

Cade Palmer and the Ultimate Pursuit

Cloudbase Mayhem Podcast 78 — Cade Palmer

Published	2018-11-03
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-78-cade-palmer-and-the-ultimate-pursuit/
Duration	00:55:48
Speakers	Cade Palmer, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0078-cade-palmer-and-the-ultimate-pursuit.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	7 correction(s) applied

Contents

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

English

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

Show notes

Cade Palmer is a speed test pilot and designer for Ozone Paragliders; is one of the most accomplished aerobatics pilots in the world; flies tandems professionally in Jackson Hole, Wyoming; regularly sessions some of the most awe-inspiring terrain on Earth with his paramotor; of course flies small planes (and jumps out of them!) in his free time; flies RC planes and lives year-round in a van with his girlfriend and fellow air junky Becca Bredehoft and their dog Talla in pursuit of all things free-flight. In other words- he's got the life most pilots can only dream.

The post Episode 78- Cade Palmer and the Ultimate Pursuit first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:13] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloud-Based Mayhem. Our guest today, Cade Palmer, is a guy I've been trying to get on the show for a really long time, even though we're kind of in the same neck of the woods. He does tandems all summer down in Jackson with his girlfriend, Becca, and they really live the life. They built the van a few years ago because they thought it was kind of silly to be throwing away money at rent in Jackson every summer, which is a pretty expensive place. And they were doing the Jackson thing in the summer and then down in New Zealand in the winter, and they fly paramotors, and he's got a skydiving background and major speed flying and aerobatics background. Also flies XC. He kind of does it all. And he's also just nailed his rating in flying small planes and may go commercial one day.

[00:01:03] So I've been trying to track down Cade for a long time because I've been following those guys on Instagram for a long time. He puts up some amazing films and clips and videos, and he's also a designer and test pilot for Ozone. So a lot of background. He's been flying since he was 19 years old and really is truly living the dream. But we talk about that a bit and talk about, you know, life is always grass is always greener on the other side kind of stuff. And we talk about safety and how to get into speed flying and taking baby steps and the importance of mentors and a little bit about accidents. But this isn't a dark show by any means. But, yeah, I had a really nice flight with him here in Sun Valley this morning and because he just came through town. So that was an opportune time to do a live show, do it together, which is always really special instead of doing stuff on Skype.

[00:01:54] So I think you're going to really enjoy it. Don't have really any housekeeping this week. I want to just put out another push for the fundraiser that Cross Country and the Cloud Base Foundation have put together for our that. So we're going to be doing a little bit of a magic accident in Indo with the with the tsunami and earthquake and we lost seven pilots over there so you can find the show notes, you can find find the link to where you can contribute to that campaign in the show notes, also Cross Country magazine and also on the Cloud Base Foundation, they're well on their way to raising their goal of 60,000 to send to those families and contribute to that. That would be most excellent. So without further delay, please enjoy this great live.

[00:02:39] Conversation with Cade Palmer.

[00:02:51] Cade, man, thanks so much for coming out here. It's rare for me to be able to do this live. This is pretty cool. I'm sorry I don't have better accommodation for us here. Usually I'm just solo out here in my little sound room, but stoked to have a quick flight with you this morning and stoked you've been able to make the time to to get on the mayhem. So thanks, man. Welcome to Sun Valley.

[00:03:11] **Cade Palmer:** Awesome. Thanks for having me and thanks for the flight this morning. It was a lot of fun.

[00:03:14] **Gavin McClurg:** Yeah, that's fun. Hopefully we'll get some more in the next few days. I've been following you and Becca. For years on the various social media platforms. You guys are building this killer van right now. I know you guys do tandems down in Jackson. You're wicked speed pilot and do a lot of design work with ozone. So we got a lot to discuss, but I thought like a cool, maybe audience icebreaker would just be to have you recount like the coolest

flight, like what's the flight that comes to mind and why, like when you look back at your. All your years of flying.

[00:03:50] **Cade Palmer:** Oh, man, it's so hard to pick one. There's so many good flights out there. One that comes to mind right off the bat is a flight from Vulcan Atitlan in Guatemala. And, you know, we hiked and spent the night on top of the volcano and then flew down in the morning. And, you know, it was kind of we didn't know whether anybody had flown off of it before. And I think now we found out that there was a few people that did it before us. But it was a pretty wild experience. We were hanging out in Panajachel and working for real world paragliding with Christian Behrens. And, you know, we'd been there all season and flying tandems every day or looking across the lake at this massive volcano. And it was cool to finally get the idea and make it happen.

[00:04:37] And we took boats across and it was a pretty big crew of us, like eight or nine of us, I think, climbed up there and all flew off in the morning. It was quite the experience. And

[00:04:48] **Gavin McClurg:** did you land down by the lake? Yeah. Yeah. I know that I climbed up that way before I was a paraglider. I was living in Chelan one year. I was down there actually whitewater kayaking and we had all our stuff ripped off in Guatemala. And I just stayed. My buddies went home and I just stayed there and started studying Spanish in Chelan I hiked up that volcano. So I kind of know that zone. Did you land down by the lake or did you go the other way?

[00:05:11] **Cade Palmer:** It was down near the lake. It was on one of the towns that's near the lake. But on that side, there's not really like a beach landing area, kind of like we have when we fly on the other side. But we landed in a schoolyard and I think the town is called Solalá, maybe? Okay. And did the kids go crazy?

[00:05:27] **Gavin McClurg:** I think it's been so

[00:05:27] **Cade Palmer:** long, I can't remember exactly the name of the town, but yeah, the kids went nuts.

[00:05:31] **Gavin McClurg:** That's so fun.

[00:05:32] **Cade Palmer:** Yeah. It was, by the time the last person landed, it was almost dangerous, kids running around the landing area and trampling gliders. And there was some pretty funny footage and some pretty funny audio clips, some of the pilots yelling at the kids trying to save their equipment.

[00:05:50] **Gavin McClurg:** So you and Becca have this kind of like from the outside looking in, like the perfect scenario. You know, you're doing tandems in Jackson to kind of bank up enough cash to, you're just finishing up the second van build now. Take us back through like how, you know, what started this fascination with flight and, you know, feel free to long form this. You know, how did it start? You know, how did you discover it? And how have you created a life? How have you been around flying?

[00:06:22] **Cade Palmer:** I've been around flying my entire life. My dad is an Air Force pilot, and so he flew fighter planes in the Air Force. And so I've been around small planes, big planes, all that stuff growing up. And I saw paragliding the first time when I was like 11, and I was in Salt Lake. My dad was working at Hill Air Force Base, and we were living in Draper, so really close to the flight park there. And it wasn't really much of a flight park back then. But I was actually flying RC soaring planes. And we went out to the site to fly planes, and I saw people hang gliding and paragliding there. I was like, man, seems like way more fun to be out there, like actually flying than sitting here and, you know, doing it from the ground. And so I knew I always wanted to do it. I didn't get the chance until my 19th birthday was my first flight.

[00:07:08] But I came back to the point and learned there. Did you grow up in Salt Lake? I grew up in Idaho. Okay. Grew up in Boise. And my dad moved around a little bit with the military. And so we ended up with four years in Salt Lake. He took a four-year assignment there. And so that's where I saw paragliding. But we had moved back to Idaho at the point that I learned. But I moved back to Salt Lake in order to learn to paraglide, basically.

[00:07:33] **Gavin McClurg:** And Draper, is that the point?

[00:07:35] **Cade Palmer:** Yeah. Draper's the

[00:07:37] **Gavin McClurg:** point of the mountain. Okay. So bringing back to that era, who were your mentors? Was it Santa? Was it all those crew?

[00:07:44] **Cade Palmer:** Yeah. So I was Carson Klein. He's a really good friend of mine, a really good friend of my brother's. He's also a paraglider and skydiver. And my brother had actually already started to fly a little bit. So he recommended Carson. And Carson kind of took me under his wing. I moved into his house in the basement. And so it was really easy to head out to the hill every morning. And I was actually his first student after getting his instructor ratings from Santa Croce. So Santa was kind of watching over the shoulder pretty close. Yeah. So I learned from Carson first. For sure. But I had a lot of help from Santa. And I started working with Santa pretty early on. I started volunteering, running drugs for him at his toe clinics and just trying to get a toe here and there. And I think my third flight ever was a toe with Santa. Wow.

[00:08:29] So I got right into the towing aspect of things. Saw a few people doing aerobatics. The flight park was a lot different back then. There wasn't a parking lot. There wasn't grass. It was kind of the old west out there. And the people I was looking up to was Jake Walker was out there flying, making it look really good. Michelle McCullough and Hun Lowe and that whole crew, they still fly out there a lot. Yeah. I remember watching them doing just huge wing overs. And I think specifically it was Michelle and Hun Lowe that were doing synchro wing overs. I was like, man, I really want to do that. And yeah. So I just dedicated myself to learning and baby steps. And I kind of did that.

[00:09:14] I kind of started speed flying almost right away. I was skydiving as well. I learned to skydive, paraglide, and speed fly all kind of together. And yeah. Then after volunteering for Santa Croce for a little bit, he finally got me my instructor ratings after about a little more than a year. Started Let Me Apprentice. And I started working for Chris. And it was all downhill from there. Once I learned I could make money doing this sport, then I just couldn't get enough of it.

[00:09:47] **Gavin McClurg:** And has it been mostly your job since then? Have you kind of made a living out of

[00:09:51] **Cade Palmer:** free flight? Yeah.

[00:09:53] **Gavin McClurg:** I've been

[00:09:53] **Cade Palmer:** super lucky, fortunate in a few ways to fall into some pretty good gigs. And I started instructing and just kind of scraping by and then started doing tandems and found Jackson Hole. And it was a really good place to do tandems and taught me a lot about flying tandems. And then through friends in the community, I started asking about other places I can go in the winter to try and fly. And Nick Greece and a few other people pointed me to New Zealand first off. And Becca and I, I think 2010 was our first year we went to New Zealand. And that just opened a whole new world over there. Like they're super pro. Right.

[00:10:37] **Gavin McClurg:** They're really pushing it, aren't they?

[00:10:39] **Cade Palmer:** Yeah. Yeah. And there's a few tandem operations out there that do really good. But I mean, G-Force Paragliding, they do upwards of 10,000 tandems a year and they're very professional. One of the most professional organizations I've ever seen. It's good to learn a lot from them, both technique wise and kind of how the business runs.

[00:11:01] **Gavin McClurg:** You and I, this morning when we were hiking up, we were kind of talking about like one of the themes maybe we would talk about today on the show is, and one of the things I've kind of struggled with. Is dissecting down risk with, if you haven't had the experience. When you think back to when you were 19 and you learned this, what were Santa and those guys, how were they trying to keep you from killing yourself and getting hurt? Because until you have that experience, it's all just theory. Like, hey man, this is really dangerous. Well, great. Well, okay. How do you... Because like we were talking about, in a lot of sports, mountain biking, tennis, golf, whatever, you get hurt and it's not like it's the end of the world.

[00:11:49] You've sprained your shoulder or maybe you've broken something and you're going to heal and you're going to come back. Where you don't really have that, that might be really lucky in these sports. So, the stuff you're doing on your speed weight right now is, you wouldn't want somebody just doing that right off the bat. You got to take a lot of time. But how do you adjust that? How do you teach that?

[00:12:11] **Cade Palmer:** I mean, it's really hard in this sport. I think I was really fortunate to have some really good mentors who were really close to me and were willing to tell me when I was doing something wrong. And me having a lot of respect for those people and their opinion really, I feel like, held me at bay a couple of times. And I did make mistakes and went past my abilities a few times and they were quick to let me know. And I think that mentorship, having a good mentor and somebody that you respect and somebody that is keeping a watchful eye out for you is really important in our sports.

[00:12:52] Like we were talking about this morning, it's easy to understand how to manage risk and risk management and identify hazards and weigh those consequences. What's the probability of this hazard coming true and what are the consequences if this hazard does happen? And then we can do things to mitigate those and figure out whether we want to accept that risk or not. But as a beginner pilot, it's really hard because you don't always see all those. You don't know what you

[00:13:21] **Gavin McClurg:** don't know.

[00:13:23] I know in the last few years, you're flying this experimental plane that's like a cub. You're licensed now. You're flying solo. Are there systems that you've learned through that whole side? Of free flight that you wish you would have had maybe back with the speed flying and the paragliding? Because it's quite a bit more, there's a system there. You learn this and then you learn this. I'm not a plane pilot. I'm guessing. I'm assuming that.

[00:13:52] **Cade Palmer:** It's very regimented. And I haven't really thought about it like that, where back to my early career would I have benefited from that. But I think absolutely. I've definitely tried to apply it to the tandem flying in the professional aviation world. And that kind of started before I learned to fly planes when in New Zealand, they got the commercial tandem operation and tandem operations all across New Zealand got incorporated under the CAA, which is like the FAA here in the United States. And so lots of the practices from professional aviation got adopted in like morphed to where paragliding could adhere to those practices and rules and regulations. And so that's really where I saw that. Professional aviation has a really that regimented attitude and like their checklist.

[00:14:42] And you go step by step to prevent accidents and do everything you can to reduce the risk. And I think absolutely paragliding could benefit from that, paragliding and speed flying both.

[00:14:58] **Gavin McClurg:** So what are just a few things that, and this is a question I ask of a lot of guests. I'm assuming there's going to be some overlap here. But in your years of, you know, New Zealand and the tandems and Jackson and you do a lot of paramotoring, you're kind of like your broad strokes, you're doing them all. You've probably seen, you know, a lot of things you wish you hadn't. What are some of the common errors that people make, like the mistakes that shouldn't be made?

[00:15:29] **Cade Palmer:** I mean, all of these sports are judgment sports. And most of most accidents can be traced back. To a bad decision. And it's really hard to exercise good judgment and be really diligent and be really have a lot of self-discipline and be able to step outside yourself and look back and be like, you know, is this really a good idea? And, you know, I feel like a lot of those accidents, it's always a chain of bad things that happens. And, you know, we're always looking for a way to break that chain. And you look at every accident and you're like, man, there's like. Four or five things where he should have been like, you know. Red flags are popping here and here and here. And so I think learning how to be self-aware.

[00:16:18] And identify ways to break that chain to an accident is the most important thing.

[00:16:22] **Gavin McClurg:** Are you doing, are you instructing as well?

[00:16:25] **Cade Palmer:** I do. I haven't instructed a whole lot over the past couple of years.

[00:16:31] When I moved to Jackson, I instructed the first few years there. And then kind of moved more towards dedicating myself towards that. And so I do lots of mentorship and some more upper level instruction. But I don't end up doing a whole lot of P2 courses anymore.

[00:16:49] **Gavin McClurg:** Okay. What do, you know, when you and Beck are planning out your year, what are you most stoked about? What's the, is it the travel? Is it the paramotoring? Is it the, you seem to pursue all of it, but you're, I don't see a lot of XC. Do you, are you also flying XC much?

[00:17:10] **Cade Palmer:** I mean, I have a handful of hundred mile flights and a few triangles. I don't do anything that's like, I'm not setting records or anything, but I enjoy flying cross country. I really like the mental challenge involved and, and yeah, I enjoy flying cross country and I do it a little bit.

[00:17:25] **Gavin McClurg:** So what, what are the, what of all the things you do or is there a favorite? Is there a thing, is there something that gets you most fired up?

[00:17:31] **Cade Palmer:** No, man. It comes and goes. Like I really thrive in staying as well rounded as I can. Like I want to enjoy all of these different aspects of our sport and of flight. I really like flight. That's what I'm all about. And I want to do it in as many different ways as I can. And I think being well rounded, each of them, each sport kind of helps other sports out in certain ways. But learning the difference in between the two is been really helpful for me. And I don't think that's the same for everybody, but I remember there was a very like definite point in my practice. I had a lot of progression where I was skydiving a lot and paragliding a lot. I was working in both sports. I was packing parachutes at the drop zone in Ogden and I had started teaching out at the point and flipping that switch to go back and forth in between the sports and two very different.

[00:18:23] I mean, they're both Ram Air technologies. They're both parachutes. They both, you know, you have two toggles, you pull on them and things happen, but it's amazing how different they can be going from, you know, one parachute to a paraglider. So I think that helps. Helped my progression in understanding those differences and the similarities at the same time. You know, every piece of fabric above your head is going to act, you know, somewhat similar.

[00:18:50] **Gavin McClurg:** So. So perfect transition. I know you've been working with Ozone for the last few years and you were really involved in their Rapidos project. How did you get involved in that? What have you had? That just seems super complicated and difficult. And beyond my skill level, but it seems also really interesting and fun.

[00:19:11] **Cade Palmer:** Yeah. So I do testing for Ozone. Rob Whittle still does all the design. We do get help from like the design team in France. You know, Luke, Dav, Russ, all those guys. But the majority of the Speedwing designs come from Rob.

[00:19:25] **Gavin McClurg:** I had no idea. I thought he was all just in kite surfing and riding motorcycles. He was doing that.

[00:19:31] **Cade Palmer:** There's a lot of that too. But. So he's the reason I actually ended up with Ozone. I was in the right place at the right time. He was living in Salt Lake at the point of the mountain when I was there. I was flying Speedwings a lot at the point in those days. And he ended up needing help with the project.

[00:19:47] It was the Bullet GTs. So that was back in 2008, 2009 when we did the Bullet GT project. So I helped with that and the XT16. And I was, you know, it started really slow. I was just helping like do a few things. And I would fly and come back and he would ask something really specific. Like, I want to know this about the wing. And so you go up and you'd fly it and you'd be like, OK, I'm going to change something. And you tie a few knots and then say, OK, go tell me how the flare feels now. And so then you land and you come back. OK, it did this. It ties a few more knots. And so we did that for probably about a year until he left. And then they continued having me on and help with different projects. And I, over time, learned a little bit more about what how to trim gliders and how to fix that part of testing.

[00:20:40] So, you know, there's lots of little tricks we use for tying knots in different places or making loops at the quick links to affect the angle of attack of the glider or change the handling characteristics. And so I just learned more and more. Then it turned into a job. And I've been working for Ozone for almost five years now. Yeah.

[00:21:01] **Gavin McClurg:** So is that part of your income as well as design? It is. Oh, cool. And tell the audience, what does a test pilot do? What does that involve?

[00:21:13] **Cade Palmer:** So for Speedwings, it's kind of it can involve a lot of different things, like doing a rapid dose project is a lot different than doing, say, you know, the Firefly project.

[00:21:25] But it's more boring than a lot of people would think. We do a lot of, you know, flying things over and over again, a lot of repetition.

[00:21:38] You know, we get a glider from. So Rob makes a design. The factory will put out a proto. They'll send the proto to me. I'll kite it first for a long time. Like I want to kite it and a lot of wind and turbulence. I want to know how it's going to act on the ground before I ever want to leave the ground with that glider. I can set things just through kiting. So I'll start tying knots straight away to set things like the angle of attack. So trimming the glider to be steep or flat will affect both the inflation, the handling in the air and the landing. Another thing is kind of overall stability of the glider. You can do a few things to make the glider more resilient to collapse and a little more stable by putting more of your weight on, like, say, the B lines.

[00:22:28] Shorten the B lines and it'll. Increase stability. You lose a few other factors. But so I get the glider set to where I feel comfortable flying it. And then once we fly it, then we'll start to work on more things like handling. So the brake flange, the brake length.

[00:22:50] It's a lot. It's a different process than testing paragliders. Last year, I think it was last year. I got to go over and do an ENT. Test pilot course with Alan Zoller. And so that was really interesting to learn all about the ENT certifications. And, you know, I'd done a lot of kind of partial testing of that through Speedwings. But the ENT testing process is very regimented. It's kind of like, you know, aviation. They go out and set a break range. And then you do a very specific input to the glider. And make sure that you're doing the same thing on every test. And so it can tell you lots of behaviors about a wing and make sure you're getting consistent results.

[00:23:42] So Speedwings. First, we set the trim. You know, safety is really important for us. We want the stable glider. That's not going to do anything crazy above your head. Handling is really important to us. We want it to handle well in the air and also on the ground. We want it to have a nice clean. Inflation. Be easy to launch. And a nice easy flare. And a long forgiving break range if we can.

[00:24:08] **Gavin McClurg:** Where do – you said your brother is also a pilot. But let's imagine that he wasn't. And he's your little brother and he comes to you one day and he's like, dude, I've been watching all your videos. You kick ass. You're doing all these barrel rolls right off the ground and all this stuff. And I really want to learn this. How would you fold him into learning? What would be the progression you would want him to take?

[00:24:32] **Cade Palmer:** I mean it's so individual for every person. So I do have another brother that I did teach to fly. Oh, perfect. Okay. Let's use him. And he mostly wanted to paraglide. He didn't show a whole lot of interest in speed flying right off the bat. So we started him out paragliding. And, you know, the thing I really try and instill in all of my students is the importance of baby steps. Like, you know, you have a long time to fly. And people try and get ahead of themselves really quickly. They're like, I want to do that. I want to do that. And you're like, well, there's a progression to every level of flying. And I really like following that set progression. And, you know, you increase and push your limits a very small amount of the time. You know, the instant you're comfortable doing something is the instant it's going to bite you.

[00:25:22] That's a good one.

[00:25:24] So I say just emphasize baby steps and cater it to your student. You know? If a student is wanting to learn aerobatics, then there's a very set out progression to learn aerobatics. You know, there's people that want to go out and tumble right off the bat. You're like, you know, that's not the first thing you learn. There's one or two things we're going to teach you before we teach you tumbling. You know? And if you go and you learn, you know, wing overs and asymmetric spirals first and, you know, get stalls down, stalls and spins down before you ever sat. That's one of, you know, it's a big pet peeve of mine. Lots of people, a sat is a really easy trick. And so lots of people will go out there and they're just like, well, I'm going to sat. It's like, have you stalled and spun before? Well, no. It's like, well, you should probably do that before you sat.

[00:26:10] It's probably not going to happen on your first time, but if it does, you want to know how to fix it. Yeah. You're going to over crank a sat

[00:26:17] **Gavin McClurg:** at some point. You're going to spin it. Yeah. Exactly.

[00:26:21] **Cade Palmer:** Stalls, spins, helicopters. Once you're comfortable at sats, you can start to go, you know, rhythmic sats or dynamic sat entries. Yeah. And slowly work up to tumbles, you know.

[00:26:34] **Gavin McClurg:** Did you self teach tumbling?

[00:26:38] **Cade Palmer:** You know, I worked with a lot of people. Okay. And by the time I was learning to tumble, it took me six years to learn how to tumble. Like from when I tried, I was like, I set my mind to it. I was like, okay, I'm going to learn to tumble. I want to infinite tumble. You know, I'd done tumble entries, but I was like, I want to infinite tumble. And it took me six years. And almost 30. 13 reserve tosses before I was like really comfortable tumbling. And, you know, it started out, I was working with Nick Peterson. He's no longer with us. He's an awesome guy. Excellent coach. Sick Nick. Sick Nick. Love that dude. Yeah. Yeah.

