

Felipe Rezende and breaking the mold

Cloudbase Mayhem Podcast 79 — Felipe Rezende

Published	2018-11-16
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-79-felipe-rezende-and-breaking-the-mold/
Duration	01:28:44
Speakers	Felipe Rezende, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0079-felipe-rezende-and-breaking-the-mold.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	18 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	20
Show notes	20
Transcript	20
Deutsch	38
Show notes	38
Transcript	38

English

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

Show notes

In this episode we discuss why we are sometimes in the "flow" and confident and everything is just clicking and why at other times we can't seem to get anything right, and how we can maybe improve the odds to be in the former. Felipe talks about how important it is to visualize how a wing flows through the air and how understanding fluid dynamics, which he learned through surfing and shaping lent to not only flying better, but lent to designing better wings. Felipe's story is fascinating, hope you enjoy!

Transcript

[00:00:17] **Gavin McClurg:** Hi there everybody, welcome to another episode of the Cloud Base Mayhem. Got a great show for you today, sat down with Philippe Resende, the head of Flow Paragliders. I've had a lot of requests for him, he's down in Australia, down in the Sydney zone, and making some pretty wicked wings. The XC Racer has been a fun one to watch this season, their END, they've got a CCC glider coming out, another C glider coming out. Well, interesting to talk to a designer and somebody that starts a company in this crazy world of paragliding, and the biggest question was just why, how can you make a move in such a saturated market, but they're doing it. So, yeah, we get into his history, which is super fascinating, with his surf background and windsurfing background and kitesurfing background, so obviously a lot of parallels there.

[00:01:11] He learned to fly in the Sertau, which I can't even... I can't even imagine in Brazil, like, most people go down there after they've gotten pretty good to fly in that kind of wind. I was down there about a year ago, so, yeah, great show there. Before we get fully into it, a couple pieces of housekeeping. Hugh Miller and Ed Ewing reached out to me recently. Many of you have probably heard about the tragedy in Indonesia with the tsunami and the earthquake and tsunami there that took out seven pilots, seven of our feathered friends. I think it was the first time they've ever been there, and there is a fundraiser for them, so the Cloud Base Foundation. You can find the link for it on the Cloud Base Foundation or on Cross Country's website, Cross Country Magazine website,

[00:01:57] or in the show notes for this one. I'll have it up on the website as well, but they're trying to raise \$60,000. I saw Ozone jumped in there with \$15,000. I think they're up around \$30,000, just to raise some money for their families. So, major tragedy. If you can, help out there. Those folks. Those folks would really appreciate it. Next, I thought I'd tell a little story about today. Some people really enjoyed the story from a little while back about my mistake of not flying with an in-reach that didn't lead to anything. It was just one of those kind of like silly things, good reminder. And I had another one today. Those of you who have been listening to it the last few episodes, we've been talking a lot about flow and some of those concepts. Another one that I've been thinking of a lot for decades, really, actually.

[00:02:47] Many of you maybe have heard the story about my... I used to be really into whitewater kayaking and was doing a lot of first descents back in the day and running a lot of really hard creeks and really steep stuff and big waterfalls and that kind of thing. And spent a bunch of time down in Mexico and Guatemala one year. And I was paddling with a guy named Tao Berman, who went on to be a big Red Bull captain. He was a kayaker and I think he's now retired. But he was really at the top of his game for quite a while. Anyway, we were... I won't go into the whole story because maybe some of you have heard it. But I got pinned in a waterfall and it was pretty outstandingly scary and really should have died. I was underwater for more than five minutes. Anyway, we won't get into all of that.

[00:03:33] But right before that happened and for days and days and days before it, I'd had this really prominent voice in my head that was just screaming at me. It was the whole... Actually, the whole trip. We were down there for a few months. And from the day I left... I was living in Colorado at that time. The day I left, it was just like, You're not coming home from this trip. You're not coming home from this trip. Every day. And it just was... It was spooky. It was really scary. I'd never had anything like that. And I had just assumed at that time that it was... That it was like... Because I hadn't been paddling a lot, I'd been working really hard that summer to make money to go on this trip. And so I was kind of off my game and I wasn't really tuned in. And so I just thought it was a matter of just getting the time and getting the

practice and training and I'd get there.

[00:04:21] But right when we got into it, we were running really hard stuff and really high consequence stuff. And this voice was just screaming at me. So anyway, a couple months later, I get pinned in this waterfall and this all happens. And when I came out of it, you know, this voice had one final thing to say to me. I have no idea where their voice was coming from. You know, I'm not a religious person. So it's, you know, it was... But anyway, that's what happened. And the voice came back and said, well, I hope from now on you're going to listen to me. I haven't really had that ever since then. And of course, I kind of made a contract with that voice that said, yeah, you bet. And I've been thinking a lot about the difference between, you know, I think we've all had it. Those kind of funny feelings when you head up to launch and, you know, you might have a vision in your head that's really not so nice.

[00:05:11] Maybe not finding your reserve or, you know, imagining splatting on a rock or, you know, all the various things that make us a little nervous before we take off that I think are, you know, pretty natural. I've always tried to really listen to that to try to decipher. Is this, is this my gut trying to tell me something or is this just, you know, the devil on one shoulder and the angel on the other, you know, on the one side, it's just natural to kind of think some bad thoughts and hopefully you can brush them away and, you know, conquer it with good thoughts and, you know, Hey, I've done the training. It's a good day. This is just that little stuff I need to push to the side and get after it versus, you know, a proper gut feeling that is trying to, you know, get your attention.

[00:05:58] And I don't exactly, I don't have an answer for you. I don't know how to decipher between the two. Maybe some of you listen to this or, or intrigued by this or have your own experience with this. I'm sure many of you have reach out to me and let me know what you think. But I had one today that was pretty interesting. I've, you know, I'm training pretty hard right now for the X-Alps have been for a while. And today was supposed to be a big vertical day with a couple of flights down and then more vertical. And the first one up was about 3000 feet. And that was all fine. And when I got out of the car, I was surprised at how windy it was. It was not a very nice day, but, and I thought, okay, well, you know, I'll just walk down. It's, it's not going to be flyable, but I always have my gear because it should be hiking with it anyway. And it's a hill right outside my house when I do a million times.

[00:06:45] And on the way up, it was pretty gusty and pretty swirly and not very nice. But then as I got to the top, it was pretty, you know, it was not recreational flying by any means, but it was, you know, it seemed pretty doable. The angle wasn't great, but it was, you know, it was kind of blowing down the valley. So it was a little bit cross from where the launch is. But I thought, yeah, you know, I need to do this. It's good training. You know, I need to do as much of this kind of weird stuff as possible, as long as it's safe. And so I unpacked and got all harnessed up and ready to go. And there was just this very kind of unsettling, this isn't, something's not right here. So I stopped and I waited for probably 15 minutes to just watch the weather and watch the clouds. And it was kind of dumping out over the pass,

[00:07:32] 20 miles up the range from where I was. And that looked a little concerning, but it was kind of like, you know, you could feel it. Most of the time it was okay. And then sometimes it was blowing really pretty hard. And, you know, it wasn't, it's fall here, it's cold. These weren't really thermal cycles. These were just, you know, little gusts coming down the valley. So, you know, I definitely knew it was going to be spicy, but I thought I could just get off this ridge, fly it over the valley, and, you know, get down real fast, land at the car, get to that place and do another hike. And anyway, sat there for about 15 minutes and kind of tried one more time and then put the wing back down and listen to that gut thing again. And because this time it was a little bit louder.

[00:08:16] And I was like, yeah, there's no point here. This, this just doesn't, something's wrong. Something doesn't feel right. I can definitely fly in this weather, but something's not right here. And so I packed up, you know, I took it over the other side of the hill where it was kind of out of the wind more and packed up and started walking down and not 90 seconds later. So I would have totally been in the air and started blowing probably close to 50 and miles an hour and really swirly, super dicey, probably survival, but, you know, would have been really scary and not a lot of fun and pretty risky. So, yeah, just interesting. I think that they, you know, listen to your gut and try to learn how to decipher between those just little things that you can shake off

[00:09:04] and not have to listen to, you know, they're just distractions and something real because sometimes your gut knows. Yeah, interesting. Hope you find it interesting. Let's have this talk with Philippe. It was, I've had a lot of requests

for him and it's pretty cool that he's grinding out some space in this very crowded space and making, making pretty interesting gliders and it was interesting to talk to him and get his take on how that all happened and how his history led into it and thoughts on where paragliding may or may not be going and, yeah, there's a lot here. I think you're going to enjoy this. So, without further delay, enjoy this conversation with Philippe Rezende, the head man at Flow Paragliders.

[00:09:50] Philippe, awesome to have you on the Mayhem, man. I'm glad we made this work. It's been almost a year since I was flying with you down in Bright at the, at the World Cup and some of your wings were getting a lot of attention. That was pretty exciting and I, I remember our, our talk very vividly. I got to tell you, I'm a little bit gun-shy on the podcast. I think your, your mind works at a whole nother level and, you know, so we'll get into Flow and we'll get into why you're, why you've become a paragliding designer but I thought as a good kind of introduction to you and, and to the listeners so they get to know you a little bit, why don't we start with a, with a story? Just, you know, your most memorable flight, your most, you know, something that still brings you a lot of smiles. It could be maybe a flight, just the one that kind of first pops into your mind.

[00:10:35] **Felipe Rezende:** Hi, pleasure to be here with you. I think one of the most memorable, memorable flights I had was when I decided not to follow roads anymore in Manila and that was my first 200K flight. There was a point in the flight where I was either just not following roads anymore and, and committing to a, to a line really deep into the boonies and, and that paid off and I was, my, my first ever 200K flight landing at sunset. Yeah, that was a, an incredible moment and, that was a, like a,

[00:11:13] what do you say, like a page turner because after that, every flight I didn't look to, to fly on, follow roads anymore. Yeah, that's, yeah, that made a whole different, open up a whole different world for me for actually flying.

[00:11:29] **Gavin McClurg:** That's a great lesson, isn't it? I've never flown Manila, but I flew Daniloquin, let's see, when was this? It was, I was training for the 2015 race and I came down to visit Bruce in Daniloquin, I guess it was that December, so it would have been December 2014, I guess, and did a couple weeks of flatlands there and I remember Sebastian Benz was there and he'd been there quite a bit. He's, you know, he's made a real, that's almost kind of his winner spot and, and I remember, I don't remember how it came up in the conversation, but he was like, you want, you want to know the trick for flying down here? You can't even think about the roads. You gotta, you gotta fly the sky, which is super committing. I don't know what Manila's like, but down there in Daniloquin, which I'm sure you've flown, it's like, you know, sometimes the skies line up pretty well with the roads, but when they don't, that's some pretty serious terrain when it comes to the heat.

[00:12:27] You forget

[00:12:28] **Felipe Rezende:** the easterly flows when you fly further west. Yeah. There's a, there's a, there's a spot there that you can either just go following the roads towards Muri or you just go, keep on going west and it's big, really big farms and just not many roads, you know, and if you land early, it's just a big walkout because, yeah, and And

[00:12:50] **Gavin McClurg:** that walking and that, I guess Manila's also pretty hot, but in, in downtown Iloquen, I mean, that could be kind of life-threatening, I thought. I mean, if you landed in the middle of the day and you had to walk for hours, I mean, the better call would be to try to find something to, but I mean, it was, you know, some kind of tree and just wait until night and then walk, but it was, you know, every once in a while I'd come across these, like, you know, dried out watering holes and there'd be, like, 20 dead kangaroo. I was like, man, these guys are built for this. I'm not. Exactly.

[00:13:23] Well, that's it. That's a perfect tie. Before we started recording, you were saying, I didn't know that you, I mean, I knew you grew up in Brazil, but I didn't know that you learned to fly in the Sertão, so let's talk about that. Talk about Tori, talk about how you, how you got into all this absurdity.

