est la méthodologie ?

[00:35:16] **Patrick Hennessey:** Alors, comme je le disais avant, idéalement, commencez toujours au plus haut possible, faites autant de ces manœuvres que vous pouvez loin du sol. De cette façon, vous avez largement le temps de réagir et de reprendre le contrôle si vous perdez un peu la main sur un barrel roll. Je me souviens de mes premiers rolls, l'un d'eux a fait un spin roll et demi. Et je me suis dit : « OK, je dois corriger ça maintenant », juste parce que l'effet pendule sur les grandes ailes fait qu'elles ont tendance à continuer. Avec les petites ailes, les choses deviennent un peu plus réactives et précises, mais le contrôle devient aussi un peu plus instinctif quand vous passez sur les petites ailes et que vous faites un roll ; vous n'avez pas vraiment besoin de précharger votre roll et de faire quelques virages d'échauffement pour avoir assez d'énergie pour terminer le roll.

[00:36:07] C'est un peu comme je le disais, on finit par faire partie de l'un des éléments, on devient un peu une partie de l'aile. Et quand vous savez que vous manipulez l'aile comme un seul et même être, alors vous commencez à progresser.

Mais si vous avez toujours l'impression que ce sont les ailes qui vous contrôlent pour la plupart, ne passez pas à la catégorie inférieure tant que vous n'avez pas pris le coup de main. Vous voulez vraiment avoir l'impression qu'elle est attachée à vous. Vous voulez avoir l'impression d'être un avec elle avant de passer à quelque chose de plus petit.

[00:36:33] **Gavin McClurg:** Est-ce qu'il y a, est-ce qu'il y a des choses que les gens pourraient faire ? Euh, vous savez, ce que j'ai entendu de la part de beaucoup de pilotes de speed ici, c'est qu'ils sont du genre : « Ouais, on comprend, mec. Ça a du sens d'aller, tu sais, apprendre le parapente d'abord et d'obtenir ton brevet et tout, mais tu sais, il faut acheter l'aile et c'est cher et il faut aller en Utah. » Euh, est-ce qu'il y a d'autres, est-ce qu'il y a d'autres choses que les gens pourraient faire pour, pour, tu sais, accumuler les heures, avoir du temps, faire du maniement au sol, pour, tu sais, se construire une base, tu sais, sans s'exposer aux, aux risques ?

[00:37:03] **Patrick Hennessey:** Un peu. Je veux dire, c'est la même chose. Si vous essayez de dire à quelqu'un d'aller apprendre le parachutisme d'abord, le parcours de progression en parachutisme coûte vraiment cher. Mais honnêtement, je dirais que j'ai fait beaucoup de cerf-volant quand j'étais enfant. Des cerfs-volants de voltige, peu importe ce que vous aviez, des trilbies, peu importe ce que c'était, des cerfs-volants à voile pour le kiteboard. Ils sont très proches de ce que nous faisons avec les ailes de speed. Et puis, une fois que vous avez un cerf-volant de speed, faites ça autant que possible. Je vois énormément de gens qui ont des compétences de maniement au sol vraiment horribles. Ils sortent, il y a du vent et ils ne peuvent rien faire avec l'aile. Elle n'arrête pas de s'effondrer ou de basculer d'un côté. Mettez-vous vraiment à l'aise avec votre cerf-volant. Les compétences de manipulation et vos compétences de maniement au sol, dès que vous avez une chance quand il y a du vent dehors, allez juste faire du cerf-volant avec ça.

[00:37:52] C'est probablement l'un des conseils les plus importants que je pourrais donner à n'importe quel débutant pour les aider, même pour manipuler l'aile en l'air. Si vous êtes capable de mieux la contrôler au sol, ce sera plus facile quand elle sera en l'air.

[00:38:03] **Gavin McClurg:** Ouais. On a fait, on a fait des émissions entières sur le maniement au sol. C'est cool. Ce transfert, c'est parfait. Ouais. Parce que le maniement au sol t'apprend tout ce qui pourrait arriver quand c'est en l'air. C'est donc tellement crucial.

[00:38:17] **Patrick Hennessey:** Quand on voit énormément de gens passer au speed flying alors que tout ce qu'ils veulent, c'est faire des décollages vers l'avant et trouver des journées où ils peuvent s'entraîner en vol de progression sans vraiment avoir beaucoup de chances de découvrir le vol plané, le décollage arrière ou les décollages par vent fort. Et le décollage arrière, c'est quelque chose de totalement différent. Une fois que tu es dehors sur un front côtier et que tu dois rester devant la vague sans te laisser aspirer derrière le bouillonnement. C'est honnêtement un super endroit pour apprendre des choses. Cape Kiwanda. Tu y vas un jour où c'est plutôt calme. Tu peux apprendre beaucoup de choses sur une aile de speed en une courte session.

[00:38:50] **Gavin McClurg:** Hmm. Quand tu arrives au niveau de Jamie Lee, enfin, pour moi, je préfère vraiment le speed riding. Je ne fais pas beaucoup de décollages au pied en été parce que je pilote mon parapente et j'aime voler pendant 10 heures au lieu de cinq minutes. Alors, c'est... mais j'adore ça en skis. C'est juste très addictif et super fun. C'est là que,

[00:39:13] **Patrick Hennessey:** c'est pour ça que la plupart des gens s'y mettent.

[00:39:15] **Gavin McClurg:** Ouais. Et c'est, c'est génial. Mais pour moi, il y a un truc, quand je sors pour faire mes tours, tu sais, si je suis en rando et que j'ai fait tous ces efforts pour monter, si la neige est correcte, je préfère toujours skier. Je préfère toujours faire des virages en descendant. Comment est-ce que vous faites pour garder l'excitation ? Je veux dire, pour moi, c'est un jeu, quand on commence, c'est épique, on vole. Et puis, pour que ce soit plus excitant, c'est la progression en wingsuit. C'est ça. Les wingsuiteurs ne sautent pas d'avions pour voler jusqu'au sol. Ils font du proximity flying. C'est ça qui est excitant. Mais c'est aussi le côté dangereux. Est-ce que c'est ça qui attire beaucoup de gens ? C'est quelque chose qui

[00:39:58] **Patrick Hennessey:** Ça me trotte dans la tête depuis des mois. J'ai eu cette conversation avec chaque sport auquel je me suis lancé. Je veux dire, vous pouvez nous appeler des accros à l'adrénaline, appelez-nous comme vous voulez. J'aime dire « connaisseur de sports extrêmes » parce qu'on est plutôt pointilleux sur ce sujet. On fait beaucoup de

recherches. On essaie de s'assurer de savoir autant que possible. Et oui, j'ai commencé par la course en VTT et il est arrivé un moment où je me suis dit : « Ouais, je ne suis plus vraiment intéressé par ça ». Et oui, on peut perdre cette intensité. On peut perdre cette excitation. Mais pour ma part, une grande partie des vols que j'ai faits a été en solo. Washington n'a pas une grande équipe. Et pour que je puisse aller réaliser beaucoup de premières descentes, la plupart des gens n'ont pas l'expérience ou la volonté de faire certaines de ces randonnées.

[00:40:45] Alors oui, c'est intimidant d'être seul là-bas. J'essaie de prévenir autant de gens que possible sur l'endroit où je vais et ce que je fais. Mais en ce moment, ce qui me motive, c'est de voler avec plus de monde. Genre, si j'ai plus de gens qui viennent pour apprendre, comme j'ai fait avec l'enseignement du snowboard pendant des années, quand je vois un débutant apprendre quelque chose de nouveau, même si c'est juste un petit truc que je peux lui dire, genre « Hé, essaie ça différemment la prochaine fois ». Ça me fait plaisir de voir quelqu'un s'enthousiasmer pour quelque chose dans cet élément. Comme j'ai été au stade de débutant, tu sais, juste partager ça avec quelqu'un, ça procure autant de plaisir que de le faire soi-même à un niveau extrême.

[00:41:25] **Gavin McClurg:** Est-ce qu'on peut déjà en vivre, le speed flying ? Est-ce qu'il y a des sponsors ou des contrats ? Est-ce qu'il y a de l'argent ? Des gains ? Ou est-ce que c'est encore du genre, tu sais, il faut décrocher un contrat avec Red Bull ou quelque chose comme ça ?

[00:41:38] **Patrick Hennessey:** Ouais. Et tu sais, il y a quelques gars qui ont réussi à trouver comment faire marcher le truc, mais pas vraiment. C'est, c'est quelque chose que j'ai étudié. Dans notre communauté locale, je veux lancer un événement à notre station ici, Stevens Pass. Ils ont été vraiment sympas avec nous pour le speed flying et ils nous laissent prendre le télésiège pour ensuite voler juste hors limites. On va donc marcher jusqu'à une crête, voler hors limites et c'est super. Mais la patrouille de ski là-bas a été assez disposée à travailler avec nous. Et j'espère que peut-être même ce printemps, on pourra les convaincre de faire une journée où ils ferment un télésiège et nous laissent juste faire la descente. On pourrait installer des sauts avec des ailes de speed et mettre des portes sur l'une des pistes. Des mouvements comme ça, c'est ce qui doit vraiment arriver pour qu'il y ait un quelconque type de financement, je crois.

[00:42:25] **Gavin McClurg:** Il faut trouver un moyen d'impliquer les spectateurs.

[00:42:28] **Patrick Hennessey:** Exactement. Et il y a énormément de spectateurs. Je veux dire, il y a un suivi énorme pour un sport aussi peu connu et si jeune. Si on regarde des gars comme Jamie Lee, il obtient des millions de vues sur ses vidéos juste parce que les gens se disent : « Oh, c'est comme piloter une wingsuit, mais presque plus cool ». Et j'ai entendu ça de la part de pilotes de wingsuit. Ils disent : « Ouais, eh bien, quand on en aura marre du base jumping en wingsuit, on prendra une aile de vitesse. »

[00:42:52] **Gavin McClurg:** Cool. Ce serait quand même un peu plus sûr, c'est sûr.

[00:42:56] **Patrick Hennessey:** Ouais, je suis d'accord. Pour ce qui est du base jumping, je ne sais pas trop, mais beaucoup de gens disent que le speed flying est le base jumping du parapente, alors que vous avez le parachutisme, et vous avez le base jumping.

[00:43:07] **Gavin McClurg:** Ouais, carrément. Tu vois ça comment pour, enfin, où ça va en être dans cinq ans ?

[00:43:15] **Patrick Hennessey:** Tu sais ? C'est une question difficile. C'est dur de voir le prochain palier de progression dans ces sports. Et je l'ai déjà dit pour tous les sports, du vélo au snowboard. J'ai grandi avec toutes ces disciplines et je les regardais à l'époque en me disant : « Oh, les gens font, tu sais, un salto et un 360, et maintenant ils doivent faire des quadruples saltos et des 1440 pour être cool ». Mais, tu sais, avec le speed flying, il n'y a vraiment qu'une certaine limite. On peut vraiment se perfectionner en vitesse. En swooping. Et c'est une chose que je recommanderais presque d'apprendre un peu avec les parachutistes. Le swooping avec une aile de speed est très différent du swooping en parapente. Ouais. Alors, ouais, c'est ce que j'ai fait quand j'étais en Nouvelle-Zélande.

[00:44:02] J'ai travaillé dans une zone d'atterrissage et il y avait un gars vraiment super là-bas, Miles McCauley, qui organise les événements du swoop challenge en Europe, là-bas à Munich. Et, ouais. Apprendre auprès de quelqu'un qui a fait des milliers et des milliers de swoops rend les choses beaucoup plus faciles que d'essayer de s'y mettre seul, surtout pour le swooping. C'est là que la plupart des gens se plantent complètement, en arrivant au sol trop vite.

[00:44:28] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. Ce timing est tellement critique.