[00:27:19] But so I spent a lot of time with him. And back then the glider technology wasn't quite there either. Lots of gliders were really hard to tumble. They weren't quite as easy as they are today. And.

[00:27:33] Another big help for me was Craig Taylor in New Zealand. So him and I, he's a SIV coach and a really good acro pilot as well. Him and I were learning to tumble at the same time. So when we were in New Zealand, we were both like, you know, running things by each other and, you know, talking about timing. No, I know I'm doing that, but it's not working. I'm really like, yeah, it's hard to make your brain do something new in some of those scenarios where you're so peaked and so amped. And there was like two years where I knew that I needed to give a later input. And I was like, I thought I was doing it. And it just, it wasn't happening. One day I messed up and I like accidentally, I was a little bit late. Yeah. And I hit it in the right place at the right time. And I was like, whoa. And it was like total breakthrough.

[00:28:18] You're in. An accident. I was like, well, there it is. Now I can tumble.

[00:28:22] **Gavin McClurg:** Interesting. Wow. Why do you think you've been more drawn to acro and aerobatics than, I don't know, XCE or just other aspects of the sport?

[00:28:33] **Cade Palmer:** I don't know. I haven't really thought about it. I mean, even before I started to paraglide, I was watching paragliding videos. So I was in the military for a short time. And I learned to fly right after I got back from a deployment. And I had decided that I was going to learn to paraglide like I had seen it when I was 11. I was like, I know I'm going to paraglide. And I went on this deployment. I was in Kuwait for six months. And in Kuwait, I was on the internet all the time. I'm learning to paraglide as soon as I get back. I started watching paragliding. I was watching videos. I saw videos of like Brad Ganuchio. And they had just started doing the infinite tumble. And a few other guys in low. And so I knew before I started that I wanted to get into acro. And I know instructors hate that, too.

[00:29:18] They're like, you haven't even learned to fly yet. You don't know what you want to do. You have to fly for a little bit before you figure out what type of flying you want to go into. But I knew I wanted to do acro. And I wanted to do all those other things, too. But I knew I wanted to try aerobatics. And I've always kind of been into, you know, I used to ride BMX bikes and motorcycles. And I like jumping and doing tricks. And so it just kind of seemed like a normal progression for me. It was like the style aspect of the sport. I wanted to showcase style and finesse.

[00:29:50] **Gavin McClurg:** You talked about baby steps. I really dig that. Let's make that brother that you taught, he comes to you and really wants to learn speed flying. So one of the things that I've struggled with my own speed flying is canopy time. You know, I mean, I can take off here in July and fly eight hours with my paraglider and get more time than I'll get in a season of speed flying. And I try to speed fly quite a bit. But it's just it's hard to get that much time. So how do you how do you reign those people? How do you how do you teach the baby steps when you I mean, the flights are so fast. You know how? How can you accelerate your your progression when you really it's really tricky.

[00:30:36] I mean, I

[00:30:37] **Cade Palmer:** kind of look at it a little bit different than paragliding, paragliding, especially cross country paragliding. You know, you want that seat time because you're trying to get your bump tolerance up and you're trying to be comfortable flying in big conditions and know how to react to the environment throughout a full day when there's gnarly conditions out there. Speed flying is more about launching and landing. So, like, even though you don't get that seat time, you know, lots of flights in repetition. We'll give you lots of launches and landings. And that's what you're looking to improve on. And then obviously starting at that base where you know your conditions, you know how to tell your conditions and you don't fly outside of your conditions. So in that case, I don't feel like you need a whole lot of seat time. Okay. As long as you know to leave yourself a huge safety margin.

[00:31:23] You stay far away from the hill. You're not going to fly terrain right off the bat and baby steps again. You know, we're going to start every day. We're going to have really easy launches on really big wings and really easy big landing areas. And as you dial those down and get better at launching cleanly, you know, being really deliberate and accurate in the control of your guy are both in the air. And when you land, then you can start to go to sites where the conditions or the site or the condition is a little bit, you know, not outside of your comfort zone. But, you know, you go up in baby steps that way. And start of, you know, I don't look at it as seat time and speed flying. I look at launches and landings and flight numbers more than hours in the air.

[00:32:09] **Gavin McClurg:** If you're going to learn speed flying, do you need to learn paragliding first?

[00:32:13] **Cade Palmer:** I don't think so. So it obviously helps. And, you know, if I'm teaching somebody who wants to learn to speed fly, not in the U.S. because here now you have to learn to paraglide first. So say I'm somewhere else and somebody wants to learn to speed fly. That's all they want to do. I'm probably going to throw them on a paraglider for them. I'm probably going to send them on their first few flights. But I'm not going to send them through a V2. They'll be downsized to a speed wing pretty early on. The teaching speed flying for me has always been about breaking bad habits for most people. Very rarely do you ever teach somebody who doesn't have some sort of canopy experience. And I think that is almost your best student, somebody who has no canopy experience because they have no bad habits. Everything that I teach them is, you know, can build upon one thing upon the other. You know, skydivers.

[00:32:59] So if I'm teaching a skydiver to speed fly, it's very different than teaching a paraglider to speed fly. A skydiver is very comfortable flying a small wing most of the time. Somebody who wants to speed fly is probably already a swooper. They probably have plenty of jumps on a tiny canopy. They're really good at landing it. They're not going to turn it too low because they know hook turns kill people. And so they know how to judge that recovery arc. But ground handling skills are horrible. They don't know how to launch a glider and they don't know how to read wind in the mountains. So that's where I focus my energy on a skydiver. Paragliders, though, same way. I mean, they have bad habits as well. They know those conditions in the mountains. They know how to launch pretty well. Ground handling is already there. But, man, their landings on a speed wing can be a little bit tricky to teach somebody how to land a small speed wing.

[00:33:45] And they're used to being able to turn low. And turning low on a speed wing is going to break your legs or your back or kill you in the worst case. And so you really have to beat that into them. You know, you can't turn low. And the landings are, you know, you can't. Paragliders, a lot of time, because they sit with the weight of their arms in the brakes on approach to landing because you don't want to take a whack. You know, they get comfortable with landing from a little bit of pressure in the brakes. On small speed wings, you can't do that. If you come in with a little bit of pressure in the brakes, you're not going to have any energy for a flare and you're just going to pile in. And so teaching that to paragliders is kind of difficult. But I see it as breaking bad habits. So

[00:34:27] **Gavin McClurg:** you don't see that paragliding time or ground handling is a requisite. Ground handling is a requisite for speed flying. I know you're going to say that. But you could just go into speed flying.

[00:34:39] **Cade Palmer:** I think so. Yeah, cool. And, I mean, I appreciate what USPAA and this national organization has done to bring speed flying under its wing. And, you know, I'm happy to follow their rules and regulations. But when it comes down to the basics of it, do I think somebody absolutely needs to learn to paraglide before they speed fly? I don't.

[00:34:58] **Gavin McClurg:** What are your thoughts about – I think one of the things that's getting a lot of the speed pilots is that, you know, depending on their background, depending on where they've come from, it's a pretty extreme – I'm quoting, audience. I'm doing the quote thing with my fingers right now because you can't see me. But, you know, it's a pretty extreme sport. Not hard to learn. Not hard to fly.

[00:35:23] But it's – you're flying fast and you're flying low to the ground. How do you take like a pretty marginal athlete or somebody that, you know, really hasn't spent a lot of time – because I think if someone has a lot of hours and a lot of time in extreme sports, whether that's whitewater kayaking or maybe, you know, big mountain skiing, they kind of understand the risks a little bit more. Like they get extreme sports. And so this is an extension of experience they've already gotten. And maybe I'm wrong. I did. I think maybe a lot of the accidents are coming from people just not, you know, not having the race car experience.

[00:36:03] **Cade Palmer:** Yeah. I can see some of that. There is that aspect. I call it the base jumper mentality. For a long time I thought that speed flying was like the base jumping is to skydiving. Like it's that to paragliding. Like it's always going to be illegal. You're always going to be running from somebody to do it. It's always going to be dangerous. You don't talk about it. You just do it. But it's not that way anymore. And I think it's become a lot more accessible. And I think the majority of people in speed flying aren't blind risk takers or like, you know, it's just like in climbing or all these other risk sports. You know, people from the outside look in and they're like, that's crazy. Those guys have a death wish.

[00:36:49] They're going to, you know, nobody wants to die speed flying. You know, they want to do it the right way. And there absolutely is a safe way to do it. If you learn the same way, you take baby steps and you're smart about it. I think you can do it safely.

[00:37:05] **Gavin McClurg:** So, but more, more like the added, you know, if you, if you, if you had to deal with in your instructing experience, like the, I'm sure you've seen like, you know, a wide range of talent when it comes to how fast people can learn things or not. I guess. How do you

[00:37:23] **Cade Palmer:** slow somebody down? Yeah. I mean, it's, it's hard and everybody's different. And in base jumping for a long time, they had this, uh, they called it the death video. And so they would show it to people. Most people that learned to try and show them that, you know, this is serious. Like if stuff goes wrong, it goes wrong, bad. And so I, I don't necessarily think that's the best way to do it, but I think for some people seeing the consequences of what happens, if you step outside your comfort zone, you know, your boundaries and go too fast, um, sometimes that will be enough to slow people down. Um, it's a hard thing to get people, especially people that are fresh in the sport, because once you've been in the sport for a couple of years, inevitably, you're going to run across it.

[00:38:12] Um, Hey, or you'll hear a story and something will relate to you, but your first couple of years in the sport, people are really almost naive about it. Like they don't, they haven't had that experience. They haven't watched it happen. It's happened to somebody they know. And so they don't quite, they've heard about it, but it's kind of, it's not,

[00:38:30] **Gavin McClurg:** it's not, they're not attached to it in any way. They don't have any real connection to it. Yeah.

[00:38:34] **Cade Palmer:** Okay. And I don't know the best way to make them respect the sport and give the sport the respect it deserves because it is definitely, you know, more dangerous than a lot of the other, like paragliding, the consequences are definitely higher. I mean, you're traveling faster. You're normally wearing less protection.

[00:38:58] Um,

[00:39:01] **Gavin McClurg:** how in your own, uh, in your own kind of speed flying progression, uh, you know, today when I was watching you come down, you're just doing these barrel rolls right off the ground and I've seen you and Jamie's videos and stuff. How do you, how do you keep making it exciting once you've, you know, once you're at that level? I mean, I mean, do you keep pressing lower and lower or is it more just the aesthetics of it? Um, you know, I, I see all your guys' videos and I mean, I, I think it seems to me, you're, it seems to me from an outside perspective that you're just enraptured by flight, but is there in speed flying specifically, is it, um, you know, can you reach the Holy grail and then how do you keep being interested in it?

[00:39:42] **Cade Palmer:** Yeah. I mean, there's always something new to learn and I always, I try and view every flight I do as a learning experience. And so, uh, that keeps it new and fresh for me. But yeah, I think you, what you're making an aesthetic line down the hill is definitely what's it all, what it's all about for me. You know, finding the cleanest, smoothest, stylistic line from top to bottom. And that doesn't always require me to push my limits or like, you know, like expand my comfort zone. So on every flight, I'm not pushing it beyond, like, I'm not trying to go a little bit further on every flight anymore. Um, and even when I was learning, I don't think I was doing it on every flight. I definitely wanted to, um, progress in baby steps, um, as much as I could, but everybody likes to take a step back every now and then, and just enjoy the, the cruise, you know?

[illegible]

[00:41:04] **Cade Palmer:** It's always greener, man. Of course. Of course. You know, the whole van thing started for us, like as a, you know, it was a reaction to a situation we were in. So uh, Becca and I, we've been together in traveling for nine years now and you know, when we started we were moving like that very first year. we got together, we went, um, to Hawaii the first winter and then to New Zealand the very next year. And so we were always kind of picking up and moving from one place to the other to keep our lifestyle going and be able to work in paragliding. Um, so we traveled to work together and over, you know, five years of going to New Zealand, we started to get tired of, um, packing all our stuff up every six months.

[00:41:55] And it's challenging in Jackson, the housing market's really hard. You have to sign a six month lease. We're only there for four months. You have two months, you're throwing away. Um, you know, we have a dog. Um, we had a different dog back then. Now we have a new dog and it's hard to find a place to live there. That's doesn't cost you an arm and a leg or even a place at all. And so we started looking for options out of it. Um, we took one year, 2013 and 2014 that winter, we loaded up in an Astro van and drove to Costa Rica and back over the winter, over six months. And yeah, so that was our first kind of experience on, you know,

[00:42:34] **Gavin McClurg:** hashtag van life.

[00:42:36] **Cade Palmer:** Yeah. We can kind of live out of a vehicle pretty well. I mean, we kind of did it in the off seasons anyway. And still, we didn't really think about doing it full time. We did it for six months and came back and got another apartment. And then the next year we went to New Zealand at the end of the season, we borrowed a friend's camper van and it was a little Toyota camper van. And we took a month and drove all around New Zealand in this camper van and having the ability to, um, cook inside and stand up. Um, we kind of, there was, we looked at each other and we were like, you know what, you know, why do we, why don't we just do this all the time? And so instead of putting all our money into rent and throwing it away in Jackson, it was kind of almost like us settling down a little bit in a way for like, we're going to, you know, we're going to do this right.

[00:43:22] We're going to buy a sprinter van and we're going to build it out and make our home in it. And that way we don't have to pack up when the season starts. We turn and drive out of town. Everything's already with us. Right. And so, yeah, it was like a reaction to our situation and we fell in love with it right away. I mean, it's for our lifestyle and for what we do, it's perfect. It doesn't get any better. You, you know, are flying in the evening and finish flying and you don't want to drive all the way back to, you know, have a couple of beers after a good flight. You don't want to drive anywhere. It's all right. Your house is right there. Cook dinner, go to sleep.

[00:44:01] **Gavin McClurg:** And, uh, what, how do you, how do you orient your year? Because it's, it's, uh, it's pretty interesting. It seems like you're just going to the coolest places. Is it, is it more, are you kind of into this, you know, because you're not doing it as New Zealand anymore in the winters, you've been kind of exploring the States. It seems like.

[00:44:17] **Cade Palmer:** yeah, we kind of, we talked about that. And when we decided to go with a new sprinter van, as opposed to, um, you know, something used in something a little more budget, we, you know, we're investing a lot of money in this and, um, it's a big investment. And we're putting a lot of energy into it and we want to enjoy it. We don't want to leave it somewhere and go away for six months. We said, no, if we do this, we're not going to go to New Zealand anymore for work. And we might go there for vacation. We still haven't yet one day, but, um, you know, we're going to enjoy the van. And so, I mean, there's so many places in the States that we wanted to explore a little more and especially driving down to Costa Rica and back through Mexico and realizing that if you don't have a schedule, you don't have, you know,

[00:45:04] you know, we have a destination to go to, but we don't necessarily have a date. We have to be there. It allows you to enjoy and, um, really experience a place more than you could any other way. And we decided we wanted to do that with a lot of the States. And so lots of these places we'd been before, but just for like a day or two at a time, like Southern Utah, Arizona, New Mexico, you know, there's so many places, so many cool spots to go. I decided, just start checking them off the list. Yeah. Drive down there. And if you like it, stay.

[00:45:41] **Gavin McClurg:** Have you gone through any kind of, have you gone through any lulls, uh, since, you know, when you were 19 in, in flying? Cause it seems like this is what you guys were doing year round. Is it, uh, you know, are you ever having any trouble getting out of bed? Like, oh man, I can go flying again today. Or is it just, it's just, you're still just stoked.

[00:45:59] **Cade Palmer:** I mean, every flight's different. They're all, they're all fun. And I think a big part of what keeps it fresh for us is us moving around and changing, um, and moving with the seasons. Uh, I think it was good for us to stop going to New Zealand. I mean, I was worried about it when we first decided to go that way. I mean, it's a big chunk of our income every year to, to go down and work there and, but going straight from one tandem job and only having a little bit of time off and going into another tandem job. You do flying tandems. You can get burnt out. I've seen lots of people get burnt out and I try really hard to not get into that headspace, but everybody, everybody has their days.

[00:46:46] Yeah. Yeah. And you know, I've definitely had days where I show up to, to fly tandems and you'd rather be somewhere else. But there's worse things you could be doing. That's for sure. Yeah.

[00:46:56] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. Um, Becca's put up some pretty cool posts in the last couple of years about, uh, you know, you guys have become pretty good at flying tandems. And I think, um, it was interesting to clarify, I, and it was very, very important for me to go to the DAY club one time. Because I just love Six-Packgroup because I saw cooking and lettering, willing to watch an information show that you send me when you're Farming for the These days. And, but, but after a few other days where I'm in any other Slays and the Doug Hart Tier Ground - renewals, I've been doing that for the past few weeks. Um, so thank God, that's a, a little more fun THIS way. Yeah, yeah, absolutely. 007 that you guys have done um what are you concerned about you know thinking about the future in the next five ten years um

[00:47:42] **Cade Palmer:** the traveling lifestyle i think we've always realized that you know we're not gonna travel forever and so i mean those are the things i think that concern me from time to time you know what's our next move when we're done with this where are we gonna go next what's you know that's kind of what our travels have turned into over the past couple years have been like you know where where can we end up what you know is there something else out there that we can go and you know put our time and energy into and um that's

[00:48:20] **Gavin McClurg:** actually a really hard one i mean that that that one there is uh you know that uh what's what's the uh fear of missing out fomo you know that you know when you when you travel it just becomes like this self-perpetuating you have to keep doing it you know it's almost uh yeah it's hard to um you know as the end is a little bit scary yeah i don't know how to end it do you do do you guys even discuss that do you talk about that is it for for now is it just like hey let's just let this roll until it inevitably comes to some kind of inevitability um

[00:48:59] **Cade Palmer:** yeah i think that we will always be travelers we might settle down and have a home base somewhere but i mean we're always going to be traveling um and we've each talked about you know what we can do next and lifestyles that can um continue to allow us to live a free lifestyle like we do um i've been working on my pilot's

licenses i've been working through my commercial and kind of got to the point there where i'm ready to if i want to pursue a career in aviation i can um so oh i didn't know that i thought that was more

[00:49:41] **Gavin McClurg:** for fun um so you're actually maybe going commercial there yeah

[00:49:44] **Cade Palmer:** it definitely started as fun and it is fun like the backcountry aviation and stuff that's always going to be fun i'll never turn that into a job and that was kind of a decision i made but um i have started to think about you know flying planes for a living there's lots of different ways to do it it's a big um shortage of pilots right now and it's a lifestyle that allows a lot of people

[00:50:08] **Gavin McClurg:** to do it and it's a lifestyle that allows a lot of people to do it

[00:50:08] **Cade Palmer:** freedom and a lot of security you know that's where our lifestyle you know there's nothing you can really count on down the road the way we live right now right which isn't you know we've been really lucky for the last couple years and we've done really well for ourselves and i'm you know i don't see any like big crash coming or anything or us losing the ability to do what we've been doing for the past couple years but

[00:50:40] um yeah looking forward more years into the future um sometimes makes you crave a little more stability yeah totally kate

[00:50:52] **Gavin McClurg:** i haven't done this in literally i bet it's been two years since i've done this but i used to do this on every show and it's just because it's sitting on my desk here uh it's kind of got some water on it so i hope i can read it but have you heard of the proust questionnaire no okay let's do it uh and we're gonna end on this so what's your favorite word why what's your least favorite word bad weather that's

[00:51:15] **Cade Palmer:** too well that's all right that wasn't together that's all right

[00:51:17] **Gavin McClurg:** uh what turns you on and what turns you off um

[00:51:22] **Cade Palmer:** anything tall and steep turns me on being in the middle of the flats turns me on what

[00:51:28] **Gavin McClurg:** sound or noise do you love and what sound or noise do you hate um

[00:51:35] **Cade Palmer:** i love the sound of wind in my ears and i hate the sound of nails on a chalkboard oh yeah that's a good one um what's your favorite curse word trying to think of the one i use most often

[00:51:56] bugger

[00:51:57] **Gavin McClurg:** bugger what profession other than your own would you like to attempt gosh it's been so long i don't even remember these yeah i don't know scientist and how about would you not want to do what profession would you not want to do for sure

[00:52:18] sailor okay i

[00:52:20] **Cade Palmer:** know you're a boatman but i don't i get scared of the ocean man that doesn't look good yeah leaving land behind is not for me okay

[00:52:28] **Gavin McClurg:** final one uh if heaven exists what would you like to hear god say when you arrive at the pearly gates what

[00:52:35] **Cade Palmer:** did somebody say turn around and kick me back out

[00:52:37] **Gavin McClurg:** yeah can

[00:52:39] **Cade Palmer:** i go back yeah

[00:52:40] **Gavin McClurg:** Will Gadd said that he's like we made a mistake you get to go back and do it again that's perfect yeah okay thanks a lot man i appreciate your time uh thanks for coming to visit in some valley good luck with your travels this year we'll be following you um before we sign off where can people find out about you where you know how do you communicate um you guys got this cool van build site you want to say anything about any of that

[00:53:06] **Cade Palmer:** um yeah sustainablevanlife.com is a good way to get a hold of us or if you want to know anything about building out vans and ask us any questions that's uh that's a good place to start cool thanks kate thank you man i

[00:53:25] **Gavin McClurg:** hope you enjoyed that uh some really good stuff always great to sit down with the pilots that has so much background and history and so much passion for the sport i hope you really enjoyed that uh make sure you follow those guys he and becca um on instagram you'll find the links for that in the show notes they're super fun to follow and they put out a lot of really great content and thoughts and stuff and um and you can see their van their van bill their new one is just unbelievable thanks uh my fan build feel pretty pretty lacking uh but yeah the if you're into the whole hashtag van life thing i think you'll enjoy that as always all we ask for is a buck a show if you're getting something out of this uh don't send a buck uh wait till you've listened to 20 shows or so make sure it's worth it and then send us a little bit more if you can financially that sport goes a long way into making all this possible as i've said many times we are not relying on advertisements because i just don't like that transaction and i don't want to bore you at the top of the show with

[00:54:24] uh with that kind of stuff so uh and if you can't support us financially no problem i totally get it that's uh this will always be free and there but there are many other ways you can support it that i'm super appreciative of you can share it on the socials you can talk about it on the way to launch you can write about it on your own blog uh you can suggest people and topics and you know reach out to me get involved i try to pay attention to that stuff as much as i can i do get

[00:54:53] and i didn't get back to you it's not because i'm rude it's just because i get lost in my inbox these days it gets uh pretty snowed under but uh you'll find the links if you can support us financially you find the links to do so on the cloudbaseman.com now you can do it through patreon you can do it one time through paypal and then we're now also accepting uh crypto which we've gotten a couple lately which is kind of fun because i don't really even understand what that is but that's pretty neat uh and that's it thanks a lot for listening we appreciate it as always we'll see you on the next show cheers you

Français

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

Show notes

Cade Palmer est un pilote d'essai de vitesse et concepteur pour Ozone Paragliders ; est l'un des pilotes d'acrobaties les plus accomplis au monde ; pratique le vol en tandem professionnellement à Jackson Hole, Wyoming ; explore régulièrement certains des terrains les plus époustouflants de la Terre avec son paramoteur ; pilote bien sûr de petits avions (et en saute !) pendant son temps libre ; pilote des avions RC et vit toute l'année dans un van avec sa petite amie et sa compagne passionnée d'aviation Becca Bredehoft ainsi que leur chien Talla en quête de tout ce qui touche au vol libre. En d'autres termes, il a la vie dont la plupart des pilotes ne peuvent que rêver.