[00:13:42] **Felipe Rezende:** Yeah, I was born in Brazil and then moved to Australia 15 years ago, but my first flights I had in the most challenging place in Brazil and one of the most challenging places in the world because when I first started, I started flying on the coast and then I realized that some of the hang gliders were flying land and I was like, wow, what's going on there? You can actually catch thermals and fly distance and I wanted to check out, but the main reason why all the paragliders didn't go in land was because it was too windy, but I didn't care. I just went, well, I just

went with them and...

[00:14:26] **With the hangies.** And then I came with the hangies, yeah. I actually flew hangies for two years and then I had a big crash and became a bit intimidated by hang gliders and I always felt more comfortable with a paraglider so I just stuck to paragliding. Give me a year here

[00:14:45] **Gavin McClurg:** and how old were you?

[00:14:49] **Felipe Rezende:** It's probably early, my early 20s, like 20, 21, yeah. And

[00:14:55] **Gavin McClurg:** what year was that?

[00:14:56] **Felipe Rezende:** That was the, it was after, after it's been a year in the States, I was 21 when I came back, yeah, 21, 22. So the year between 1999 and the year 2000. Okay. Yeah. Gotcha. Yeah.

[00:15:18] **Gavin McClurg:** And how did you, how did you discover, how did you discover flying? Did you, did you discover it there in Natal in Brazil on the coast or are you, oh no, you said you discovered it in San Diego.

[00:15:29] **Felipe Rezende:** Yeah, exactly. So I was living in Natal and I just wanted to go traveling a bit so I went traveling and it's, it's been, I think, about nine months in San Diego and I was a really keen surfer at that time, surfing most afternoons at Black's Beach and looking up to Torrey Pines and seeing all these paragliders flying and at one moment I was kind of, I remember like, ah, just mesmerizing looking, just watching the paragliders flying and not catching many waves. I was like, oh, what's going on? And, just got, you know, like this really strong attraction to, to the flying world kind of thing and that's the first thing I did when I went back to Brazil was to,

[00:16:14] ah, I, I knew a friend who, who was a hang glider and he also, ah, paraglider and he taught me how to fly because there was no schools, there was no instructors in the town ah, and, and that's how I got, ah, in touch with, with, with paragliders and, and he knew, I think, some of the soul guys who were chasing world records, ah, he, he told me about it so I went there to check out, ah, what the, those guys were doing and I was like, oh, wow, what, what is going on here? You guys waking up, you know, ah, before sunlight and, and, and driving up the hill and flying this, ah, 50K hour winds and, ah, I was like, wow, ah, those guys eventually became really good friends and, ah, um,

[00:16:59] and they taught me some, um, some good lessons and, and I did my first, ah, XC flights from, from Plateau and to SEMA, ah, remember the moment I was, I had, at that time I had a ENA glider and, and get blown over the back flying in the afternoons because I never really took off in the mornings, ah, like they, they did, um, so I was, I was hanging out in Plateau. just too

[00:17:23] **Gavin McClurg:** windy or, why weren't you taking off? Yeah,

[00:17:26] **Felipe Rezende:** it was just, I was, I was too windy and it was, you know, it was another level, ah, it was, it was really the first, like, maybe first year when I, ah, because they were there, they were there for like a month, you know, um, ah, they were, they were pretty hardcore in the early days, they would break barriers, ah, trying to experiment, experiment, like taking off earlier and earlier in the day, ah,

[00:17:55] and I was, at that time, flying a ENA glider, my glider just couldn't have the penetration that the, the comp gliders that they were flying, ah, had back then, ah, and, and then the gliders they were flying, it was, it was scary, it was super snaky, you know, ah, yeah, you know, comp gliders, different, open class gliders, ah,

[00:18:17] yeah, so yeah, I had that experience of, ah, getting blown over the back and, and, and, and the glider all over the place, ah, so can you imagine, like, the road up from Patu? No,

[00:18:28] **Gavin McClurg:** I just, I, I can't imagine learning there, I mean, I, I, we were saying, you know, before we started recording, I, I, I took my first trip down to the Sertau last year and cut my teeth in Tasima, which is just, God, ah, that place is really tough, I have so much respect for Raph and those guys for, for making that work, I think, Raph was saying that they put in like 37 days for three flights, you know, I mean, it's just such an impossible waiting game because the forecasts seem to be useless and then, you know, your first move is that you take that little 3K bench back to the cliff wall and then you got to get 40K over that plateau and, and it's howling, it's so windy, you know, and I mean, the day is

not on by any means yet and, ah, ah, such a hard start and then, ah, you know, so I mean,

[00:19:16] and, and I, I felt like I was pretty lucky but, but, ah, I, I saw a lot more good flights from Patu but I, I never did get to fly there but I heard it was really intense, you know, often kind of cross and, I mean, you know, kind of like Kishida, like a lot of wind, you know, and, and you gotta be on it. Yeah, a lot of

[00:19:32] **Felipe Rezende:** wind, yeah, yeah, yeah, especially like early in the mornings, you know, when you, when the cloud base is low and it's windy and the climbs are broken, you know, you're really verticalizing, you're just drifting with, with, with, with bubbles. Yeah. Yeah, um, I, I have a huge respect of these guys, you know, like they, they, they still go there, they're still there right now, chasing world records. Yeah. It's pretty impressive. It is impressive. That's, well, that, that moment, that memory I have, it's like from 15 years ago, Frank Brown and, and, and these guys. Yeah. Yeah.

[00:20:07] **Gavin McClurg:** It's, yeah, it's amazing. That, that wasn't my game. I was kind of, I was, I was over it pretty quick. I was like, man, I just didn't look when it was the same way. I mean, I'm always surprised that those guys go back over and over again. Cause I mean, it's just, you know, you're sitting in the tow paddock and it's so hot and the flies and, and then, you know, if you, if you, if you pull one off, it's fantastic, but then you've got this insanely long drive home. And I mean, I just, I don't know. I like mountains.

[00:20:34] **Felipe Rezende:** It's like, it's like running a marathon, right? It is. Yeah, it is. There's all the preparation behind it and all that. Yeah, it

[00:20:40] **Gavin McClurg:** really is. And it's really just about it. It really is about the patient's game, isn't it? I mean, it's, I, you know, obviously those guys have a lot of talent and, you know, there's talents involved, but it really seems like it's just hooking into the right day. And, you know, getting off the hill at the right time and making it work. And, you know, they've, they've proven that team flying they're doing is amazing. We, we got, we were lucky to fly with Donizete this summer and Chelan and stuff. And he, man, he is a good pilot.

[00:21:09] **Felipe Rezende:** Yeah. Yeah. It's amazing that the team flying thing, because I got, I don't know, when Sol had a team, I was part of that team and, and I flew XC with those guys. And I was so impressed with the way they flew, because if one of them, you know, got a better line and, and got advantage of height, that person would spiral down and fly back to us, to stay in the same level and fly as a group, as a team. And that opened up my eyes. I was like, wow, this is what team flying is all about, you know, communicating. And sometimes you're in two different thermals and just like, oh yeah, two and a half year, one and a half year. And then they, you know, they join the better thermal and that makes flying so much more efficient, exciting because, you know, a loan is kind of by itself.

[00:21:58] **Gavin McClurg:** I think that's the key. And we, we haven't really figured that out here. We're really trying. We learned a lot from Donizete this summer because he, we had one day in Chelan where they canceled the day and it was actually a pretty good day. It was just pretty windy at launch and they made the right call. It was kind of dicey, but, but you know, a few of us got, got away and, and, and, and he, he was, he was quite a ways out in front of me at the start. I was never able to pick them up cause they were, they were flying pretty fast. And, uh, but the two guys flying with him, uh, Mitch Riley, who else was with them? Matt Hensie, somebody else, but they were, they really learned a lot, but that's, that's kind of new to us. You know, we, we, we fly independently and especially on those big days, you just, you know, you're always just like, ah, and then you lose it, you know, but they've, they've proven that it's just so much more efficient and, you know, that's such a better way to, to, to, to click off miles and kilometers.

[00:22:48] Cause you're,

[00:22:52] you're going to, you're going to get out. Yeah. Exactly. Yes.

[00:22:55] **Felipe Rezende:** And, and Donizetti has his amazing sticks and, and he's really has big balls, you know, because he's committing to sometimes some of this, uh, this long glides and flying low. And he, most of the time he pulls it off and gets a climb. It's pretty amazing. Yeah. Um, that was the thing that

[00:23:13] **Gavin McClurg:** really impressed me about that. That's also why I can't believe you learn there. It must be, it's intense. It's not like, it's not like you're just flying over sand. I mean, the Sir Tao is, really serious terrain. I mean, and

with that much wind, there were a lot of times where it was like, man, I have, I really need a climb here. I mean, it's not, it's not for the faint of heart.

[00:23:32] **Felipe Rezende:** Yeah. Yeah. You know, at that time when I got exposed to actually flying, I was, I was a really keen surfer and I had just gone back. Uh, okay. I just had a, a year and a half off where, uh, I spent six months in Hawaii and, and I was a keen surfer looking for podcasts for big waves and sometimes chase. So, I was seeing big waves and stuff and, and there was a completely different, um, uh, like, you know, surfers, you, you, you, you really in touch with nature and you challenged by the elements. And, um, and it's not every surfer that's attracted by big wave surfing and, and looking for the swells. Um, and then all of a sudden I got, I got exposed to the pair gliders, which, uh, in a completely different environment, um,

[00:24:23] they're flying, but it's almost the same kind of approach, the same kind of, um, um, interaction with nature. You know, you've been challenged by the elements and you have sometimes this, uh, magic day, um, that you look at the forecast and the forecast is coming and you're like, you'd be, have to be ready. You wake up early in the morning before sunlight. And it's exactly the same as this, what the surfers do, you know, it's just, um, in a completely different element instead of being water you in the air. And, and that was fascinating for me. I just wanted to explore more. And it's been, and now it's, it's my life and it's, yeah, I don't even surf as much as I used to anymore. And I don't chase big swells anymore, but I, I'm still always looking at the forecast for the good day to go, to go XC flying.

[00:25:14] You know what I mean? Do you think,

[00:25:17] **Gavin McClurg:** do you think there's much, I know exactly what I mean. Cause I spent a lot of time, you know, the ocean and kiting and surfing, and I'm always, I'm always more of a surfer than a, than a kiter. But, but, um, tell me about how that's, how that has maybe influenced you being a pilot, you know, that those years you spent when surfing and surfing and, you know, kind of interacting with water. Cause I've always had a theory that all the years I spent sailing and kiting was, was really, uh, really helped me understand flying, but it's kind of hard to communicate. Um, I don't, you know, it's one of those things where I kind of feel, but I don't know how to, um, have you ever thought about that? I'm sure you have.

[00:25:58] **Felipe Rezende:** Um, yes, I think, I don't know. I don't know if I can explain putting words into words, but I think it's to understand that like each day is different, um, and to adapt to that day, um, and, and being tuned with nature and, and in tune and tuning into the day. I think the more experience you get into, into flying, you kind of, it's naturally, it's a natural, uh, uh, skill that you acquire, I guess. Um, and, and, but, uh, but I think predicting a good day, it's an art itself. Some, some pilots are really good into looking at forecasts and different models and, um, and what to do for the day. And, and, and that's another art itself, right?

[00:26:44] Uh, to look at forecasts, but, um, to fly the conditions they are, they're presented to you. Um,

[00:26:55] it's, it's, it's, it's one of those things that, you know, um, I don't know if it's related, it came from surfing or not, but, um, I just try to make the most of the day.