[00:44:32] **Patrick Hennessey:** C'est précis. Et en parachutisme, ils ont des bipes dans les oreilles qui sonnent à une certaine altitude pour qu'ils commencent leurs virages. En speed flying, c'est difficile de faire fonctionner un altimètre de cette manière. Donc, c'est beaucoup de réaction. C'est beaucoup de timing instinctif.

[00:44:47] **Gavin McClurg:** Ouais, bien sûr. En tant que communauté, tu sais, comme les gars que je connais ici, ils vont à Chamonix en hiver et ils s'éclatent parce qu'il y a énormément de pilotes de speed et tout ça. Genre, si vous êtes, pour les auditeurs qui commencent à accumuler des heures et qui cherchent des voyages sympas, des endroits cools, des périodes de l'année intéressantes, vous avez des recommandations là-bas ? Genre, des communautés qui font les choses bien, qui pratiquent en toute sécurité et qui sont solidaires. Alors,

[00:45:14] **Patrick Hennessey:** Chamonix est incroyable. Je viens d'y aller en mai dernier et la quantité de terrain qu'ils ont à survoler là-bas... Mais c'est la même chose, les réglementations sont bien plus strictes qu'on ne pourrait l'imaginer. On pourrait penser qu'en allant dans les Alpes, tout le monde s'époufre et fait des trucs de dingue, et oui, il y a différents niveaux de perception là-bas, mais ils sont très stricts sur les zones d'atterrissage, les zones de vol, la régulation des horaires avec le trafic aérien et tout le reste. Mais oui, il y a une énorme différence sur le nombre réel de personnes qui volent. Et l'enthousiasme qu'il y a pour ça. J'ai l'impression qu'il y a un niveau de passion en Europe qui est différent de celui qu'on a parfois ici aux États-Unis. Les gens sont vraiment passionnés par les choses là-bas.

[00:45:57] **Gavin McClurg:** Ouais, ils s'y mettent à fond, non ? Donc, l'Europe, c'est bien. Tu as mentionné Jamie. Tu as parlé de la Nouvelle-Zélande, des Alpes néo-zélandaises. La Nouvelle-Zélande, c'est vraiment top.

[00:46:05] **Patrick Hennessey:** Et oui, l'Europe est super pour l'accessibilité. Il y a des endroits où on peut prendre le téléphérique ou le télésiège, et ils ont des zones de décollage dédiées avec des panneaux qui indiquent : « par ici, c'est la zone de décollage ». Alors qu'aux États-Unis, il y a beaucoup d'endroits où, vous savez, il y a des panneaux qui interdisent de voler. Des panneaux qui disent « interdiction de voler ici », ce genre de truc. La Nouvelle-Zélande est similaire. Il y a des téléphériques où vous pouvez acheter un ticket de parapente et prendre spécifiquement le téléphérique pour aller faire du parapente toute la journée.

[00:46:37] L'accessibilité est primordiale là-bas. Si vous êtes débutant, je vous recommande vivement de faire un voyage dans l'un de ces endroits parce que vous pouvez faire beaucoup de tours. Alors qu'ici, une grande partie de ce que vous faites, ce sont des vols en randonnée. Vous n'avez pas autant de temps de vol. Vous vous forgez des jambes très solides, mais vous n'avez pas autant de temps de vol.

[00:46:53] **Gavin McClurg:** Quand on regarde ça de loin et qu'on voit, genre, le deltaplane, le BASE et tous ces autres sports dits extrêmes, la progression qu'ils ont connue, le parapente, est-ce que vous avez un message pour la communauté de la vitesse à ce sujet, d'un point de vue organisationnel, sur les besoins ou ce qui devrait, si c'est le cas, se passer pour vous ? Et ça vient d'un genre de mouvement spontané. On dirait que, parce que l'Europe a l'accessibilité et les remontées mécaniques et que les gens ne se poursuivent pas en justice autant, ce n'est pas aussi litigieux qu'ici, ils... Mais on dirait que, je veux dire, on dirait que vous dites que la réglementation peut être une très bonne chose.

[00:47:38] Je veux dire, est-ce que c'est quelque chose qui doit arriver ici ?

[00:47:42] **Patrick Hennessey:** Ouais, honnêtement, je pense que oui. Et je veux dire, tu sais, par exemple, regarde ce qui s'est passé avec Dean Potter et ces gars qui faisaient du wingsuit à Yosemite ; cet endroit est interdit de vol depuis le début et je sais que tu y as pensé, je sais qu'on y a tous pensé, que cet endroit serait une Mecque pour le vol. Mais ouais, juste le fait que les gens poussent ces trucs au crépuscule ou à l'aube, et tu sais, certaines stations de ski nous autorisent à voler juste après le dernier télésiège, mais c'est genre quatre heures, il commence à faire sombre et tu sais, la visibilité n'est pas aussi bonne, la perception de la profondeur n'est pas aussi bonne, et c'est sûrement ce qui s'est passé avec Dean Potter et ces gars, ils volaient au crépuscule. Donc si on était capables de légaliser ça, d'avoir plus de réglementations, de permettre aux gens d'aller voler pendant les moments de la journée où il est vraiment sûr d'être dehors et

[00:48:32] gérable. Je pense que ce serait la meilleure progression ou la meilleure étape pour le sport en termes de possibilité de voler dans une station comme je le disais, Christopher Marin fait pas mal de choses avec la patrouille de

ski pour s'assurer qu'ils vérifient les licences et les classements de mini aile des gens. Je pense que si on peut vraiment lancer cette initiative dans notre communauté, ce qui est difficile je sais, car beaucoup de gens veulent juste faire les choses à leur manière et être sauvages là-bas sans avoir à payer pour des permis ou des licences, mais oui, ça nous garderait probablement tous plus en sécurité, nous rendrait un peu plus informés sur ce qui se passe avec le reste de la communauté et nous permettrait d'avoir plus d'endroits où aller voler.

[00:49:14] **Gavin McClurg:** J'aime bien. Je vois vraiment qu'il y a un besoin de standardiser un peu les choses. Et vous savez, je ne suis pas plus pour les règles que n'importe qui, mais je pense que c'est écrit noir sur blanc : si les accidents continuent, on aura de moins en moins d'endroits où voler, et ça, c'est vraiment nul. Ils l'ont interdit à Jackson l'année dernière, et ils l'ont interdit à Alta aussi. Donc oui, c'est un bon point pour finir. Peut-être un petit mot à la communauté, à ceux qui nous écoutent : unissez-vous, c'est comme ça que les choses changent. En devenant un groupe et en travaillant pour trouver une solution, parce que c'est un sport de dingue, c'est super fun.

[00:49:59] **Patrick Hennessey:** Je sais que la plupart des gars qui sont au plus haut niveau, qui se mettent en avant et font honneur au sport, diraient la même chose : essayez de rester prudents et de bien nous représenter, parce que oui, c'est comme le base jump, c'est un petit groupe, une petite scène, et si on continue à perdre des gens, on va commencer à nous regarder bizarrement en se demandant si on doit autoriser ces gars à sauter. Je sais que Chamonix vient d'interdire le wingsuit base jumping depuis Luma deke parce qu'il y a eu un de trop des décès.

[00:50:27] **Gavin McClurg:** Ouais, exactement, exactement. On...

[00:50:29] **Patrick Hennessey:** Je ne veux pas perdre ces privilèges, ouais.

[00:50:31] **Gavin McClurg:** Super, Patrick, c'est un endroit génial pour finir. J'apprécie vraiment ton temps, mec, et je suis ravi de voler avec toi ici un de ces jours. J'adore le Nord-Ouest, j'y vais souvent, donc on va mettre ça sur notre liste de choses à faire. Mais merci beaucoup, j'apprécie. On essaie de mettre ça sur pied depuis des semaines et je suis content qu'on ait enfin réussi. C'était super instructif, merci.

[00:50:52] **Patrick Hennessey:** Parfait, merci Gavin. Un dernier petit mot pour 510 Shoes qui m'a aussi aidé, ainsi que Kavu Clear Above Visibility Unlived. C'est une marque de vêtements locale de Washington. Ils ont été super, ils m'ont beaucoup soutenu pour m'aider à me lancer. Et si vous appréciez les vidéos de vol que vous voyez, n'hésitez pas à me suivre sur YouTube, Instagram et Facebook sur patrick.hennessey ou [patrick hennessey](https://patrick.hennessey) en tant qu'athlète. J'espère vous y voir, c'est cool.

[00:51:22] **Gavin McClurg:** Ouais, et je mettrai tous ces liens dans les notes de l'épisode. Barry est un bon ami à moi chez Kavu, dis-lui bonjour. Cool, cool Patrick, merci beaucoup mec, j'apprécie.

[00:51:32] **Patrick Hennessey:** Merci Gavin, passe une bonne journée.

[00:51:37] **Gavin McClurg:** J'espère que vous avez apprécié ça. Si vous tirez quelque chose de l'émission, que ce soit de Mayhem, soit parce que vous volez mieux, soit pour le côté divertissement, ou les deux, aidez à soutenir l'émission. C'est un podcast soutenu par les auditeurs, on ne le fait pas avec des sponsors. Vous pouvez le faire de plein têtes de manières différentes. Le financier est bien sûr le plus évident, vous pouvez trouver les liens pour nous soutenir soit via PayPal, soit via patreon.com/cloudbasedmayhem où vous pouvez configurer ça et oublier, vous ne payez que quand du contenu sort. Vous pouvez régler ça à un ou deux dollars, tout ce qu'on a jamais demandé, c'est un dollar par émission, mais si vous contribuez plus, vous obtenez des t-shirts, des casquettes et tout le reste. Ou vous pouvez nous soutenir simplement en faisant passer le mot, parlez-en à vos amis, partagez-le sur Facebook ou les réseaux sociaux, parlez-en sur le chemin vers le décollage. Je viens d'être au Mexique à Monarca et j'ai été impressionné par le nombre de personnes qui en parlaient. Ils en parlent et en débattent sur le chemin vers le décollage, et on dirait que ça rend la communauté beaucoup plus sûre et aussi bien meilleure, donc c'est plutôt excitant. Mais vous pouvez aussi nous soutenir juste en me suivant sur Instagram ou Facebook ou n'importe lequel de ces réseaux. Je peux utiliser ça dans mes contrats de sponsoring chaque année, donc ça aide beaucoup. Dites-nous avec qui on devrait parler, j'ai une longue liste, on en a plein en réserve, alors restez à l'écoute pour la suite. On se voit au prochain épisode, à plus sur Cloud Base. Santé.

Deutsch

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

Show notes

Nach vielen vielen Anfragen bringen wir euch unsere erste Show, die dem Speed Flying und Mini Wings gewidmet ist. Patrick Hennessey ist ein Pilot aus dem pazifischen Nordwesten der USA, der sich intensiv damit beschäftigt, aber in den Sport über das Fallschirmspringen eingestiegen ist und eine ziemlich interessante Sichtweise darauf hat, wie Menschen den Sport lernen und zugänglich machen sollten. In dieser Episode sprechen wir über die inhärenten Risiken beim Fliegen kleiner Wings, die hohe Anzahl an unnötigen Unfällen, die „Cowboy“-Einstellung und den Mangel an grundlegenden Fähigkeiten, wie wichtig dein eigener persönlicher Hintergrund ist, bevor du lernst, einen kleinen Wing zu fliegen, wie „dumm“ kleine Wings zu fliegen sind, die besten Programme, um zu lernen, wie man fortgeschrittene Tricks sicher lernt, noch einen Shout-out für das Erlernen von Ground Handling und vieles mehr.