Le post Episode 78- Cade Palmer and the Ultimate Pursuit est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:13] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud-Based Mayhem. Notre invité d'aujourd'hui, Cade Palmer, est un gars que j'essaie de faire venir sur l'émission depuis très longtemps, même si on est plutôt dans le même coin. Il fait des tandems tout l'été là-bas à Jackson avec sa copine, Becca, et ils vivent vraiment la vie à fond. Ils ont construit le van il y a quelques années parce qu'ils trouvaient ça un peu ridicule de jeter de l'argent par les fenêtres en loyer à Jackson chaque été, ce qui est un endroit assez cher. Ils faisaient le truc à Jackson en été et puis en Nouvelle-Zélande en hiver, et ils pilotent des paramoteurs, et il a un passé de parachutisme avec une grosse expérience en speed flying et en acrobaties. Il fait aussi du XC. Il fait un peu de tout. Et il vient aussi de décrocher sa licence de pilotage d'avions légers et pourrait peut-être devenir commercial un jour.

[00:01:03] J'ai essayé de mettre la main sur Cade depuis longtemps parce que je suis leurs réseaux Instagram depuis une éternité. Il poste des films, des clips et des vidéos incroyables, et c'est aussi un designer et pilote d'essai pour Ozone. Il a donc un sacré parcours. Il vole depuis ses 19 ans et vit vraiment son rêve. Mais on va en parler un peu, et aborder des sujets comme le fait que l'herbe est toujours plus verte ailleurs. On parlera aussi de la sécurité, de comment se lancer dans le speed flying en faisant des petits pas, de l'importance des mentors et un peu des accidents. Mais ce n'est pas un podcast sombre en aucun cas. Enfin, j'ai fait un super vol avec lui ici à Sun Valley ce matin parce qu'il passait juste par la ville. C'était donc le moment idéal pour faire un live ensemble, ce qui est toujours très spécial plutôt que de faire des trucs sur Skype.

[00:01:54] Je pense que vous allez vraiment apprécier. Pas de petites annonces cette semaine. Je veux juste faire une nouvelle promotion pour la collecte de fonds que Cross Country et la Cloud Base Foundation ont organisée pour notre... On va faire un petit hommage aux victimes du tsunami et du séisme en Indonésie, où nous avons perdu sept pilotes. Vous trouverez les notes de l'épisode et le lien pour contribuer à cette campagne dans les notes. Aussi, Cross Country Magazine et la Cloud Base Foundation sont en bonne voie pour atteindre leur objectif de 60 000 pour aider ces familles et contribuer à cette cause. Ce serait excellent. Alors, sans plus attendre, profitez bien de ce superbe live.

[00:02:39] Ma conversation avec Cade Palmer.

[00:02:51] Cade, mec, merci infiniment d'être venu. C'est rare que je puisse faire ça en direct. C'est plutôt cool. Je suis désolé de ne pas avoir de meilleures installations pour nous ici. D'habitude, je suis tout seul dans ma petite salle de mixage, mais je suis ravi d'avoir pu faire ce petit vol avec toi ce matin et ravi que tu aies pu prendre le temps de rejoindre le mayhem. Alors merci, mec. Bienvenue à Sun Valley.

[00:03:11] **Cade Palmer:** Génial. Merci de m'accueillir et merci pour le vol de ce matin. C'était vraiment sympa.

[00:03:14] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est sympa. On espère en faire d'autres dans les prochains jours. Je vous suis, toi et Becca, depuis des années sur les réseaux sociaux. Vous êtes en train de monter un van de dingue en ce moment. Je sais que vous faites des tandems là-bas à Jackson. Tu es un pilote de vitesse incroyable et tu fais beaucoup de conception

avec Ozone. On a donc beaucoup de choses à discuter, mais je me suis dit qu'un bon brise-glace pour l'audience serait que tu nous racontes ton vol le plus cool, celui qui te vient à l'esprit et pourquoi, quand tu regardes toutes tes années de vol.

[00:03:50] **Cade Palmer:** Oh là là, c'est tellement dur d'en choisir un. Il y a tellement de super vols. L'un qui me vient tout de suite à l'esprit, c'est un vol depuis le volcan Atitlan au Guatemala. On a fait de la rando et on a passé la nuit au sommet du volcan pour ensuite décoller le matin. Et, vous savez, on ne savait pas vraiment si quelqu'un avait déjà décollé de là avant nous. Je crois qu'on a appris plus tard que quelques personnes l'avaient fait avant nous. Mais c'était une expérience assez dingue. On traînait à Panajachel et on travaillait pour Real World Paragliding avec Christian Behrens. Et on était là toute la saison, à faire des tandems tous les jours en regardant ce volcan massif de l'autre côté du lac. C'était cool d'avoir enfin l'idée et de la concrétiser.

[00:04:37] Et on a pris des bateaux pour traverser, on était un groupe assez important, genre huit ou neuf, je crois, on a grimpé là-haut et on a tous décollé le matin. C'était une sacrée expérience. Et

[00:04:48] **Gavin McClurg:** Est-ce que vous avez atterri près du lac ? Ouais. Ouais. Je sais que j'ai grimpé par là avant de faire du parapente. J'ai vécu à Chelan pendant un an. J'étais là-bas en fait pour faire du kayak en eaux vives et on s'est fait dépouiller de tout au Guatemala. Et je suis resté. Mes potes sont rentrés et moi je suis resté là-bas et j'ai commencé à étudier l'espagnol à Chelan. J'ai fait la randonnée jusqu'au volcan. Donc je connais un peu la zone. Est-ce que vous avez atterri près du lac ou vous êtes allés de l'autre côté ?

[00:05:11] **Cade Palmer:** C'était près du lac. C'était dans l'un des villages à côté du lac. Mais de ce côté-là, il n'y a pas vraiment de zone d'atterrissage type plage, comme quand on vole de l'autre côté. Mais on a atterri dans une cour d'école et je crois que le village s'appelle Solalá, peut-être ? OK. Et les gamins ont pété un câble ?

[00:05:27] **Gavin McClurg:** Je crois que ça fait si longtemps que

[00:05:27] **Cade Palmer:** ça fait tellement longtemps, je ne me rappelle plus exactement le nom de la ville, mais ouais, les gamins ont pété un câble.

[00:05:31] **Gavin McClurg:** C'est trop drôle.

[00:05:32] **Cade Palmer:** Ouais. Au moment où la dernière personne a atterri, c'était presque dangereux, il y avait des gamins qui couraient partout dans la zone d'atterrissage et qui piétinaient les ailes. Il y a des images assez drôles et des extraits audio assez drôles, avec certains pilotes qui crient après les gamins pour essayer de sauver leur matériel.

[00:05:50] **Gavin McClurg:** Alors, toi et Becca, vous avez ce genre de scénario parfait, vu de l'extérieur. Vous savez, vous faites des tandems à Jackson pour mettre assez d'argent de côté, et là, vous terminez la construction du deuxième van. Racontez-nous comment tout a commencé, cette fascination pour le vol... n'hésitez pas à prendre votre temps. Comment ça a débuté ? Comment l'avez-vous découvert ? Et comment avez-vous construit votre vie autour de ça ? Comment avez-vous été amené au contact de l'aviation ?

[00:06:22] **Cade Palmer:** J'ai toujours été entouré par l'aviation toute ma vie. Mon père est pilote de l'Air Force, il pilotait des avions de chasse. Du coup, j'ai grandi avec les petits avions, les gros avions, tout ça. J'ai vu le parapente pour la première fois quand j'avais environ 11 ans, à Salt Lake. Mon père travaillait à la base aérienne de Hill et on vivait à Draper, donc vraiment près du parc de vol là-bas. À l'époque, ce n'était pas vraiment un parc de vol. Mais en fait, je faisais voler des avions de voltige télécommandés. On allait sur le site pour faire voler les avions, et j'ai vu des gens faire du deltaplane et du parapente. Je me suis dit : « Mec, ça a l'air bien plus fun d'être là-bas, de vraiment voler, plutôt que de rester assis ici à le faire depuis le sol. » Et j'ai su que je voulais toujours le faire. Je n'en ai pas eu l'occasion avant mon 19e anniversaire, qui était mon premier vol.

[00:07:08] Mais je suis revenu à Draper et j'ai appris là-bas. Tu as grandi à Salt Lake ? J'ai grandi dans l'Idaho. D'accord. J'ai grandi à Boise. Et mon père a un peu bougé avec l'armée. Du coup, on a fini par passer quatre ans à Salt Lake. Il a eu une affectation de quatre ans là-bas. C'est là que j'ai vu le parapente. Mais on était revenus dans l'Idaho au moment où j'ai appris. Mais je suis retourné à Salt Lake pour apprendre le parapente, en gros.

[00:07:33] **Gavin McClurg:** Et Draper, c'est là que ça se passe ?

[00:07:35] **Cade Palmer:** Ouais. Draper, c'est le

[00:07:37] **Gavin McClurg:** le sommet de la montagne. D'accord. Pour en revenir à cette époque, qui étaient tes mentors ? C'était Santa ? C'était toute l'équipe ?

[00:07:44] **Cade Palmer:** Ouais. Alors, il y avait Carson Klein. C'est un très bon ami à moi, un très bon ami de mon frère. C'est aussi un parapenteur et un parachutiste. Et mon frère avait déjà commencé à voler un peu. Du coup, il m'a recommandé Carson. Et Carson m'a un peu pris sous son aile. J'ai emménagé chez lui dans le sous-sol. C'était donc très facile de se rendre à la colline chaque matin. Et j'étais en fait son premier élève après qu'il ait obtenu ses certifications d'instructeur à Santa Croce. Donc Santa était un peu là, à surveiller de très près. Ouais. J'ai appris avec Carson en premier, c'est sûr. Mais j'ai eu beaucoup d'aide de la part de Santa. Et j'ai commencé à travailler avec Santa assez tôt. J'ai commencé à faire du bénévolat, à lui apporter des drogues pour ses cliniques de toe et juste à essayer d'en faire un de temps en temps. Je crois que mon troisième vol au total était un toe avec Santa. Waouh.

[00:08:29] Alors, je me suis plongé directement dans l'aspect du remorquage. J'ai vu quelques personnes faire de l'aérobatic. Le site de vol était très différent à l'époque. Il n'y avait pas de parking. Il n'y avait pas d'herbe. C'était un peu le Far West là-bas. Et les gens que je admirais, Jake Walker était là-bas à voler, et il le faisait vraiment bien. Michelle McCullough et Hun Lowe et toute leur équipe, ils volent encore beaucoup là-bas. Ouais. Je me souviens les avoir vus faire d'énormes wing overs. Et je pense que c'était spécifiquement Michelle et Hun Lowe qui faisaient des wing overs synchronisés. Je me suis dit : « Mec, je veux vraiment faire ça. » Et ouais. Alors je me suis simplement dédié à l'apprentissage, petit à petit. Et c'est ce que j'ai fait.

[00:09:14] J'ai commencé le speed flying presque tout de suite. Je faisais aussi du parachutisme. J'ai appris le parachutisme, le parapente et le speed fly presque en même temps. Et oui. Ensuite, après avoir fait du bénévolat pour Santa Croce pendant un petit moment, il m'a enfin obtenu mes certifications d'instructeur après un peu plus d'un an. J'ai lancé Let Me Apprentice. Et j'ai commencé à travailler pour Chris. Et après ça, ça a été tout bon. Une fois que j'ai compris que je pouvais gagner de l'argent avec ce sport, je n'en ai plus jamais assez eu.

[00:09:47] **Gavin McClurg:** Et est-ce que c'est devenu ton métier principal depuis ? Est-ce que tu en as fait ton gagne-pain ?

[00:09:51] **Cade Palmer:** vol gratuit ? Ouais.

[00:09:53] **Gavin McClurg:** J'ai été

[00:09:53] **Cade Palmer:** super chanceux, j'ai eu de la chance à plusieurs égards de tomber sur de super bons contrats. J'ai commencé comme instructeur, je me débrouillais juste comme ça, puis j'ai commencé à faire des tandems et j'ai trouvé Jackson Hole. C'était un super endroit pour faire des tandems et ça m'a beaucoup appris sur le vol en tandem. Ensuite, grâce à des amis de la communauté, j'ai commencé à demander quels autres endroits je pouvais aller en hiver pour essayer de voler. Et Nick Greece et quelques autres personnes m'ont orienté vers la Nouvelle-Zélande en premier. Becca et moi, je crois que c'était en 2010 notre première année qu'on est allés en Nouvelle-Zélande. Et ça a ouvert un toutisOpen monde là-bas. Genre, ils sont super pros. N'est-ce pas ?

[00:10:37] **Gavin McClurg:** Ils poussent vraiment les limites, non ?

[00:10:39] **Cade Palmer:** Ouais. Ouais. Et il y a quelques opérations en tandem qui font vraiment du bon boulot. Mais je veux dire, G-Force Paragliding, ils font plus de 10 000 tandems par an et ils sont très professionnels. L'une des organisations les plus professionnelles que j'aie jamais vues. C'est bien d'apprendre beaucoup d'eux, tant au niveau de la technique que de la façon dont l'entreprise est gérée.

[00:11:01] **Gavin McClurg:** Toi et moi, ce matin, pendant qu'on montait à pied, on a commencé à parler d'un thème qu'on pourrait peut-être aborder aujourd'hui dans l'émission, et c'est quelque chose avec lequel j'ai un peu galéré. C'est de savoir comment décortiquer le risque quand on n'a pas encore l'expérience. Quand tu repenses à tes 19 ans, quand tu as appris ça, comment Santa et les autres essayaient-ils de t'empêcher de te tuer ou de te blesser ? Parce qu'avant d'avoir

cette expérience, tout n'est que théorie. Genre, « Hé mec, c'est vraiment dangereux. » « Ah, super. » « Bon, d'accord. » Comment est-ce qu'on fait... Parce qu'on disait bien que dans beaucoup de sports, comme le VTT, le tennis, le golf, peu importe, on se blesse mais ce n'est pas la fin du monde.

[00:11:49] Tu te fais une entorse à l'épaule ou peut-être que tu te casses quelque chose, et tu vas guérir et revenir. Là où tu n'as pas vraiment ça, ça peut être vraiment de la chance dans ces sports. Donc, ce que tu fais sur ton speed weight en ce moment, tu ne voudrais pas que quelqu'un le fasse comme ça, d'entrée de jeu. Il faut prendre beaucoup de temps. Mais comment tu ajustes ça ? Comment tu enseignes ça ?

[00:12:11] **Cade Palmer:** Je veux dire, c'est vraiment difficile dans ce sport. Je pense avoir eu beaucoup de chance d'avoir de très bons mentors qui étaient proches de moi et qui étaient prêts à me dire quand je faisais quelque chose de mal. Et le fait que j'aie beaucoup de respect pour ces personnes et pour leur opinion m'a vraiment, je sens que, retenu plusieurs fois. J'ai fait des erreurs et j'ai dépassé mes capacités à quelques reprises, et ils m'ont vite fait savoir. Je pense que ce mentorat, avoir un bon mentor, quelqu'un que vous respectez et quelqu'un qui veille sur vous, c'est vraiment important dans nos sports.

[00:12:52] Comme on en discutait ce matin, il est facile de comprendre comment gérer les risques, la gestion des risques et identifier les dangers, puis en peser les conséquences. Quelle est la probabilité que ce danger se réalise et quelles sont les conséquences si ce danger survient ? Et ensuite, on peut faire des choses pour les atténuer et déterminer si on veut accepter ce risque ou non. Mais en tant que pilote débutant, c'est vraiment difficile parce qu'on ne voit pas toujours tout ça. On ne sait pas ce que vous...

[00:13:21] **Gavin McClurg:** ne savez pas.

[00:13:23] Je sais que ces dernières années, tu as piloté cet avion expérimental qui ressemble à un Cub. Tu es licencié maintenant. Tu voles en solo. Est-ce qu'il y a des systèmes que tu as appris grâce à tout ce côté vol libre et que tu aurais aimé avoir, peut-être, à l'époque du speed flying et du parapente ? Parce qu'il y a beaucoup plus de choses, il y a un système là-dedans. Tu apprends ceci, puis tu apprends cela. Je ne suis pas un pilote d'avion, je suppose. Je présume que c'est le cas.

[00:13:52] **Cade Palmer:** C'est très réglementé. Et je n'y ai pas vraiment réfléchi sous cet angle, à savoir comment j'aurais pu en bénéficier au début de ma carrière. Mais je pense que c'est absolument le cas. J'ai certainement essayé de l'appliquer au vol en tandem dans le monde de l'aviation professionnelle. Et ça a commencé avant que j'apprenne à piloter des avions, quand en Nouvelle-Zélande, les opérations de tandem commercial et les opérations de tandem dans tout le pays ont été intégrées sous la CAA, qui est comme la FAA ici aux États-Unis. Ainsi, beaucoup de pratiques de l'aviation professionnelle ont été adoptées, ou plutôt transformées pour que le parapente puisse respecter ces pratiques, règles et règlements. C'est vraiment là que je l'ai vu. L'aviation professionnelle a une attitude très réglementée avec leurs listes de contrôle.

[00:14:42] On procède étape par étape pour prévenir les accidents et on fait tout ce qu'on peut pour réduire les risques. Et je pense absolument que le parapente pourrait en bénéficier, le parapente et le speed flying tous les deux.

[00:14:58] **Gavin McClurg:** Alors, quelles sont juste quelques choses que... et c'est une question que je pose à beaucoup d'invités. Je suppose qu'il y aura des recoupements ici. Mais avec vos années en Nouvelle-Zélande, les tandems à Jackson, et le fait que vous faites beaucoup de paramoteur, vous faites un peu de tout, dans les grandes lignes. Vous avez probablement vu beaucoup de choses que vous auriez préféré ne pas voir. Quelles sont les erreurs courantes que les gens commettent, genre les erreurs qui ne devraient pas être faites ?

[00:15:29] **Cade Palmer:** Je veux dire, tous ces sports reposent sur le jugement. Et la plupart des accidents peuvent être retracés jusqu'à une mauvaise décision. Il est vraiment difficile de faire preuve d'un bon jugement, d'être vraiment diligent, d'avoir beaucoup d'autodiscipline et d'être capable de prendre du recul pour se dire : « Est-ce vraiment une bonne idée ? » Et j'ai l'impression que pour beaucoup de ces accidents, c'est toujours une chaîne d'événements négatifs qui se produit. On cherche donc toujours un moyen de briser cette chaîne. Quand on regarde chaque accident, on se dit : « Mec, il y a quatre ou cinq moments où il aurait dû se dire... » Les signaux d'alerte s'affichent ici, là et là. Je pense donc que savoir être conscient de soi est essentiel.

[00:16:18] Et identifier les moyens de briser cette chaîne d'événements menant à un accident est la chose la plus importante.

[00:16:22] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu fais aussi de l'instruction ?

[00:16:25] **Cade Palmer:** Si, je le fais. Mais je n'ai pas beaucoup enseigné ces deux dernières années.

[00:16:31] Quand je me suis installé à Jackson, j'ai donné des cours les premières années. Et puis, je me suis progressivement tourné vers le fait de m'y consacrer pleinement. Donc, je fais beaucoup de mentorat et de l'enseignement de niveau supérieur. Mais je ne fais plus beaucoup de stages P2.

[00:16:49] **Gavin McClurg:** D'accord. Quand toi et Beck planifiez votre année, qu'est-ce qui vous emballle le plus ? Est-ce que c'est le voyage ? Le paramoteur ? On dirait que vous faites tout, mais je ne vois pas beaucoup de XC. Est-ce que vous faites aussi beaucoup de XC ?

[00:17:10] **Cade Palmer:** Je veux dire, j'ai quelques vols de cent milles et quelques triangles. Je ne fais rien du genre à battre des records ou quoi que ce soit, mais j'aime voler en cross country. J'apprécie vraiment le défi mental que ça implique et, et oui, j'aime voler en cross country et j'en fais un peu.

[00:17:25] **Gavin McClurg:** Alors, parmi toutes les choses que tu fais, y en a une en particulier ou un favori ? Est-ce qu'il y a un truc qui te motive le plus ?

[00:17:31] **Cade Palmer:** Non, mec. Ça va et ça vient. J'aime vraiment rester aussi polyvalent que possible. Je veux profiter de tous ces différents aspects de notre sport et du vol. J'adore vraiment voler. C'est tout ce qui m'importe. Et je veux le faire de toutes les manières possibles. Je pense qu'en étant polyvalent, chaque sport aide les autres d'une certaine manière. Mais apprendre la différence entre les deux m'a vraiment été utile. Je ne pense pas que ce soit la même chose pour tout le monde, mais je me souviens qu'il y a eu un moment très précis dans ma pratique. J'ai eu beaucoup de progression quand je faisais beaucoup de parachutisme et beaucoup de parapente. Je travaillais dans les deux sports. Je préparais des parachutes à la zone de saut d'Ogden et j'avais commencé à enseigner au point, et j'ai dû faire le switch pour passer de l'un à l'autre, entre deux sports très différents.

[00:18:23] Je veux dire, ce sont tous deux des technologies à voile gonflable. Ce sont tous deux des parachutes. Dans les deux cas, vous avez deux commandes, vous tirez dessus et il se passe des choses, mais c'est incroyable à quel point ils peuvent être différents quand on passe d'un parachute à un parapente. Je pense donc que ça a aidé ma progression pour comprendre ces différences et les similitudes en même temps. Vous savez, chaque morceau de tissu au-dessus de votre tête va réagir de manière assez similaire.

[00:18:50] **Gavin McClurg:** Alors, c'est une transition parfaite. Je sais que tu as travaillé avec Ozone ces dernières années et que tu as été très impliqué dans leur projet Rápidos. Comment as-tu rejoint l'aventure ? Qu'as-tu fait ? Ça a l'air super complexe et difficile, et au-delà de mon niveau de compétence, mais ça a aussi l'air vraiment intéressant et amusant.