[00:27:10] Gavin, sorry, maybe I got lost a little bit there. No, no, no,

[00:27:14] **Gavin McClurg:** it's, it's, it's a really, it's a really tricky question. Cause I mean, well, it's a tricky thing to even talk about. And I, I, I think this is gonna, you know, perfectly segue down the line. I don't want to yet, but into flow and, and, you know, uh, not only the state of flow, but your company flow. And I'm sure there's some parallels there, but, um, before we get there,

[00:27:35] **Felipe Rezende:** there's something I wanted to say. Okay. Um, yeah. So, uh, about XC flying, I, I, you know, I, we have a group here on Sydney that, uh, the pilots that we always fly together in the chain, these guys, uh, we, I was, uh, organized, uh, weekends away and flew together. And I was, I was well known to, um, either have, have my radio off all the time or not talk as much because, um, I always felt that on XC flights, especially on those mellow days where, uh, the, the climbs are not so strong. It's just nice cruisy days. You know, you fly into your sunset in the middle of summer. I, I felt that I almost went into this, um,

[00:28:24] uh, instead of, I can say maybe instead of flow where time it's not relevant. And, and you just in the groove, you're just connecting climbs after climbs, after climbs, and you completely immersed, immersed in this environment of flying. And you just, yeah, it's a strange feeling, but, uh, it's like you're most in a trance kind of, uh, uh, mode. And it's, and I felt that sometimes I'm on the radio talking too much, rely on a position to the retrieved driver. I don't get into that mode. Um, and I really like to be in that mode sometimes, uh, just drifted with the wind and beyond that, uh,

[00:29:09] flow state. Um, you can say that, um, and, and, and connecting sometimes, um, uh, I remember one year I was flying with Che and Che every climb he found, he found the core. He was, he was, um, like, yeah, on it. And at that, that, yeah, I wasn't. Um, and it happens from, uh, from time to time. And I feel that I'm really switched on and I can get, I find the climbs, uh, and the causes straight away. But some years I just, I'm not there. Um, I don't know why.

[00:29:44] **Gavin McClurg:** Hmm. God, I'd like to ask you more about that. Cause I think everybody listening would like to know why, but I think, I think for, for those of us who spend a lot of time flying XC, we're all just nodding our heads right now going, yep. Yeah. Sometimes that's like that, you know what I mean? Even Chrigel, you know, I had him on the show and he was, he was talking about that. He often really has a hard time climbing, you know, he's the best pilot in the world. That's just, yeah. Sometimes you have it and you're sitting on top of everybody. And sometimes you're like, why can't I do this?

[00:30:14] **Felipe Rezende:** Yeah. Yeah. It's amazing, isn't it? Sometimes it's super confident and you know, we're going to get the next one and you get it. And it's like that confidence that brings you, um, yeah, you love every client, but sometimes it just doesn't work for you.

[00:30:26] **Gavin McClurg:** So Philippa, you know, before we started recording, you were talking about that, you know, a big part of your, um, you know, paragliding design came from a place that I didn't, I didn't really initially draw the conclusion. I didn't, I didn't really get it. You said it came from, um, your history with shaping boards. So let's, let's talk about that. How did, how did that all start and how did you get from there to paragliding?

[00:30:50] **Felipe Rezende:** Okay. So I grew up, I grew up in Natal. Um, and since I was little, I, I, I, I surf and, uh, it was, it was, it's, it's from me. It's a deep, deep inside of me that I'll always be interested to create things, designing things, uh, making things. So,

[00:31:11] uh, my late teens, uh, early twenties, I just started making surfboards as a hobby, um, in, uh, my dad's, uh, backyard. And then when I moved to Australia, it was, uh, I was already knew how to design and how to shape boards and glass boards. So I, I got a job pretty quickly. If one of the biggest Australian shapers, uh, where, where I am here, there's a big surfboard industry. Um, and, and down the track, I had the chance to open my own workshop, uh, making flow, flow surfboards, which were very successful for about eight years. Um, from there onwards, uh, surfboards, uh, became,

[00:31:57] uh, I was in, uh, uh, in a crossroads between, uh, going bigger, uh, or going somewhere else. And, uh, and I decided to go somewhere else because of the fumes and the resin, uh, uh, attacking me as a, my health. So I decided to go, um, and go back to architecture and, and, and design kites. Um, uh, so close of boards, um, no longer exist. I still make boards, uh, for friends. Um, I just designed them in the computer and I, uh, get someone to glass them. Um, and today we just have the kites, uh, flow kite boarding.

[00:32:42] Um, still, we still, we still, uh, fascinating, uh, company. Uh, so it's very low key. Uh, we make, uh, one kite, which is, uh, all terrain kite. Um, and, um, yeah.

[00:32:59] **Gavin McClurg:** How does, how does your, how does shaping boards and, you know, kind of going through that whole process and I, I, uh, hats off to you for getting out of it. Cause the health side, I know I've, I've been involved in that a little bit myself. That's just brutal. I ran boats for a long time and dealing with fiberglass is pretty toxic stuff. But, um, how did you, and, and by the way, I had no idea that I always thought flow, uh, paragliders was like either, you know, chicks sent me highs flow state or, you know, or, you know, flow like airflow through the air. So that's kind of cool to, to know that it actually came from, from waves, uh, and from water. But, uh, but yeah, how, how, how do you think that kind of experience and that kind of background and shaping, um, lent to your understanding of design and design of paragliders?

[00:33:50] **Felipe Rezende:** Um, yeah, I, I think it's all about fluids, uh, water, air. It's just a different density. Um, and making surfboards gave me days. There's amazing opportunity to make 10 different prototypes a week. That's what I, what I was doing. It was pretty much doing custom made boards. Um, so every, every week I would make 10 different boards. Um, so I had a really deep understanding about what small changes would create in the, in the water. Um, and that, uh, gave me, um, a visual picture. What, uh, like a fluid, fluid, fluid dynamics really do through an F oil or how a wing would be a behave in the air. Um, and, and, you know, before I designed a glider, I tried to visualize, uh, trying to picture how it would fly, how would all this little, um, uh,

[00:34:47] how, yeah, how it would work. You know what I mean? Um, and there's, there's another, um, let's say chapter in my life where I got exposed to, to the fluid dynamics a little when I was, I used to, um, when I, in my early teens, teenage, teenage, teenage years, I used to be a swimmer and we used to put underwater cameras to analyze our stroke and how, how it could make, uh, the old water entry more efficient by analyzing in slow motion. I was struck under the water, you know, and, and, and then I felt in my own skiing, how those little changes wouldn't affect to make it more, uh, um, efficient. I think this combination of experiences I had in life led me to, uh, design, design the gliders I do today, I guess, you know, a little with the study of architecture as well.

[00:35:41] And, you know, and yeah, the interaction I had with all the other professionals, um, had some friends, uh, working in aviation industry, some friends that work, uh, with engineering. Sometimes I need to, uh, work together with them. For example, uh, when I designed the XC Racer in the section of the glider where they have five or four or five, uh, supported cells. And I wanted to know how to place the diagonals properly so they can share the load. And it, it, it acts the same as same way as a, as in a bridge. And they, those guys gave me a very, uh, important insights, um, how to do it properly. Fascinating. So, uh, so when I, yeah, so when I designed the gliders, it's, uh, the main concept is it's, it's me, but I, I have a lot of people behind me that help me.

[00:36:34] So when I don't understand about, uh, a topic, I, I, I, I search and, and, and I ask for, uh, proper skills, proper, you know, proper people to give me, to give me, uh, uh, knowledge I need to. Yeah. Interaction is, uh, very important.

[00:36:50] **Gavin McClurg:** Yeah, of course. Yeah, sure, sure. Yeah. So, so back then you were, so you were flying then. You were about, you were, you were into flying and at that point.

[00:36:58] **Felipe Rezende:** Yeah, I was, I was, I was, it was, uh, surfing was always my biggest passion and flying was more like a weekend hobby. Um, uh, I was flying when the conditions were good. And was the, was the kiting

[00:37:12] **Gavin McClurg:** just kind of an obvious, you know, was that just an adjunct from, from your years growing up windsurfing? Was it, was it just like, cause most, you know, a lot of windsurfers just crossed over into kiting because it was a natural, you know, it's, it's like the ski snowboarding thing, but was that what it was for you as well? Or was it more of this kind of, uh, because surf, uh, did, did surf leave, lead you to kites or did windsurfing lead you to kites?

[00:37:36] **Felipe Rezende:** Oh, it was kind of the same. I, I think I started surfing first and then because, you know, it was always so windy that surfing was, wasn't great. Uh, but, uh, it was amazing for windsurfing. Um, and, uh, after that trip to,

[00:37:53] to, uh, Maui where I got exposed to a lot of windsurfing, uh, to the highest level and hanging out with all the pros and, uh, you know, my heroes, um, I came back, uh, even more keen, uh, uh, windsurf. But it was during that time where a lot of people were shifting, uh, shifting from windsurfing to kitesurfing. And I, and I was left alone, uh, just windsurfing by myself. And I, I resisted, resisted until there was, you know, no point to windsurf anymore. And so, and then, and then I learned to kitesurf. And, and then, and then a new sport again, and all the fascination, fascination be, be, begun. Um, um, yeah. So when I decided to start making surfboards, um, I wanted to do something new.

[00:38:41] And then I decided to just design kites, um, because my neighbor was designing kites and was helping him to tweak, to test prototypes. And, and he introduced me to the... Were

[00:38:55] **Gavin McClurg:** these inflatables or foils?

[00:38:58] **Felipe Rezende:** They're all inflatable kites. Yeah. Um, yeah. So and then I started making my own protos. Um, and at the same time playing with the, um,

[00:39:08] uh, w, w, w, w, the software that, um, designed, designed pergolettas as well. Um,

[00:39:17] I don't know if it's the timeframe's a little bit confusing, but everything was happening all at the same time. Uh, during that time, I was competing internationally, um, Additionally, in PWCs, at that time, my paragliding, flying, I became a better and better pilot. And I was sponsored by Sol, and I was part of the Sol team, and I had a really good understanding about competition flying. And I was part of the team, I don't know, in direct contact with the Sol designer, giving feedback about the tracer series.

[00:40:01] So this is kind of mid,

[00:40:03] **Gavin McClurg:** we're kind of mid-2000s now then?

[00:40:06] **Felipe Rezende:** Yeah, yeah, mid-2000s, exactly, yeah, mid-2000s. Give

[00:40:11] **Gavin McClurg:** the listener a little background here on what it takes. And then the obvious question is, why in the world would you want to get into this business?

[00:40:21] **Felipe Rezende:** Yeah, it's one of those things.

[00:40:24] I had this strong fascination. It was, making surfboards was easy, you know. It's complex, it's a complex design, it was full of curves. But then I realized that, yeah, I was making good boards. And then the next big challenge was designing kites. And all of a sudden, I was designing kites. And people were happy with. But then the paragliders were something, they were way more complex. And I was a little bit reluctant at first to embark on that journey to design paragliders. But at the same time, there was this strong fascination where one of those things, you know, I just couldn't live life without doing it.

[00:41:13] I just had to try it. And my wife, one day, she asked me, like, oh, what do you see yourself doing? And I was like, I didn't want to say to her because it sounded so far away. But the only thing that I could think of was to design paragliders. She asked me the same question again, maybe a couple weeks after. And then I said, look, the only thing I can see is to design paragliders. And then she looked in my eyes and she was like, that's what you're going to do. And at that time, I learned how to use this software properly. And I had a few prototypes. So I got together with a couple other guys and we decided to, yeah, start.

[00:41:59] At first, we decided to make little mini wings to fly here on the coast on strong winds. And that was a big challenge because those conditions are pretty full on at times. It can be the wind can be.

[00:42:16] You know what it's like flying strong winds. You need a wing that's collapse resistant. And so we worked a lot on the right tensioning and the right airfoils. A lot of people ask me how I came to become a paraglider designer. I think you don't all of a sudden become you have a set of skills that you can then design a paraglider. I think your experiences in life. And that leads to then to have the experience enough to design a paraglider. I think that's what happened to me because I had my years of making surfboards and then in the exposure to design kites.

[00:43:02] And then my background is that I was an architect working of all the cat based softwares and things like that. And if you want to design something, you do your research first. You learn everything. You think about that project before you actually start the design phase. So and that what happens with me in paragliding, if I want to design a new glide, I do all my research. I, I, I learn a lot. I try to learn as much as I can for that specific project. For example, let's say that the class glider actually race. I did a lot of research before I could start the first, you know, drawing the first line.

[00:43:47] **Gavin McClurg:** So when you, this software, so let's just take the XC Racer as a, as a, as a first example. You know, when you, when you, with the software, how much can you do there before you got to build a wing? I mean, can you, can you do so much there that you can be like, okay, this thing is going to get X glide ratio and it's going to weigh this much. And I mean, I'm just clueless, you know, can you give us a brief broad stroke of, of that? And then what, you know, what are the costs? What are the costs involved, uh, you know, to, to bring something like that to, to market?