Der Beitrag Episode 62- Patrick Hennessey and Speed Flying basic to expert erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Folge von Cloud-Based Mayhem. Lange Zeit haben mich viele Leute gebeten, eine Show über Speed Flying zu machen. Und es hat mich eine Weile gedauert, Leute ausfindig zu machen, die das machen wollten. Obwohl ich viel Speed Flying mache, hatten wir – wie viele von euch wissen – in Sun Valley ziemlich viele Probleme mit der Speed-Flying-Community, zu der ich definitiv gehöre. Aber es war hier wirklich knifflig, und das ist in den USA überall so, weil es nur sehr wenige Orte gibt, die Lift-Access für Flying, Gleitschirmfliegen, Speed Flying, wie auch immer ihr es nennt, haben. Und dies ist einer davon, einer der wenigen in den USA. Viele Orte wie Jackson und Alta haben es wegen Unfällen verboten, und es war etwas, bei dem wir wirklich Schwierigkeiten hatten, den Schutz zu gewährleisten.

[00:01:11] Letztes Jahr gab es hier am Berg, im Skigebiet, einen Todesfall. Ein Kid hat die Regel verletzt, dass wir die Skifahrer schützen müssen. Natürlich machen wir uns auch Sorgen um die Piloten, aber wenn man Zugang zum Lift hat, muss man das Skigebiet und die Kunden des Skigebiets, also die Leute auf dem Berg, wirklich schützen. Wie dem auch sei, wir haben das, ich hoffe, vor Kurzem endlich geklärt. Und diese Show geht nicht wirklich um dieses Problem, sondern um Speed Flying im Allgemeinen. Die Leute wollten das machen. Sie wollten Taktiken und Strategien wissen und wissen wollen, wie man es lernen sollte. Es ist ein super spannender, sehr neuer Sport. Es ist auch ziemlich „Cowboy“, was total cool ist. Ich stehe darauf und auf Dingen ohne Regeln. Aber Fakt ist, es gab einfach viel zu viele Unfälle, viel zu viele tödliche Unfälle.

[00:02:02] Das ist schwierig für die Versicherungen. Ich denke, das ist ein Thema, mit dem die meisten Länder und die meisten Verbände, Vereine und so weiter wirklich versuchen umzugehen. Wir wollten deshalb einfach ein wenig Licht ins Dunkel bringen. Das ist also eine tolle Show. Hier geht es nicht so sehr darum, wie man ein großartiger Speed-Pilot wird, egal ob Speedriding, Mini-Wings oder was auch immer ihr bevorzugt. Aber es ist ein wenig eine Warnung für Leute, die damit anfangen wollen. Ich glaube, und mein Gast Patrick Hennessey sieht das auch so, dass man wirklich eine solide Basis im Fliegen, im Fliegen von Gleitschirmen, haben sollte, bevor man mit Speedflying anfängt. Damit man das Wetter und das Groundhandling versteht und die Physik und Dynamik begreift. Man muss die Dynamik des Fliegens mit einem Schirm verstehen, denn wenn man mit Speedflying anfängt, fliegt man natürlich niedrig und wirklich schnell und hat keinerlei Schutz und keinen Rettungsschirm.

[00:02:52] Es gibt einfach viel mehr inhärente Risiken, und das zeigt sich auch in den Statistiken. Aber ich bin fest davon überzeugt, dass es mit der richtigen Vorbereitung und dem richtigen Training sehr sicher machbar ist, genau wie beim Gleitschirmfliegen oder beim Hanggliding, worüber wir in der Show immer wieder sprechen. Wenn du also auf Speed Flying oder das Fliegen von Mini-Schirmen stehst, wird dir das gefallen. Wenn nicht, kannst du diese Folge wahrscheinlich überspringen. Aber ich habe mich mit Patrick Hennessey zusammengesetzt, einem Piloten aus dem pazifischen Nordwesten hier in den USA, der einige tolle Videos hat. Er geht richtig hart vor, fliegt viel, macht viele

Erstaufstiege, viel Hike-and-Fly und ist meiner Meinung nach ein echter Botschafter für Speed Flying. Er wurde mir daher wärmstens empfohlen. Wir hatten ein tolles Gespräch. Also genießt bitte dieses Gespräch mit Patrick Hennessey.

[00:03:41] Patrick, echt klasse, dich hier in der Show zu haben. Willkommen bei Mayhem. Das ist die erste Show, die wir speziell dazu machen. Wir werden über Speedflying, Speed-Schirme und Speedriding sprechen. Das wird richtig cool. Ich verfolge deine Sachen online schon eine Weile. Ich habe mich sehr gefreut, dass du mir vorgestellt wurdest und man mir sagte: Hey, du musst mit Patrick sprechen, weil ich nach jemandem gesucht habe, der geeignet wäre, um über diese ganze Seite der Mini-Schirme zu reden. Bevor wir dazu kommen, würde ich gerne hören – und ich denke, das Publikum auch, von denen, die mich kennen und wissen, dass du fliegst – aber wahrscheinlich wissen viele nicht Bescheid, besonders unsere... unsere europäischen und australischen, neuseeländischen Hörer und so weiter. Ich habe auch vor dem Aufnehmen verstanden, dass du auf eine andere Weise in diesen Sport eingestiegen bist.

[00:04:28] Kannst du das etwas näher ausführen? Wie bist du zum Fliegen gekommen, was war der Auslöser und woher kommst du ursprünglich?

[00:04:35] **Patrick Hennessey:** Ja, also erst einmal vielen Dank, Gavin, dass du mich in deiner Show dabei hast und mir die Gelegenheit gibst, da rauszugehen. Ich komme aus einem ganz anderen Hintergrund als die meisten Leute. Ich bin in einem Fahrradgeschäft aufgewachsen. Ich komme also von jahrelangem Downhill-Mountainbike-Rennen und Wintersport sowie anderen Sportarten, die auf hohe Geschwindigkeit, hohe Intensität und schnelle Reaktionen ausgelegt sind. Und von dort habe ich viel über Fortschritt und die eigene Sicherheit gelernt, weil dich all diese Sportarten ziemlich fertigmachen. Eigentlich habe ich als Fallschirmspringer angefangen und bei Skydive Snohomish hier im Bundesstaat Washington gearbeitet und bin zuerst Packer geworden. Ich meine, noch bevor ich richtig mit dem Fallschirmspringen angefangen habe, habe ich viel gepackt. So konnte ich mir wirklich ein Bild davon machen, wie die Kappen funktionieren, was genau in den Flug eines dieser Dinger einfließt und wie man das sicher macht und sich vor Fehlfunktionen mit der Kappe und so weiter schützt.

[00:05:27] Also, ja, ich habe viel Fallschirmspringen gemacht und gemerkt, dass das für Wintersport hier oben nicht nachhaltig ist. Also bin ich ziemlich schnell zum Speed Flying übergegangen, einfach weil es cool ist. Man kann mit den Skiern fliegen und braucht kein Flugzeug. Man kann eine Skitour ins Hinterland machen und es einfach genießen. Die Zeit in den Bergen genießen und eine friedliche Art haben, in seiner Kappe unterwegs zu sein und einfach in den Bergen herumzufliegen. Was das angeht, habe ich mit einer grundlegenden Gleitschirmfliegen-Ausbildung begonnen und einen P1-Kurs bei einer unserer lokalen Gruppen hier gemacht. Und die haben ihn tatsächlich speziell auf Speed Flying ausgerichtet, was klasse ist. Aber ja, ich habe viel über die Thermik gelernt und viel über die Windbedingungen. Wir leben hier oben in Washington an einem ziemlich aktiven Ort, an dem sich die Dinge ständig ändern.

[00:06:14] In den Bergen ändern sie sich schnell. Man will also wirklich in der Lage sein, das im Blick zu behalten und zu verstehen, was mit den Elementen um einen herum passiert. Wie bei jedem anderen Sport muss man die Elemente, die einen umgeben, lesen können. Aber ja, Aerial Paragliding in Washington und in Kashmir, Washington. Aerial Paragliding ist ein toller Kurs. Doug und Denise leiten den Laden und sind wirklich gute Instruktoren. Also tolle Einblicke.

[00:06:37] **Gavin McClurg:** Das war auf der Ranch?

[00:06:38] **Patrick Hennessey:** Ja, auf der Ranch.

[00:06:39] **Gavin McClurg:** Okay. Ich wusste nicht, dass sie Speed Flying unterrichten. Sie

[00:06:42] **Patrick Hennessey:** Ich habe mich da ein bisschen davon entfernt. Nur wegen der Haftungsfrage. Aber ein paar Glücksritter haben von ihnen dort eine ordentliche Einweisung bekommen.

[00:06:50] **Gavin McClurg:** Also P1, du hast also einen standardisierten Gleitschirmfliegen-Kurs bei Doug und Denise gemacht. Stimmt das? Bevor du mit dem Speed Flying angefangen hast?

[00:06:59] **Patrick Hennessey:** Ja. Und Doug und Denise haben da eine richtig gute Zone. Das ist ein sehr anfängerfreundlicher Hang. Es fühlt sich so an, wie es für mich beim Skilehrer-Job üblich ist: sich auf eine sehr einfache Piste stellen. Die Grundlagen an etwas lernen, mit dem man sich wirklich wohlfühlt. Und das würde ich jedem als

Fortschritt empfehlen: Fang klein an, mach viele Starts und viele Landungen in einer sehr vertrauten Landschaft, in der du dich sicher fühlst. Bring diese Starts und Landungen perfektioniert, bevor du damit irgendwo anders hinfliegst, denn das sind die zwei schwierigsten Teile beim Fliegen – einen soliden Start und eine solide Landung zu meistern.

[00:07:34] **Gavin McClurg:** Ja. Man verletzt sich doch nicht in der Luft, oder? Man verletzt sich. Meistens nicht. Ja. Also, für alle, die zuhören: Ich fliege viel. Ich mache viel Speed Flying und viel Speed Riding. Aber für diesen Interview werde ich Patrick so durchführen, als wüsste ich gar nichts darüber. Ich denke, das macht die Sache übersichtlicher. Aber Patrick, eine Sache, die mich nicht stört, aber die mich bei diesem neuen Sport sehr beschäftigt, ist, dass es eines ist, super genial. Und es macht einfach wahnsinnig viel Spaß und ja, ich meine, sehr wenige Leute könnten es machen und es nicht mögen, oder? Man fliegt wirklich schnell, nah am Boden. Es ist extrem aufregend. Da ist jede Menge Adrenalin dabei. Aber, weißt du, so wie beim Fallschirmspringen ist es in gewisser Weise so, aber es gibt einen großen Unterschied.

[00:08:24] Es ist wirklich schwer, viel echte Kappe-Zeit zu bekommen, außer man macht Hangsoaring, was auf einem Speed-Schirm natürlich seine eigenen Risiken hat, besonders wenn es thermisch ist, was ziemlich riskant ist, aber man muss tausende Flüge auf einem Speed-Schirm machen, um auch nur annähernd an die Stunden heranzukommen, die man in den ersten zwei Jahren auf einem Gleitschirm sammeln könnte, oder? Und es scheint mir, dass sie beim Skydiving oder Gleitschirmfliegen oder Hanggleiten über die Jahre gelernt haben, dass es eine Progression gibt – hier ist das, was du an Tag eins lernst, und das ist das, was du an Tag zwei lernen solltest. Und sie führen dich durch einen Kurs, und die Kurse sind, man muss zugeben, sehr, sehr unterschiedlich. Wenn du in Deutschland oder der Schweiz oder Australien bist, haben wir alle unsere eigenen USHPA und unsere eigenen Rating-Systeme und unsere eigenen Instruktionen.

[00:09:13] Und Schulen, weißt du, Denise und ihre Schule werden ganz anders sein als die von jemandem da unten in Texas. Richtig. Aber das Problem beim Speed Flying ist – egal, ich fange damit schon negativ an, das Problem –, aber die Sache mit Speed Flying ist, weil es so neu ist, dass ich es sehe. Ja. Viele Leute sind reguliert.

[00:09:31] **Patrick Hennessey:** im Vergleich zu anderen Sportarten. Ja. Und schaut euch Fallschirmspringen an: Beim Fallschirmspringen muss man all Arten von Fortschritten machen, bevor man auf kleinere Schirme umsteigen kann, bevor man zu einer anderen Drop-Zone wechseln kann und in ihren kleineren Landeplätzen landen kann. All diese Dinge sind sehr reglementiert, während beim Speed Flying die meisten Leute ja einfach einen Schirm schnappen und ihr eigenes Tempo bestimmen können und so schnell vorankommen können, wie sie wollen, was in einigen Fällen für die meisten Leute ein bisschen zu schnell ist. Ja.