[00:19:11] **Cade Palmer:** Ouais. Alors, je fais des tests pour Ozone. Rob Whittle s'occupe toujours de tout le design. On reçoit de l'aide de la part de l'équipe de design en France. Vous savez, Luke, Dav, Russ, tous ces gars-là. Mais la majorité des designs de Speedwing viennent de Rob.

[00:19:25] **Gavin McClurg:** Je n'en avais aucune idée. Je pensais qu'il ne faisait que du kitesurf et de la moto. Il faisait ça, oui.

[00:19:31] **Cade Palmer:** Il y a aussi beaucoup de choses là-dedans. Mais, c'est grâce à lui que j'ai fini par rejoindre Ozone. J'étais au bon endroit au bon moment. Il vivait à Salt Lake, au pied de la montagne, quand j'y étais. Je faisais beaucoup de Speedwings à cette époque. Et il a fini par avoir besoin d'aide pour le projet.

[00:19:47] C'était pour les Bullet GT. Ça remonte à 2008, 2009, quand on a fait le projet Bullet GT. J'ai aidé pour celui-là et pour le XT16. Et ça a commencé vraiment doucement, je ne faisais que quelques petites choses. Je volais, je revenais, et il me posait une question très spécifique. Genre : « Je veux savoir ceci sur l'aile. » Alors tu remontes, tu la voles et tu te dis : « OK, je vais changer quelque chose. » Tu fais quelques nœuds et tu dis : « OK, dis-moi comment se

passé le flare maintenant. » Et après tu atterris et tu reviens. « OK, ça a fait ça. » Il fait encore quelques nœuds. On a fait ça pendant environ un an jusqu'à son départ. Ensuite, ils ont continué à me solliciter pour aider sur différents projets. Et avec le temps, j'ai appris un peu plus sur la façon de régler les ailes et comment gérer cette partie des tests.

[00:20:40] Alors, vous savez, on utilise plein de petites astuces pour faire des nœuds à différents endroits ou créer des boucles sur les quick links pour influencer l'angle d'attaque de l'aile ou modifier les caractéristiques de pilotage. Du coup, j'ai appris de plus en plus de choses. Et c'est devenu un boulot. Ça fait presque cinq ans maintenant que je travaille pour Ozone. Ouais.

[00:21:01] **Gavin McClurg:** Alors, est-ce que ça fait aussi partie de tes revenus, en plus de la conception ? Oui. Oh, cool. Et explique aux auditeurs, qu'est-ce qu'un pilote d'essai fait ? En quoi ça consiste ?

[00:21:13] **Cade Palmer:** Alors pour Speedwings, ça peut impliquer beaucoup de choses différentes, comme le fait de faire un projet de dose rapide est très différent de, disons, le projet Firefly.

[00:21:25] Mais c'est plus ennuyeux que beaucoup de gens ne le pensent. On fait beaucoup de vols, on répète les mêmes choses encore et encore, il y a beaucoup de répétition.

[00:21:38] Vous voyez, on reçoit une aile de la part de... Rob fait une conception. L'usine fabrique un prototype. Ils m'envoient le prototype. Je vais d'abord le faire en kite pendant longtemps. Je veux le faire en kite avec beaucoup de vent et de turbulences. Je veux savoir comment il va se comporter au sol avant de vouloir quitter le sol avec cette aile. Je peux régler des choses juste en faisant du kite. Donc je vais commencer à faire des nœuds tout de suite pour régler des choses comme l'angle d'attaque. Ajuster l'aile pour qu'elle soit raide ou plate affectera à la fois le gonflage, la maniabilité en l'air et l'atterrissage. Une autre chose, c'est la stabilité globale de l'aile. Vous pouvez faire quelques choses pour rendre l'aile plus résiliente à la fermeture et un peu plus stable en mettant plus de votre poids sur, disons, les lignes B.

[00:22:28] Raccourcissez les lignes B et ça va augmenter la stabilité. Vous perdez quelques autres facteurs. Mais du coup, je règle l'aile pour qu'elle soit confortable à piloter. Et une fois qu'on l'a en l'air, on commence à travailler sur d'autres choses comme la maniabilité. La bride de frein, la longueur du frein.

[00:22:50] C'est beaucoup. C'est un processus différent que le test de parapentes. L'année dernière, je crois que c'était l'année dernière, j'ai pu suivre un cours de pilote de test ENT avec Alan Zoller. Et c'était vraiment intéressant d'en apprendre plus sur toutes les certifications ENT. Et, vous savez, j'avais fait pas mal de tests partiels sur ça avec Speedwings. Mais le processus de test ENT est très réglementé. C'est un peu comme, vous savez, l'aviation. Ils sortent et définissent une plage de freinage. Et ensuite, vous faites une commande très spécifique sur l'aile. Et vous vous assurez de faire la même chose à chaque test. Comme ça, ça peut vous donner beaucoup d'informations sur le comportement d'une aile et vous assurer d'obtenir des résultats cohérents.

[00:23:42] Alors, Speedwings. D'abord, on règle le trim. Vous savez, la sécurité est vraiment importante pour nous. On veut une aile stable. Quelque chose qui ne va pas faire de trucs de dingue au-dessus de votre tête. La maniabilité est aussi cruciale pour nous. On veut qu'elle soit réactive dans les airs et aussi au sol. On veut qu'elle ait une belle gonflage propre. Qu'elle soit facile à décoller. Et une belle flare facile. Et une longue plage de rupture permissive si on peut.

[00:24:08] **Gavin McClurg:** Où est-ce que... tu as dit que ton frère est aussi pilote. Mais imaginons qu'il ne le soit pas. C'est ton petit frère et il vient te voir un jour en disant : « Mec, j'ai regardé toutes tes vidéos. T'es une tuerie. Tu fais tous ces tonneaux dès le décollage et tout ça. Et je veux vraiment apprendre ça. » Comment est-ce que tu l'intégrerais dans l'apprentissage ? Quelle serait la progression que tu voudrais qu'il suive ?

[00:24:32] **Cade Palmer:** Je veux dire, c'est tellement individuel pour chaque personne. Du coup, j'ai un autre frère à qui j'ai appris à voler. Oh, parfait. Ok, on va prendre son exemple. Il voulait surtout faire du parapente. Il n'a pas montré beaucoup d'intérêt pour le speed flying dès le départ. Alors on a commencé par le parapente. Et, vous savez, le truc que j'essaie vraiment d'inculquer à tous mes élèves, c'est l'importance des petits pas. Genre, vous avez toute la vie pour voler. Et les gens essaient de brûler les étapes très rapidement. Ils se disent : « Je veux faire ça, je veux faire ça. » Et tu leur réponds : « Eh bien, il y a une progression pour chaque niveau de vol. » Et j'aime vraiment suivre cette progression établie. Vous savez, on augmente et on repousse ses limites de façon très progressive. Dès que vous êtes à l'aise avec

quelque chose, c'est à ce moment-là que ça va vous retomber dessus.

[00:25:22] C'est un bon point.

[00:25:24] Alors, je dis qu'il faut mettre l'accent sur les petits pas et l'adapter à votre élève. Vous voyez ? Si un élève veut apprendre l'aérobatic, il y a une progression très précise pour y parvenir. Vous savez, il y a des gens qui veulent aller faire des tonneaux dès le début. Vous leur dites : « Vous savez, ce n'est pas la première chose qu'on apprend. Il y a une ou deux choses qu'on va vous apprendre avant de vous montrer les tonneaux. » Vous voyez ? Et si vous apprenez d'abord les virages en aile et les spirales asymétriques, et que vous maîtrisez les décrochages, les décrochages et les pirouettes avant de faire des sats. C'est l'une de mes grandes frustrations. Beaucoup de gens pensent qu'un sat est une figure vraiment facile. Alors beaucoup de gens vont là-bas et disent : « Bon, je vais faire un sat. » Et on leur demande : « Vous avez déjà fait des décrochages et des pirouettes ? » Ils répondent : « Ben non. » Et on leur dit : « Eh bien, vous devriez probablement faire ça avant de faire des sats. »

[00:26:10] Ça ne va probablement pas arriver la première fois, mais si ça arrive, tu dois savoir comment corriger le tir. Ouais. Tu vas trop forcer sur un sat.

[00:26:17] **Gavin McClurg:** À un moment donné, tu vas finir par le faire tourner. Ouais. Exactement.

[00:26:21] **Cade Palmer:** Les stalls, les pirouettes, les hélicoptères. Une fois que tu es à l'aise avec les sats, tu peux commencer à faire, tu sais, des sats rythmiques ou des entrées de sats dynamiques. Ouais. Et tu progresses doucement vers les tumbles, tu vois.

[00:26:34] **Gavin McClurg:** Tu t'es appris les acrobaties tout seul ?

[00:26:38] **Cade Palmer:** Vous savez, j'ai travaillé avec beaucoup de gens. Bon, au moment où j'ai appris à faire des tonneaux, ça m'a pris six ans. Genre, quand j'ai commencé à essayer, je me suis dit : d'accord, je vais apprendre à faire des tonneaux. Je veux faire des tonneaux infinis. Vous savez, j'avais déjà fait des entrées en tonneau, mais je me disais : je veux faire des tonneaux infinis. Et ça m'a pris six ans. Et presque 30, non, 13 lancers de parachute de secours avant que je ne sois vraiment à l'aise avec les tonneaux. Et, vous savez, au début, je travaillais avec Nick Peterson. Il n'est plus parmi nous. C'était un mec génial. Un excellent coach. Sick Nick. Sick Nick. J'adorais ce gars. Ouais. Ouais.

[00:27:19] Mais alors, j'ai passé beaucoup de temps avec lui. Et à l'époque, la technologie des ailes n'était pas tout à fait là non plus. Beaucoup d'ailes étaient vraiment difficiles à faire basculer. Elles n'étaient pas aussi simples qu'aujourd'hui. Et.

[00:27:33] Une autre aide précieuse pour moi a été Craig Taylor en Nouvelle-Zélande. Lui et moi, il est coach SIV et aussi un très bon pilote acro. On apprenait à faire des tonneaux en même temps. Donc quand on était en Nouvelle-Zélande, on se consultait tous les deux, on parlait du timing. « Non, je sais que je fais ça, mais ça ne marche pas. » Je me disais vraiment : « Ouais, c'est dur de faire quelque chose de nouveau à son cerveau dans certains scénarios où on est tellement à fond et tellement excité. » Et il y a eu deux ans où je savais que je devais donner une commande plus tardive. Et je me disais : « Je pensais le faire. » Mais ça ne marchait tout simplement pas. Un jour, j'ai fait une erreur et, sans faire exprès, j'ai été un peu en retard. Ouais. Et j'ai frappé au bon endroit au bon moment. Et je me suis dit : « Waouh. » C'était une véritable révélation.

[00:28:18] Tu es dedans. Un accident. Je me suis dit : « Bon, voilà. Maintenant, je peux faire des tonneaux. »

[00:28:22] **Gavin McClurg:** Intéressant. Waouh. Pourquoi penses-tu avoir été plus attiré par l'acro et l'aérobatic que, je ne sais pas, le XCE ou juste d'autres aspects du sport ?

[00:28:33] **Cade Palmer:** Je ne sais pas. Je n'y ai pas vraiment réfléchi. Je veux dire, même avant de commencer le parapente, je regardais des vidéos de parapente. J'ai été dans l'armée pendant une courte période. Et j'ai appris à voler juste après être rentré d'un déploiement. J'avais décidé que j'allais apprendre le parapente comme je l'avais vu quand j'avais 11 ans. Je me disais : je sais que je vais faire du parapente. Et je suis parti en déploiement. J'étais au Koweït pendant six mois. Et au Koweït, j'étais sur internet tout le temps. Je me disais : j'apprends le parapente dès que je rentre. J'ai commencé à regarder du parapente. Je regardais des vidéos. J'ai vu des vidéos de Brad Ganuchio. Ils venaient juste

de commencer l'infinite tumble. Et quelques autres gars en low. Donc je savais avant de commencer que je voulais me mettre à l'acro. Et je sais que les instructeurs détestent ça aussi.

[00:29:18] Ils sont du genre : tu n'as même pas encore appris à voler. Tu ne sais pas ce que tu veux faire. Il faut voler un peu avant de déterminer quel type de vol tu veux pratiquer. Mais moi, je savais que je voulais faire de l'acro. Et je voulais faire toutes ces autres choses aussi. Mais je savais que je voulais essayer l'aérobatique. Et j'ai toujours été un peu branché par, tu sais, je faisais du BMX et de la moto. J'aime sauter et faire des figures. Donc ça m'a semblé être une progression normale. C'était l'aspect style du sport. Je voulais montrer du style et de la finesse.

[00:29:50] **Gavin McClurg:** Tu as parlé de petits pas. J'adore ça. Prenons l'exemple de ce frère que tu as formé : il vient vers toi et veut vraiment apprendre le speed flying. L'une des choses avec lesquelles j'ai eu du mal dans ma propre pratique du speed flying, c'est le temps de voile. Tu vois, je peux décoller ici en juillet et voler huit heures avec mon parapente et obtenir plus de temps que ce que j'aurai sur une saison de speed flying. Et j'essaie de faire pas mal de speed flying. Mais c'est juste difficile d'accumuler autant de temps. Alors, comment tu gères ces gens ? Comment tu enseignes les petits pas quand, je veux dire, les vols sont si rapides ? Tu vois ? Comment est-ce qu'on peut accélérer sa progression quand c'est vraiment délicat ?

[00:30:36] Je veux dire, je...

[00:30:37] **Cade Palmer:** On le voit un peu différemment que pour le parapente, surtout le parapente cross country. Vous savez, on veut ce temps de vol parce qu'on essaie d'augmenter sa tolérance aux turbulences et d'être à l'aise pour voler dans de grosses conditions, tout en sachant comment réagir à l'environnement sur une journée complète quand les conditions sont rudes. Le speed flying, c'est plus une question de décollage et d'atterrissage. Donc, même si vous n'avez pas ce temps de vol, vous savez, avec beaucoup de vols en répétition, on va vous donner beaucoup de décollages et d'atterrissages. Et c'est ce sur quoi vous cherchez à vous améliorer. Et puis, évidemment, en partant de cette base où vous connaissez vos conditions, où vous savez les identifier et où vous ne volez pas en dehors de vos limites. Dans ce cas, je ne pense pas que vous ayez besoin de beaucoup de temps de vol. D'accord ? Tant que vous savez vous laisser une énorme marge de sécurité.

[00:31:23] Tu restes loin de la pente. Tu ne vas pas voler en terrain dès le début, on y va par petits pas. On va commencer chaque jour avec des décollages très faciles sur de très grandes ailes et des zones d'atterrissage très simples. Et à mesure que tu affines ça et que tu deviens meilleur pour décoller proprement, en étant vraiment délibéré et précis dans le contrôle de ton aile une fois en l'air. Et quand tu atterris, tu pourras commencer à aller sur des sites où les conditions ou le site sont un peu, enfin, pas en dehors de ta zone de confort. Mais tu avances par petits pas comme ça. Et au final, je ne vois pas ça comme du temps de vol pour le speed flying. Je regarde plutôt le nombre de décollages, d'atterrissages et de vols plutôt que les heures passées en l'air.

[00:32:09] **Gavin McClurg:** Si on veut apprendre le speed flying, est-ce qu'il faut d'abord apprendre le parapente ?

[00:32:13] **Cade Palmer:** Je ne pense pas. Ça aide évidemment, et vous savez, si j'enseigne à quelqu'un qui veut apprendre le speed flying, pas aux États-Unis parce qu'ici maintenant il faut apprendre le parapente d'abord. Disons que je suis ailleurs et que quelqu'un veut apprendre le speed flying. C'est tout ce qu'il veut faire. Je vais probablement le mettre sur un parapente pour lui. Je vais probablement l'envoyer pour ses premiers vols. Mais je ne vais pas le faire passer par un V2. Il passera à une aile de speed assez tôt. Pour moi, enseigner le speed flying a toujours consisté à briser les mauvaises habitudes pour la plupart des gens. Très rarement enseigne-t-on à quelqu'un qui n'a aucune expérience de la voile. Et je pense que c'est presque votre meilleur élève, quelqu'un qui n'a aucune expérience de la voile parce qu'il n'a pas de mauvaises habitudes. Tout ce que je lui enseigne peut, vous savez, s'appuyer sur une chose après l'autre. Vous savez, les parachutistes.

[00:32:59] Alors, si j'enseigne le speed fly à un parachutiste, c'est très différent d'enseigner le speed fly à un parapentiste. Un parachutiste est très à l'aise pour piloter une petite aile la plupart du temps. Quelqu'un qui veut faire du speed fly est probablement déjà un swooper. Il a sans doute fait beaucoup de sauts avec une petite voile. Il est vraiment doué pour l'atterrissage. Il ne va pas tourner trop bas parce qu'il sait que les virages en crochet peuvent être mortels. Il sait donc comment juger l'arc de récupération. Mais ses compétences en maniement au sol sont horribles. Il ne sait pas

comment décoller une aile et il ne sait pas lire le vent en montagne. C'est là que je concentre mon énergie avec un parachutiste. Pour les parapentistes, c'est la même chose. Je veux dire, ils ont aussi de mauvaises habitudes. Ils connaissent ces conditions en montagne. Ils savent assez bien décoller. Le maniement au sol est déjà acquis. Mais, purée, leurs atterrissages sur une aile de speed peuvent être un peu délicats à enseigner à quelqu'un pour apprendre à poser une petite aile de speed.

[00:33:45] Et ils ont l'habitude de pouvoir tourner bas. Or, tourner bas avec une aile de speed va vous briser les jambes, le dos, ou vous tuer dans le pire des cas. Il faut donc vraiment leur marteler ça. Vous savez, on ne tourne pas bas. Et pour les atterrissages, vous savez, c'est impossible. Pour les parapentistes, souvent, parce qu'ils s'appuient sur le poids de leurs bras sur les freins lors de l'approche pour l'atterrissage, parce qu'on ne veut pas se prendre un coup. Vous voyez, ils s'habituent à atterrir avec un peu de pression sur les freins. Sur de petites ailes de speed, on ne peut pas faire ça. Si vous arrivez avec un peu de pression sur les freins, vous n'aurez aucune énergie pour le flare et vous allez juste vous écraser. Donc, enseigner ça aux parapentistes est assez difficile. Mais je vois ça comme une façon de briser de mauvaises habitudes. Alors

[00:34:27] **Gavin McClurg:** on ne voit pas le parapente ou le maniement au sol comme un prérequis. Le maniement au sol est un prérequis pour le speed flying. Je sais que tu vas le dire. Mais on pourrait simplement passer directement au speed flying.

[00:34:39] **Cade Palmer:** Je pense que oui. Ouais, c'est cool. Et, je veux dire, j'apprécie ce que l'USPAA et cette organisation nationale ont fait pour mettre le speed flying sous son aile. Et, vous savez, je suis content de suivre leurs règles et règlements. Mais quand on en vient aux bases, est-ce que je pense que quelqu'un doit absolument apprendre le parapente avant de faire du speed flying ? Non.

[00:34:58] **Gavin McClurg:** Qu'est-ce que tu penses de — je pense que l'une des choses qui touche beaucoup de pilotes de speed flying, c'est que, selon leur parcours, selon d'où ils viennent, c'est un sport assez extrême — je cite, « extrême ». Je fais le geste des guillemets avec mes doigts là, parce que tu ne peux pas me voir. Mais, tu sais, c'est un sport assez extrême. Ce n'est pas difficile à apprendre. Ce n'est pas difficile à piloter.

[00:35:23] Mais c'est... vous volez vite et très près du sol. Comment est-ce qu'on peut prendre un athlète plutôt marginal ou quelqu'un qui n'a pas vraiment passé beaucoup de temps — parce que je pense que si quelqu'un a beaucoup d'heures et d'expérience dans les sports extrêmes, que ce soit le kayak en eau vive ou peut-être le ski de haute montagne, il comprend un peu mieux les risques. Il comprend les sports extrêmes. Et donc, c'est une extension de l'expérience qu'il a déjà acquise. Et peut-être que je me trompe. Je pense que beaucoup d'accidents viennent juste du fait que les gens n'ont pas, vous savez, l'expérience de la voiture de course.

[00:36:03] **Cade Palmer:** Ouais. Je vois bien ce que tu veux dire. Il y a cet aspect. J'appelle ça la mentalité de base jumper. Pendant longtemps, j'ai pensé que le speed flying était au parapente ce que le base jumping est au parachutisme. Genre, que ça serait toujours illégal. Que tu devrais toujours te cacher pour le faire. Que ce serait toujours dangereux. On n'en parle pas, on le fait, c'est tout. Mais ce n'est plus le cas. Je pense que c'est devenu beaucoup plus accessible. Et je pense que la majorité des gens qui font du speed flying ne sont pas des preneurs de risques aveugles ou, tu sais, comme en escalade ou dans tous ces autres sports extrêmes. Les gens de l'extérieur regardent et se disent : « C'est dingue, ces gars-là ont envie de mourir. »

[00:36:49] Personne ne veut mourir en faisant du speed flying. Ils veulent le faire correctement. Et il y a absolument une façon de le faire en toute sécurité. Si on apprend de la même manière, en faisant des petits pas et en étant prudent, je pense qu'on peut le faire sans danger.

[00:37:05] **Gavin McClurg:** Mais plutôt, le petit plus, vous savez, si vous avez dû gérer ça dans votre expérience de moniteur... je suis sûr que vous avez vu une grande variété de talents en ce qui concerne la vitesse à laquelle les gens apprennent ou non. Je suppose. Comment faites-vous pour...

[00:37:23] **Cade Palmer:** freiner quelqu'un ? Ouais. Je veux dire, c'est dur et tout le monde est différent. Et pendant longtemps en base jumping, ils avaient ce qu'ils appelaient la "vidéo de la mort". Ils la montraient aux gens. La plupart des gens qui apprenaient, ils essayaient de leur montrer que, tu sais, c'est sérieux. Genre si ça se passe mal, ça se passe

mal, vraiment mal. Alors je ne pense pas forcément que ce soit la meilleure façon de faire, mais je pense que pour certaines personnes, voir les conséquences de ce qui arrive si tu sors de ta zone de confort, de tes limites et que tu vas trop vite, parfois ça suffira à freiner les gens. C'est difficile de faire comprendre ça aux gens, surtout ceux qui débutent dans le sport, parce qu'une fois que tu as pratiqué quelques années, inévitablement, tu vas finir par en croiser.

[00:38:12] Ou alors, vous entendrez une histoire et quelque chose résonnera en vous, mais durant vos premières années dans le sport, les gens sont vraiment presque naïfs à ce sujet. Genre, ils ne l'ont pas vécu, ils ne l'ont pas vu se produire. Ça n'est pas arrivé à quelqu'un qu'ils connaissent. Donc ils ne se projettent pas vraiment, ils en ont entendu parler, mais c'est un peu, ce n'est pas,

[00:38:30] **Gavin McClurg:** ils n'y sont pas attachés d'aucune manière. Ils n'ont aucun lien réel avec ça. Ouais.