[00:44:22] **Felipe Rezende:** Yeah. Okay. The software is basically a designer's pencil. It's just, uh, it just aids you. It's just software to help you to design. It doesn't do any predictions. It doesn't do any simulations. It's just that for you to

design it. Um, uh, I think early in the early days of paragliding, people used to design paragliders by hand, right? Uh, now we have it. It's a 3d, uh, software that you design in 3d and it's super like a, as a pro designer, it makes your life. It's so easy. And, and the software I use, um, uh, it makes life easy because what you see is what you get there. So all the software is there that you have to make a few prototypes to, to get what you want.

[00:45:12] Okay. So your,

[00:45:13] **Gavin McClurg:** your, your software is, is unique to you. You know, Ozone, Nivea. They've all got their own software or some of them using the same that others do.

[00:45:24] **Felipe Rezende:** No, I think the one I use is the one that's mostly widely used right now. It's the, yeah, it's called, uh, it's called surf plane. Um, it's made by an Australian, um, designer. I mean, he, this guy is incredibly smart and, uh, is this, yeah, he makes the software that's in industry standard now. I think most of them. Manufacturers, uh, use the software. Um, okay. And it's, and it's, yeah, you, you pay the subscription, um, per year and it's not cheap. Uh, so there's, it's, uh, this, the first cost as the, uh, you have to pay for the software, uh, and then you have to pay for the, uh, the prototypes.

[00:46:11] Um, and then you have, and after the prototypes, you have to pay for certification. Certification can be really expensive. Uh, if you. Let's say, uh, just, just cost, uh, if you're going to design for, for gliders, uh, the cost is, uh, something around a hundred thousand dollars. Um, yeah. So there's a bit of investment there, uh, for you to start. Um,

[00:46:35] **Gavin McClurg:** was that a big part of, did you guys kind of, was it, was the cart before the wheel in a sense? Did you guys, did you just start designing and then, then worry about the money or did you, were you able to convince some investors that you were the one that. You know, to get behind and, and then, you know, how, how does, how does that all work? And you don't have to answer that, but that's just curious.

[00:46:55] **Felipe Rezende:** Yeah, it was, yeah, it was, in the beginning it was just, it was a project. It was just something fun. I just, I started alone in the beginning and then I attracted attention to my friends and some people, more people jumped aboard. But in the beginning it was just something that was a challenge. I just want to do it and see if I could, uh, make design for gliders. And, and all of a sudden the mini wings were really good. And then I made. Like a XC glider, like a NC type of glider that I, you know, I had a few flights who were as good as any other SID fight wings, the same type of specifications out there and they were super safe. I could push really hard and I was like, oh, wow. Yeah, I actually, I can actually design gliders, um, and the glider is actually good. So, and then, then when the idea of making something commercially commercially, uh,

[00:47:45] uh, became, and then, then, then. And we started to get serious and so, okay, let's, let's do this and let's make a project. Um, and, um, we took, we didn't, we didn't brush things. We, we, we were very low key for the first three, four years, just to make sure we could have released the NC glider much, much earlier. But, uh, I just thought that there were a few things that I wanted to learn to explore before we could go, um, uh, let's say, um. Worldwide, because we were offering the gliders, uh, especially the yachty, the mini wing, the strong winds in Australia for the first three years. And then since December last year, we decided to go, um, yeah, let's, uh, let's, uh, let's set file this gliders that we have and, and then go global.

[00:48:38] And that's, uh, that's, uh, that's, uh, and I've been doing this full time since December last year, because before it was not really, um, I had to, you know, have my. My day job to, to, to pay for the pro, uh, prototypes and, and, and all that. But, um, yeah, so it's a, it's a, it's a real thing now and it's been, uh, I'd say it's successful. We receiving a lot of feedback. The, the X eraser has been doing really well internationally in competitions and, and feedback from all the gliders being really good too.

[00:49:15] **Gavin McClurg:** So we went through this period, you know, after, after ozone, you know, kind of created the shark nose. 2009, um, and you know, the, there was the kind of open class, I don't know what you want to call it, debacle or whatever. I mean, it was just, you know, it's been, it's been a really interesting for a few years. And, um, you know, the, the manufacturers that were making, uh, competition gliders were trimmed down to really, uh, you know, ozone, gin, Nivea. And there's been, I've heard really interesting arguments on both sides of this, that on, on the one hand, you know, statistics say that, you know, you guys as companies making wings, you know, your focus needs to be

[00:55:14] **Gavin McClurg:** long does it take to go from from concept so you know you you guys released the XC Racer and uh you know that it's been widely well received people enjoy it you're probably getting a ton of feedback um you know what would what when would the XC Racer 2 come out typically i mean for and you try to speak generally you know like or the next i'm not super familiar with your full line of wings but your next b um but what what what does it take from kind of concept to uh certified and out the door is that two years three years one year how long does that take

[00:55:52] **Felipe Rezende:** uh it depends on the project let's say that's uh a year it's a good a good time frame uh to develop a glider uh what slows things down for us a lot is the it's the waiting for new prototypes so we waited a new prototype and we have to wait for like roughly a month to receive it and and that slows it down a lot so because sometimes let's say we we want to do we get one prototype and we test like oh no let's make a new one and then i have to know it wait another month and then let's make a new changes and then that's three months gone if you want to have three prototypes um so that's what slows down um for for example the XC Racer was a year and a half uh project uh because we just uh i just want to explore to make a two-liner and see how it would fly and the first one was already incredibly it was flying incredibly well um handling everything performance was good so then then i started to experience few other uh with some other things that i want to just wanted to explore and for example i i started playing with thickness apple f4 thickness and performance was incredible but the handling wasn't there so there's a when you there's a corporate there's sometimes there's compromises you have to take and to find the right balance to have a package that's good uh without compromise devices in handling or performance um because when you design a glider you for example i could make the x eraser more performant the way it is now but the handling wouldn't be that great uh so i had to readjust the design to make the handling fun and nice and uh the pilot could enjoy as well you know what i mean uh so uh we have we are right now working on the enc glider and the triple c glider and and those two projects uh we are using a lot of things that we've learned from the x eraser yeah and

[00:58:03] **Gavin McClurg:** when can we expect the the CCC the

[00:58:07] **Felipe Rezende:** CCC um so hopefully we have it we have it for the next australian comps in january so we've got two months yeah so because the project already started before the european summer i had uh one of the protos uh the PWC in bulgaria um and i was i was flying that one uh there and and i was i was yeah super happy with the performance uh as you know like bulgaria can be sometimes super rough uh lee side the takeoff and thermals can be strong um and the glider was super solid i could use i could push full bar all the time

[00:58:54] and there was a task where i finished in third it was another task i finished in six over on the PWC so i thought yeah the performance is good performance is i think the the climb ability and and the glide at full speed is really good really good how

[00:59:10] **Gavin McClurg:** do you approach um how do you approach selling gliders you know as you know typically folks like yourself that are really good at design engineering that kind of thing um you know it's kind of hard to cover the you know how big your team is there now but um how do you because there's very different philosophies on that you know do you try to get them in the hands of the best pilots do you have a kind of a do you have a team is there a flow team now is there um how are you approaching selling and i'm gonna i'd like to tie that in too with you know what's it like being an australian company because it's an expensive country um you know are you are you manufacturing there i'm assuming you're magic manufacturing over in china or vietnam or something like that yeah i'm assuming you're manufacturing over in china or vietnam or something yeah

[00:59:55] **Felipe Rezende:** yeah yeah so yeah okay so i've learned a lot from making boards and making design and making kites that if you have something good the product will sell itself um people will will naturally be drawn to your product if they are good so um that's why i decided i told the guys hey let's take it easy on this let's make gliders they are awesome um and people will come to us it's not us knocking on people's doors today we have this glider they're going to sell it for that's what exactly what happened uh we made gliders they were good and um so people came to us and that's the best scenario um and that's this this is our mojo this is what we wanted to do uh we want to make gliders they are good and people will fly test it and it's like oh wow and tell their friends and you know uh things like that because yeah i had um with the kites uh you know like um i i don't know too many people in the industry and we sell the kites and we

sell the kites but we don't sell uh the volumes are i was i was i was i was hopeful because uh uh you know just the context we don't have but um yeah so the the all the the flow of paragliders are all designed and tested in australia we have a team of pilots here in sydney um and we have a little office we have someone that works in the office with us um and we have a worker full-time uh we use a factory in thailand and we have a someone there only charge of our production in thailand that can uh supervise and then can the stock is ours it's held in thailand so that person takes care of shipping and and all that as well um and it makes it easy for uh the logistics side of things so we don't need to hold any stock in australia just uh yeah it's safe with shipping um and now these days we have uh dealers in most countries in the world um i think the the XC Racer created a lot of attention uh to our to our gliders uh but the the a glider the big glider and the tandem uh and the mini wing uh also having uh be getting lots of uh lots of positive feedback from from pilots from dealers from schools

[01:02:25] um yeah so and for the future we we have the c glider the triple c glider and uh also um a high b glider that we uh should uh should should release uh the next season and

[01:02:41] **Gavin McClurg:** are you are you the the main designer for the whole lineup yeah

[01:02:47] **Felipe Rezende:** i i am yeah i am the guy who um designs all the gliders uh but uh who we work with with other pilots and what i like the most is to give um i'm the first person to to follow to fly the the prototypes tweak it and then i give to pilots it's what i like the most i give to that our test pilots we fly the gliders and and and tweak and help in tweaking it and um but i like to give to normal normal pilots you know the pilots who are supposed to fly these gliders and some people they like oh but i don't know how to give feedback so it doesn't matter just fly just to see what they think some people they say sometimes just small little things that that's a super valuable feedback to us um and we're trying to listen trying to listen to the pilots um what they what they want they need and how they like it should fly and all that yeah

[01:03:47] **Gavin McClurg:** when i you know so i i haven't been in the game uh nearly as long as you but uh you know in in my kind of of the paragliding history you know kind of like post 2000 um a good friend of mine i'll shift gears here a little bit a good friend of mine bill belcourt um when we asked him when we were filming 500 miles to nowhere we asked him you know like where where are gliders going what's the future of paraglide what do they look like and he kind of laughed and he thought i just can't predict this anymore because you know in the pre shark nose days you know a hundred mile flight was a really big deal and then i was like oh my god i'm gonna fly this thing i'm gonna fly this thing and then you know shark nose came along and it just doubled you know just i mean overnight we we went twice as far you know and it was it was a major breakthrough um and and you know and he's been in the game since the 80s so i mean he's he's seen you know he's seen them just improve and improve and improve and it's just amazing you know two liners and the whole thing but really since you know since 2009 the improvements the wings have you know they keep getting safer and they

[01:04:58] better but they're it's you know i would call it incremental right you know i mean really since they've been pretty incremental improvements and you know you know we're seeing the single surface stuff and i just saw somebody sent me a video a couple days ago uh i don't remember the doodak and now they have like a like a hybrid it's like single surface slash you know regular foil um you know so people are doing some kind of interesting things but you know if you could you know if you could rub your you know maybe you already have something in mind and you can't say it but what do you see happening with our with our sport because it's it's also this interesting double-edged sword that it's you know the gliders are getting better but the safety really isn't i mean in other words they're getting safer but we're still having all the accidents because we can fly them in more wind you know so you know is there going to be what do you guys sit around and talk about on friday night when you've had a couple beers and you know and and start you know imagining the the 2030 the

[01:05:58] 2030 yeah

[01:06:00] **Felipe Rezende:** okay so i think maybe in the future the need to get a leap leap in performance um the way i see it will be new materials maybe um invention invention of new materials like that that big the big leap in performance uh from the the two liners uh i think was due to less drag right um and and the way the way you can fly a two-liner also in uh it was a it was a double winner there um and and yeah maybe the performance from now on onwards will be

incremental little little things that can make a difference maybe in climb maybe some someone can come up with solutions in climb because if you climb with eagles they are climbers all the time right so maybe there's a there's there's um there's a an area that people can explore and make make the gliders to climb and climb better than what they are you know climb like the eagles i don't know imagine one day we all climb eagles i don't know if it's possible or not that