[00:10:01] **Gavin McClurg:** Ja. Und, und, und, weißt du, in diesem Sinne ist dieser Mangel an Regeln super cool, weil es so ein Cowboy-Sport ist. Und alle Sportarten durchlaufen diese Phase, aber ich sehe einfach eine Menge von dem, was ich als völlig unnötige Unfälle bezeichnen würde. Und ich frage mich, ihr, die das Ganze quasi pionierhaft vorantreibt, die an der Spitze stehen und eure Freunde dazu bringen und so weiter – was würdet ihr einem Neuling sagen, der auf euch zukommt und sagt: Ich will Speedflying machen? Was würdet ihr ihm raten?

[00:10:31] **Patrick Hennessey:** Ja. Ich meine, mir passiert genau dieses Szenario gerade oft. Viele Freunde kommen auf mich zu und sagen: Ich liebe es, zuzusehen, was du machst. Das sieht toll aus. Ich will das auch machen. Meine erste Reaktion ist meistens: Nein, das willst du nicht. Nein, das willst du nicht. Du musst verstehen, worauf du dich einlässt, bevor du wirklich damit anfängst. Denn ja, jeder sieht nur das Fliegen, das Schweben, den Spaß und sie verstehen nicht viel von der großen Logistik, die im Hintergrund steckt, um dort draußen am Leben zu bleiben und sicher zu sein. Und das Wichtigste, was ich dir sagen könnte, ist: Fang klein an, genau wie bei jedem Sport. Fang mit einem großen, einfachen Schirm an. Der wird schweben und du wirst ein richtig gutes Gefühl dafür bekommen, wie du dein Gurtzeug zur Steuerung nutzt. Nutze deine Hüfte, nutze deine Eingabe. Alles ist sehr anders.

[00:11:16] Wenn man von einem großen Schirm oder vom Gleitschirmfliegen kommt, oder wenn man aus dem Fallschirmspringen kommt, reagieren Speed Wings viel schneller in Bezug auf die Gewichtsbalancekontrolle über die Hüften. Beim Fallschirmspringen hat man das kaum, da man an den Schultern befestigt ist, und beim Gleitschirmfliegen sind die Schirme einfach so viel größer, dass die Zeit, die man braucht, um zu reagieren, viel länger ist als bei einem Speed Wing. Man sieht also viele Leute, die in den Speed Wing einsteigen und beim ersten Start anfangen zu pendeln.

Den ganzen Weg runter, vor und zurück, hin und her schwingend, nur weil sie zu viel Hüftinput geben und sich nicht mittig positionieren.

[00:11:50] **Gavin McClurg:** überkompensieren bis ganz unten am Berg.

[00:11:52] **Patrick Hennessey:** Sie korrigieren die ganze Strecke über zu stark, bis sie einen Flare absetzen. Und hoffentlich ist dieser Flare einigermaßen gerade, denn das könnte ein schlechtes Szenario sein, wenn man die ganze Strecke über einfach nur hin- und herpendelt.

[00:12:02] **Gavin McClurg:** Habe ich richtig verstanden, dass Piloten ihre P2 und P3 machen sollten, bevor sie überhaupt versuchen, einen Mini-Schirm zu fliegen?

[00:12:11] **Patrick Hennessey:** Weißt du, das ist eine schwierige Frage. Ich denke wirklich, das hängt von der jeweiligen Vorgeschichte ab. Viele Menschen kommen in diesen Sport ohne viel Erfahrung mit hohen Geschwindigkeiten oder reaktionsschnellen Sportarten. Und ja, es ist ein sehr intensiver Reaktionssport. Man muss die Lage im Griff haben und manchmal innerhalb von Millisekunden Entscheidungen treffen. Aber für jemanden, der ohne Erfahrung dazu kommt, ist es absolut empfehlenswert. Sammle erst mal viel Erfahrung mit einem Gleitschirm. Ja, als Fallschirmspringer zu starten, macht einen Unterschied. Aber es ist trotzdem etwas anders, wenn man aus dem Fallschirmsport kommt und zumindest die Grundlagen, den Basiskurs eines Gleitschirmfliegen-Kurses absolviert. Nur weil es sehr unterschiedlich ist. Wenn du in die Berge gehst, musst du die Thermik lesen können.

[00:12:57] Man muss jede Art von Turbulenz lesen, die von einem einzelnen Grat abrollt. Beim Fallschirmspringen ist man in offenen Räumen unterwegs. Man denkt überhaupt nicht darüber nach. Da geht es nur darum, welche Windrichtung man bekommt, was dir der Windsocke für die Landung anzeigt. Und dann landest du. Das ist ziemlich unkompliziert. Berge sind nicht so nachsichtig. Daher ist es sehr empfehlenswert, sich ein gutes Wissen über thermische Windaktivitäten anzueignen. Und ja, P1, P2, P3 wären super, bevor man damit anfängt.

[00:13:26] **Gavin McClurg:** Eines der Dinge, die mir das erste Mal aufgefallen sind – ich hatte tausende Stunden Gleitschirmfliegen, bevor ich jemals auf einen Mini-Schirm gestiegen bin. Es war einfach nicht auf meinem Radar, weil ich um die Welt gesegelt bin und wir im Himalaya waren, und das war da einfach nicht möglich. Als ich dann zurück nach Ketchum kam, flogen einige meiner Freunde hier wirklich kleine Mini-Schirme. Das ganze Speed-Wing-Ding war noch gar nicht so richtig angekommen. Ja, es ist ein ziemlich neuer Sport. Ja. Und als ich das erste Mal auf einen Bobcat gesprungen bin, ich meine, das war mein allererster Flug. Ich habe bis zum Boden hinweg Barrel Rolls gemacht. Ich dachte mir, ich kann nicht glauben, wie einfach diese Dinger zu fliegen sind. Jetzt empfehle ich das natürlich niemandem, aber das war, weil ich wusste, wie man einen Gleitschirm fliegt. Bobcats sind

[00:14:09] **Patrick Hennessey:** interessante Schirme. Sie verhalten sich ein bisschen eigenartig.

[00:14:11] **Gavin McClurg:** Ja. Ja. Und es war, es war, weißt du, ich, aber was mich getroffen hat, war, weißt du, ich bin die ganze Zeit bis zum Boden gehupt und geschrien und was mich getroffen hat, war so, das war viel zu einfach. Als ob dieser Schirm viel zu einfach für mich war, um Sachen zu machen, für die ich, weißt du, mehr Stunden hätte haben müssen, um sie herauszufinden. Und deshalb habe ich, was ich so in meinem Kopf gedacht habe und du solltest das bestätigen. Aber es war, es war einfach nur das. Ich denke, das ist eine der Dinge, die Speed-Schirme gefährlich machen, dass sie wirklich dumme Schirme sind. Mit anderen Worten, ich meine das nicht negativ, was ich meine ist, sie sind, weißt du, sie sind. Sie sind

[00:14:51] **Patrick Hennessey:** ziemlich einfach zu verstehen. Ja,

[00:14:53] **Gavin McClurg:** Genau. Es sind ziemlich einfache Maschinen. Und trotzdem fliegt man richtig schnell und ziemlich tief. Also wie macht man das, du hast ja gesagt, es hängt wirklich von der Person ab und davon, woher sie kommt, was ihre... wie weit schauen sie voraus? Und sind sie ein Rennfahrer, ich verstehe das vollkommen, aber wie übergibt man so eine Ausrüstung an jemanden und bringt ihm bei, langsam zu fliegen? Wie bringt man ihnen bei, vorsichtig zu sein?

[00:15:25] **Patrick Hennessey:** Das ist eine schwierige Frage. Denn wenn man sich die moderne Gesellschaft ansieht, in der wir leben, will jeder schnell sein. Alle denken sich: Oh, das kann ich, und sie stürzen sich so schnell wie möglich

hinein. Aber das Wichtigste, was ich ihnen sagen würde, ist, dass es eine Menge Konsequenzen gibt. Und ich bin mir ziemlich sicher, dass jeder von uns, der das auf unserem Niveau macht, schon in Unfälle verwickelt war. Ich bin einmal oder zweimal in Bäumen gelandet und hatte ein oder zwei Fehlstarts, die viel schlimmer hätten enden können als sie es taten, aber man muss begreifen, dass man aus den Fehlern anderer lernen sollte und die Progression wirklich ernst nehmen muss, damit man nicht aus den eigenen Fehlern lernen muss. Ich habe in letzter Zeit eine Menge Freunde, die sich an Dingen verletzt haben, die eigentlich gar nicht hätten passieren dürfen.

[00:16:11] Entweder hängst du in einem Baum fest oder wirst an einer soaring ridge an der Küste hinter die Burble gesaugt. Und ja, ich meine, die müssen sich monatelang in der Reha oder im Krankenhaus aufhalten, das macht keinen Spaß. Niemand will das durchmachen. Wir wollen diese Sportarten alle lange ausüben. Versucht euch einfach zu merken, dass es ein Sport mit hohen Konsequenzen ist, sobald man anfängt und merkt, wie einfach es ist, durch das Gelände und die Bäume zu fliegen, durch die man eigentlich fliegen will. Denkt daran, wenn ihr einen Schirm an einem Baum hängen bleibt, werdet ihr die Konsequenzen zu spüren bekommen. Also

[00:16:47] **Gavin McClurg:** Ja, das, ich meine, das ist perfekt. Ich frage mich nur, ob es im Sport einen großen Vorstoß gibt, um ein Verständnis zu entwickeln, einen Kurs zu entwickeln, um zu wissen, was rechtlich so abgeht, weißt du, erzähl mir von PASA und solchen Dingen, was passiert, um die Unfälle zu reduzieren. Und ich weiß nicht, ob du für andere Länder sprechen kannst, weil ich das nicht so gut kann, aber ja.

[00:17:16] **Patrick Hennessey:** Es ist interessant, dass du das fragst, denn ich bin gerade erst einem Team aus Neuseeland beigetreten, das Ultimate Edge heißt. Als ich das letzte Mal in Neuseeland war, waren deren Vorschriften viel strenger, hauptsächlich wegen des hohen Touristenaufkommens mit Hubschraubern und so weiter, und allgemein wegen der Vorschriften für Gleitschirme, die auf der Insel herumfliegen. Sie haben viel Luftverkehr. Sie haben viel Verkehr auf so wenig Raum, aber ihre Vorschriften sind viel präziser als die, die wir hier haben, einfach weil sie die Leute sicher halten wollen. Und es ist lustig, wenn man an den Wildwest-Stil denkt; ich dachte immer, Neuseeland wäre eine Wildwest-Insel und alles wäre einfach wild und jeder würde da unten machen, was er will. Aber sobald ich dort ankam, hat mir es wirklich gefallen zu sehen, wie viele Vorschriften sie haben. Erzähl

[00:18:01] **Gavin McClurg:** Gib mir mal ein paar Details. Erzähl mir mal, wie sind die so? Was genau?

[00:18:04] **Patrick Hennessey:** Nun, zum Beispiel gehst du nach Queenstown und die haben dort ihre Gondel, mit der man fahren kann. Ja. Man nimmt die Sesselbahn hoch und kann den ganzen Tag Runden damit fliegen, aber man muss sich unten bei der Behörde mit der Gruppe anmelden. Es gibt einen Club, der dort auch die Landezone sowie den Startplatz unterhält und verwaltet. Man muss sich bei denen anmelden. Man muss sicherstellen, dass man tatsächlich zertifiziert ist. Du hast deine P2-Lizenz, und innerhalb Neuseelands brauchst du eine komplett separate Lizenz für das Gleitschirmfliegen, für die du dich bewerben musst. Das Gleiche gilt für Fallschirmspringen, eine komplett separate Lizenz, für die du dich bewerben musst, wenn du dorthin gehst. Und

[00:18:39] **Gavin McClurg:** Ist das eine, sozusagen, eine Gleitschirmlizenz oder ist das eigentlich eine Speed-Wing-Lizenz?