[00:38:34] **Cade Palmer:** D'accord. Et je ne sais pas quelle est la meilleure façon de leur faire respecter le sport et de lui donner le respect qu'il mérite parce que c'est définitivement, vous savez, plus dangereux que beaucoup d'autres sports, comme le parapente, les conséquences sont nettement plus graves. Je veux dire, vous voyagez plus vite. Vous portez normalement moins de protections.

[00:38:58] Euh,

[00:39:01] **Gavin McClurg:** Comment, dans ta propre progression en speed flying, est-ce que tu fais pour que ça reste excitant une fois que tu as atteint ce niveau ? Je veux dire, est-ce que tu continues à aller toujours plus bas ou est-ce que c'est plutôt une question d'esthétique ? Je vois toutes vos vidéos et il me semble, de l'extérieur, que vous êtes juste transportés par le vol, mais est-ce qu'en speed flying spécifiquement, est-ce qu'on peut atteindre le Graal et comment est-ce que tu continues à t'y intéresser après ?

[00:39:42] **Cade Palmer:** Ouais. Je veux dire, il y a toujours quelque chose de nouveau à apprendre et j'essaie toujours de voir chaque vol comme une expérience d'apprentissage. Et ça permet de garder ça frais et nouveau pour moi. Mais oui, je pense que ce que tu fais, tracer une ligne esthétique en descente, c'est clairement ce qui compte le plus pour moi. Tu sais, trouver la ligne la plus propre, la plus fluide et la plus stylée du haut jusqu'en bas. Et ça ne m'oblige pas toujours à repousser mes limites ou à, tu sais, à sortir de ma zone de confort. Donc à chaque vol, je ne cherche pas à aller plus loin, je n'essaie plus de pousser un peu plus à chaque fois. Et même quand j'apprenais, je ne pense pas que je le faisais à chaque vol. Je voulais vraiment progresser par petits pas, autant que je pouvais, mais tout le monde aime prendre du recul de temps en temps et juste profiter de la glisse, tu vois ?

[00:40:34] **Gavin McClurg:** C'est une transition parfaite vers le mode de vie. Alors, terminons avec toi et Becca, et ce que vous avez mis en place avec le van et votre emploi du temps. Comment vous vous organisez, concrètement, comment vous vous adaptez à votre mode de vie autour des vols ? Qu'avez-vous essayé de faire avec votre quotidien, parce que, encore une fois, vu de l'extérieur, vous le vivez vraiment.

[00:41:04] **Cade Palmer:** C'est toujours plus vert, mec. Bien sûr. Bien sûr. Tu sais, toute cette histoire de van a commencé pour nous comme une, tu sais, une réaction à une situation dans laquelle on se trouvait. Alors, Becca et moi, on voyage ensemble depuis neuf ans maintenant et tu sais, quand on a commencé, on bougeait beaucoup cette toute première année. On s'est mis ensemble, on est allés à Hawaï le premier hiver et puis en Nouvelle-Zélande l'année d'après. Donc on était toujours en train de prendre nos affaires et de passer d'un endroit à l'autre pour maintenir notre mode de vie et pouvoir travailler dans le parapente. On voyageait pour travailler ensemble et sur plus de cinq ans à aller en Nouvelle-Zélande, on a commencé à en avoir marre de tout emballer tous les six mois.

[00:41:55] Et c'est difficile à Jackson, le marché de l'immobilier est vraiment compliqué. Il faut signer un bail de six mois. On n'y reste que quatre mois. Vous jetez deux mois par la fenêtre. On a un chien. On avait un autre chien à l'époque. Maintenant on a un nouveau chien et c'est dur de trouver un endroit où vivre là-bas. Un endroit qui ne vous coûte pas un bras, ou même un endroit du tout. Alors on a commencé à chercher d'autres options. On a pris une année, l'hiver 2013 et 2014, on a chargé un van Astro et on a roulé jusqu'au Costa Rica et retour pendant l'hiver, sur six mois. Et ouais, c'était notre première sorte d'expérience sur, vous savez,

[00:42:34] **Gavin McClurg:** le hashtag van life.

[00:42:36] **Cade Palmer:** Ouais. On peut plutôt bien vivre dans un véhicule. Je veux dire, on le faisait déjà un peu pendant les périodes creuses. Et même là, on n'avait pas vraiment pensé à le faire à plein temps. On l'a fait pendant six mois, on est revenus et on a pris un autre appartement. Et puis l'année d'après, on est allés en Nouvelle-Zélande à la fin de la saison, on a emprunté le van aménagé d'un ami, c'était un petit van Toyota. On a pris un mois et on a fait le tour de la Nouvelle-Zélande en van, et d'avoir la possibilité de, euh, cuisiner à l'intérieur et de rester debout. Euh, on s'est regardés et on s'est dit, tu sais quoi, pourquoi on ne fait pas ça tout le temps ? Alors, au lieu de mettre tout notre argent dans le loyer et de le jeter par les fenêtres à Jackson, c'était un peu comme si on se posait d'une certaine manière, genre, on va, tu sais, on va faire ça pour de vrai.

[00:43:22] On va acheter un van Sprinter, on va l'aménager et en faire notre maison. Comme ça, on n'aura pas à tout débarrasser quand la saison commence. On se retourne, on prend la route, tout est déjà avec nous. C'est ça. Donc, ouais, c'était une réaction à notre situation et on est tombés amoureux direct. Je veux dire, pour notre mode de vie et ce qu'on fait, c'est parfait. On ne peut pas faire mieux. Tu sais, quand tu atterris le soir après un vol et que tu n'as pas envie de reprendre la route pour rentrer, juste pour boire quelques bières après un bon vol. Tu n'as pas envie de conduire nulle part. C'est réglé. Ta maison est juste là. Tu prépares le dîner, tu vas te coucher.

[00:44:01] **Gavin McClurg:** Et, euh, comment est-ce que vous, comment est-ce que vous organisez votre année ? Parce que c'est, c'est, euh, c'est assez intéressant. On dirait que vous allez juste dans les endroits les plus cool. Est-ce que c'est plus, est-ce que vous êtes un peu dans ce genre de truc, vous savez, parce que vous ne faites plus la Nouvelle-Zélande en hiver, vous avez un peu exploré les États-Unis. On dirait que,

[00:44:17] **Cade Palmer:** Ouais, on en a parlé. Et quand on a décidé de prendre un nouveau van Sprinter, au lieu de, euh, tu sais, un truc d'occasion ou un peu plus économique, on, tu sais, on investit beaucoup d'argent là-dedans et, euh, c'est un gros investissement. On y met beaucoup d'énergie et on veut en profiter. On ne veut pas le laisser quelque part et partir pendant six mois. On s'est dit : non, si on fait ça, on ne va plus en Nouvelle-Zélande pour le travail. On pourrait y aller en vacances. On ne l'a pas encore fait, mais, euh, tu sais, on va profiter du van. Et donc, je veux dire, il y a tellement d'endroits aux États-Unis qu'on voulait explorer un peu plus, et surtout le trajet jusqu'au Costa Rica et le retour par le Mexique, et se rendre compte que si on n'a pas d'emploi du temps, on n'a pas, tu sais,

[00:45:04] On a destination vers laquelle aller, mais pas forcément de date précise. On doit y être. Ça permet de profiter et de vraiment vivre un endroit plus que n'importe quelle autre façon de voyager. Et on a décidé qu'on voulait faire ça pour beaucoup d'États. Donc, on était déjà allés dans beaucoup de ces endroits, mais juste pour une journée ou deux, comme le sud de l'Utah, l'Arizona, le Nouveau-Mexique, vous savez, il y a tellement d'endroits, tellement de coins sympas où aller. J'ai décidé de commencer à les cocher sur la liste. Ouais. On descend là-bas. Et si ça vous plaît, on reste.

[00:45:41] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu as connu des périodes creuses, euh, depuis, tu sais, quand tu avais 19 ans dans l'aviation ? Parce qu'on dirait que c'est ce que vous faites toute l'année. Est-ce que, euh, tu sais, est-ce qu'il t'arrive d'avoir du mal à sortir du lit ? Genre, « Oh là là, je peux vraiment repartir voler aujourd'hui ». Ou est-ce que c'est juste que tu es toujours aussi enthousiaste ?

[00:45:59] **Cade Palmer:** Je veux dire, chaque vol est différent. Ils sont tous, ils sont tous amusants. Et je pense qu'une grande partie de ce qui nous permet de rester motivés, c'est qu'on se déplace, qu'on change, et qu'on suit les saisons. Je pense que c'était une bonne chose pour nous d'arrêter d'aller en Nouvelle-Zélande. Je veux dire, je m'en inquiétais quand on a décidé de le faire au début. Ça représente une grosse partie de nos revenus chaque année d'aller y travailler, mais enchaîner un job de tandem et repartir sur un autre avec seulement un peu de repos entre les deux... Quand tu fais du tandem, tu peux faire un burn-out. J'en ai vu beaucoup qui ont craqué, et j'essaie vraiment de ne pas me mettre dans cet état d'esprit, mais tout le monde, tout le monde a ses jours.

[00:46:46] Ouais. Ouais. Et tu sais, j'ai clairement déjà eu des jours où je me présente pour faire des vols en tandem et où je préférerais être ailleurs. Mais il y a des choses bien pires qu'on pourrait faire. C'est certain. Ouais.

[00:46:56] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. Euh, Becca a publié des posts assez cools ces dernières années sur, euh, vous savez, vous êtes devenus plutôt bons pour faire des vols en tandem. Et je pense que, euh, il était intéressant de clarifier,

et c'était très, très important pour moi d'aller au club DAY une fois. Parce que j'adore Six-Packogroup parce que j'ai vu le côté cuisine et lettrage, j'ai accepté de regarder une émission d'information que tu m'as envoyée quand tu faisais du Farming pour These days. Mais, mais après quelques autres jours où je suis dans d'autres Slays et le Doug Hart Tier Ground - renewals, je fais ça depuis quelques semaines. Euh, donc merci mon Dieu, c'est un peu plus amusant de cette façon. Ouais, ouais, absolument. 007, ce que vous avez fait, euh, qu'est-ce qui vous inquiète, vous savez, en pensant à l'avenir dans les cinq à dix prochaines années...

[00:47:42] **Cade Palmer:** le mode de vie nomade, je pense qu'on a toujours réalisé qu'on ne va pas voyager pour toujours. Donc, je veux dire, ce sont les choses qui m'inquiètent de temps en temps, c'est : quelle est notre prochaine étape quand on aura fini ça ? Où est-ce qu'on va aller ensuite ? C'est un peu ce que nos voyages sont devenus ces dernières années, genre : où est-ce qu'on peut atterrir ? Est-ce qu'il y a autre chose là-bas dans laquelle on peut investir notre temps et notre énergie ? Et c'est...

[00:48:20] **Gavin McClurg:** En fait, c'est vraiment difficile. Je veux dire, il y a ce truc, tu sais, la peur de rater quelque chose, le FOMO. Quand on voyage, ça devient comme un cycle perpétuel, on doit continuer à le faire. C'est presque... ouais, c'est dur de... tu sais, la fin est un peu effrayante. Je ne sais pas comment finir. Est-ce que vous en discutez ? Est-ce que vous en parlez ? Est-ce que c'est pour l'instant ? Est-ce que c'est genre "laissons faire rouler jusqu'à ce que ça arrive inévitablement" ?

[00:48:59] **Cade Palmer:** Ouais, je pense qu'on restera toujours des voyageurs. On pourrait s'installer et avoir une base quelque part, mais on va toujours voyager. On a tous les deux parlé de ce qu'on pourrait faire ensuite, de modes de vie qui nous permettraient de continuer à vivre une vie libre comme on le fait maintenant. J'ai travaillé sur mes licences de pilote, j'ai fait ma formation commerciale et j'en suis arrivé au point où, si je veux faire carrière dans l'aviation, je peux le faire. Ah, je ne savais pas, je pensais que c'était plus...

[00:49:41] **Gavin McClurg:** pour le plaisir. Donc, tu envisages peut-être vraiment de passer au commercial, c'est ça ?

[00:49:44] **Cade Palmer:** Ça a commencé par pur plaisir et ça reste amusant, genre l'aviation en backcountry et tout ça, ça restera toujours un plaisir. Je ne transformerai jamais ça en métier, c'était une décision que j'ai prise, mais j'ai commencé à réfléchir à l'idée de piloter des avions pour gagner ma vie. Il y a plein de façons différentes de le faire, il y a une grosse pénurie de pilotes en ce moment et c'est un mode de vie qui permet à beaucoup de gens...

[00:50:08] **Gavin McClurg:** pour le faire, et c'est un mode de vie qui permet à beaucoup de gens de le faire.

[00:50:08] **Cade Palmer:** de la liberté et beaucoup de sécurité, vous voyez ? C'est là que notre mode de vie... vous savez, il n'y a rien sur quoi on peut vraiment compter à l'avenir, avec la façon dont on vit en ce moment. Ce n'est pas que, vous savez, on a eu beaucoup de chance ces deux dernières années et qu'on s'en est très bien sorti, et je ne vois pas non plus de gros crash arriver ou qu'on perde la capacité de faire ce qu'on a fait ces deux dernières années, mais...

[00:50:40] euh ouais, se projeter plus loin dans le futur, parfois, ça donne envie d'un peu plus de stabilité, ouais, carrément Kate.

[00:50:52] **Gavin McClurg:** Je n'ai pas fait ça depuis, je parie que ça fait deux ans que je n'ai pas fait ça, mais j'avais l'habitude de le faire à chaque émission. C'est juste qu'il est posé sur mon bureau ici, il a pris un peu d'eau, donc j'espère pouvoir le lire. Mais est-ce que vous avez déjà entendu parler du questionnaire de Proust ? Non ? OK, on y va. Et on va finir sur ça : quel est votre mot préféré ? Pourquoi ? Et quel est votre mot le moins préféré ? Temps maussade. C'est...

[00:51:15] **Cade Palmer:** C'est pas grave, ça n'était pas ensemble, c'est pas grave.

[00:51:17] **Gavin McClurg:** euh, qu'est-ce qui t'excite et qu'est-ce qui te dégoûte, hum

[00:51:22] **Cade Palmer:** Tout ce qui est haut et escarpé m'excite, être au milieu des plaines m'excite, quoi ?

[00:51:28] **Gavin McClurg:** Quel son ou quel bruit est-ce que tu aimes et quel son ou quel bruit est-ce que tu détestes ?

[00:51:35] **Cade Palmer:** J'adore le bruit du vent dans mes oreilles et je déteste le bruit des ongles sur un tableau noir. Oh oui, c'est un bon. Euh, quel est ton gros mot préféré ? J'essaie de penser à celui que j'utilise le plus souvent.

[00:51:56] Mince !

[00:51:57] **Gavin McClurg:** Mince alors, quel autre métier aimerais-tu essayer ? Mon Dieu, ça fait si longtemps que je ne me souviens même plus de ceux-là, enfin je ne sais pas. Scientifique ? Et comment ça, quel métier ne voudrais-tu absolument pas faire ? Sans hésiter.

[00:52:18] marin, d'accord, je...

[00:52:20] **Cade Palmer:** Je sais que tu es un batelier, mais moi non, j'ai peur de l'océan, mec. Ça n'a pas l'air terrible, ouais, laisser la terre ferme derrière moi, c'est pas pour moi, d'accord.

[00:52:28] **Gavin McClurg:** Dernière question, euh, si le paradis existe, qu'est-ce que tu aimerais entendre Dieu te dire quand tu arriveras aux portes du ciel ? Quoi ?

[00:52:35] **Cade Palmer:** quelqu'un a dit de faire demi-tour et de me renvoyer dehors ?

[00:52:37] **Gavin McClurg:** ouais, on peut

[00:52:39] **Cade Palmer:** Je reviens en arrière, ouais.

[00:52:40] **Gavin McClurg:** Will Gadd a dit qu'on a fait une erreur, que tu peux revenir en arrière et recommencer, c'est parfait. Ouais, d'accord, merci beaucoup mec, j'apprécie ton temps. Merci d'être venu nous voir dans la vallée. Bonne chance pour tes voyages cette année, on va te suivre. Avant de nous quitter, où les gens peuvent-ils en savoir plus sur vous ? Comment communiquez-vous ? Vous avez ce super site sur la construction de vans, tu veux dire quelque chose à ce sujet ?

[00:53:06] **Cade Palmer:** euh ouais, sustainablevanlife.com est un bon moyen de nous contacter, ou si vous voulez en savoir plus sur la construction de vans et nous poser des questions, c'est un bon point de départ. Cool, merci Kate. Merci mec, je...

[00:53:25] **Gavin McClurg:** J'espère que vous avez apprécié ça, c'était vraiment du bon contenu. C'est toujours un plaisir de s'asseoir avec des pilotes qui ont autant d'expérience, d'histoire et de passion pour le sport. J'espère que vous avez vraiment aimé. Assurez-vous de suivre ces gars, lui et Becca, sur Instagram ; vous trouverez les liens dans les notes de l'épisode. Ils sont super sympas à suivre et publient beaucoup de super contenus et de réflexions. Et vous pouvez voir leur van, le van de Bill, le nouveau, il est juste incroyable. Merci, mon propre van me semble assez limité en comparaison, mais bon, si vous êtes branchés sur le hashtag #vanlife, je pense que vous allez adorer. Comme toujours, tout ce qu'on demande, c'est un billet par épisode si vous en retirez quelque chose. N'envoyez pas un billet tout de suite, attendez d'avoir écouté une vingtaine d'épisodes pour être sûr que ça en vaut la peine, et envoyez-nous un peu plus si vous le pouvez financièrement. Ce soutien compte énormément pour rendre tout cela possible. Comme je l'ai dit souvent, nous ne comptons pas sur la publicité parce que je n'aime pas du tout ce genre de transaction et je ne veux pas vous ennuyer dès le début de l'émission avec

[00:54:24] avec ce genre de choses. Donc, si vous ne pouvez pas nous soutenir financièrement, aucun problème, je comprends tout à fait. Ce sera toujours gratuit, mais il y a bien d'autres façons de nous soutenir dont je suis super reconnaissant : vous pouvez le partager sur les réseaux sociaux, en parler sur le chemin du lancement, en écrire sur votre propre blog, suggérer des gens ou des sujets, ou même me contacter pour vous impliquer. J'essaie de prêter attention à tout ça autant que je peux. Je reçois...

[00:54:53] et je ne vous ai pas répondu, ce n'est pas parce que je suis impoli, c'est juste que je me perds dans ma boîte de réception ces derniers temps, je suis assez débordé. Mais vous trouverez les liens si vous pouvez nous soutenir financièrement sur cloudbaseman.com. Vous pouvez le faire via Patreon, en une seule fois via PayPal, et nous acceptons maintenant aussi les cryptos, on en a reçu quelques-unes récemment, ce qui est plutôt sympa parce que je ne comprends même pas vraiment ce que c'est, mais c'est plutôt cool. Et voilà, merci beaucoup de nous avoir écoutés, on apprécie comme toujours, on se voit au prochain épisode, salut.

Deutsch

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

Show notes

Cade Palmer ist ein Speed-Testpilot und Designer für Ozone Paragliders; ist einer der erfolgreichsten Aerobatikpiloten der Welt; fliegt professionell Tandems in Jackson Hole, Wyoming; erkundet regelmäßig einige der beeindruckendsten Landschaften der Erde mit seinem Paramotor; fliegt natürlich in seiner Freizeit kleine Flugzeuge (und springt aus ihnen heraus!); fliegt RC-Flugzeuge und lebt das ganze Jahr über in einem Van mit seiner Freundin und Mitstreiterin Becca Bredehoft und ihrem Hund Talla auf der Suche nach allem, was mit Freiflug zu tun hat. Mit anderen Worten – er hat das Leben, von dem die meisten Piloten nur träumen können.

Der Beitrag zu Episode 78- Cade Palmer and the Ultimate Pursuit erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:13] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloud-Based Mayhem. Unser heutiger Gast, Cade Palmer, ist ein Typ, den ich schon eine Ewigkeit für die Show gewinnen wollte, obwohl wir ja eigentlich in der gleichen Gegend wohnen. Er macht den ganzen Sommer über Tandemflüge runter in Jackson mit seiner Freundin Becca, und die leben das Leben wirklich voll aus. Sie haben sich vor ein paar Jahren den Van gebaut, weil sie fanden, es wäre ziemlich albern, jeden Sommer Geld für Miete in Jackson zu verschwenden, was ja eine ziemlich teure Gegend ist. Und sie machen den Jackson-Trip im Sommer und dann im Winter runter nach Neuseeland, und sie fliegen Paramotoren, und er hat einen Hintergrund im Fallschirmspringen sowie viel Erfahrung im Speed Flying und in Aerobatik. Er fliegt auch XC. Er macht quasi alles. Und er hat auch gerade seine Lizenz für kleine Flugzeuge gemacht und wird vielleicht eines Tages kommerziell fliegen.

[00:01:03] Ich habe schon lange versucht, Cade aufzuspüren, weil ich den Jungs schon lange auf Instagram folge. Er postet einige erstaunliche Filme, Clips und Videos und ist außerdem Designer und Testpilot für Ozone. Er hat also viel Erfahrung. Er fliegt seit er 19 Jahre alt ist und lebt wirklich seinen Traum. Aber wir sprechen ein bisschen darüber und darüber, wie das Leben eben immer auf der anderen Seite grüner ist und so etwas. Und wir sprechen über Sicherheit, wie man ins Speedflying einsteigt, kleine Schritte zu machen, die Bedeutung von Mentoren und ein wenig über Unfälle. Aber das ist keineswegs eine düstere Show. Aber ja, ich hatte heute Morgen hier in Sun Valley einen richtig schönen Flug mit ihm, weil er gerade durch die Stadt kam. Das war also ein günstiger Zeitpunkt für eine Live-Show, um sie gemeinsam zu machen, was immer sehr besonders ist, anstatt Sachen über Skype zu machen.

[00:01:54] Ich denke, das wird dir richtig gut gefallen. Diese Woche gibt es keine großen organisatorischen Dinge. Ich möchte nur noch einmal auf die Spendenaktion hinweisen, die Cross Country und die Cloud Base Foundation für unsere... Also, wir werden eine kleine Gedenkveranstaltung in Indonesien für das Tsunami- und Erdbebenopfer abhalten, bei dem wir sieben Piloten verloren haben. Ihr findet die Shownotes und den Link, wo ihr zu dieser Kampagne beitragen könnt, in den Shownotes. Außerdem sind Cross Country Magazine und die Cloud Base Foundation auf gutem Weg, ihr Ziel von 60.000 zu erreichen, um diesen Familien zu helfen und dazu beizutragen. Das wäre großartig. Ohne weitere Verzögerung, viel Spaß bei diesem tollen Live-Auftritt.