[01:07:09] would be exciting yeah so that's why that's why i start playing with uh foil thickness because i believe that we could maybe make a glider that could um climb better um and that's that's that's that's the feedback we we get from the people flying the x-ray so they they think that the client the glider climbs really well

[01:07:30] **Gavin McClurg:** buddy of mine just sent me literally right before we got on the phone so i i haven't had any time to look into this but um do you know or have you seen rasp this rasp technology yes what do you think about yes um

[01:07:46] **Felipe Rezende:** yeah it's interesting uh it's a technology very similar to what you see in four kites uh you know the ram air four kites uh so the ram air four kites have a ball that's almost the same but it's on the leading edge right there the air the air valves uh the intakes uh because what do you what do you want to do with it is if you drop the kite in the water you still have a bit of air inside that you can uh relaunch um but um the way i see maybe you don't need it you know the glider can recover from collapses without having that uh rest um huh yeah in my own designs i wouldn't i wouldn't bother to put that

[01:08:31] on it because now the gliders are so collapse resistant and then when they collapse they recover so easily as well um you know even even even the end gliders they recover almost instantaneously if you know if you know what you're doing if you put a little bit of brake on the open open side it just boom reopens you know yeah

[01:08:52] **Gavin McClurg:** i i spoke about this a little bit in the last podcast with those guys down in argentina uh and i felt like it was probably worth exploring a little bit more but it was i was in macedonia uh at the end of august at that nordic open and they they just had this really tragic accident that you know you were you were there i know you know about it um yeah and uh with the midair and and goron the uh the meat director was really stressing you know um how to behave how to fly in a gaggle you know as you know in this comp right after that terrible accident and and he also brought up which was great i really liked that he emphasized that because i think it's often unemphasized and it's a point in the race where people are stressed and they're flying too aggressively and it just doesn't you know you just don't need to jockey that hard at that time so so it was great that he was putting he was saying that especially in a comp that's not a world cup you know when you got people on different rated gliders and you know different climb rates and the whole thing but um but i he he made a point of you know back in the day and by by saying you know by back in the day you know when the when these first when the first you know kind of shark nose gliders came out and there was you

[01:10:01] **Felipe Rezende:** know there was a you

[01:10:01] **Gavin McClurg:** know the accidents and peter heathen and stuff i mean the the blow-ups were were pretty extreme because the glide speeds were so high and and uh you know and you're right you just don't see it anymore you just don't see gliders blowing up you know it's it we really have to kind of switch you know adjust to where we have to pay attention to things i think

[01:10:21] **Felipe Rezende:** yeah good point that that's a good point because i used to go to competitions like pwcs for example they'll they'll competitions would have one or two reserve deployments a day now now we go to competitions and we don't see reserve deployments anymore yeah yeah

[01:10:39] **Gavin McClurg:** yeah it's it's it's much more rare which is great i mean yeah you still see them but it's it's often not because of that you know because people going into bad places or whatever but um yeah yeah it's not you don't see as much the full bar going into goal and just exploding yeah

[01:10:56] **Felipe Rezende:** yeah yeah so what what what do you think as as a pilot uh like not having your um you know a designer point of view what do you think about rest do you think it's something necessary for glider literally

[01:11:09] **Gavin McClurg:** i i mean i i was being very literal there he sent me a little facebook thing as i was calling you and so there was a video i had never even heard of it um i'm very familiar with what you're talking about with foil

kites because i mean my back my my background in kite surfing um but you know he showed me a video it was uh it was just a girl kind of cruising

[01:11:32] it's super benign frontal but i mean you know most of the glider went um and it didn't look like she had to do anything and it just kind of popped back open and so uh it was just an eight second video so i hadn't you know i can't tell what you know but it was my my thought he sent me the video and he said what do you think of this and i thought wow that's a really nice recovery it is beautiful um and the wing had that in it i guess and so i guess it's like what he said was that it was you know they're meant to still frontal but you know like like you said your analogy was perfect with the foil kites but it just kind of blocks it at that point and then it just popped it just pops back open so um yeah i do i just i was curious from your your side of things what you what you thought of that because it was you know

[01:12:17] **Felipe Rezende:** maybe maybe for for beginner gliders yeah maybe for una gliders or big gliders that could be interesting to use it yeah it could be

[01:12:24] **Gavin McClurg:** interesting and i think also too that um you know i know because you know you're making gliders for the full range you're flying you know three liners but i i don't i don't i fly two liners and so um you know i i'm pretty out of touch with that side of things you know when i do i've been flying the climber quite a bit the last year and a half for bivy and stuff and it's a three liner and you know the the first thing i noticed when i got on it was like wow but it frontals like i just you know you don't experience that on two liners anymore you know at least if you're not if you're not i always think you know you do if you're not flying well but you know if you're if you're on it you shouldn't have a frontal you know that it's so that might be a really good thing to put into like b gliders because it's uh you know they're way more prone to frontaling to begin with but also it's you know if you can make them more benign then you have less chance of uh of uh you know a pilot over managing it which is what they usually do at that level you know they're just yeah so it's

[01:13:21] **Felipe Rezende:** interesting oh sorry no go ahead yeah so it's interesting you're saying that the the you know the c gliders or the big ladders they they they prone to pronto easier than the two liners we actually we can we actually can design a gliders or b gliders or c gliders they are as collapsed resistant as the two line but it's just due to the fact of how certification is is that we can't we have to make um especially for the c glider um yeah i had this beautiful c glider um that i had to change just to fit in certification to make the leading edge a little little bit softer um um and yeah it's which is a shame you know we should um uh look into how the certification is because uh it doesn't really reflect um uh

[01:14:19] you know it's restricting designers to design gliders which are safer um yeah so interesting

[01:14:30] **Gavin McClurg:** so that well that that so that that great next question so i you know the there was there was a lot of hubbub about the CCC class but you know from at least from my perspective it seems like it's kind of working because you know there's companies like yours back in the game and that's that's what it was designed to do was to you know allow rfc gliders in world cups and you know it seemed like you know i mean in other words it see it seems like it's in it's getting companies back into it so just just on that you know on that level alone it seems like it's kind of working because you know it's kind of seems like it's kind of working but if you could you know if you could wave your magic wand about certification what would you change i

[01:15:12] **Felipe Rezende:** would uh i would one thing one simple uh solution i would allow i would allow i would make it certification so we can allow to use collapse lines in c class c class gliders or b class gliders um so you can mimic the collapses in real life um because the way the way it is if you want to design a glider the same way you design a two-liner on a on a c-class glider on a b-class glider the there will be too much load on the a-lines it will be really hard to pull a collapse and when you pull the collapse the collapse is really it's really because you pull it to pull it doesn't collapse as a collapse and then the collapse is too drastic it's too much and then the recovery is like uh it doesn't

[01:16:00] fit into the certification standards um and it's a fail and sometimes they can't even collapse um if you go full bar and you and you pull you're trying to pull a full frontal the glider doesn't want to collapse unless you unless you have collapsed lines that will pull from the very uh you know front of the leading edge um let's just let's clarify

[01:16:26] **Gavin McClurg:** there because i think i think a lot of listeners will have lost you you're talking about the little lines that you see on two liners that you literally tie lines to and testing so you can actually get it to go yes

[01:16:38] **Felipe Rezende:** because if you look at a two-liner um the a-lines where the a lines are anchored on the on the glider they're they they not really they're not close to the leading edge they are further back um but also um how how you place your center of mass center gravity or your toe point in relation to your to your canopy so you distributing the load of the lines more on the a-lines there's more the a-lines are bearing most of the load of the pilot so those there's a lot of tension on the a-lines there and the glider is super solid that's why you can push a lot of bar on on the d glider or the triple c gliders and the glider doesn't collapse um and you have this awesome feedback from the glider and you can push a lot of bar on the d glider and the triple c gliders and the b which is kind of soft in a way um and you can kind of design a glider uh which will resemble that kind of feeling on the c on the c class on the b class but we can't because uh if you do that we won't be able to pull the same collapses they are required for certification

[01:17:59] unless we change the certification interesting

[01:18:03] **Gavin McClurg:** yeah well good luck with that one yeah

[01:18:09] **Felipe Rezende:** yeah anyway we

[01:18:10] **Gavin McClurg:** can dream

[01:18:11] **Felipe Rezende:** right we could dream yeah that's you know but uh you can still design beautiful gliders uh to to speed certification these days and that's okay we can get uh cut our head around it and yeah make make beautiful gliders still yeah um

[01:18:26] **Gavin McClurg:** what one more question and then i want to get and then i want to ask you one final one about uh you know bringing you way back to the very very beginning but what gives you hope as a designer and you know kind of a fledgling you know still i mean i know you've been at it for a few years now but you're you're still you know small and growing and you know um hoping it's all gonna go go great for you but what what gives you hope when you look at paragliding as a as a sport as an endeavor as an adventure because the the statistics don't look great for you guys you know in terms of just the growth of the sport and um you know the age uh the lack of young people getting into it and you know i might be a little

[01:19:09] **Felipe Rezende:** bit of a young person but i'm not a young person i'm not a young person i'm not a little

[01:19:09] **Gavin McClurg:** skewed here because i'm looking at the u.s but i think you guys are pretty similar in australia um yeah yeah what do you think small what do you what do you guys think about that i mean you know as you know as a as a person who's written a few business plans that's always something that that goes into the beginning you know this is a high growth sport well that's not really the case yeah

[01:19:31] **Felipe Rezende:** that's interesting you're talking because i really uh like just uh recently you've been uh chatting about uh in our uh strong squad uh um the discussion group about how can we broadcast the competition um so imagine if you can broadcast competition and offer that to tv channels or to make it uh so the broad the broad public can watch uh so we'll be talking about using drones um some sort of drone so i think maybe that's uh maybe that's the future and then become they'll become more attractive to companies or tv channels to bring to give us more exposure and then attract more people that way um that would be an amazing wouldn't be like imagine if you have a some you know john's following us and broadcasting live a competition that would be amazing that would

[01:20:27] **Gavin McClurg:** be cool i just noticed you know a lot of the new kind of pov action cameras like garmin's new verb you know which is basically the same the same package as a in as a gopro you know the they're they're very similar size and weight um you know you can just broadcast to youtube or facebook you know as you're flying you know so if you i mean imagine if you had 20 pilots uh in a comp that were doing that i mean it'd be better if it was running through some kind of a you know some amazing editor who could actually you know uh so it wouldn't just be all that'd be chaos to watch 20 people's head cams but if you could but you know if you could edit it you know if you could take that stuff and edit it um you know the the

[01:21:08] **Felipe Rezende:** the the the the the the the the the the the

[01:21:08] **Gavin McClurg:** that would be yeah that'd be that'd be pretty insane the i i went live very briefly in the in the last X-Alps i was you know amazing day i wouldn't normally do this in that race but you know i was i was flying literally right over the gloss glockner you know very famous big mountain in the alps going from the south to the north going up to the ashout turn point it was just on you know i mean the it was a perfect day and the cloud base was high and the days had been really terrible so i was i was pretty excited and uh you know i was kind of looking at my instruments and there's this beautiful cloud street out in front of me and uh and uh something something somebody pinged me and uh and i just went i went on facebook and just turned it on the live thing for like i don't know it was a few minutes and man it was so exciting because you know at first there's a few people and then there's just you can see the numbers you know and uh and people commenting and you know and i wasn't typing i could just say stuff and they could hear me you know and so that like where are you i'm flying over the glass guy you know it was it was really cool i mean so you're right i mean i think that that's always been the hope of the the film stuff i've been doing it's just like a you know i think very few people understand really what we're doing and you know if they're good

[01:22:20] **Felipe Rezende:** yeah it's pretty exciting but if you can show to people what we do i think more people will be interested to what you know it'd be tempted to give it a go yeah

[01:22:31] **Gavin McClurg:** yeah you get it it's it's always hard to break over that you know the safety side of things yeah you know there's just