[00:18:45] **Patrick Hennessey:** Das ist eine Gleitschirmfluglizenz, und der große Teil davon ist einfach die Tatsache, dass dort eine Menge Touristen anreisen, um fliegen zu gehen, und ich denke, sie müssen einen anderen Weg finden, um die Haftung für den Tourismus wirklich zu regulieren.

[00:19:00] **Gavin McClurg:** Was passiert hier also in den USA? Du

[00:19:03] **Patrick Hennessey:** schon, sie fangen an, Mini-Wing-Lizenzen zu pushen, aber das ist eine kleine Sache, die man nicht so oft hört, hauptsächlich weil viele Resorts, viele Orte, die für uns zum Fliegen öffentlich sind, für uns nicht legal sind, dort zu fliegen. Ich glaube nicht, dass es ein einziges Skiresort in den USA gibt, das Speed Riding erlaubt.

[00:19:21] **Gavin McClurg:** Und wir, wir haben es hier. Es ist, äh, wahrscheinlich nichts, was ich öffentlich machen sollte, weil wir nicht wollen, dass es verboten wird, aber wir, wir haben, äh, wir dürfen, wir dürfen von Baldy aus Ski-Starts machen, wissen Sie, also haben wir Liftzugang. Okay. Aber man darf nicht Speed Riding betreiben. Also lassen Sie uns, lassen Sie uns ein paar Dinge definieren. Also, wissen Sie, Mini Schirm, Speed Schirm, Speed Riding,

geben Sie jedem eine Definition. Es gibt

[00:19:46] **Patrick Hennessey:** eine Menge

[00:19:46] **Gavin McClurg:** von verschiedenen Arten von

[00:19:47] **Patrick Hennessey:** das Fliegen in diesem Sport, genau das.

[00:19:49] **Gavin McClurg:** Speedriding ist für mich, also, man ist im Gelände und, äh, kleine Schirme für

[00:19:54] **Patrick Hennessey:** am meisten

[00:19:54] **Gavin McClurg:** Teil. Und deshalb können wir jeden Schirmgröße fliegen, aber wir müssen über den Längen 150 Fuß über dem Boden bleiben, verstehst du? Also, ja. Wir können also kein Speedriding machen, aber wir können, weißt du, wir können Speed fliegen. Solange wir es zum LZ schaffen und, weißt du, es ist Lift-Zugang. Es ist also super speziell. Und einer der Gründe, warum ich mich so darauf gefreut habe, mit dir zu sprechen, ist, dass das, weißt du, über viele Jahre hinweg ein ziemlich ernster Kampf war und zeitweise sehr unangenehm war, weil es einige ziemlich schwere Unfälle gab, darunter ein Todesfall letztes Jahr. Und, weißt du, es war diese richtige, weißt du, diese Art von parteiübergreifender Sache, die Speed-Schirmflieger gegen die Gleitschirmflieger, was wirklich frustrierend war, weil die meisten der Typen, die so,

[00:20:36] **Patrick Hennessey:** wisst ihr, die sind so, die sind, die sind, die sind so, sind die

[00:20:37] **Gavin McClurg:** ...mögen es, Gleitschirme zu fliegen. Wir fliegen auch kleine Schirme. Und wir haben vor Kurzem dort einen riesigen Boden gewonnen, und ich freue mich riesig darüber. Einer der Speed-Leute sitzt im Vorstand, und das wird großartig sein, aber.

[00:20:47] **Patrick Hennessey:** Das ist gut zu hören. Und wir haben hier oben ein bisschen davon. Ich kenne Christopher Marin, der auch für die Red Bull-Leute fliegt und viel vom Fliegen am Crystal Mountain betreut; die haben die Erlaubnis, dort zu fliegen. Und er macht das super. Er prüft tatsächlich, ob die Leute ihren Mini-Schirm- oder P2-Lizenz haben, bevor sie rausgehen und fliegen, aber es ist ein ähnlicher Deal: Speedriding ist so gut wie nicht erlaubt, eher ein Start- und Landeszenario. Ja.

[00:21:14] **Gavin McClurg:** Ja. Also, das ist alles noch sehr viel im Fluss, was die Definition angeht. Das klingt nach, okay.

[00:21:21] **Patrick Hennessey:** Aber es ist gut zu sehen, dass es in diese Richtung geht. Und ich habe das Gefühl, dass es bei jeder Sportart so ist – Basejumping in Yosemite –, wenn es legal wäre, wäre es ein bisschen weniger gefährlich, wenn die Leute da rausgehen und das machen. Ja, da gäbe es ein bisschen mehr Kontrolle. Es gäbe ein bisschen mehr Wissen von der Skipatrouille bis hin zu den Piloten darüber, wo sie hin können, was sie tun können und wie sie gerettet werden können, falls sie es brauchen. Während es momentan noch sehr „Cowboy-artig“ ist, wie du sagtest, und jeder zieht irgendwie eine Wildkarte und macht Dinge auf eigene Gefahr, ohne dass im Hintergrund viel Haftung besteht. Was

[00:21:56] **Gavin McClurg:** Was ist das aus, wissen Sie, aus einer Klagesicht her? Also, Gavin McClurg eröffnet eine Speedriding-Schule in Sun Valley und beginnt, Leute zu unterrichten. Welche Zertifizierungen muss ich haben, wenn überhaupt? Was für eine Versicherung brauche ich? Kann ich verklagt werden? Was passiert da eigentlich? Denn viele dieser Familien, die ihre Kinder verlieren, müssen ziemlich aufgelöst sein.

[00:22:20] **Patrick Hennessey:** Also, ja, ich meine, es gibt da definitiv Schwierigkeiten in dem Bereich, wenn es darum geht, den Leuten beizubringen, wie man das sicher macht. Denn wenn man sich einige der Kurse hier ansieht, sind sie entweder sehr paragliding-basiert oder sehr skydive-basiert. Ich habe vorhin die Ranch erwähnt. Todd Higley von Skydive Chelan macht tatsächlich Speedfly Chelan und sie bieten ziemlich viel Unterricht sowie Veranstaltungen und so weiter an. Sie haben jedes Jahr ein Speed Fest, aber für ihn stammt seine Haftung hauptsächlich aus seiner Skydiving-Seite und ich glaube, er kann diese Versicherung über Skydive Chelan nutzen.

[00:22:57] **Gavin McClurg:** Okay. Also, sind die meisten dieser Speed-Schulen unter der USHPA angeschlossen oder machen die das auf eigene Faust?

[00:23:06] **Patrick Hennessey:** Siehst du? Ich denke, da gibt es in den USA immer noch eine sehr große Grauzone. Denn wir haben zwar die Mini-Schirm-Lizenz, aber die Mini-Schirm-Lizenz bezieht sich meiner Meinung nach eher auf Leute, die 17 Meter fliegen und an der Küste gleiten, als auf Full-Speed-Schirme wie Speedriding oder Speedflying. Geländeflug ist etwas, für das wir hier noch keine Ratings haben.

[00:23:29] **Gavin McClurg:** Lass uns zurückgehen zu dem, was du vorhin über Leute erzählt hast, die auf dich zukommen, weil sie offensichtlich deine Videos sehen und wissen, was du machst und so weiter. Und du hast einen Kumpel, den du auf keinen Fall verletzt sehen willst. Also, erzähl mir mal, wo würdest du die schicken? Wo ist ein guter Ort zum Lernen? Wo vielleicht, wo sie vielleicht nicht den Hintergrund haben, den du hast. Du weißt schon, du machst dir etwas mehr Sorgen um ihre, ihre, also diese Cowboy-Seite der Sache.

[00:24:00] **Patrick Hennessey:** Ja. Und diesen Aspekt, ich meine, ich war jahrelang Skilehrer, deshalb möchte ich wirklich sehen, dass die Leute Dinge so sicher wie möglich machen. Skydive Chelan, Speedfly Chelan hat tatsächlich einen wirklich guten Anfängerhang. Sie haben einen kleinen Flughafenhang, zu dem man mit dem Auto etwa 150 Meter fahren kann – sauberer Start, saubere Landung. Und ich empfehle den Leuten, dorthin zu gehen. Ich sage den Leuten regelmäßig: Wenn ihr euch das anschaut, geht mal zu Todd oder zu Doug und Denise auf die Ranch und versucht, so viel wie möglich zu lernen und die besten Informationen zu bekommen. Damit ihr das sicher machen könnt. Aber ja, egal ob ihr zur Ranch geht oder zum Flughafenhang dort – wenn ihr es schafft, einfach ein paar Runden auf dem Flughafenhang zu drehen, eure Starts und Landungen perfektioniert zu haben und jemanden wie Todd, der Wissen und Erfahrung hat, der euch Tipps zu euren Starts und Landungen gibt und was ihr bei der Toggle-Steuerung besser machen müsst.

[00:24:57] Oder wenn ihr beim Start zulässt, dass euer Schirm vor euch nach unten abtaucht, was viele Leute in der Anfangsphase machen, weil sie nicht wissen, wie sie den Schirm einfangen und über dem Kopf halten. Und das ist, wisst ihr, das Beste, was ich wirklich anbieten kann, sind diese beiden Programme hier oben. Es ist schwierig, weil wir nicht so viele Optionen haben. Und dass ich das selbst übernehmen kann, wenn mich jemand fragt: „Hey, willst du mich unterrichten?“, sage ich ihnen direkt, dass ich dafür nicht versichert bin. Ich trage dafür keine Haftung. Und ich möchte nicht für eure Verletzungen hier haftbar gemacht werden. Also versuche ich, die Leute so gut wie möglich in die richtige Richtung zu lenken und ihnen auf professioneller Basis so viel Einblick wie möglich zu geben.

[00:25:37] **Gavin McClurg:** Gibt es da ein gemeinsames Thema bei den Unfällen, die du siehst? Ich meine, könnten wir eine Warnung herausgeben wie: Hey, das sind die drei Dinge, die den meisten Leuten Probleme bereiten.

[00:25:48] **Patrick Hennessey:** Ja. Ich denke, das häufigste Thema, wenn ich mir drei Dinge anschau, ist erstens, dass die Leute viel zu schnell auf kleinere Schirme umsteigen. Ich habe mit einer 14 angefangen und bin zwei, drei Jahre dabei geblieben, bevor ich auf eine 10 heruntergegangen bin. Und jetzt fliege ich diese 9,5, was immer noch ein großer Sprung ist. Jedes Mal, wenn man kleiner geht, ist das ein riesiger Unterschied. Also unterschätzt nicht die Kraft eines kleineren Schirms. Ihr werdet mit einer viel steileren Lernkurve zu kämpfen haben, wenn ihr so viel schneller seid. Das andere, was ich beim Speedflying oft sehe, ist, dass die Leute Videos sehen, wie Jamie Lee oder Valentine und Luke mit ihren Skiern über Skilifte gleiten, während sie fliegen.

[00:26:36] Und ich denke mir: Okay, ja, das ist etwas, das ich kann. Und sie versuchen sofort, zu schnell voranzukommen. Sie überspringen ein paar Schritte. Sie fangen früher mit Barrel Rolls an, als sie sollten, oder sie haben keine wirklich solide Vorstellung davon, wie sie ihre Trimmen kontrollieren, wenn sie reinkommen und Train Flying machen und in der Lage sein müssen, die Rears oder was auch immer zu nutzen, um eine schöne Gleitzahl beizubehalten, damit man nicht zu hart über den Boden summt oder an Stellen Fehler macht, an denen man sie nicht machen sollte. Aber im Grunde, ja. Ja. Denk nicht, dass du sofort ein Held bist. Nimm dir Zeit und lerne, wie du diese Manöver hoch über dem Boden ausführst. Such dir einen großen Berg. Weißt du, 3000 vertikale Fuß mit einem steilen Hügel und übe all diese Barrel Rolls und all diese Manöver oben in der Höhe, bevor du überhaupt in die Nähe kommst, damit sie tief unten zu machen.