[00:02:39] Gespräch mit Cade Palmer.

[00:02:51] Cade, Mann, vielen Dank, dass du hierhergekommen bist. Es ist selten, dass ich das live machen kann. Das ist ziemlich cool. Tut mir leid, dass ich keine bessere Unterkunft für uns hier habe. Normalerweise bin ich hier allein in meinem kleinen Tonstudio, aber ich freue mich riesig über den kurzen Flug mit dir heute Morgen und dass du dir die Zeit genommen hast, bei mayhem dabei zu sein. Also danke, Mann. Willkommen in Sun Valley.

[00:03:11] **Cade Palmer:** Echt klasse. Danke für die Einladung und danke für den Flug heute Morgen. Das hat echt Spaß gemacht.

[00:03:14] **Gavin McClurg:** Ja, das macht Spaß. Hoffentlich bekommen wir in den nächsten Tagen noch ein paar mehr. Ich verfolge dich und Becca seit Jahren auf den verschiedenen Social-Media-Plattformen. Ihr baut gerade diesen genialen Van. Ich weiß, dass ihr unten in Jackson Tandems fliegt. Du bist ein krasser Speed-Pilot und machst viel Designarbeit mit Ozone. Wir haben also viel zu besprechen, aber ich dachte, als coolen Eisbrecher für das Publikum wäre es gut, wenn du mal den coolsten Flug erzählen könntest – also, welcher Flug kommt dir sofort in den Sinn und warum, wenn du auf all deine Jahre des Fliegens zurückblickst?

[00:03:50] **Cade Palmer:** Oh Mann, das ist so schwer zu wählen. Es gibt da so viele gute Flüge. Einer, der mir sofort einfällt, ist ein Flug vom Vulkan Atitlan in Guatemala. Wir sind da hochgewandert, haben die Nacht oben auf dem Vulkan verbracht und sind dann morgens runtergefliegen. Und, ihr wisst schon, wir wussten irgendwie nicht, ob schon mal jemand von dort abgehoben ist. Ich glaube, wir haben jetzt herausgefunden, dass es ein paar Leute gab, die das vor uns gemacht haben. Aber es war eine ziemlich wilde Erfahrung. Wir waren in Panajachel und haben für Real World Paragliding mit Christian Behrens gearbeitet. Und wir waren die ganze Saison dort und haben jeden Tag Tandemflüge gemacht und über den See auf diesen riesigen Vulkan geblickt. Es war cool, die Idee endlich zu haben und sie umzusetzen.

[00:04:37] Und wir sind mit Booten rübergefahren, und wir waren eine ziemlich große Truppe, ich glaube so acht oder neun Leute, die sind da hochgeklettert und am Morgen sind alle abgehoben. Das war echt ein Erlebnis. Und

[00:04:48] **Gavin McClurg:** Seid ihr unten am See gelandet? Ja. Ja. Ich weiß, ich bin da schon hochgestiegen, bevor ich Gleitschirm geflogen bin. Ich habe ein Jahr in Chelan gelebt. Ich war dort eigentlich beim Wildwasser-Kayaking und uns wurde in Guatemala alles weggeschnappt. Und ich bin einfach geblieben. Meine Kumpels sind nach Hause gegangen, aber ich bin geblieben und habe angefangen, Spanisch in Chelan zu lernen. Ich bin auf diesen Vulkan gewandert. Also kenne ich die Gegend irgendwie. Seid ihr unten am See gelandet oder seid ihr die andere Richtung geflogen?

[00:05:11] **Cade Palmer:** Es war unten in der Nähe des Sees. In einem der Orte dort am See. Aber auf dieser Seite gibt es nicht wirklich so eine Strandlandezone, wie wir sie haben, wenn wir auf der anderen Seite fliegen. Aber wir sind auf einem Schulhof gelandet und ich glaube, der Ort heißt Solalá, oder? Okay. Und sind die Kinder ausgerastet?

[00:05:27] **Gavin McClurg:** Ich glaube, das ist schon so lange her,

[00:05:27] **Cade Palmer:** schon so lange, ich kann mich nicht mehr genau an den Namen der Stadt erinnern, aber ja, die Kinder sind total ausgeflippt.

[00:05:31] **Gavin McClurg:** Das ist ja lustig.

[00:05:32] **Cade Palmer:** Ja. Als die letzte Person gelandet war, wurde es fast schon gefährlich, weil Kinder um die Landezone rannten und die Gleitschirme zertrampelten. Es gab da ziemlich lustiges Videomaterial und lustige Audioclips, auf denen einige Piloten die Kinder anschrien, während sie versuchten, ihre Ausrüstung zu retten.

[00:05:50] **Gavin McClurg:** Also habt ihr mit Becca so eine Art Außenperspektive, quasi das perfekte Szenario. Ihr macht Tandemflüge in Jackson, um genug Cash beiseite zu legen, und seid gerade dabei, den zweiten Van fertigzubauen. Bringt uns mal zurück: Wie hat diese Faszination für das Fliegen eigentlich angefangen? Du kannst ruhig ausführlich werden. Wie hat es angefangen? Wie habt ihr es entdeckt? Und wie habt ihr daraus ein Leben gemacht? Wie warst du bisher mit dem Fliegen verbunden?

[00:06:22] **Cade Palmer:** Ich bin mein ganzes Leben lang mit Fliegen umgeben gewesen. Mein Vater ist Luftwaffenpilot und hat in der Air Force Kampffjets geflogen. Ich war also mit kleinen Flugzeugen, großen Flugzeugen und all dem Zeug aufgewachsen. Ich habe Gleitschirmfliegen zum ersten Mal gesehen, als ich etwa 11 Jahre alt war und in Salt Lake war. Mein Vater arbeitete auf der Hill Air Force Base und wir wohnten in Draper, also ganz nah am Flugpark dort. Damals war das noch nicht wirklich ein Flugpark. Aber ich habe tatsächlich RC-Segelflugzeuge geflogen. Wir sind zu dem Platz geflogen, um die Flugzeuge zu fliegen, und ich habe dort Leute beim Hangglitten und Gleitschirmfliegen gesehen. Ich dachte mir, Mann, das scheint viel lustiger zu sein, da draußen zu sein und tatsächlich zu fliegen, als hier zu sitzen und es, weißt du, vom Boden aus zu machen. Und da wusste ich, dass ich das immer

machen wollte. Ich hatte erst die Chance dazu, als ich 19 wurde – mein erster Flug war dann.

[00:07:08] Aber ich bin zurück nach Draper gekommen und habe dort gelernt. Bist du in Salt Lake aufgewachsen? Ich bin in Idaho aufgewachsen. Okay. In Boise. Und mein Vater ist wegen des Militärs ein bisschen umhergezogen. Also sind wir am Ende vier Jahre in Salt Lake gelandet. Er hatte dort eine vierjährige Stationierung. Und genau dort habe ich das Gleitschirmfliegen gesehen. Aber wir waren zum Zeitpunkt, an dem ich lernte, wieder nach Idaho zurückgezogen. Ich bin aber eigentlich zurück nach Salt Lake gezogen, um Gleitschirmfliegen zu lernen.

[00:07:33] **Gavin McClurg:** Und Draper, ist das der Punkt?

[00:07:35] **Cade Palmer:** Ja. Draper ist der

[00:07:37] **Gavin McClurg:** am Berg. Okay. Wenn wir also zu dieser Ära zurückkehren, wer waren deine Mentoren? War es Santa? War es die ganze Crew?

[00:07:44] **Cade Palmer:** Ja. Also, da war Carson Klein. Er ist ein sehr guter Freund von mir und ein sehr guter Freund meines Bruders. Er ist auch Gleitschirmflieger und Fallschirmspringer. Und mein Bruder hatte tatsächlich schon angefangen, ein bisschen zu fliegen. Also hat er Carson empfohlen. Und Carson hat mich quasi unter seine Fittiche genommen. Ich bin in seinen Keller gezogen. Und so war es wirklich einfach, jeden Morgen zum Hügel zu fahren. Und ich war tatsächlich sein erster Schüler, nachdem er seine Instruktor-Zertifizierungen von Santa Croce bekommen hatte. Also hat Santa einem ziemlich nahe über die Schulter geschaut. Ja. Also habe ich zuerst von Carson gelernt, ganz sicher. Aber ich hatte viel Hilfe von Santa. Und ich habe ziemlich früh mit Santa angefangen zu arbeiten. Ich habe mich freiwillig gemeldet, habe für ihn bei seinen Toe-Clinics die Drogen besorgt und einfach versucht, hier und da einen Toe zu bekommen. Und ich glaube, mein dritter Flug überhaupt war ein Toe mit Santa. Wow.

[00:08:29] Also bin ich direkt in den Bereich des Schleppflugs eingestiegen. Ich habe ein paar Leute beim Aerobatikfliegen gesehen. Der Flugpark war damals ganz anders. Es gab keinen Parkplatz. Es gab kein Gras. Es war wie im alten Wilden Westen. Und die Leute, zu denen ich aufgesehen habe, waren Jake Walker, der da draußen geflogen ist und es echt gut aussehen ließ. Michelle McCullough und Hun Lowe und die ganze Crew, die fliegen immer noch oft da raus. Ja, ich erinnere mich, wie ich ihnen zugesehen habe, wie sie riesige Schirm-Überschläge gemacht haben. Und ich glaube, speziell Michelle und Hun Lowe haben synchrone Schirm-Überschläge gemacht. Ich dachte mir, Mann, das will ich unbedingt auch machen. Und ja, also habe ich mich voll darauf konzentriert, es zu lernen, Schritt für Schritt. Und das habe ich auch gemacht.

[00:09:14] Ich habe fast sofort mit dem Speedflying angefangen. Ich bin auch Fallschirmspringer. Ich habe das Fallschirmspringen, Paragliding und Speedflying quasi gleichzeitig gelernt. Und ja. Dann habe ich eine Weile ehrenamtlich für Santa Croce gearbeitet, und er hat mir nach etwas mehr als einem Jahr endlich meine Instruktor-Zertifizierungen geben lassen. Dann habe ich bei Let Me Apprentice angefangen. Und ich habe für Chris gearbeitet. Von da an war es nur noch bergab. Sobald ich gemerkt habe, dass ich mit diesem Sport Geld verdienen kann, konnte ich einfach nicht genug davon bekommen.

[00:09:47] **Gavin McClurg:** Und war das seither hauptsächlich dein Job? Hast du damit irgendwie deinen Lebensunterhalt verdient?

[00:09:51] **Cade Palmer:** kostenlose Flüge? Ja.

[00:09:53] **Gavin McClurg:** Ich war schon...

[00:09:53] **Cade Palmer:** ziemlich glücklich, in ein paar Hinsichten begünstigt, in ziemlich gute Jobs zu kommen. Ich habe angefangen zu unterrichten und mich so irgendwie durchgeschlagen, dann habe ich mit Tandems angefangen und Jackson Hole gefunden. Das war ein wirklich guter Ort für Tandems und hat mir viel über das Fliegen von Tandems beigebracht. Und dann habe ich über Freunde aus der Community angefangen zu fragen, an welche anderen Orte ich im Winter gehen kann, um zu versuchen zu fliegen. Und Nick Greece und ein paar andere Leute haben mich zuerst auf Neuseeland hingewiesen. Und Becca und ich, ich glaube 2010 war unser erstes Jahr, in dem wir nach Neuseeland gegangen sind. Und das hat dort eine ganz neue Welt eröffnet. Also, die sind super professionell. Richtig.

[00:10:37] **Gavin McClurg:** Die gehen echt ans Limit, oder?

[00:10:39] **Cade Palmer:** Ja. Ja. Und es gibt da ein paar Tandem-Unternehmen, die das wirklich gut machen. Aber ich meine, G-Force Paragliding führt jährlich über 10.000 Tandemflüge durch und sie sind sehr professionell. Eine der professionellsten Organisationen, die ich je gesehen habe. Es ist gut, viel von ihnen zu lernen, sowohl was die Technik als auch die Art und Weise, wie das Geschäft läuft, angeht.

[00:11:01] **Gavin McClurg:** Du und ich haben heute Morgen beim Aufstieg darüber gesprochen, dass eines der Themen, über die wir heute in der Show reden könnten, und eines, mit dem ich mich etwas schwergetan habe, das Zerlegen von Risiken ist, wenn man noch keine Erfahrung hat. Wenn du zurückdenkst, als du 19 warst und das gelernt hast, was waren Santa und die anderen, wie haben sie versucht, dich davor zu bewahren, dich zu töten oder dich zu verletzen? Denn bis man diese Erfahrung hat, ist alles nur Theorie. So wie: Hey Mann, das ist echt gefährlich. Na toll. Na okay. Wie machst du das... Weil wir ja darüber gesprochen haben, in vielen Sportarten, Mountainbiken, Tennis, Golf, was auch immer, verletzt man sich und es ist nicht so, als wäre es das Ende der Welt.

[00:11:49] Du hast dir die Schulter verstaucht oder vielleicht etwas gebrochen, aber du wirst gesund werden und wiederkommen. Wenn man das nicht hat, kann das in diesen Sportarten echt Glück sein. Das, was du gerade auf deinem Speed Weight machst, das würde man niemandem direkt von Anfang an machen lassen. Man muss sich viel Zeit nehmen. Aber wie passt man das an? Wie lehrt man das?

[00:12:11] **Cade Palmer:** Ich meine, in diesem Sport ist das echt schwer. Ich denke, ich hatte wirklich Glück, sehr gute Mentoren zu haben, die mir nahestanden und bereit waren, mir zu sagen, wenn ich etwas falsch gemacht habe. Und weil ich diese Leute und ihre Meinung sehr respektiert habe, hat mich das, wie ich das empfinde, ein paar Mal zurückgehalten. Ich habe Fehler gemacht und bin ein paar Mal über meine Fähigkeiten hinausgegangen, und sie haben mir das sofort gesagt. Ich denke, dieses Mentoring – einen guten Mentor zu haben, jemanden, den man respektiert und der ein wachsames Auge auf einen hat – ist in unserem Sport wirklich wichtig.

[00:12:52] Wie wir heute Morgen besprochen haben, ist es leicht zu verstehen, wie man Risiken und Risikomanagement handhabt und Gefahren identifiziert und deren Konsequenzen abwägt. Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass diese Gefahr eintritt, und was sind die Folgen, wenn sie doch passiert? Und dann können wir Maßnahmen ergreifen, um diese abzumildern, und entscheiden, ob wir dieses Risiko akzeptieren wollen oder nicht. Aber als Anfängerpilot ist das wirklich schwer, weil man nicht immer alles sieht. Man weiß nicht, was man...

[00:13:21] **Gavin McClurg:** weißt du nicht.

[00:13:23] Ich weiß, dass du in den letzten Jahren dieses experimentelle Flugzeug fliegst, das so einer Cub ähnelt. Du bist jetzt lizenziert und fliegst solo. Gibt es Systeme, die du durch diese ganze Seite vom Freifliegen gelernt hast und die du vielleicht schon früher beim Speedflying und beim Gleitschirmfliegen gehabt hättest? Denn da steckt ziemlich viel dahinter, da gibt es ein System. Du lernst das und dann das. Ich bin kein Flugzeugpilot, also nehme ich das mal an.

[00:13:52] **Cade Palmer:** Es ist sehr reglementiert. Und ich habe eigentlich nicht darüber nachgedacht, wie ich das in meiner frühen Karriere hätte nutzen können. Aber ich denke, absolut. Ich habe definitiv versucht, es auf das Tandemfliegen in der professionellen Luftfahrt anzuwenden. Und das begann schon, bevor ich lernte, Flugzeuge zu fliegen, als in Neuseeland der kommerzielle Tandembetrieb und alle Tandemoperationen in ganz Neuseeland unter die CAA gestellt wurden, was so etwas wie die FAA hier in den Vereinigten Staaten ist. Daher wurden viele Praktiken aus der professionellen Luftfahrt übernommen oder so umgeformt, dass das Gleitschirmfliegen diesen Praktiken sowie den Regeln und Vorschriften folgen konnte. Und genau das habe ich gesehen. Die professionelle Luftfahrt hat eine wirklich sehr reglementierte Einstellung und so etwas wie Checklisten.

[00:14:42] Man geht Schritt für Schritt vor, um Unfälle zu verhindern, und tut alles Mögliche, um das Risiko zu minimieren. Und ich denke, absolut, das Gleitschirmfliegen könnte davon profitieren, sowohl das Gleitschirmfliegen als auch das Speedflying.

[00:14:58] **Gavin McClurg:** Also, was sind nur ein paar Dinge – und das ist eine Frage, die ich vielen Gästen stelle. Ich nehme an, dass es hier Überschneidungen geben wird. Aber in deinen Jahren in Neuseeland, mit den Tandems in

Jackson und da du auch viel Paramotoring machst, machst du ja quasi alles im Überblick. Du hast wahrscheinlich viele Dinge gesehen, die du lieber nicht gesehen hättest. Was sind einige der häufigsten Fehler, die Menschen machen, also die Fehler, die man eigentlich nicht machen sollte?

[00:15:29] **Cade Palmer:** Ich meine, all diese Sportarten sind eine Frage des Urteilsvermögens. Und die meisten Unfälle lassen sich auf eine schlechte Entscheidung zurückführen. Es ist wirklich schwer, ein gutes Urteilsvermögen zu entwickeln, wirklich gewissenhaft zu sein, viel Selbstdisziplin zu haben und in der Lage zu sein, einen Schritt zurückzutreten und sich zu fragen: Weißt du, ist das wirklich eine gute Idee? Und ich habe das Gefühl, bei vielen dieser Unfälle ist es immer eine Kette von schlechten Dingen, die passieren. Und wir suchen immer nach einem Weg, diese Kette zu unterbrechen. Wenn man sich jeden Unfall ansieht, denkt man sich: Mann, da gibt es vier oder fünf Stellen, an denen er hätte denken müssen: Weißt du, hier und da und dort springen Warnsignale auf. Deshalb denke ich, dass man lernen muss, sich selbst bewusst zu machen.

[00:16:18] Und Wege zu finden, um diese Kette bis zu einem Unfall zu unterbrechen, ist das Wichtigste.

[00:16:22] **Gavin McClurg:** Machst du das auch, gibst du auch Anweisungen?

[00:16:25] **Cade Palmer:** Doch, ich habe in den letzten paar Jahren nicht mehr so viel unterrichtet.

[00:16:31] Als ich nach Jackson gezogen bin, habe ich die ersten paar Jahre dort unterrichtet. Und dann habe ich mich mehr darauf konzentriert, mich dem Ganzen zu widmen. Also gebe ich viel Mentoring und etwas Unterricht auf höherem Niveau. Aber ich mache nicht mehr so viele P2-Kurse.

[00:16:49] **Gavin McClurg:** Okay. Wenn du und Beck euer Jahr plant, worauf freust du dich am meisten? Ist es die Reise? Ist es das Paramotoring? Du scheinst alles zu verfolgen, aber ich sehe nicht viel XC. Fliegst du auch viel XC?

[00:17:10] **Cade Palmer:** Ich meine, ich habe ein paar Flüge über hundert Meilen und ein paar Triangles hinter mir. Ich mache nichts, wo ich Rekorde aufstelle oder so, aber ich genieße das Fliegen cross country. Mir gefällt die mentale Herausforderung dabei wirklich gut und ja, ich genieße das Fliegen cross country und mache es ein bisschen.

[00:17:25] **Gavin McClurg:** Also, was von all den Dingen, die du machst, ist dein Favorit? Gibt es etwas, das dich besonders motiviert?

[00:17:31] **Cade Palmer:** Nein, Mann. Es kommt und geht. Ich blühe wirklich auf, wenn ich so vielseitig wie möglich bleibe. Ich möchte all die verschiedenen Aspekte unseres Sports und des Fliegens genießen. Ich liebe das Fliegen wirklich. Das ist mein Ding. Und ich möchte es auf so viele verschiedene Arten wie möglich tun. Ich denke, wenn man vielseitig ist, hilft jede Sportart auf bestimmte Weise den anderen. Aber den Unterschied zwischen den beiden zu lernen, war für mich wirklich hilfreich. Ich glaube nicht, dass das für jeden gleich ist, aber ich erinnere mich, dass es in meiner Praxis einen sehr deutlichen Punkt gab. Ich hatte eine Phase mit viel Fortschritt, in der ich viel Fallschirmspringen und viel Gleitschirmfliegen gemacht habe. Ich habe in beiden Sportarten gearbeitet. Ich habe Fallschirme in der Dropzone in Ogden gepackt und hatte angefangen, dort zu unterrichten, und diesen Schalter umgelegt, um zwischen den Sportarten hin und her zu wechseln, die so sehr unterschiedlich sind.

[00:18:23] Ich meine, das sind beide Ram-Air-Technologien. Es sind beide Fallschirme. Bei beiden hat man, weißt du, zwei Bremsleinen, man zieht daran und es passiert etwas, aber es ist erstaunlich, wie unterschiedlich sie sein können, wenn man von einem Fallschirm zu einem Gleitschirm wechselt. Ich denke, das hat mir geholfen, meine Fortschritte zu machen, um diese Unterschiede und gleichzeitig die Ähnlichkeiten zu verstehen. Weißt du, jedes Stück Stoff über deinem Kopf wird sich irgendwie ähnlich verhalten.

[00:18:50] **Gavin McClurg:** Also, perfekte Überleitung. Ich weiß, dass du die letzten Jahre für Ozone gearbeitet hast und wirklich in ihr Rapidos-Projekt involviert warst. Wie bist du da hineingekommen? Was hast du da gemacht? Das scheint mir super kompliziert und schwierig zu sein, und über meinem Skill-Level, aber es wirkt auch wirklich interessant und Spaßig.

[00:19:11] **Cade Palmer:** Ja. Also, ich mache das Testing für Ozone. Rob Whittle macht immer noch das gesamte Design. Wir bekommen Hilfe vom Design-Team in Frankreich, du weißt schon, Luke, Dav, Russ, all diese Leute. Aber

der Großteil der Speedwing-Designs kommt von Rob.

[00:19:25] **Gavin McClurg:** Keine Ahnung. Ich dachte, er würde sich nur mit Kitesurfen und Motorradfahren beschäftigen. Das hat er ja auch gemacht.

[00:19:31] **Cade Palmer:** Das spielt auch eine große Rolle. Aber er ist der Grund, warum ich letztendlich bei Ozone gelandet bin. Ich war am richtigen Ort zur richtigen Zeit. Er wohnte in Salt Lake am Point of the Mountain, als ich dort war. Ich bin in jenen Tagen oft Speedwings geflogen. Und am Ende brauchte er Hilfe bei dem Projekt.