[01:22:39] **Felipe Rezende:** yeah that's right yeah but you know um you know the dave snowden and he's being deeply involved with the um with the olympic side of things uh the paraglider olympic side of things and his big hope is that uh one day paraglider becomes an olympic sport and he truly believes that uh it's possible you know um the next olympic games after japan i think it's in in france and he's had uh you know uh uh i don't see it would be a perfect venue can

[01:23:16] **Gavin McClurg:** you imagine holy cow that'd be that'd be so exciting yeah that'd be terrific well hey i i want to be philippe i want to be mindful of your time super fascinating talk uh you mentioned something right in the very beginning we could either go back to that you mentioned you got hurt pretty bad or you had an accident or something in hang gliding uh feel free to share that one if you want if you think it'd be instructive otherwise you can go back to that and you can go back to that and you can go if you know if it's just one another accident story that's dismal we don't have to go there but um i do want to rewind to your kind of that one of the questions i love asking is you know if you could go back to your 50 hour self what would you change and i think that's really relevant with you because if i've got my my time line correct when you're 50 hours you were flying patu and tesima which is just mind-boggling to me that that's that's insane so uh i'd love to i'd love to just

[01:24:09] get everybody back there briefly um you know it's hard for folks that haven't been there to understand it but it'd be i'd love to get your viewpoint because you must have learned some pretty hard lessons right in the beginning if that's where you were learning yeah

[01:24:21] **Felipe Rezende:** i think i think the biggest lesson was um not to um to step up to a new glider too soon that's what happened to me in hang gliding i stepped up to a two line to a double surface hang glider too soon and never felt really in control um and i crashed because of that uh in paragliding i had a completely different approach it took me a long time from uh to jump from a glider to a big big glider um yeah so don't don't rush um you know natural progression wait for your time and when you feel that's right step up to a new class you can see you have fun on the big on big glider on big glider yeah and um you don't really need to get a

[01:25:10] high high-end glider to to fly 200 kilometers yeah

[01:25:14] **Gavin McClurg:** for sure for sure that's that's that's great advice one we hear a lot and i think i think people often make that jump too early you know it was uh yeah my best story about that was uh last year at the monarca which is getting close it's coming up in january i'm pretty excited about that but um marco beat everybody on a seat you know he was flying the queen and uh you know because it's you know via it can be pretty rough and the conversions can be really strong and uh you know those of us that were flying CCC gliders just couldn't stay on bar and and uh and he just would drill right past us on final glide you know day after day that's classic he's a great pilot you know i mean so i gotta give him credit there but he's a fantastic pilot but you know that's got a that feels really good when you're standing on the

podium at the end and you're on a c you know so you can absolutely do it

[01:26:04] **Felipe Rezende:** getting all the triple c yeah yeah exactly pretty cool pretty cool but well felipe

[01:26:09] **Gavin McClurg:** thanks so much man i i wish you and your company uh the most success uh it's fantastic it was great flying with you last year i hope we get to do that again here soon uh good luck with the upcoming comps and your uh release of the c and the CCC glider i'm sure everybody's excited about that and uh yeah man thanks a lot appreciate your time thank

[01:26:31] **Felipe Rezende:** you so much guys thanks for your time thank you i

[01:26:48] **Gavin McClurg:** hope you enjoyed that a lot to learn there that was a pretty fun conversation if you're getting something out of the cloud based mayhem uh ask that you treat it kind of like a magazine subscription or something that you value uh i have talked about this many times in the past we're not funding this through advertising because i think that that's a contract that i want to avoid and it takes away from a lot of the authenticity and it's just annoying listening to ads at the top of the show i know how that's mostly that's how podcasts do it but uh advertising is not free there's a there's a side there that i don't really agree with and i think there's there's a lot in advertising you know look at facebook and all these others that are uh there's there's a cost there we don't need to totally get into it but um but only contribute if you can you know and if it's not pinching into any other parts of your life uh because there are many other ways you can support it you can certainly support it financially you can do that through cloud based mayhem.com you'll see the links to do that there we now accept crypto which is kind of cool

[01:27:49] but you can do a one-time support through paypal or you can become a subscriber through patreon and be rewarded for doing so you'll find those links again on the website but you can also do many other things that are not financial you can share with your friends you can blog about it you can post it on social media you can share it when i put it out there you can talk about it on the way up to launch what this is all about is just sharing the love sharing the stories trying to make us all safer better pilots and i hope that uh it does that for you see you on the next show thanks a lot

Français

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

Show notes

Dans cet épisode, nous discutons de la raison pour laquelle nous sommes parfois dans le « flow », confiants et où tout semble s'enchaîner parfaitement, et pourquoi à d'autres moments nous ne semblons rien réussir, et comment nous pouvons peut-être améliorer nos chances d'être dans le premier cas. Felipe explique à quel point il est important de visualiser comment une aile fend l'air et comment la compréhension de la dynamique des fluides, qu'il a apprise grâce au surf et au shape, a permis non seulement de mieux voler, mais aussi de concevoir de meilleures ailes. L'histoire de Felipe est fascinante, j'espère que vous apprécierez !

Transcript

[00:00:17] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde, bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud Base Mayhem. J'ai un super programme pour vous aujourd'hui : j'ai discuté avec Philippe Resende, le responsable de Flow Paragliders. J'ai reçu beaucoup de demandes pour lui, il est en Australie, dans la zone de Sydney, et il fabrique des ailes assez incroyables. L'XCTracer a été sympa à suivre cette saison, leur END, ils ont une aile CCC qui sort, et une autre aile C qui arrive. Eh bien, c'est intéressant de discuter avec un concepteur et quelqu'un qui lance une entreprise dans ce monde de parapente complètement dingue, et la question principale était simplement le pourquoi : comment peut-on se lancer sur un marché aussi saturé ? Mais ils le font. Alors, oui, on va aborder son parcours, qui est super fascinant, avec son passé de surfeur, de windsurfeur et de kitesurfeur, donc il y a évidemment beaucoup de parallèles là-dedans.

[00:01:11] Il a appris à voler dans le Sertão, ce que je ne peux même pas... je ne peux même pas imaginer au Brésil, genre, la plupart des gens y vont après avoir bien progressé pour voler dans ce genre de vent. J'y suis allé il y a environ un an, donc, ouais, super épisode là. Avant d'entrer complètement dedans, deux petites choses d'organisation. Hugh Miller et Ed Ewing m'ont contacté récemment. Beaucoup d'entre vous ont probablement entendu parler de la tragédie en Indonésie avec le tsunami et le séisme et le tsunami là-bas qui ont emporté sept pilotes, sept de nos amis à plumes. Je pense que c'était la première fois qu'ils y étaient, et il y a une collecte de fonds pour eux, donc la Cloud Base Foundation. Vous pouvez trouver le lien sur la Cloud Base Foundation ou sur le site de Cross Country, le site de Cross Country Magazine,

[00:01:57] ou dans les notes de l'épisode. Je le mettrai aussi sur le site web, mais ils essaient de récolter 60 000 \$. J'ai vu qu'Ozone a mis 15 000 \$. Je pense qu'ils ont déjà atteint environ 30 000 \$, juste pour aider les familles. C'est une tragédie majeure. Si vous le pouvez, aidez-les. Ces gens apprécieraient vraiment. Ensuite, je pensais vous raconter une petite histoire sur aujourd'hui. Certaines personnes ont beaucoup aimé l'histoire d'il y a quelque temps sur mon erreur de ne pas avoir volé avec un InReach, ce qui n'a rien donné. C'était juste l'une de ces choses un peu bêtes, un bon rappel. Et j'en ai eu une autre aujourd'hui. Pour ceux qui m'écoutent depuis les derniers épisodes, nous avons beaucoup parlé du "flow" et de certains de ces concepts. Il y en a un autre auquel je pense beaucoup depuis des décennies, en fait.

[00:02:47] Beaucoup d'entre vous ont peut-être entendu l'histoire de mon... J'étais vraiment passionné de kayak en eau vive et je faisais beaucoup de premières descentes à l'époque, je descendais des creeks très difficiles, des passages très raides, de grandes chutes d'eau et ce genre de choses. J'ai passé pas mal de temps au Mexique et au Guatemala une année. Et je pagayais avec un gars nommé Tao Berman, qui est devenu un grand capitaine Red Bull. C'était un kayakiste et je crois qu'il est maintenant à la retraite. Mais il a été au sommet de son art pendant un bon moment. Enfin bref, on était... Je ne vais pas raconter toute l'histoire parce que certains d'entre vous l'ont peut-être déjà entendue. Mais je me suis retrouvé coincé dans une chute d'eau et c'était incroyablement effrayant, j'aurais vraiment dû mourir. J'ai été sous l'eau pendant plus de cinq minutes. Enfin bref, on ne va pas entrer dans tous ces détails.

[00:03:33] Mais juste avant que ça arrive, et pendant des jours et des jours, j'avais cette voix très présente dans ma tête qui me hurlait dessus. C'était tout le... En fait, tout le voyage. On était là-bas pendant quelques mois. Et dès le jour où je suis parti... j'habitais au Colorado à ce moment-là. Le jour de mon départ, c'était juste : Tu ne rentreras pas de ce voyage. Tu ne rentreras pas de ce voyage. Tous les jours. Et c'était juste... C'était flippant. C'était vraiment terrifiant. Je n'avais

jamais rien vécu de tel. Et j'avais juste supposé à ce moment-là que c'était... Que c'était comme... Comme je n'avais pas beaucoup payé, j'avais travaillé très dur cet été pour gagner de l'argent pour faire ce voyage. Du coup, j'étais un peu hors de forme et je n'étais pas vraiment à l'écoute. Alors je me disais que c'était juste une question de temps, de pratique et d'entraînement, et que j'y arriverais.

[00:04:21] Mais juste au moment où on s'est lancés, on faisait des descentes vraiment rudes et à enjeux très élevés. Et cette voix me hurlait dessus. Bref, quelques mois plus tard, je me retrouve coincé dans une cascade et tout ça arrive. Et quand j'en suis sorti, cette voix a eu un dernier mot à me dire. Je n'ai aucune idée d'où venait cette voix. Vous savez, je ne suis pas quelqu'un de religieux. Donc, c'était... Enfin bref, c'est ce qui s'est passé. Et la voix est revenue en disant : « Eh bien, j'espère que dorénavant tu vas m'écouter. » Je ne l'ai plus vraiment entendue depuis. Et bien sûr, j'ai un peu passé un contrat avec cette voix en disant : « Ouais, compte sur moi. » Et j'ai beaucoup réfléchi à la différence entre, vous savez, je pense qu'on a tous ressenti ça. Ces sensations bizarres quand on monte pour se mettre à l'eau et que, vous savez, on peut avoir une vision dans la tête qui n'est vraiment pas très agréable.

[00:05:11] Peut-être pas le fait de ne pas trouver votre parachute de secours ou, vous savez, d'imaginer s'écraser sur un rocher ou, vous savez, toutes ces diverses choses qui nous rendent un peu nerveux avant le décollage et qui sont, je pense, assez naturelles. J'ai toujours essayé de vraiment écouter ça pour essayer de déchiffrer : est-ce que c'est mon instinct qui essaie de me dire quelque chose ou est-ce juste, vous savez, le diable sur une épaule et l'ange sur l'autre ? D'un côté, il est naturel d'avoir des pensées négatives et on peut espérer les balayer et, vous savez, les vaincre avec des pensées positives et se dire : « Hé, j'ai fait l'entraînement. C'est une bonne journée. » C'est juste ce petit truc que je dois mettre de côté et foncer, par opposition à, vous savez, une véritable intuition qui essaie d'attirer votre attention.