[00:27:26] Und der dritte Punkt wäre meiner Meinung nach, dass Leute überhaupt keine Kurse machen. Sie kaufen sich einfach einen Schirm und denken sich: Okay, ich kann mir jemanden suchen, der ein bisschen Erfahrung damit hat, mir ein paar Sachen beizubringen, und dann werde ich das schon irgendwie alleine herausfinden. Empfehle das niemals jemandem. Ich empfehle dringend, professionelle Kurse bei jemandem zu machen. Und wenn du eine P2-Lizenz hast, super. Aber such dir trotzdem jemanden mit viel Erfahrung im Bereich Speed Wing, der dir Wissen über die Speed-Wing-Seite vermittelt, weil es immer noch viel anders sein wird als, weißt du, vom Gleitschirm auf Speed Wings umzusteigen – da ist die Reaktionszeit viel, viel schneller als in einem großen Schirm.

[00:28:08] **Gavin McClurg:** Hmm. Was ist der häufigste Unfall, den du gesehen hast?

[00:28:14] **Patrick Hennessey:** Ich würde sagen, die häufigsten Unfälle, die ich in letzter Zeit gesehen habe, passieren beim Start. Ja. Ich habe das Gefühl, viele Leute gehen entweder bei Wetter raus, das nicht ganz optimal ist. Und ich komme von vielen Wanderungen runter. Ich verbringe zwei, drei Stunden beim Wandern. Viele der Flüge, die wir hier in Washington haben, sind wirklich gute vertikale Flüge von 6.000 Fuß, für die man weiß, dass man fünf Stunden wandern kann. Man bekommt einen fünfminütigen Flug, aber manchmal kommt man oben an und muss den ganzen Weg wieder runterwandern. Und ich denke, viele Leute kommen oben an diesen Wanderungen an und denken sich: „Ich will jetzt wirklich nicht wieder runterwandern. Ich werde versuchen, dieses leicht eigenartige Windrisiko hier in Kauf zu nehmen.“ Irgendwas kommt von der Rückseite oder sie starten in den Lee, was ich niemals empfehle, aber die Leute machen es trotzdem.

[00:29:06] Ja. Ja. Da ist dieses Element, sich einfach einzureden: Okay, es ist nicht der richtige Tag. Ich sollte das jetzt nicht machen. Und viele Leute beurteilen das falsch, werden ein bisschen zu übermütig und ziehen es trotzdem durch.

[00:29:18] **Gavin McClurg:** Sie sehen also, wenn Sie sagen, dass die meisten Starts dort stattfinden, dass sie bei schlechten Bedingungen starten oder ihren Start einfach vermasseln?

[00:29:28] **Patrick Hennessey:** Beides. Viele der Starts, die wir hier in Washington haben, sind nicht so etwas wie Crystal Mountain. Sie fliegen im Sommer zwar ein bisschen, aber sie haben keinen gepflegten Startplatz mit AstroTurf. Wir haben hier viel felsiges Gelände. Wenn ihr euch die meisten meiner Videos ansieht, sehe ich, dass ich Starts auf Berggipfeln mache, die nicht wirklich eine präzise „Lawn Chair“-Fläche haben. Es ist nur ein kleiner Grashügel. Und wenn ihr den Start vermasselt und euren Schirm vor euch nach vorne schießen lasst und er von eurem Startpunkt weg abtaucht und ihr euch an einem Busch oder an einem Felsen hängen bleibt, dann sehe ich die schlimmsten Unfälle passieren. Meistens, weil viele Leute zu einem großen Hügel springen – und genau darüber habe ich vorhin gesprochen, wenn man klein anfängt. Sie sammeln zwar jede Menge Übung mit diesen kleinen Starts und Landungen, aber dann springen sie auf einen großen Hügel.

[00:30:17] Das liegt auch ein bisschen über ihrem Können, und das viel zu schnell. Und dann kommen sie an einen Startpunkt da oben, geraten leicht in Panik und denken sich: Okay, das ist nicht so gelaufen, wie ich es wollte, weißt du, der Wind hat mich nach unten gedrückt. Ich bin ein bisschen abgesunken und dann, ja, man sieht Leute ständig, wie sie beim Start hängen bleiben oder sich an etwas verhaken. Und genau da sehe ich oft die schlimmsten Verletzungen. Die anderen beiden, die ich vorhin erwähnt habe, waren ein hängengebliebener Schirm und, weißt du, das sieht man bei Leuten, die auf einem extremen Niveau fliegen. Und manchmal denken sie einfach nur darüber nach, wo ihr Körper im Vergleich zu ihrem Schirm ist. Man muss immer mit zusätzlichen 4,5 Metern Luftraum über sich planen, weil der Schirm definitiv breiter ist als der Körper. Aber, ähm, ich versuche dann, durch eine Lücke zwischen Bäumen zu fliegen und ja, natürlich wird eine der Schirmspitzen hängen bleiben.

[00:31:09] Und das sieht man in diesem Sport immer wieder. Aber sich einfach klarzumachen, dass dieser Slot nichts für einen ist, ist irgendwie schwer.

[00:31:19] **Gavin McClurg:** Wisst ihr, eines der Dinge, die wir eine Zeit lang gesehen haben – und ich habe es schon länger nicht mehr gesehen, aber vielleicht posten sie es einfach nicht oder ich achte nicht so genau darauf – aber, wisst ihr, Typen sind mit kleinen Schirmen geflogen, die offensichtlich keine sehr guten Gleitschirme waren. Ich meine, sie waren es, aber sie sind mit kleinen Schirmen geflogen, so mitten am Tag. Und, und, und.

[00:31:42] **Patrick Hennessey:** In der

[00:31:42] **Gavin McClurg:** Bedingungen und einfach diesen schrecklichen Wachs nehmen und es in den Boden drehen. Ist das, ist das in der Community schon durchgegangen, dass das nicht...

[00:31:50] **Patrick Hennessey:** Das Video, von dem du redest? Ja.

[00:31:52] **Gavin McClurg:** Und ich habe gehört, dass das, weißt du, weltweit sehr oft passiert. Und es gab viele Leute wie Chris Santa Croce und so, die sagten, diese Schirme seien nicht dafür gebaut. Ihr könnt nicht in Thermik auf einem Mini-Schirm fliegen. Macht das nicht.

[00:32:05] **Patrick Hennessey:** Stimmt genau. Und mein Vermieter ist eigentlich einer der bekannteren Gleitschirmflieger. Er macht hier vieles und fliegt zum Beispiel richtig lange Ausdauerflüge von Leavenworth, Washington, und kommt über die Enchantments auf 12, 13.000 Fuß, was ziemlich beeindruckend ist, wenn man sieht, wie weit er mit einem Schirm von seinem Haus aus bis zum Glacier Peak und wieder zurück kommt – es ist echt cool zu sehen, was er mit dem großen Schirm alles machen kann.

[00:32:31] **Gavin McClurg:** Ja. Aber

[00:32:32] **Patrick Hennessey:** Er sagt genau das Gleiche. Er geht da hoch, um seinen Gleitschirm zu starten, und das zur Mittagszeit. Ich wandere immer früh, früh am Morgen. Ich versuche, der Sonne aus dem Weg zu gehen, die darauf brennt. Und ich will diesen Flug in der Morgendämmerung. Weil man diese ruhige Luft für Speedflying braucht. Aber, ja, er geht zum Startplatz und erzählt mir ständig, dass er Kumpels sieht, die mittags da hochgehen, um ihre Speed-Schirme zu starten. Und ich weiß manchmal nicht, was ich diesen Leuten sagen soll. Ich meine, ich sage ihnen so viel wie möglich, dass man mittags nicht fliegen sollte, aber manche Leute denken, dass Speed-Schirme wegen des höheren Flächenbelastungsverhältnisses ein bisschen stabiler sind und man damit einfach durch die Turbulenzen fliegen kann. Das stimmt nicht. Das ist nichts, was ich testen würde. Oh

[00:33:17] **Gavin McClurg:** Ja. Das ist einfach ein Rezept für die Katastrophe. Ich meine, da ist alles Mögliche falsch dran. Erstens hast du keinen Rettungsschirm, du hast keinen Schutz, du hast kein... und sie sind nicht für Klapper gebaut, weißt du, die können ziemlich tückisch sein. Und es gibt kein SIV.

[00:33:31] **Patrick Hennessey:** Kurs für Speed-Schirme. Ich meine, ich habe mir persönlich überlegt, dass ich wirklich anfangen möchte, mit einem Bauch-Rettungsschirm zu fliegen, um einige der Manöver zu machen, die ich mit einem Speed-Schirm ausprobieren will. Aber ja, ich meine, meistens bist du so nah am Boden, dass du eigentlich keine Zeit hast, einen Rettungsschirm auszuwerfen.

[00:33:48] **Gavin McClurg:** Ja. Aber wie du schon gesagt hast, weißt du, eines der ersten SIVs, die ich vor vielen, vielen Jahren bei Jocky Sanderson gemacht habe, habe ich ihn gefragt, es war der Rettungsschirm-Tag. Und er meinte, weißt du, ich habe ihn gefragt, was ist zu niedrig? Und er sagte, das gibt es nicht. Weißt du, er hat gesehen, wie Rettungsschirme schon aus 3 Metern Höhe funktioniert haben. Weißt du, man weiß nie, es könnte gerade eben reichen. Und dieser Stoff, dieser Stoff könnte einen kleinen Ast eines Baumes greifen, weißt du, zumindest hast du ihn ausgezogen. Und

[00:34:15] **Patrick Hennessey:** Ich bin ehrlich gesagt dafür. Also werde ich das für den nächsten Sommer mal genauer unter die Lupe nehmen. Und ich habe tatsächlich eine Reise für März nach Neuseeland geplant. Wenn alles klappt, könnte ich dort die Gelegenheit haben, mit einem Speed-Flyer wie Jamie Lee zu fliegen. Er ist einer meiner Idole. Ich bewundere den Typen und liebe es wirklich, ihm beim Fliegen zuzusehen. Also ja.

[00:34:36] **Gavin McClurg:** Ja, absolut. Er macht echt coole Sachen. Ähm, gut, also lasst uns nicht alle so deprimiert sein. Wisst ihr was? Erzählt mir von ein paar der coolen Sachen. Wisst ihr, wir haben gleich noch ein paar Dinge zu besprechen, aber fangen wir mit dem ersten an. Wie sieht's mit den Techniken aus? Ähm, wisst ihr, die Leute haben die Hürden für Anfänger genommen und sind durchgekommen und, äh, wisst ihr, sie fangen an, Respekt vor dem Sport zu entwickeln, und sie sind bei der 14er und fangen an nachzudenken, wisst ihr, also sagt mir, wann springt man da runter? Wisst ihr, wann springt man auf einen fortgeschritteneren Schirm? Wisst ihr, wie lernt man da sicher, wie man Gaps macht und Barrel Rolls und, wisst ihr, was ist da die Methodik?

[00:35:16] **Patrick Hennessey:** Also wie ich vorhin sagte, sollte man idealerweise immer so hoch wie möglich anfangen und so viele dieser Manöver wie möglich weit über dem Boden ausführen. Auf diese Weise hat man genug Zeit zu reagieren und die Kontrolle zurückzugewinnen, wenn man sie bei einer Barrel Roll irgendwie verliert. Ich erinnere mich an meine ersten paar Rollen, eine davon war eine Spin-Roll und eine halbe. Und ich dachte mir so: Okay, das muss ich jetzt korrigieren, einfach weil der Pendeleffekt bei den größeren Schirmen dazu neigt, weiterzugehen. Bei diesen kleineren Schirmen werden die Dinge etwas knackiger und präziser, aber die Steuerung wird auch etwas instinktiver, wenn man zu den kleineren Schirmen kommt und eine Rolle macht, bei der man die Rolle nicht eigentlich vorladen und ein paar Aufwärmdrehungen machen muss, um genug Energie für die Rolle zu bekommen.