[00:19:47] Es waren die Bullet GTs. Das war zurück in 2008, 2009, als wir das Bullet GT-Projekt gemacht haben. Da habe ich geholfen, und auch beim XT16. Und es hat, weißt du, ganz langsam angefangen. Ich habe nur bei ein paar Dingen geholfen. Und ich wäre geflogen und käme zurück, und er würde mich etwas ganz Spezifisches fragen. So wie: Ich will das hier über den Schirm wissen. Und dann gehst du hoch, fliegst ihn und sagst: Okay, ich werde etwas ändern. Und du knüpfst ein paar Knoten und sagst dann: Okay, sag mir, wie sich der Flare jetzt anfühlt. Und dann landest du und kommst zurück. Okay, das hat das gemacht. Er knüpft noch ein paar Knoten. Und das haben wir wahrscheinlich etwa ein Jahr lang gemacht, bis er gegangen ist. Und dann haben sie mich weiterhin für verschiedene Projekte mit an Bord geholt. Und mit der Zeit habe ich ein bisschen mehr darüber gelernt, wie man Gleitschirme trimmt und wie man diesen Teil des Testens angeht.

[00:20:40] Es gibt zum Beispiel viele kleine Tricks, die wir anwenden, um Knoten an verschiedenen Stellen zu knüpfen oder Schlaufen an den Quicklinks zu machen, um den Anstellwinkel des Gleitschirms zu beeinflussen oder die Handhabungseigenschaften zu verändern. Und so habe ich immer mehr gelernt. Dann wurde es zu einem Job. Und ich arbeite jetzt seit fast fünf Jahren für Ozone. Ja.

[00:21:01] **Gavin McClurg:** Ist das also auch Teil deines Einkommens, neben dem Design? Ja, ist es. Oh, cool. Und erzähl dem Publikum mal: Was macht ein Testpilot eigentlich? Was beinhaltet das genau?

[00:21:13] **Cade Palmer:** Bei Speedwings kann das ziemlich unterschiedliche Dinge beinhalten, zum Beispiel ist ein Rapid-Dose-Projekt ganz anders als etwa das Firefly-Projekt.

[00:21:25] Aber es ist langweiliger, als viele denken würden. Wir machen viel, wisst ihr, das Fliegen immer wieder und viel Wiederholung.

[00:21:38] Wir bekommen einen Gleitschirm von... Also, Rob entwirft ein Modell. Die Fabrik fertigt einen Prototyp an. Sie schicken mir den Prototyp, und ich werde ihn zuerst lange Zeit am Boden testen. Ich möchte ihn bei viel Wind und Turbulenzen am Boden testen. Ich will wissen, wie er sich am Boden verhält, bevor ich mit diesem Gleitschirm jemals abhebe. Ich kann viele Dinge allein durch das Testen am Boden einstellen. Also fange ich sofort an, Knoten zu binden, um Dinge wie den Anstellwinkel einzustellen. Ob man den Gleitschirm so trimmt, dass er steil oder flach fliegt, beeinflusst sowohl die Aufblasung als auch das Handling in der Luft und die Landung. Ein weiterer Punkt ist die allgemeine Stabilität des Gleitschirms. Man kann ein paar Dinge tun, um den Gleitschirm widerstandsfähiger gegen Klapper zu machen und etwas stabiler, indem man mehr seines Gewichts auf beispielsweise die B-Leinen verlagert.

[00:22:28] Wenn man die B-Leinen kürzt, erhöht das die Stabilität. Man verliert aber auch ein paar andere Faktoren. Aber ich stelle den Gleitschirm so ein, dass ich mich beim Fliegen damit wohlfühle. Und sobald wir ihn fliegen, fangen wir an, an mehr Dingen wie dem Handling zu arbeiten. Also dem Bremsflansch, der Bremslänge.

[00:22:50] Das ist viel Arbeit. Es ist ein anderer Prozess als das Testen von Gleitschirmen. Letztes Jahr, ich glaube es war letztes Jahr, durfte ich zu Alan Zoller gehen und einen ENT-Testpilotenkurs machen. Es war also wirklich interessant, alles über die ENT-Zertifizierungen zu erfahren. Und wisst ihr, ich hatte durch Speedwings schon viele Teiltests dazu gemacht. Aber der ENT-Testprozess ist sehr reglementiert. Es ist ein bisschen wie in der Luftfahrt. Sie gehen raus und legen eine Bremsreichweite fest. Und dann gibst du einen sehr spezifischen Input an den Gleitschirm. Und du stellst sicher, dass du bei jedem Test das Gleiche machst. So kann man viele Verhaltensweisen eines Schirms erkennen und sicherstellen, dass man konsistente Ergebnisse erhält.

[00:23:42] Also Speedwings. Zuerst stellen wir das Trim ein. Sicherheit ist für uns wirklich wichtig. Wir wollen einen stabilen Gleitschirm. Er darf nichts Verrücktes über deinem Kopf machen. Das Handling ist uns sehr wichtig. Wir

wollen, dass er in der Luft und auch am Boden gut zu handhaben ist. Wir wollen eine saubere, klare Inflation. Dass er einfach zu starten ist. Und einen schönen, einfachen Flare. Und wenn möglich eine lange, verzeihende Break-Range.

[00:24:08] **Gavin McClurg:** Wo – du hast gesagt, dein Bruder ist auch ein Pilot. Aber stellen wir uns vor, das wäre nicht so. Er ist dein kleiner Bruder und kommt eines Tages zu dir und sagt: „Alter, ich hab mir alle deine Videos angesehen. Du bist der Hammer. Du machst direkt ab dem Boden diese ganzen Barrel Rolls und so weiter. Und ich will das unbedingt lernen.“ Wie würdest du ihn in das Lernen einbinden? Welchen Fortschritt würdest du ihm vorschlagen?

[00:24:32] **Cade Palmer:** Ich meine, das ist für jeden Menschen völlig individuell. Ich habe allerdings einen anderen Bruder, dem ich das Fliegen beigebracht habe. Oh, perfekt. Okay, nehmen wir ihn als Beispiel. Er wollte hauptsächlich Gleitschirmfliegen. Er hat anfangs nicht viel Interesse am Speedflying gezeigt. Also haben wir mit dem Gleitschirmfliegen angefangen. Und wissen Sie, das ist etwas, das ich all meinen Schülern wirklich vermitteln möchte: die Bedeutung von kleinen Schritten. Man hat schließlich viel Zeit zum Fliegen. Und die Leute versuchen oft, sich viel zu schnell vorzuarbeiten. Sie sagen: Ich will das machen, ich will das machen. Und man sagt dann: Nun, für jede Ebene des Fliegens gibt es eine Progression. Und ich mag es wirklich, dieser festgelegten Progression zu folgen. Man erweitert und verschiebt seine Grenzen nur ganz langsam. Sobald man sich bei etwas wohlfühlt, ist genau der Moment, in dem es einen kalt erwischt.

[00:25:22] Das ist ein guter Punkt.

[00:25:24] Ich sage, betone einfach die kleinen Schritte und passe es an deinen Schüler an. Weißt du? Wenn ein Schüler Aerobatik lernen möchte, gibt es eine sehr festgelegte Progression, um Aerobatik zu lernen. Weißt du, es gibt Leute, die direkt von Anfang an Tumbling machen wollen. Du sagst dann so: Weißt du, das ist nicht das Erste, was du lernst. Es gibt ein oder zwei Dinge, die wir dir beibringen, bevor wir dir Tumbling beibringen. Weißt du? Und wenn du erst Wing-overs und asymmetrische Spiralen lernst und dann Stalls und Spins beherrschst, bevor du jemals einen Sat machst. Das ist eines meiner großen Ärgernisse. Viele Leute denken, ein Sat ist ein wirklich einfacher Trick. Und deshalb gehen viele da raus und sagen: Tja, ich werde einen Sat machen. Und du fragst: Hast du schon mal gestallt und gesponnt? Tja, nein. Dann sagst du: Tja, das solltest du wahrscheinlich machen, bevor du einen Sat machst.

[00:26:10] Es wird wahrscheinlich nicht beim ersten Mal passieren, aber wenn es doch passiert, willst du wissen, wie man es korrigiert. Ja. Du wirst einen Sat überdrehen.

[00:26:17] **Gavin McClurg:** Irgendwann wirst du es drehen. Ja. Genau.

[00:26:21] **Cade Palmer:** Stalls, Spins, Helikopter. Wenn man sich bei Sats wohlfühlt, kann man anfangen mit, weißt du, rhythmischen Sats oder dynamischen Sat-Einträgen. Ja. Und sich langsam zu Tumbles hocharbeiten, weißt du.

[00:26:34] **Gavin McClurg:** Hast du dir das Tumbling selbst beigebracht?

[00:26:38] **Cade Palmer:** Wisst ihr, ich habe mit vielen Leuten zusammengearbeitet. Okay. Und bis ich das Tumbling gelernt habe, hat es sechs Jahre gedauert. Also, von dem Moment an, als ich es versucht habe, als ich mir vorgenommen habe: Okay, ich werde Tumbling lernen. Ich will das Infinite Tumbling. Wisst ihr, ich hatte schon Tumbling-Einträge gemacht, aber ich dachte mir, ich will das Infinite Tumbling. Und es hat sechs Jahre gedauert. Und fast 30, 13 Rettungsschirm-Würfe, bevor ich mich beim Tumbling wirklich wohlfühlt habe. Und, wisst ihr, es fing damit an, dass ich mit Nick Peterson zusammengearbeitet habe. Er ist nicht mehr unter uns. Er war ein toller Typ. Ein exzellenter Coach. Sick Nick. Sick Nick. Ich hab den Typen geliebt. Ja. Ja.

[00:27:19] Aber ich habe viel Zeit mit ihm verbracht. Und damals war die Gleitschirm-Technologie auch noch nicht ganz so weit. Viele Gleitschirme waren wirklich schwer zu tumbeln. Sie waren nicht so einfach wie die heutigen. Und.

[00:27:33] Eine weitere große Hilfe für mich war Craig Taylor in Neuseeland. Er ist SIV-Coach und auch ein richtig guter acro-Pilot. Er und ich haben gleichzeitig gelernt, wie man trudelt. Als wir also in Neuseeland waren, haben wir uns gegenseitig alles abgecheckt und über das Timing gesprochen. „Nein, ich weiß, ich mache das gerade, aber es funktioniert nicht.“ Ich war echt so: „Ja, es ist schwer, das Gehirn in manchen dieser Szenarien dazu zu bringen, etwas Neues zu machen, wenn man so am Limit und so aufgeputscht ist.“ Und es gab da zwei Jahre, in denen ich wusste, dass ich den Input später geben musste. Und ich dachte, ich würde es machen, aber es klappte einfach nicht. Eines Tages

habe ich mich vertan und war aus Versehen ein kleines bisschen zu spät. Ja. Und ich habe es genau zur richtigen Zeit an der richtigen Stelle getroffen. Und ich dachte mir: „Whoa.“ Das war ein totaler Durchbruch.

[00:28:18] Du bist drin. Ein Unfall. Ich dachte mir so: Tja, da ist es. Jetzt kann ich Tummeln.

[00:28:22] **Gavin McClurg:** Interessant. Wow. Warum glaubst du, dass dich acro und Akrobatik mehr angezogen haben als, ich weiß nicht, XC oder einfach andere Aspekte des Sports?

[00:28:33] **Cade Palmer:** Ich weiß nicht. Ich habe darüber nicht wirklich nachgedacht. Ich meine, schon bevor ich mit dem Gleitschirmfliegen angefangen habe, habe ich Gleitschirmflieger-Videos geschaut. Ich war eine kurze Zeit beim Militär und habe direkt nach meiner Stationierung gelernt zu fliegen. Ich hatte beschlossen, dass ich Gleitschirmfliegen lernen würde, so wie ich es mit 11 gesehen hatte. Ich dachte mir: Ich weiß, dass ich Gleitschirmfliegen gehen werde. Und dann ging ich auf diese Stationierung. Ich war sechs Monate in Kuwait. Und in Kuwait war ich ständig im Internet. Ich lerne Gleitschirmfliegen, sobald ich zurück bin. Ich habe angefangen, Gleitschirmfliegen zu schauen. Ich habe Videos gesehen. Ich habe Videos von Leuten wie Brad Ganuchio gesehen. Und die hatten gerade erst angefangen, den Infinite Tumble zu machen. Und ein paar andere Typen in Low. Also wusste ich schon vor dem Anfang, dass ich in acro rein wollte. Und ich weiß, dass Instruktoren das auch hassen.

[00:29:18] Die sagen so: Du hast noch nicht mal gelernt zu fliegen. Du weißt noch nicht, was du machen willst. Du musst erst ein bisschen fliegen, bevor du herausfindest, welche Art des Fliegens du machen willst. Aber ich wusste, dass ich acro machen wollte. Und ich wollte auch all die anderen Sachen machen. Aber ich wusste, dass ich Aerobatik ausprobieren wollte. Und ich war schon immer irgendwie auf sowas rein, weißt du, ich bin früher BMX-Bikes und Motorräder gefahren. Und ich mag Springen und Tricks machen. Also schien es für mich einfach wie eine normale Entwicklung zu sein. Es ging um den Stilaspekt des Sports. Ich wollte Stil und Finesse zeigen.

[00:29:50] **Gavin McClurg:** Du hast von kleinen Schritten gesprochen. Das gefällt mir echt. Nehmen wir mal an, der Bruder, den du unterrichtet hast, kommt zu dir und will unbedingt Speedflying lernen. Eine Sache, mit der ich bei meinem eigenen Speedflying zu kämpfen habe, ist die Kappenzeit. Ich meine, ich kann hier im Juli mit meinem Gleitschirm acht Stunden fliegen und mehr Zeit sammeln als in einer ganzen Speedflying-Saison. Ich versuche zwar ziemlich oft Speedflying zu machen, aber es ist einfach schwer, so viel Zeit zu bekommen. Wie bändigst du diese Leute? Wie vermittelst du die kleinen Schritte, wenn die Flüge so schnell sind? Wie kannst du deinen Fortschritt beschleunigen, wenn es wirklich schwierig ist?

[00:30:36] Ich meine, ich

[00:30:37] **Cade Palmer:** Man betrachtet das ein bisschen anders als beim Gleitschirmfliegen, besonders beim cross country Gleitschirmfliegen. Da willst du diese Flugzeit, weil du deine Toleranz gegenüber Turbulenzen erhöhen willst und dich dabei wohlfühlen willst, in großen Bedingungen zu fliegen und zu wissen, wie man auf die Umgebung reagiert, wenn es über den ganzen Tag hinweg draußen heftige Bedingungen gibt. Speed Flying dreht sich hingegen mehr um Start und Landung. Auch wenn du also nicht diese Flugzeit hast, weißt du, viele Flüge in Wiederholung, geben wir dir viele Starts und Landungen. Und das ist das, was du verbessern willst. Und dann startest du natürlich auf einer Basis, auf der du deine Bedingungen kennst, weißt, wie du deine Bedingungen einschätzt und nicht außerhalb deiner Bedingungen fliegst. In diesem Fall habe ich nicht das Gefühl, dass du eine große Menge an Flugzeit brauchst. Okay, solange du weißt, dir einen riesigen Sicherheitsabstand zu lassen.

[00:31:23] Du bleibst weit weg vom Hang. Du wirst nicht sofort Gelände fliegen, wir machen das wieder in kleinen Schritten. Wir werden jeden Tag damit anfangen, wirklich einfache Starts mit sehr großen Schirmen und sehr einfachen, großen Landeplätzen zu machen. Und während du das immer feiner justierst und besser darin wirst, sauber zu starten – also wirklich bewusst und präzise die Kontrolle über deinen Schirm in der Luft zu haben – und wenn du landest, kannst du dann anfangen, zu Plätzen zu gehen, wo die Bedingungen oder der Ort ein bisschen, weißt du, nicht außerhalb deiner Komfortzone liegen. Aber du gehst auf diese Weise in kleinen Schritten vor. Und ich sehe das nicht als Flugzeit beim Speedflying. Ich achte mehr auf Starts, Landungen und die Anzahl der Flüge als auf die Stunden in der Luft.

[00:32:09] **Gavin McClurg:** Wenn man Speedflying lernen will, muss man vorher Gleitschirmfliegen lernen?

[00:32:13] **Cade Palmer:** Ich glaube nicht. Es hilft natürlich, aber wenn ich jemandem Speedflying beibringe, der nicht in den USA ist – denn hier muss man erst einmal Gleitschirmfliegen lernen –, und die Person irgendwo anders ist und nur Speedflying lernen will, dann werde ich sie wahrscheinlich erst mal auf einen Gleitschirm setzen. Ich werde sie wahrscheinlich für ihre ersten paar Flüge begleiten. Aber ich werde sie nicht durch ein V2 schicken. Sie werden schon ziemlich früh auf einen Speed-Schirm umgestellt. Für mich ging es beim Unterrichten von Speedflying immer darum, bei den meisten Leuten schlechte Angewohnheiten abzubauen. Sehr selten unterrichte ich jemanden, der keine Erfahrung mit einer Kappe hat. Und ich denke, das ist fast dein bester Schüler, jemand ohne Kappenerfahrung, weil er keine schlechten Angewohnheiten hat. Alles, was ich ihm beibringe, kann, wissen Sie, auf dem vorherigen aufbauen. Wissen Sie, Fallschirmspringer.

[00:32:59] Wenn ich einem Fallschirmspringer Speedflying beibringe, ist das ganz anders, als es einem Gleitschirmpiloten beizubringen. Ein Fallschirmspringer ist es meistens sehr gewohnt, einen kleinen Schirm zu fliegen. Jemand, der Speedflying lernen will, ist wahrscheinlich schon ein Swooper. Er hat wahrscheinlich schon viele Sprünge mit einer winzigen Kappe hinter sich. Er kann sie wirklich gut landen. Er wird sie nicht zu tief drehen, weil er weiß, dass Hook-Turns Menschen töten können. Er weiß also, wie man den Erholungsbogen einschätzt. Aber die Groundhandling-Skills sind schrecklich. Er weiß nicht, wie man einen Gleitschirm startet, und er weiß nicht, wie man den Wind in den Bergen liest. Darauf konzentriere ich meine Energie bei einem Fallschirmspringer. Bei Gleitschirmpiloten ist es ähnlich. Ich meine, die haben auch schlechte Gewohnheiten. Sie kennen die Bedingungen in den Bergen. Sie wissen ziemlich gut, wie man startet. Groundhandling ist bereits vorhanden. Aber Mann, ihre Landungen auf einem Speed-Schirm können ein bisschen knifflig sein, wenn man jemandem beibringen will, wie man einen kleinen Speed-Schirm landet.

[00:33:45] Und sie sind es gewohnt, tief zu kurven. Aber tiefes Kurven auf einem Speed-Schirm wird dir die Beine oder den Rücken brechen oder dich im schlimmsten Fall töten. Also muss man ihnen das wirklich einprägen. Weißt du, man darf nicht tief kurven. Und bei den Landungen, weißt du, das geht nicht. Paraglider machen das oft, weil sie beim Anflug zur Landung mit dem Gewicht der Arme in den Bremsen sitzen, weil man ja keinen Schlag abbekommen will. Weißt du, sie gewöhnen sich daran, mit ein bisschen Druck in den Bremsen zu landen. Auf kleinen Speed-Schirmen kannst du das nicht machen. Wenn du mit ein bisschen Druck in den Bremsen ankommst, hast du keine Energie mehr für den Flare und sackst einfach nur zusammen. Und das den Paraglidern beizubringen, ist irgendwie schwierig. Aber ich sehe es als das Aufbrechen schlechter Gewohnheiten. Also

[00:34:27] **Gavin McClurg:** Man sieht nicht, dass Gleitschirmfliegen oder Groundhandling eine Voraussetzung sind. Groundhandling ist eine Voraussetzung für Speed Flying. Ich weiß, das wirst du sagen. Aber man könnte auch direkt mit dem Speed Flying anfangen.

[00:34:39] **Cade Palmer:** Ich denke schon. Ja, cool. Und ich schätze, was die USPAA und diese nationale Organisation getan haben, um das Speed Flying unter ihren Schirm zu bringen. Und ich bin gerne bereit, mich an ihre Regeln und Vorschriften zu halten. Aber wenn es um die Grundlagen geht, muss jemand meiner Meinung nach unbedingt lernen, Paragliding zu fliegen, bevor er Speed Flying betreibt? Nein.

[00:34:58] **Gavin McClurg:** Was denkst du darüber – ich glaube, eines der Dinge, das viele Speed-Piloten beschäftigt, ist, dass es – je nach Hintergrund, je nachdem, woher sie kommen – ein ziemlich extremer – ich zitiere gerade – Sport ist. Ich mache gerade das Zitat mit den Fingern, weil man mich nicht sehen kann. Aber, weißt du, es ist ein ziemlich extremer Sport. Nicht schwer zu lernen. Nicht schwer zu fliegen.

[00:35:23] Aber man fliegt schnell und nah am Boden. Wie nimmt man da einen eher durchschnittlichen Athleten oder jemanden, der noch nicht viel Zeit investiert hat – denn ich denke, wenn jemand viele Stunden und viel Zeit in Extremsportarten hat, egal ob Wildwasser-Kayakfahren oder vielleicht Big-Mountain-Skiing, dann versteht er die Risiken ein bisschen besser. Er versteht Extremsport. Und das hier ist eine Erweiterung der Erfahrung, die er bereits gesammelt hat. Aber vielleicht liege ich falsch. Ich denke, viele Unfälle entstehen einfach dadurch, dass die Leute nicht über diese Rennwagen-Erfahrung verfügen.

[00:36:03] **Cade Palmer:** Ja. Das kann ich mir vorstellen. Dieser Aspekt ist da. Ich nenne das die Basejumping-Mentalität. Lange Zeit dachte ich, dass Speedflying zu Gleitschirmfliegen ist, was Basejumping zum

Fallschirmspringen ist. Dass es immer illegal sein wird. Dass man immer vor jemandem weglaufen muss, um es zu tun. Dass es immer gefährlich sein wird. Man spricht nicht darüber, man macht es einfach. Aber so ist es nicht mehr. Ich denke, es ist viel zugänglicher geworden. Und ich glaube, die Mehrheit der Leute im Speedflying sind keine blinden Risikofahrer oder so, weißt du, genau wie beim Klettern oder all diesen anderen Risikosportarten. Außenstehende schauen zu und denken sich: Das ist verrückt. Die Typen haben einen Todeswunsch.

[00:36:49] Niemand will beim Speedflying sterben. Sie wollen es auf die richtige Weise machen. Und es gibt absolut einen sicheren Weg, das zu tun. Wenn man es auf die gleiche Weise lernt, in kleinen Schritten und vernünftig vorgeht, dann kann man es meiner Meinung nach sicher machen.

[00:37:05] **Gavin McClurg:** Also, eher so das zusätzliche, weißt du, wenn du das in deiner Erfahrung als Instruktor mitmachen musst – ich bin sicher, du hast schon ein breites Spektrum an Talent gesehen, was die Geschwindigkeit angeht, mit der Leute Dinge lernen oder eben nicht. Ich schätze mal. Wie gehst du damit um?