[00:05:58] Et je n'ai pas vraiment de réponse à vous donner. Je ne sais pas comment faire la part des choses entre les deux. Peut-être que certains d'entre vous vont écouter ça, ou être intrigués par ça, ou avoir votre propre expérience à ce sujet. Je suis sûr que beaucoup d'entre vous m'ont contacté pour me dire ce qu'ils en pensent. Mais j'en ai eu un aujourd'hui qui était assez intéressant. Je m'entraîne assez dur en ce moment pour le X-Alps, ça fait un moment que je le fais. Et aujourd'hui, c'était censé être une grosse journée verticale avec quelques vols en descente, puis plus de vertical. Le premier à la montée faisait environ 3000 pieds. Et tout s'est bien passé. Et quand je suis sorti de la voiture, j'ai été surpris par le vent. Ce n'était pas une très belle journée, mais je me suis dit : d'accord, bon, je vais juste descendre à pied. Ce ne sera pas flyable, mais j'ai toujours mon matériel avec moi parce que je devrais de toute façon faire de la rando avec. Et c'est une colline juste à côté de chez moi que je fais un million de fois.

[00:06:45] Et sur la montée, il y avait pas mal de rafales, ça tourbillonnait pas mal et c'était pas très agréable. Mais une fois arrivé au sommet, c'était, enfin, ce n'était pas du vol de loisir en aucun cas, mais ça avait l'air, enfin, assez faisable. L'angle n'était pas génial, mais ça soufflait un peu vers la vallée. Donc c'était un peu de travers par rapport au décollage. Mais je me suis dit : ouais, je dois le faire. C'est un bon entraînement. Je dois faire autant de trucs bizarres que possible, tant que c'est sûr. Alors j'ai déballé tout ça, je me suis mis en sellette et j'étais prêt à y aller. Et il y avait juste ce sentiment très perturbateur, genre, quelque chose ne va pas ici. Alors je me suis arrêté et j'ai attendu probablement 15 minutes juste pour observer la météo et les nuages. Et il pleuvait à verse au-dessus du col,

[00:07:32] À 30 kilomètres de là, le long de la chaîne de montagnes. Ça avait l'air un peu inquiétant, mais c'était comme si, vous savez, on pouvait le sentir. La plupart du temps, c'était correct. Et puis parfois, ça soufflait vraiment fort. Et, vous savez, ce n'était pas... c'est l'automne ici, il fait froid. Ce n'étaient pas vraiment des cycles thermiques. C'étaient juste, vous savez, des petites rafales descendant dans la vallée. Donc, vous savez, je savais pertinemment que ça allait être corsé, mais je me suis dit que je pourrais juste quitter cette crête, survoler la vallée et, vous savez, redescendre très vite, atterrir à la voiture, aller à cet endroit et faire une autre randonnée. Enfin bref, je suis resté assis là pendant environ 15 minutes et j'ai essayé une dernière fois, puis j'ai remis l'aile au sol et j'ai réécouté cette intuition. Parce que cette fois, c'était un peu plus fort.

[00:08:16] Et je me suis dit : ouais, ça ne sert à rien ici. Quelque chose ne va pas. Je ne sens pas que c'est bon. Je peux carrément voler avec cette météo, mais ici, quelque chose cloche. Alors j'ai tout rangé, je suis passé de l'autre côté de la colline où c'était un peu plus à l'abri du vent, j'ai tout replié et j'ai commencé à descendre à pied. Et pas 90 secondes plus tard. J'aurais été totalement en l'air et j'aurais commencé à prendre probablement près de 50 miles à l'heure avec des

turbulences, super instable, probablement en mode survie, mais bon, ça aurait été vraiment flippant, pas du tout amusant et assez risqué. Alors, ouais, c'est intéressant. Je pense qu'il faut écouter son instinct et essayer d'apprendre à faire la part des choses entre ces petits trucs qu'on peut ignorer.

[00:09:04] et ne pas avoir à écouter, vous savez, ce ne sont que des distractions et quelque chose de réel parce que parfois votre instinct sait. Ouais, intéressant. J'espère que vous trouverez ça intéressant. On va avoir cette discussion avec Philippe. J'ai eu beaucoup de demandes pour lui et c'est plutôt cool qu'il se fraye un chemin dans cet espace très encombré et qu'il conçoive des ailes assez intéressantes. C'était intéressant de discuter avec lui et d'avoir son point de vue sur la façon dont tout cela s'est produit, sur la façon dont son parcours l'a mené là et ses réflexions sur l'endroit où le parapente pourrait ou non se diriger et, ouais, il y a beaucoup de choses ici. Je pense que vous allez apprécier ça. Alors, sans plus attendre, profitez de cette conversation avec Philippe Rezende, le patron chez Flow Paragliders.

[00:09:50] Philippe, c'est génial de t'avoir avec nous sur Mayhem, mec. Je suis content qu'on ait pu organiser ça. Ça fait presque un an que j'ai volé avec toi à Bright, à la Coupe du Monde, et certaines de tes ailes ont attiré énormément l'attention. C'était assez excitant et je me souviens très bien de notre discussion. Je dois t'avouer que je suis un peu intimidé par le podcast. Je pense que ton esprit fonctionne à un tout autre niveau, et tu sais, on va parler de Flow et de pourquoi tu es devenu concepteur de parapente, mais je me disais que pour une bonne introduction pour toi et pour les auditeurs, afin qu'ils apprennent à te connaître un peu, pourquoi ne pas commencer par une histoire ? Juste, tu sais, ton vol le plus mémorable, quelque chose qui te fait encore beaucoup sourire. Ça pourrait être n'importe quel vol, juste celui qui te vient à l'esprit en premier.

[00:10:35] **Felipe Rezende:** Salut, c'est un plaisir d'être ici avec vous. Je pense que l'un de mes vols les plus mémorables était quand j'ai décidé de ne plus suivre les routes à Manila, et c'était mon premier vol en 200K. À un moment du vol, je ne suivais plus les routes et je me suis engagé sur une ligne vraiment au fin fond de la nature, et ça a payé : c'était mon tout premier vol en 200K qui se terminait par un atterrissage au coucher du soleil. Ouais, c'était un moment incroyable, c'était genre...

[00:11:13] Qu'est-ce que tu dirais, un tournant décisif ? Parce qu'après ça, pour chaque vol, je n'ai plus cherché à suivre les routes. Ouais, ça a ouvert un monde complètement différent pour moi en ce qui concerne le vol.

[00:11:29] **Gavin McClurg:** C'est une excellente leçon, n'est-ce pas ? Je n'ai jamais volé à Manila, mais j'ai volé à Daniloquin. Voyons, c'était quand ? Je m'entraînais pour la course de 2015 et je suis descendu voir Bruce à Daniloquin, je suppose que c'était en décembre, donc ça devait être décembre 2014, je crois, et j'ai fait quelques semaines de vol en plaine là-bas. Je me souviens que Sebastian Benz était là et qu'il y était allé assez souvent. C'est, vous savez, c'est devenu un peu son spot de victoire, et je me rappelle, je ne sais pas comment ça est sorti dans la conversation, mais il m'a dit : « Tu veux connaître l'astuce pour voler ici ? Tu ne peux même pas penser aux routes. Il faut, il faut voler dans le ciel », ce qui demande un engagement énorme. Je ne sais pas à quoi ressemble Manila, mais là-bas à Daniloquin, que je suis sûr que tu as déjà volé, c'est genre, vous savez, parfois le ciel est assez bien aligné avec les routes, mais quand ce n'est pas le cas, c'est un terrain assez sérieux quand il s'agit de la chaleur.

[00:12:27] Tu oublies

[00:12:28] **Felipe Rezende:** les flux d'est quand vous volez plus à l'ouest. Ouais. Il y a, il y a un endroit là où vous pouvez soit suivre les routes vers Muri, soit continuer vers l'ouest et il y a de grandes, vraiment grandes fermes et pas beaucoup de routes, vous voyez, et si vous atterrissez tôt, c'est une longue marche parce que, ouais, et et

[00:12:50] **Gavin McClurg:** cette marche et ça, je suppose que Manille est aussi assez chaude, mais dans le centre d'Iloquen, je veux dire, ça pourrait être plutôt mortel, je pensais. Je veux dire, si tu atterrissais en plein milieu de la journée et que tu devais marcher pendant des heures, je veux dire, le mieux serait d'essayer de trouver quelque chose pour, mais je veux dire, c'était, tu sais, une sorte d'arbre et juste attendre la nuit et puis marcher, mais c'était, tu sais, de temps en temps je tombais sur ces, genre, des points d'eau asséchés et il y avait, genre, 20 kangourous morts. Je me suis dit, mec, ces gars-là sont faits pour ça. Moi, pas vraiment.

[00:13:23] Eh bien, c'est tout. C'est une transition parfaite. Avant qu'on commence l'enregistrement, tu disais que je ne savais pas que tu... enfin, je savais que tu avais grandi au Brésil, mais je ne savais pas que tu avais appris à voler dans le

Sertão, alors parlons-en. Parle-nous de Tori, de comment tu t'es retrouvé dans tout ce délire.

[00:13:42] **Felipe Rezende:** Ouais, je suis né au Brésil et je me suis installé en Australie il y a 15 ans, mais mes premiers vols, je les ai faits dans l'endroit le plus difficile du Brésil et l'un des plus difficiles au monde, parce que quand j'ai commencé, je volais sur la côte et puis j'ai réalisé que certains pilotes d'ailes volaient à l'intérieur des terres et je me suis dit : « Wow, qu'est-ce qui se passe là-bas ? » On peut carrément attraper des thermiques et faire de la distance, et je voulais aller voir, mais la raison principale pour laquelle tous les parapentistes n'allaient pas à l'intérieur des terres, c'était parce qu'il y avait trop de vent, mais je m'en fichais. Je suis juste parti avec eux et...

[00:14:26] En aile delta. Et puis je suis passé à l'aile delta, ouais. J'ai fait de l'aile delta pendant deux ans et puis j'ai eu un gros crash et ça m'a un peu intimidé par l'aile delta. J'ai toujours été plus à l'aise en parapente, donc je suis resté au parapente. Laisse-moi une année ici.

[00:14:45] **Gavin McClurg:** et tu avais quel âge ?

[00:14:49] **Felipe Rezende:** C'était probablement au début, au début de la vingtaine, genre 20, 21 ans, ouais. Et

[00:14:55] **Gavin McClurg:** C'était en quelle année ?

[00:14:56] **Felipe Rezende:** C'était après, après avoir passé un an aux États-Unis. J'avais 21 ans quand je suis revenu, ouais, 21, 22 ans. Donc l'année entre 1999 et 2000. D'accord. Ouais. Je vois. Ouais.

[00:15:18] **Gavin McClurg:** Et comment est-ce que tu as, comment est-ce que tu as découvert le vol ? Est-ce que tu l'as découvert là-bas à Natal au Brésil sur la côte ou est-ce que tu... oh non, tu as dit que tu l'avais découvert à San Diego.

[00:15:29] **Felipe Rezende:** Ouais, exactement. Alors, j'habitais à Natal et je voulais juste voyager un peu, donc je suis parti en voyage et ça fait, je crois, environ neuf mois que je suis à San Diego. À l'époque, j'étais un vrai passionné de surf, je surfais presque tous les après-midis à Black's Beach et je regardais vers Torrey Pines en voyant tous ces parapentes voler. À un moment donné, je me souviens avoir été, genre, juste fasciné, à juste regarder les parapentes voler sans trop attraper de vagues. Je me suis dit : « Oh, qu'est-ce qui se passe ? » Et j'ai eu, tu sais, cette attirance vraiment forte pour le monde du vol, et la première chose que j'ai faite quand je suis retourné au Brésil, c'est de...

[00:16:14] je connaissais un ami qui faisait de la deltaplane et aussi du parapente, et il m'a appris à voler parce qu'il n'y avait pas d'écoles ni d'instructeurs en ville, et c'est comme ça que j'ai pris contact avec le parapente. Et il connaissait, je crois, certains des gars de Soul qui cherchaient à battre des records du monde, il m'en a parlé alors je suis allé voir ce que ces gars-là faisaient et j'étais genre : « Oh, wow, qu'est-ce qui se passe ici ? Vous vous levez avant le lever du soleil, vous montez la colline et vous volez avec ces vents de 50 km/h » et j'étais genre : « Wow ». Ces gars sont finalement devenus de très bons amis et...