[00:36:07] Es ist so, wie ich schon sagte, man wird zu einem Teil der Elemente, man wird zu einem Teil eines Schirms. Und wenn du weißt, dass du den Schirm beherrscht, als eins mit ihm, dann fange an, dich weiterzuentwickeln. Aber wenn du immer noch das Gefühl hast, dass die Schirme dich größtenteils kontrollieren, geh erst nicht weiter runter, bis du den Dreh raus hast. Du willst wirklich das Gefühl haben, dass er mit dir verbunden ist. Du willst das Gefühl haben, eins mit ihm zu sein, bevor du auf etwas Kleineres umsteigst.

[00:36:33] **Gavin McClurg:** Gibt es, gibt es Dinge, die Leute machen könnten? Äh, ihr wisst schon, was ich, was ich von vielen Speed-Piloten hier gehört habe, ist, dass sie sagen: Ja, wir verstehen das, Mann. Es ergibt Sinn, erst zu lernen, wie man Paragliding macht, und den Schein zu holen und so, aber ihr müsst den Schirm kaufen und es ist teuer und ihr müsst nach Utah. Äh, gibt es andere, gibt es andere Dinge, die Leute machen könnten, um, um die Stunden zu sammeln, die Zeit zu bekommen, das Groundhandling zu üben, um, wisst ihr, eine Basis aufzubauen, ohne sich den Risiken auszusetzen?

[00:37:03] **Patrick Hennessey:** Ein bisschen. Ich meine, es ist das Gleiche. Wenn man versucht, jemandem zu sagen, er solle erst mal Fallschirmspringen lernen, ist der Weg durch die Fallschirmspringer-Progression wirklich teuer. Aber ehrlich gesagt, ich habe als Kind eine Menge Drachen fliegen lassen. Trickdrachen, was auch immer man hatte, Trilbies, was auch immer sie waren, Foil-Drachen für Kiteboarding. Die sind sehr verwandt mit dem, was wir mit Speed-Schirmen machen. Und sobald man einen Speed-Schirm-Drachen hat, das Ding so gut wie möglich – ich sehe eine Menge Leute, die wirklich schreckliche Groundhandling-Fähigkeiten haben. Sie gehen raus, es ist windig und sie können mit dem Schirm nichts anfangen. Er kollabiert ständig oder kippt auf eine Seite um. Werdet richtig vertraut mit eurem Drachen. Die Handhabungsfähigkeiten und eure Groundhandling-Fähigkeiten, jede Chance, die ihr habt, wenn es draußen windig ist, fliegt das Ding einfach als Drachen.

[00:37:52] Das ist wahrscheinlich eine der wichtigsten Dinge, die ich jedem Anfänger sagen kann, um ihnen sogar beim Umgang mit dem Schirm in der Luft zu helfen. Wenn du ihn am Boden viel besser kontrollieren kannst, wird es in der Luft einfacher sein.

[00:38:03] **Gavin McClurg:** Ja. Wir haben ganze Shows über Groundhandling gemacht. Das ist cool. Dieser Crossover ist perfekt. Ja. Denn Groundhandling lehrt dich alles, was in der Luft passieren kann. Es ist also einfach so entscheidend.

[00:38:17] **Patrick Hennessey:** Wenn man sieht, wie viele Leute zum Speedflying wechseln, die nur den Vorstart machen wollen und Tage suchen, an denen sie nur Übungseinflüge machen können und kaum die Chance haben, Gleiten, Rückstarts oder Starts bei starkem Wind zu erleben. Und Rückstarts sind eine völlig andere Sache. Sobald man draußen ist und an einer Küstenfront steht, muss man vor der Welle bleiben und nicht zulassen, dass man hinter die Turbulenzen gesogen wird. Das ist ehrlich gesagt ein großartiger Ort, um Dinge zu lernen. Cape Kiwanda. Wenn man dort an einem eher ruhigen Tag rausgeht, kann man in einer kurzen Session viel über einen Speed-Schirm lernen.

[00:38:50] **Gavin McClurg:** Hmm. Wenn du, wenn du auf dein, auf dein Jamie-Lee-Niveau kommst, äh, weißt du, für mich, also ich bevorzuge Speedriding wirklich, weißt du, ich mache im Sommer nicht viel Footlaunch-Zug, weil ich meinen Gleitschirm fliege und ich lieber 10 Stunden fliege statt fünf Minuten. Also, weißt du, es ist, es ist, aber ich feiere es auf Skiern total. Es ist einfach, es ist sehr süchtig machend, äh, und und super lustig. Das ist, wo,

[00:39:13] **Patrick Hennessey:** wo die meisten Leute damit anfangen.

[00:39:15] **Gavin McClurg:** Ja. Und es ist toll. Aber eine Sache ist für mich immer noch so, wenn ich rausgehe und meine Touren mache, weißt du, wenn ich auf Tour bin und all die Mühe investiert habe, um hochzukommen, und wenn

der Schnee okay ist, dann skie ich eigentlich immer noch lieber. Ich ziehe es immer noch vor, die Kurven runterzufahren. Aber wie haltet ihr den Nervenkitzel aufrecht? Ich meine, für mich ist es wie ein Spiel – wenn man anfängt, ist es episch, man fliegt. Und um es spannender zu machen, ist da die Progression beim Wingsuit. Genau. Wingsuiter springen nicht aus Flugzeugen und fliegen bis zum Boden. Sie machen Proximity Flying. Das ist das Spannende daran. Aber das ist auch die gefährliche Seite. Ist das das, was viele Leute fasziniert? Das ist etwas, das...

[00:39:58] **Patrick Hennessey:** Das habe ich mir seit Monaten durch den Kopf gehen lassen. Ich habe dieses Gespräch mit jeder Sportart geführt, in die ich mich hineinpowdere. Und ich meine, ihr könnt uns Adrenalinjunkies nennen, nennt uns, was ihr wollt. Ich sage lieber, wir sind Connaisseurs für Extremsport, weil wir ziemlich nerdig in Sachen sind. Wir recherchieren viel. Wir versuchen sicherzustellen, dass wir so viel wie möglich wissen. Und ja, ich habe mit Mountainbike-Rennen angefangen und es kam ein Punkt, an dem ich dachte, ja, ich bin nicht mehr so interessiert daran. Und ja, man kann diese Intensität verlieren. Man kann diesen Kick verlieren. Aber für mich war vieles von dem Fliegen, das ich gemacht habe, Solo-Sachen. Washington hat keine große Crew. Und damit ich viele Erstabfahrten hinter mich bringen kann, haben die meisten Leute nicht die Erfahrung oder die Bereitschaft, einige dieser Touren zu gehen.

[00:40:45] Ja, es ist einschüchternd, da alleine draußen zu sein. Ich versuche, so viele Leute wie möglich darüber zu informieren, wo ich hingehere und was ich mache. Aber im Moment bin ich total motiviert, mit mehr Leuten zu fliegen. Wenn ich mehr Leute habe, die rauskommen und lernen – so wie ich jahrelang als Snowboard-Instruktor tätig war – und ich sehe einen Anfänger da draußen, der etwas Neues lernt, und ich kann ihm auch nur ein kleines bisschen sagen wie: Hey, probier das beim nächsten Mal mal anders aus. Es macht mich glücklich zu sehen, wie jemand begeistert von etwas in diesem Element ist. Ich war früher auch in dieser Anfängerphase, weißt du, und das mit jemandem zu teilen, gibt mir genauso viel Motivation wie es zu tun, es selbst auf einem extremen Niveau zu machen.

[00:41:25] **Gavin McClurg:** Lässt sich mit Speedflying überhaupt noch leben? Gibt es Sponsoringverträge? Gibt es Geld? Gibt es Preisgelder? Oder ist das alles noch so, dass man erst mal einen Red Bull-Vertrag oder so braucht?

[00:41:38] **Patrick Hennessey:** Ja. Und wisst ihr, es gibt ein paar Typen, die herausgefunden haben, wie man das wirklich zum Laufen bringt, aber nicht wirklich. Es ist etwas, das ich mir angesehen habe. In unserer lokalen Community möchte ich ein Event in unserem lokalen Resort hier, Stevens Pass, starten. Sie waren wirklich freundlich zu uns beim Speedflying und erlauben uns, mit der Sesselbahn hochzufahren, aber dann nur außerhalb der Pisten zu fliegen. Also wandern wir zu einem Grat, fliegen außerhalb der Pisten und das ist super. Aber die Skipatrouille dort war tatsächlich ziemlich bereit, mit uns zusammenzuarbeiten. Und ich hoffe, dass wir vielleicht sogar diesen Frühling überzeugen können, einen Tag zu machen, an dem sie eine Sesselbahn sperren und uns dann einfach fliegen lassen. Und wir könnten darauf mit Speed-Schirmen einige Gaps aufbauen und auf einer der Abfahrten einige Tore aufstellen. Bewegungen wie diese sind Dinge, die wirklich passieren müssen, damit es meiner Meinung nach irgendeine Art von Geld dafür gibt.

[00:42:25] **Gavin McClurg:** Man muss irgendwie die Zuschauer einbinden.

[00:42:28] **Patrick Hennessey:** Genau. Und es gibt eine Menge Zuschauer. Ich meine, der Sport hat eine riesige Fangemeinde, wenn man bedenkt, wie klein und jung er eigentlich ist. Wenn man sich Typen wie Jamie Lee ansieht, bekommt er Millionen von Aufrufen auf seinen Videos, nur weil die Leute denken: Oh, das ist wie Wingsuit-Fliegen, aber fast noch cooler. Und das habe ich von Wingsuit-Piloten gehört. Die sagen: Ja, wenn uns das Wingsuit-Basejumping leid wird, schnappen wir uns einen Speedwing.

[00:42:52] **Gavin McClurg:** Cool. Das wäre auf jeden Fall ein bisschen sicherer.

[00:42:56] **Patrick Hennessey:** Ja, da stimme ich dir zu. Ich weiß nicht, wie ich zum Thema Basejumping stehe, aber viele Leute sagen, dass Speedflying das Basejumping des Gleitschirmfliegens ist, so wie man Skydiving und Basejumping hat.

[00:43:07] **Gavin McClurg:** Ja, absolut. Was stellst du dir denn für die nächsten fünf Jahre vor, wo wird das Ganze hingehen?

[00:43:15] **Patrick Hennessey:** Weißt du? Das ist eine schwere Frage. Es ist schwierig, die nächste Stufe der Entwicklung in diesen Sportarten zu sehen. Und das habe ich schon für jeden Sport gesagt, vom Biken bis zum Snowboarding. Ich bin mit all diesen Dingen aufgewachsen und habe sie damals gesehen und dachte mir: Oh, die Leute machen, weißt du, einen einfachen Flip und eine 360, und jetzt müssen sie so was wie Quadruple Flips und 1440er machen, um überhaupt cool zu sein. Aber, weißt du, bei Speed Flying gibt es wirklich nur eine gewisse Grenze. Man kann bei Speed und Swooping richtig perfekt werden. Und das ist eine Sache, bei der ich fast empfehlen würde, ein bisschen von Fallschirmspringern zu lernen. Swooping mit einem Speed-Schirm ist sehr anders als Swooping mit einem Gleitschirm. Ja, genau das habe ich eigentlich gemacht, als ich in Neuseeland war.

[00:44:02] Ich habe bei End Zone gearbeitet und da hatten sie einen richtig guten Typen, Miles McCauley, der die Swoop-Challenge-Events in München in Europa macht. Und ja, von jemandem zu lernen, der tausende und tausende Swoops hinter sich hat, macht die Dinge viel einfacher, als wenn man es einfach selbst probiert, besonders beim Swooping. Da machen die meisten Leute richtig Mist und kommen zu schnell auf den Boden.