[00:37:23] **Cade Palmer:** jemanden bremsen? Ja. Ich meine, es ist schwer und jeder ist anders. Und im Basejumping gab es lange Zeit dieses, äh, sie nannten es das „Death Video“. Und das haben sie den Leuten gezeigt. Den meisten, die lernten, um ihnen zu zeigen, dass das ernst ist. Dass wenn etwas schiefgeht, es richtig schlimm schiefgeht. Und ich denke nicht unbedingt, dass das der beste Weg ist, aber ich glaube, für manche Leute reicht es schon, die Konsequenzen zu sehen, wenn man seine Komfortzone, seine Grenzen verlässt und zu schnell wird, um sie manchmal zu bremsen. Es ist eine schwierige Sache, die Leute zu erreichen, besonders die, die neu im Sport sind, denn wenn man schon ein paar Jahre dabei ist, wird man unvermeidlich darauf stoßen.

[00:38:12] Du hörst vielleicht eine Geschichte und etwas davon betrifft dich, aber in den ersten paar Jahren in diesem Sport sind die Leute wirklich fast naiv deswegen. Sie haben diese Erfahrung noch nicht gemacht. Sie haben es nicht mit eigenen Augen gesehen. Es ist niemandem passiert, den sie kennen. Und deshalb haben sie zwar davon gehört, aber es ist irgendwie nicht...

[00:38:30] **Gavin McClurg:** Es ist nicht so, sie haben keine Bindung dazu. Sie haben keine echte Verbindung dazu. Ja.

[00:38:34] **Cade Palmer:** Okay. Und ich weiß nicht, wie man sie am besten dazu bringt, den Sport zu respektieren und ihm den Respekt zu zollen, den er verdient, denn er ist definitiv, wissen Sie, gefährlicher als viele andere, wie zum Beispiel Gleitschirmfliegen, die Konsequenzen sind definitiv höher. Ich meine, man bewegt sich schneller. Man trägt normalerweise weniger Schutz.

[00:38:58] Ähm,

[00:39:01] **Gavin McClurg:** Wie sieht das in deiner eigenen Speedflying-Progression aus? Ich meine, heute, als ich dich runterkommen sah, hast du direkt nach dem Abheben diese Barrel Rolls gemacht, und ich habe deine und Jamies Videos und so gesehen. Wie machst du es, dass es weiterhin spannend bleibt, wenn man auf diesem Niveau ist? Ich meine, gehst du immer weiter und weiter nach unten oder geht es eher um die Ästhetik? Ich sehe die Videos von euch allen und es scheint mir aus einer Außenperspektive, als wärest du einfach von dem Fliegen verzaubert, aber gibt es beim Speedflying speziell diesen einen heiligen Gral, den man erreichen kann, und wie bleibst du danach noch interessiert daran?

[00:39:42] **Cade Palmer:** Ja. Ich meine, es gibt immer etwas Neues zu lernen und ich versuche, jeden Flug als Lernerfahrung zu sehen. Das hält es für mich immer neu und frisch. Aber ja, ich denke, die ästhetische Linie, die du den Berg hinunter fliegst, ist definitiv das Wichtigste für mich. Weißt du, die sauberste, geschmeidigste und stylischste Linie von oben bis unten zu finden. Und das erfordert nicht immer, dass ich meine Grenzen ausreize oder meine Komfortzone erweitere. Also bei jedem Flug gehe ich nicht über das Maß hinaus – ich versuche nicht mehr, bei jedem Flug ein kleines Stück weiterzugehen. Und selbst als ich noch lernte, glaube ich nicht, dass ich das bei jedem Flug gemacht habe. Ich wollte definitiv in kleinen Schritten vorankommen, so weit es ging, aber jeder möchte ab und zu einen Schritt zurücktreten und einfach das Gleiten genießen, weißt du?

[00:40:34] **Gavin McClurg:** Also der perfekte Übergang zum Lifestyle. Lass uns das Ganze mit dir und Becca abschließen und dem, was ihr hier mit dem Van und eurem Zeitplan aufgebaut habt. Wie orientiert ihr euch eigentlich –

also ganz konkret, worum orientiert ihr euren Lifestyle rund um das Fliegen? Was habt ihr versucht mit eurem Lifestyle zu erreichen, weil man es ja, wenn man euch von außen betrachtet, einfach lebt.

[00:41:04] **Cade Palmer:** Es ist immer grüner, Mann. Natürlich. Natürlich. Weißt du, die ganze Sache mit dem Van fing für uns so an, als eine Art Reaktion auf eine Situation, in der wir steckten. Also, Becca und ich sind jetzt seit neun Jahren zusammen auf Reisen und weißt du, als wir anfangen, sind wir im ersten Jahr so umgezogen. Wir kamen zusammen, sind im ersten Winter nach Hawaii und dann im nächsten Jahr nach Neuseeland geflogen. Und also haben wir immer irgendwie Sachen gepackt und von einem Ort zum anderen gezogen, um unseren Lebensstil aufrechtzuerhalten und in der Lage zu sein, im Gleitschirmfliegen zu arbeiten. Wir sind also zusammen zum Arbeiten gereist und über fünf Jahre hinweg in Neuseeland haben wir angefangen, es leid zu sein, alle sechs Monate unseren ganzen Kram einzupacken.

[00:41:55] Und es ist schwierig in Jackson, der Wohnungsmarkt ist echt hart. Man muss einen sechsmonatigen Mietvertrag unterschreiben. Wir sind nur vier Monate dort. Zwei Monate wirfst du einfach weg. Wir haben einen Hund. Damals hatten wir einen anderen Hund. Jetzt haben wir einen neuen und es ist schwer, dort eine Bleibe zu finden, die dich nicht ein Vermögen kostet oder gar keine Bleibe überhaupt. Also haben wir angefangen, nach Alternativen zu suchen. Wir haben uns das Jahr 2013 und den Winter 2014 genommen, haben einen Astro-Van beladen und sind über den Winter, über sechs Monate, nach Costa Rica und zurück gefahren. Und ja, das war unsere erste Erfahrung mit, weißt du,

[00:42:34] **Gavin McClurg:** #VanLife.

[00:42:36] **Cade Palmer:** Ja. Wir können ziemlich gut aus einem Fahrzeug leben. Ich meine, in der Nebensaison haben wir das ja sowieso irgendwie gemacht. Und trotzdem haben wir nicht wirklich darüber nachgedacht, das Vollzeit zu machen. Wir haben es sechs Monate lang gemacht und dann zurückgekommen und uns eine andere Wohnung gesucht. Und dann sind wir im nächsten Jahr am Ende der Saison nach Neuseeland geflogen, haben uns den Campervan eines Freundes geliehen – es war ein kleiner Toyota Campervan. Und wir haben uns einen Monat Zeit genommen und sind in diesem Campervan quer durch Neuseeland gefahren. Und die Möglichkeit zu haben, drinnen zu kochen und aufrecht zu stehen... Wir haben uns gegenseitig angeschaut und dachten uns, weißt du was, warum machen wir das nicht einfach die ganze Zeit? Und anstatt unser ganzes Geld in die Miete in Jackson zu stecken und es da einfach rauszuschmeißen, war das fast so, als würden wir uns irgendwie ein bisschen niederlassen, so nach dem Motto: Wir werden das jetzt richtig machen.

[00:43:22] Wir werden uns einen Sprinter kaufen, ihn ausbauen und ihn zu unserem Zuhause machen. Auf diese Weise müssen wir nicht alles einpacken, wenn die Saison beginnt. Wir drehen um und fahren aus der Stadt raus. Alles ist schon dabei. Genau. Also ja, das war wie eine Reaktion auf unsere Situation und wir haben uns sofort darin verliebt. Ich meine, für unseren Lebensstil und das, was wir tun, ist es perfekt. Es geht nicht besser. Wenn man abends fliegt und fertig ist und dann nicht den ganzen Weg zurückfahren will, um nach einem guten Flug ein paar Bier zu trinken. Man will nirgendwohin fahren. Es ist alles okay. Dein Haus ist direkt da. Abendessen kochen, schlafen gehen.

[00:44:01] **Gavin McClurg:** Und, äh, wie, wie orientiert ihr euer Jahr? Denn es ist, es ist, äh, ziemlich interessant. Es scheint, als würdet ihr nur an die coolsten Orte gehen. Ist es, ist es mehr, seid ihr irgendwie auf das aus, weil ihr das nicht mehr in Neuseeland im Winter macht, sondern irgendwie die USA erkundet habt. Es scheint so, als...

[00:44:17] **Cade Palmer:** Ja, wir haben darüber gesprochen. Und als wir uns entschieden haben, einen neuen Sprinter-Van zu nehmen, anstatt zum Beispiel etwas Gebrauchtes oder etwas Budgetfreundigeres, wissen Sie, wir investieren viel Geld in das Teil und es ist eine große Investition. Wir stecken viel Energie hinein und wollen es genießen. Wir wollen es nicht irgendwo stehen lassen und für sechs Monate wegfahren. Wir haben gesagt: Nein, wenn wir das machen, fahren wir nicht mehr für die Arbeit nach Neuseeland. Wir könnten vielleicht im Urlaub dorthin gehen. Das haben wir aber noch nicht getan, aber wissen Sie, wir wollen den Van genießen. Und ich meine, es gibt so viele Orte in den USA, die wir noch ein bisschen erkunden wollten, und besonders die Fahrt nach Costa Rica und zurück durch Mexiko – und die Erkenntnis, dass man ohne Zeitplan einfach nicht...

[00:45:04] Wir haben ein Ziel, aber nicht unbedingt ein festes Datum. Wir müssen dort sein. Das ermöglicht es einem, einen Ort mehr zu genießen und wirklich zu erleben, als es auf irgendeine andere Weise möglich wäre. Und wir haben

entschieden, dass wir das mit vielen Teilen der USA machen wollen. Viele dieser Orte waren wir schon einmal, aber nur für ein oder zwei Tage, wie Süd-Utah, Arizona, New Mexico – es gibt so viele Orte, so viele coole Ecken, die man besuchen kann. Ich habe mich entschieden, sie einfach nacheinander von der Liste abzhaken. Ja. Fahr da hin. Und wenn es dir gefällt, bleib.

[00:45:41] **Gavin McClurg:** Hattet ihr irgendwelche Flautephasen, seit ihr mit 19 Jahren angefangen habt zu fliegen? Denn es scheint so, als hättet ihr das das ganze Jahr über gemacht. Habt ihr mal Schwierigkeiten gehabt, morgens aus dem Bett zu kommen? So nach dem Motto: Oh Mann, ich kann heute echt wieder fliegen gehen. Oder seid ihr immer noch einfach total begeistert?

[00:45:59] **Cade Palmer:** Ich meine, jeder Flug ist anders. Sie machen alle Spaß. Und ich denke, ein großer Teil davon, was es für uns frisch hält, ist, dass wir uns bewegen, uns verändern und mit den Jahreszeiten mitgehen. Ich glaube, es war gut für uns, aufzuhören, nach Neuseeland zu fliegen. Ich meine, ich habe mir Sorgen gemacht, als wir uns das zum ersten Mal überlegt haben. Es ist ein großer Teil unseres jährlichen Einkommens, dorthin zu fliegen und dort zu arbeiten, aber direkt von einem Tandemjob zu einem anderen zu gehen und nur ein bisschen Freizeit zu haben – wenn man Tandemflüge macht, kann man ausbrennen. Ich habe schon viele Leute gesehen, die ausgebrannt sind, und ich versuche wirklich hart, nicht in diesen Zustand zu geraten, aber jeder hat mal seine Tage.

[00:46:46] Ja, klar. Und wisst ihr, ich hatte definitiv Tage, an denen ich zum Tandemfliegen gekommen bin und lieber woanders gewesen wäre. Aber es gibt schlimmere Dinge, die man machen könnte. Das ist sicher. Ja.

[00:46:56] **Gavin McClurg:** Ja. Ja. Ähm, Becca hat in den letzten paar Jahren ziemlich coole Posts darüber gemacht, äh, ihr seid ja ziemlich gut darin geworden, Tandems zu fliegen. Und ich finde, ähm, es war interessant das zu klären, und es war sehr, sehr wichtig für mich, einmal zum DAY Club zu gehen. Weil ich die Six-Pack-Gruppe einfach liebe, weil ich Kochen und Lettering gesehen habe, bereit, eine Informationsshow zu schauen, die du mir schickst, wenn du für die These arbeitest. Aber nach ein paar anderen Tagen, an denen ich in anderen Slays und dem Doug Hart Tier Ground bin – das mache ich jetzt seit ein paar Wochen. Ähm, also Gott sei Dank, das macht auf DIESE Weise ein bisschen mehr Spaß. Ja, ja, absolut. 007, was ihr gemacht habt, ähm, worüber macht ihr euch Sorgen, wenn ihr an die Zukunft in den nächsten fünf bis zehn Jahren denkt?

[00:47:42] **Cade Palmer:** den Reise-Lifestyle. Ich denke, wir haben schon immer realisiert, dass wir nicht ewig reisen werden. Und ich meine, das sind die Dinge, die mich von Zeit zu Zeit beschäftigen: Was ist unser nächster Schritt, wenn wir damit fertig sind? Wo gehen wir als Nächstes hin? Das ist irgendwie das, was unsere Reisen in den letzten paar Jahren zu einer Art Frage geworden ist: Wo können wir landen? Gibt es da draußen noch etwas anderes, in das wir unsere Zeit und Energie investieren können? Und das ist...

[00:48:20] **Gavin McClurg:** eigentlich eine echt harte Nummer. Ich meine, das ist ja diese, weißt du, diese Angst, etwas zu verpassen, die FOMO. Wenn man reist, wird das zu so einer Selbstverstärkung. Man muss es einfach immer weiter machen. Es ist fast schon... ja, es ist schwer, weil das Ende ein bisschen beängstigend ist. Ich weiß nicht, wie man es beenden soll. Besprecht ihr das überhaupt? Redet ihr darüber? Ist das nur für den Moment? Sagen wir einfach: Lass das so laufen, bis es unweigerlich zu irgendeiner Unausweichlichkeit kommt?

[00:48:59] **Cade Palmer:** Ja, ich glaube, wir werden immer Reisende bleiben. Wir werden vielleicht irgendwo sesshaft werden und eine Basis haben, aber ich meine, wir werden immer reisen. Wir haben beide darüber gesprochen, was wir als Nächstes machen können und welche Lebensstile es gibt, die es uns ermöglichen, weiterhin so frei zu leben, wie wir es jetzt tun. Ich habe an meiner Pilotenlizenz gearbeitet, bin durch die kommerzielle Ausbildung gegangen und bin an dem Punkt angelangt, an dem ich bereit bin, eine Karriere in der Luftfahrt zu verfolgen, wenn ich das möchte. Oh, das wusste ich nicht, ich dachte, das wäre eher...

[00:49:41] **Gavin McClurg:** aus Spaß. Du gehst also vielleicht tatsächlich in den kommerziellen Bereich, oder?

[00:49:44] **Cade Palmer:** Es hat definitiv als Spaß angefangen und es ist auch Spaß, so wie das Backcountry-Fliegen und so – das wird immer Spaß machen. Ich werde das nie zu einem Job machen, das war eine Entscheidung, die ich getroffen habe, aber ich habe angefangen darüber nachzudenken, Flugzeuge beruflich zu fliegen. Es gibt viele verschiedene Wege, das zu tun. Es herrscht gerade ein großer Pilotenmangel und es ist ein Lebensstil, der vielen Leuten

ermöglicht...

[00:50:08] **Gavin McClurg:** das zu tun, und es ist ein Lebensstil, der vielen Menschen ermöglicht, das zu tun.

[00:50:08] **Cade Palmer:** Freiheit und viel Sicherheit, wisst ihr, das ist unser Lebensstil. Ihr wisst, man kann im Grunde auf nichts zählen, was da vorne kommt, so wie wir gerade leben. Das heißt nicht, dass wir nicht echt Glück hatten in den letzten paar Jahren und dass wir gut für uns gesorgt haben, und ich sehe auch keinen großen Crash oder so kommen, oder dass wir die Fähigkeit verlieren, das zu tun, was wir in den letzten paar Jahren gemacht haben, aber...

[00:50:40] ... ja, wenn man weiter in die Zukunft blickt, sehnt man sich manchmal nach ein bisschen mehr Stabilität. Ja, absolut, Kate.

[00:50:52] **Gavin McClurg:** Ich habe das seit buchstäblich, ich wette, seit zwei Jahren nicht mehr gemacht, aber früher habe ich das bei jeder Show gemacht. Es liegt nur hier auf meinem Schreibtisch und hat irgendwie ein bisschen Wasser abbekommen, also hoffe ich, ich kann es lesen. Aber hast du schon mal vom Proust-Fragebogen gehört? Nein? Okay, machen wir es. Und wir werden damit aufhören. Also, was ist dein Lieblingswort? Warum? Was ist dein am wenigsten Lieblingswort? Schlechtes Wetter. Das ist...

[00:51:15] **Cade Palmer:** Alles gut, das ist okay, das war nicht zusammen, das ist okay.

[00:51:17] **Gavin McClurg:** Was weckt deine Lust und was schreckt dich ab?

[00:51:22] **Cade Palmer:** Alles, was hoch und steil ist, macht mich heiß. In der Mitte der Ebene zu sein, macht mich heiß. Was?

[00:51:28] **Gavin McClurg:** Welches Geräusch oder welche Geräusche liebst du und welches Geräusch oder welche Geräusche hasst du? Ähm

[00:51:35] **Cade Palmer:** Ich liebe das Geräusch von Wind in meinen Ohren und ich hasse das Geräusch von Fingernägeln auf einer Kreidetafel. Oh ja, das ist ein guter. Ähm, was ist dein Lieblingsfluchwort? Ich versuche gerade herauszufinden, welches ich am häufigsten benutze.

[00:51:56] Verdammt.

[00:51:57] **Gavin McClurg:** Verdammt, welchen Beruf außer deinem eigenen würdest du gerne ausprobieren? Wahnsinn, das ist so lange her, ich erinnere mich nicht mal mehr daran. Ja, ich weiß nicht, Wissenschaftler. Und wie wäre es mit: Welchen Beruf würdest du auf keinen Fall machen? Ganz sicher.

[00:52:18] Seemann, okay, ich...

[00:52:20] **Cade Palmer:** Ich weiß, du bist ein Bootsmann, aber ich nicht. Ich hab Angst vor dem Ozean, Mann. Das sieht nicht gut aus, ja. Land hinter sich zu lassen ist nichts für mich, okay.

[00:52:28] **Gavin McClurg:** Noch eins, äh, wenn es den Himmel gibt, was würdest du gerne von Gott hören, wenn du an den Himmelstoren ankommst? Was?

[00:52:35] **Cade Palmer:** Hat jemand gesagt, ich soll mich umdrehen und mich wieder rausknallen lassen?

[00:52:37] **Gavin McClurg:** ja, kann

[00:52:39] **Cade Palmer:** Ich gehe zurück, ja.

[00:52:40] **Gavin McClurg:** Will Gadd sagte, dass er so ist wie: Wir haben einen Fehler gemacht, du darfst zurückgehen und es noch einmal machen. Das ist perfekt. Ja, okay, vielen Dank, Mann, ich schätze deine Zeit. Danke, dass du uns im Valley besucht hast. Viel Glück bei deinen Reisen dieses Jahr, wir werden dir folgen. Bevor wir uns verabschieden, wo können Leute etwas über euch erfahren? Wie kommuniziert ihr? Ihr habt diese coole Van-Bau-Seite, wollt ihr dazu irgendwas sagen?

[00:53:06] **Cade Palmer:** Ja, sustainablevanlife.com ist ein guter Weg, um mit uns in Kontakt zu treten, oder wenn du etwas über den Ausbau von Vans wissen willst und uns Fragen dazu hast. Das ist ein guter Anfang. Cool, danke Kate.

Danke, Mann, ich...

[00:53:25] **Gavin McClurg:** Ich hoffe, euch hat das gefallen. Das waren wirklich gute Inhalte. Es ist immer toll, sich mit den Piloten zusammenzusetzen, die so viel Hintergrundwissen und Geschichte sowie so viel Leidenschaft für den Sport mitbringen. Ich hoffe, ihr habt das wirklich genossen. Achtet darauf, diesen Leuten zu folgen – ihm und Becca auf Instagram. Ihr findet die Links dazu in den Shownotes. Sie machen super viel Spaß zu verfolgen und veröffentlichen viele großartige Inhalte, Gedanken und so weiter. Und ihr könnt ihren Van sehen – ihren Van, Bill, ihren neuen ist einfach unglaublich. Danke. Mein Van-Build fühlt sich im Vergleich dazu ziemlich unzureichend an. Aber ja, wenn ihr auf das ganze #vanlife-Ding steht, wird euch das gefallen. Wie immer bitten wir nur um einen Euro pro Folge, wenn ihr etwas davon mitnimmt. Schickt keinen Euro, bis ihr etwa 20 Folgen gehört habt, stellt sicher, dass es sich lohnt, und schickt uns dann ein bisschen mehr, wenn ihr es euch finanziell leisten könnt. Dieser Beitrag hilft enorm dabei, all das möglich zu machen. Wie ich schon oft gesagt habe, verlassen wir uns nicht auf Werbung, weil mir diese Art von Transaktion einfach nicht gefällt und ich euch am Anfang der Show nicht mit ...

[00:54:24] mit so etwas. Und wenn ihr uns finanziell nicht unterstützen könnt, kein Problem, das verstehe ich vollkommen. Das wird immer kostenlos bleiben, aber es gibt viele andere Wege, wie ihr uns unterstützen könnt, für die ich super dankbar bin. Ihr könnt es in den sozialen Medien teilen, darüber reden auf dem Weg zum Launch, darüber auf eurem eigenen Blog schreiben, Leute und Themen vorschlagen oder mich kontaktieren und euch einbringen. Ich versuche, auf solche Dinge so gut wie möglich zu achten. Ich bekomme

[00:54:53] und ich habe mich nicht bei dir gemeldet, das liegt nicht daran, dass ich unhöflich bin, sondern nur daran, dass ich mich heutzutage in meinem Posteingang verliere. Ich bin momentan ziemlich überhäuft, aber du findest die Links, falls du uns finanziell unterstützen möchtest, auf cloudbaseman.com. Dort kannst du es über Patreon machen, einmalig über PayPal und wir akzeptieren jetzt auch Krypto, was wir in letzter Zeit ein paar Mal bekommen haben, was irgendwie lustig ist, weil ich eigentlich gar nicht verstehe, was das ist, aber das ist ziemlich cool. Und das war's, vielen Dank fürs Zuhören, wir schätzen es wie immer, wir sehen uns in der nächsten Folge, mach's gut.