[00:44:28] **Gavin McClurg:** Ja, Ja, dieses Timing ist so entscheidend.

[00:44:32] **Patrick Hennessey:** Es ist präzise. Und beim Fallschirmspringen haben sie Pieper in den Ohren, die bei einer bestimmten Höhe auslösen, ab der sie mit den Kurven anfangen müssen. Beim Speedflying ist es schwer, so ein Höhenmesser so zum Laufen zu bringen, wie man es will. Es ist also viel Reaktion. Es ist viel instinktives Timing.

[00:44:47] **Gavin McClurg:** Ja, klar. Als Community, weißt du, ich kenne die Jungs hier, die im Winter nach Chamonix fahren und eine tolle Zeit haben, weil es dort so viele Speed-Piloten und so weiter gibt. Also, für die Leute, die zuhören und gerade erst ein paar Flugstunden sammeln und anfangen, nach coolen Trips, coolen Orten und coolen Jahreszeiten zu suchen – hast du da irgendwelche Empfehlungen? Also, Communities, die es richtig machen, die sicher fliegen und unterstützend sind? Also,

[00:45:14] **Patrick Hennessey:** Chamonix ist der Wahnsinn. Ich war erst letzten Mai dort und die Menge an Gelände, die sie da fliegen müssen... Aber das Gleiche gilt für die Vorschriften, die sind viel strenger, als man erwarten würde. Man denkt, man fährt in die Alpen und alle schreien herum und machen verrückte Sachen, was – ja, da gibt es unterschiedliche Perspektiven – aber sie sind sehr streng, wo man landen darf, wo man fliegen soll, die Regelung der Zeiten wegen des Flugzeugverkehrs und so weiter. Aber ja, ein riesiger Unterschied in der tatsächlichen Anzahl der Leute, die fliegen. Und der Enthusiasmus dafür. Ich habe das Gefühl, dass es in Europa eine andere Ebene an Leidenschaft gibt als manchmal hier in den USA. Die Leute werden dort wirklich leidenschaftlich bei den Dingen.

[00:45:57] **Gavin McClurg:** Ja, die gehen voll rein, oder? Also, Europa ist gut. Du hast Jamie erwähnt. Du hast Neuseeland gesagt, die neuseeländischen Alpen. Neuseeland ist wirklich gut.

[00:46:05] **Patrick Hennessey:** Und ja, Europa ist in Bezug auf die Erreichbarkeit großartig. Es gibt Orte, an denen man mit der Gondel hochfahren darf, mit Sesselliften hochfahren darf, und sie haben ausgewiesene Startzonen, auf denen steht: Hier, dieser Weg führt zur Startzone. Während es in den USA viele Orte gibt, wo man weiß, dass es Schilder gibt, die das Fliegen verbieten. Schilder, auf denen steht, so was wie „Hier nicht fliegen“. Neuseeland ist ähnlich. Da gibt es Gondeln, bei denen man ein Gleitschirmfliegen-Ticket kaufen kann und gezielt mit der Gondel hochfährt, um den ganzen Tag Gleitschirmfliegen zu gehen.

[00:46:37] Die Zugänglichkeit ist dort also enorm wichtig. Und wenn du Anfänger bist, kann ich dir nur empfehlen, einen Trip zu einem dieser Orte zu machen, weil du dort richtig viele Runden fliegen kannst. Hier hingegen besteht das meiste davon aus Hike-a-Flights. Du hast nicht so viel Flugzeit. Du bekommst zwar richtig starke Beine, aber du hast nicht so viel Zeit in der Luft.

[00:46:53] **Gavin McClurg:** Wenn man es aus der Ferne betrachtet und sieht, was mit Hangglittern, BASE und all diesen anderen sogenannten Extremsportarten passiert ist – also die Entwicklung, die sie durchlaufen haben –, und dann Gleitschirmfliegen, hast du da eine Botschaft an die Speed-Community, was die organisatorische Seite angeht? Welche Bedürfnisse gibt es da oder was sollte, wenn überhaupt, passieren? Es scheint da so eine Art Graswurzelbewegung zu geben. Es klingt so, weil Europa einfach die Zugänglichkeit und die Lifte hat und die Leute sich nicht so oft gegenseitig verklagen, es ist nicht so rechtlich kompliziert wie hier, wissen Sie... Aber es klingt so, als würden Sie sagen, dass

Regulierung eine wirklich gute Sache sein kann.

[00:47:38] Ich meine, muss das hier passieren?

[00:47:42] **Patrick Hennessey:** Ja, ehrlich gesagt habe ich das Gefühl, dass es das tut. Ich meine, schau dir zum Beispiel an, was mit Dean Potter und diesen Typen beim Wingsuiting in Yosemite passiert ist – dieser Ort ist seit jeher für das Fliegen gesperrt, und ich weiß, dass du darüber nachgedacht hast, ich weiß, wir haben alle gedacht, dass dieser Ort ein Mekka für das Fliegen sein würde. Aber ja, allein die Tatsache, dass Leute diese Dinge in der Dämmerung oder bei Morgengrauen fliegen, und du weißt, einige Skigebiete erlauben uns das Fliegen direkt nach der letzten Bahn, aber das ist ja um vier Uhr, da wird es langsam dunkel und die Sicht ist nicht mehr so gut, die Tiefenwahrnehmung ist nicht mehr so gut, und ich bin mir sicher, das ist das, was mit Dean Potter und diesen Typen passiert ist – sie fliegen in der Dämmerung. Wenn wir es also legalisieren könnten, mehr Regulierungen hätten und den Leuten erlauben würden, zu Zeiten zu fliegen, in denen es wirklich sicher ist, draußen zu sein, und

[00:48:32] machbar. Ich denke, das wäre der beste Fortschritt oder der beste nächste Schritt für den Sport, was die Möglichkeit angeht, in einem Resort zu fliegen, wie ich schon sagte – Christopher Marin macht ja ziemlich viel mit der Skipatrouille, um sicherzustellen, dass sie die Mini-Schirm-Lizenzen und Bewertungen der Leute überprüfen. Ich denke, wenn wir diese Initiative in unserer Community richtig starten können – was ich weiß, schwierig ist, weil viele Leute einfach nur wie Cowboys unterwegs sein wollen, wild sein wollen und keine Gebühren für Genehmigungen oder Lizenzen zahlen möchten –, aber ja, das würde uns wahrscheinlich alle sicherer machen, uns ein bisschen mehr darüber wissen lassen, was im Rest der Community abgeht, und uns ermöglichen, mehr Orte zum Fliegen zu haben. Ja.

[00:49:14] **Gavin McClurg:** Mir gefällt das. Ich sehe wirklich die Notwendigkeit, die Dinge ein wenig zu standardisieren. Und ich bin, wie jeder andere auch, nicht der größte Fan von Regeln, aber ich denke, es ist bis zu einem gewissen Grad klar, dass wir immer weniger Orte zum Fliegen haben werden, wenn die Unfälle so weitergehen. Und genau das ist echt beschissen. Letztes Jahr haben sie es in Jackson verboten, und sie haben es in Alta verboten, das wisst ihr ja. Also ist das ein guter Punkt zum Abschluss – vielleicht ein Shout-out an die Community, an alle, die zuhören: Schließt euch zusammen, so ändern sich die Dinge. Man muss eine Gruppe bilden und an einer Lösung arbeiten, denn es ist ein verdammt cooler Sport, es macht riesigen Spaß.

[00:49:59] **Patrick Hennessey:** Ich weiß, dass die meisten der Leute auf dem oberen Niveau, die sich wirklich auszeichnen und einen guten Namen für den Sport machen würden, genau dasselbe sagen: Versucht einfach sicher zu bleiben und einen guten Namen für uns da draußen zu machen. Denn ja, es ist wie beim Basejumping, es ist eine kleine Gruppe, eine kleine Szene, und wenn wir immer weiter Leute verlieren, werden die Leute uns komisch ansehen und sich fragen, ob wir diesen Leuten das Springen überhaupt erlauben sollten. Ich weiß, Chamonix hat gerade Wingsuit-Basejumping von der Luma deke verboten, weil einfach eine zu viele Leute gestorben sind.

[00:50:27] **Gavin McClurg:** Ja, genau, genau, wir

[00:50:29] **Patrick Hennessey:** Ich will diese Privilegien nicht verlieren, ja.

[00:50:31] **Gavin McClurg:** Super, Patrick, ein toller Abschluss. Ich weiß deine Zeit wirklich zu schätzen, Mann, und ich freue mich riesig, mal mit dir zu fliegen. Ich mag den pazifischen Nordwesten sehr und bin oft dort, also setzen wir das auf unsere To-Do-Liste. Aber vielen Dank, Mann, ich weiß das zu schätzen. Wir haben das schon seit Wochen versucht zusammenzubringen und ich bin froh, dass es endlich geklappt hat. Das war super informativ, danke.

[00:50:52] **Patrick Hennessey:** Perfekt, danke Gavin. Noch ein Shout-out an 510 Shoes, die mich unterstützt haben, sowie an Kavu Clear Above Visibility Unlived. Das ist eine lokale Bekleidungsfirma aus Washington. Sie waren großartig, haben mich unterstützt und mir geholfen, da rauszukommen. Und wenn euch das Fliegen, das ihr hier seht, gefällt, dann folgt mir auf YouTube, Instagram und Facebook unter patrick.hennessey oder Patrick Hennessey als Athlet. Ich hoffe, euch dort zu sehen. Cool.

[00:51:22] **Gavin McClurg:** Ja, und ich werde all diese Links in die Shownotes setzen. Barry ist ein guter Freund von mir bei Kavu, grüß ihn von mir. Cool, cool, Patrick, vielen Dank, Mann, ich weiß das zu schätzen.

[00:51:32] **Patrick Hennessey:** Danke, Gavin. Mach's gut. Ich...

[00:51:37] **Gavin McClurg:** Ich hoffe, euch hat das gefallen. Wenn ihr etwas aus der Show oder aus dem Mayhem mitnehmt – sei es, dass ihr besser fliegt, oder nur wegen des Unterhaltungswerts, oder beides – dann helft bitte die Show zu unterstützen. Es ist ein von den Hörern unterstützter Podcast; wir machen das nicht mit Sponsoren. Ihr könnt das auf viele verschiedene Arten tun. Finanziell ist natürlich die offensichtlichste; ihr findet die Links zur Unterstützung entweder über PayPal oder über patreon.com/cloudbasedmayhem, wo ihr es quasi einstellen und vergessen könnt und nur zahlt, wenn Content erscheint. Ihr könnt das auf einen oder zwei Dollar einstellen; alles, was wir je verlangt haben, war einen Dollar pro Show. Aber wenn ihr mehr beiträgt, bekommt ihr T-Shirts, Mützen und all das andere. Oder ihr unterstützt uns einfach, indem ihr die Mundpropaganda verbreitet: Erzählt euren Freunden davon, postet es auf Facebook oder in den sozialen Medien, sprecht darüber auf dem Weg zum Start. Ich war gerade unten in Mexiko bei der Monarca und war erstaunt, wie viele Leute darüber gesprochen haben – sie reden darüber und diskutieren darüber auf dem Weg zum Start, und es scheint die Community viel sicherer und auch viel besser zu machen, was ziemlich aufregend ist. Aber ihr könnt es auch unterstützen, indem ihr mir einfach auf Instagram oder Facebook oder so folgt. Das kann ich jedes Jahr in meine Sponsoringverträge einfließen lassen, was viel bewirkt. Lasst uns wissen, mit wem wir sprechen sollten; ich habe eine lange Liste, wir haben eine ganze Menge davon auf Lager, also bleibt dran für mehr. Wir sehen uns in der nächsten Show. Bis dann, Cloud Base, Cheers.