[00:16:59] et ils m'ont appris quelques bonnes leçons, et j'ai fait mes premiers vols XC de Plateau à SEMA, tu te rappelles ? À l'époque, j'avais une aile ENA et je me faisais emporter par le vent à l'arrière en volant l'après-midi parce que je ne décollais jamais vraiment le matin, contrairement à eux. Donc, je traînais à Plateau, juste...

[00:17:23] **Gavin McClurg:** Il y avait du vent ou pourquoi tu ne décollais pas ? Ouais,

[00:17:26] **Felipe Rezende:** C'était juste, j'étais, il y avait trop de vent et c'était, vous savez, un autre niveau. C'était vraiment la première, peut-être la première année quand j'ai... parce qu'ils étaient là, ils étaient là pendant environ un mois, vous savez, ils étaient assez hardcore au début, ils repoussaient les limites, ils essayaient d'expérimenter, d'expérimenter, genre en décollant de plus en plus tôt dans la journée.

[00:17:55] et j'étais, à ce moment-là, en train de piloter une aile ENA, mon aile n'avait tout simplement pas la pénétration que les ailes de compétition qu'ils pilotaient à l'époque avaient, et puis les ailes qu'ils pilotaient, c'était, c'était flippant, c'était super serpent, tu vois, ouais, tu sais, les ailes de compétition, différentes, les ailes de classe ouverte,

[00:18:17] Ouais, donc ouais, j'ai vécu cette expérience où je me suis fait balancer par derrière et l'aile partait dans tous les sens, donc tu peux imaginer, genre, la route pour monter depuis Patu ? Non,

[00:18:28] **Gavin McClurg:** Je ne peux même pas imaginer apprendre là-bas. Je veux dire, on en parlait avant de commencer l'enregistrement, j'ai fait mon premier voyage au Sertau l'année dernière et j'ai fait mes premières armes à Tasima, qui est juste, mon Dieu, cet endroit est vraiment difficile. J'ai tellement de respect pour Raph et ces gars-là pour avoir réussi à faire fonctionner ça. Je crois que Raph disait qu'ils ont passé genre 37 jours pour trois vols. Je veux dire, c'est juste un jeu d'attente impossible parce que les prévisions semblent inutiles, et puis, tu sais, ton premier mouvement, c'est que tu prends ce petit banc de 3 000 pour revenir vers la paroi de la falaise, et ensuite tu dois passer les 40 000 au-dessus de ce plateau, et ça hurle, il y a tellement de vent, tu sais. Et je veux dire, la journée n'est pas encore lancée d'aucune façon, et c'est un début tellement difficile, et puis, je veux dire,

[00:19:16] et, et je, je me suis senti assez chanceux mais, mais, ah, j'ai vu beaucoup plus de bons vols depuis Patu mais je n'ai jamais pu y voler mais j'ai entendu que c'était vraiment intense, vous savez, souvent un peu de travers et, je veux dire, vous savez, un peu comme Kishida, avec beaucoup de vent, vous savez, et il faut être au top. Ouais, beaucoup de

[00:19:32] **Felipe Rezende:** du vent, ouais, surtout tôt le matin, quand la base des nuages est basse, qu'il y a du vent et que les ascendances sont saccadées, tu sais, tu es vraiment en vertical, tu ne fais que dériver avec des bulles. Ouais. Ouais, euh, j'ai un immense respect pour ces gars-là, tu sais, ils y vont encore, ils y sont encore en ce moment, à courir après les records du monde. Ouais. C'est assez impressionnant. C'est impressionnant. Ce moment, ce souvenir que j'ai, ça date d'il y a 15 ans, Frank Brown et ces gars-là. Ouais. Ouais.

[00:20:07] **Gavin McClurg:** C'est, ouais, c'est incroyable. Ce n'était pas mon truc. Je me suis, je me suis lassé assez vite. Je me suis dit, mec, je ne regardais même plus quand c'était comme ça. Je veux dire, je suis toujours surpris que ces gars-là y retournent encore et encore. Parce que, enfin, tu sais, tu es assis dans le paddock de remorquage, il fait tellement chaud avec les mouches, et puis, tu sais, si tu en réussis un, c'est fantastique, mais après, tu as ce trajet de retour incroyablement long. Je veux dire, je ne sais pas. J'aime les montagnes.

[00:20:34] **Felipe Rezende:** C'est comme courir un marathon, non ? C'est ça. Ouais, c'est ça. Il y a toute la préparation derrière, et tout ça. Ouais, c'est...

[00:20:40] **Gavin McClurg:** C'est vraiment ça. Et c'est vraiment tout ça. C'est vraiment une question de patience, non ? Je veux dire, ils ont évidemment beaucoup de talent, et il y a des talents en jeu, mais on dirait vraiment que c'est juste une question de choisir le bon jour. Et, vous savez, de décoller de la pente au bon moment et de faire en sorte que ça marche. Et ils ont prouvé que le vol en équipe qu'ils font est incroyable. On a eu de la chance de voler avec Donizete cet été et Chelan et tout ça. Et mec, c'est un super pilote.

[00:21:09] **Felipe Rezende:** Ouais. Ouais. C'est incroyable ce truc de vol en équipe, parce que je ne sais pas, quand Sol avait une équipe, j'en faisais partie et j'ai fait du XC avec ces gars-là. Et j'étais tellement impressionné par leur façon de voler, parce que si l'un d'eux trouvait une meilleure ligne et profitait de l'altitude, cette personne spiralait vers le bas pour revenir vers nous, pour rester au même niveau et voler en groupe, en équipe. Ça m'a ouvert les yeux. Je me suis dit : wow, c'est ça que signifie le vol en équipe, tu vois, la communication. Et parfois, vous êtes dans deux thermiques différentes et là, genre, oh ouais, deux demi-années, une année et demie. Et puis ils rejoignent la meilleure thermique et ça rend le vol tellement plus efficace, plus excitant, parce que, tu sais, un pilote seul est un peu à lui-même.

[00:21:58] **Gavin McClurg:** Je pense que c'est la clé. Et nous, on n'a pas vraiment réussi à trouver ça ici. On essaie vraiment. On a beaucoup appris de Donizete cet été parce qu'on a eu un jour à Chelan où ils ont annulé la journée et c'était en fait une journée plutôt bonne. Il y avait juste pas mal de vent au décollage et ils ont pris la bonne décision. C'était un peu risqué, mais bon, quelques-uns d'entre nous se sont échappés et il était assez loin devant moi au début. Je n'ai jamais pu les rattraper parce qu'ils volaient assez vite. Et les deux gars qui volaient avec lui, Mitch Riley, qui d'autre était avec eux ? Matt Hensie, quelqu'un d'autre, mais ils ont vraiment beaucoup appris, mais c'est nouveau pour nous. Vous savez, on vole de manière indépendante et surtout lors de ces grosses journées, on est toujours en mode « ah » et puis on perd le fil, mais ils ont prouvé que c'est tellement plus efficace et que c'est une bien meilleure façon de parcourir des miles et des kilomètres.

[00:22:48] Parce que vous,

[00:22:52] tu vas, tu vas sortir. Ouais. Exactement. Oui.

[00:22:55] **Felipe Rezende:** Et Donizetti a ses perches incroyables et il a vraiment des couilles, tu sais, parce qu'il s'engage parfois dans ces longues glissades et vole bas. Et la plupart du temps, il y arrive et il prend de la hauteur. C'est assez impressionnant. Ouais. Euh, c'était ça qui...

[00:23:13] **Gavin McClurg:** Ça m'a vraiment impressionné. C'est aussi pour ça que je n'arrive pas à croire que tu as appris là-bas. Ça doit être intense. C'est pas comme si tu volais juste au-dessus du sable. Je veux dire, le Sir Tao, c'est un terrain vraiment sérieux. Et avec autant de vent, il y a eu beaucoup de moments où je me disais : « Mec, il faut vraiment que je gagne de la hauteur ici. » Je veux dire, c'est pas pour les âmes sensibles.

[00:23:32] **Felipe Rezende:** Ouais. Ouais. Tu sais, à l'époque où j'ai découvert le vol, j'étais un vrai passionné de surf et je venais juste de reprendre. OK. J'avais eu une année et demie d'arrêt où j'ai passé six mois à Hawaïi, et j'étais un surfeur passionné qui cherchait des podcasts sur les grosses vagues et parfois des chasses. Donc, je voyais des grosses vagues et tout ça, et il y avait un truc complètement différent, tu vois, les surfeurs, vous êtes vraiment en contact avec la nature et vous êtes mis au défi par les éléments. Et ce n'est pas tous les surfeurs qui sont attirés par le surf de grosses vagues et qui cherchent les houles. Et puis, tout d'un coup, j'ai été exposé aux paires d'ailes, qui, dans un environnement complètement différent,

[00:24:23] ils volent, mais c'est presque le même genre d'approche, la même sorte d'interaction avec la nature. Vous voyez, vous êtes mis au défi par les éléments et parfois vous avez ce jour magique, où vous regardez les prévisions, elles arrivent et vous vous dites qu'il faut être prêt. Vous vous levez tôt le matin avant le lever du soleil. Et c'est exactement la même chose que ce que font les surfeurs, vous voyez, c'est juste dans un élément complètement différent, au lieu de l'eau, vous êtes dans les airs. Et ça, c'était fascinant pour moi. Je voulais juste explorer davantage. Et maintenant, c'est ma vie et, oui, je ne fais même plus autant de surf qu'avant. Je ne traque plus les grosses houles, mais je regarde toujours les prévisions pour trouver le bon jour pour aller faire du vol XC.

[00:25:14] Vous voyez ce que je veux dire ? Est-ce que vous pensez...

[00:25:17] **Gavin McClurg:** Tu penses qu'il y a beaucoup... je sais exactement ce que je veux dire. Parce que j'ai passé beaucoup de temps, tu sais, sur l'océan avec le kite et le surf, et je suis toujours plus un surfeur qu'un kiter. Mais, dis-moi comment ça a pu t'influencer en tant que pilote, tu sais, toutes ces années que tu as passées à surfer et à interagir avec l'eau. Parce que j'ai toujours eu la théorie que toutes ces années passées à la voile et au kite m'ont vraiment aidé à comprendre le vol, mais c'est assez difficile à communiquer. Je ne sais pas, c'est l'un de ces trucs où je le ressens, mais je ne sais pas comment l'exprimer... est-ce que tu as déjà pensé à ça ? Je suis sûr que oui.

[00:25:58] **Felipe Rezende:** Euh, oui, je pense... je ne sais pas. Je ne sais pas si je peux mettre des mots sur des mots, mais je pense qu'il s'agit de comprendre que chaque jour est différent, et de s'adapter à ce jour, et d'être en phase avec la nature, et d'être en phase et de se caler sur la journée. Je pense que plus on acquiert d'expérience en vol, plus c'est, naturellement, une compétence que l'on acquiert, je suppose. Et, mais je pense que prédire une bonne journée est un art en soi. Certains pilotes sont vraiment doués pour analyser les prévisions et les différents modèles, et ce qu'il faut faire pour la journée. Et ça, c'est un autre art en soi, non ?

[00:26:44] Pour regarder les prévisions, mais, euh, pour voler selon les conditions qui se présentent à vous. Euh,

[00:26:55] c'est, c'est, c'est, c'est l'une de ces choses où, tu sais, je ne sais pas si c'est lié, si ça vient du surf ou pas, mais j'essaie juste de profiter au maximum de la journée.

[00:27:10] Gavin, désolé, je me suis peut-être un peu perdu là. Non, non, non,

[00:27:14] **Gavin McClurg:** C'est une question vraiment délicate. Parce que je veux dire, c'est déjà difficile à aborder en soi. Et je pense que ça va parfaitement servir de transition plus tard. Je ne veux pas encore, mais vers le flow, et non seulement l'état de flow, mais ton flow en compagnie. Je suis sûr qu'il y a des parallèles là-dedans, mais avant d'en arriver là,

[00:27:35] **Felipe Rezende:** il y a quelque chose que je voulais dire. D'accord. Euh, ouais. Alors, à propos du vol XC, on a un groupe ici à Sydney, les pilotes avec qui on vole toujours ensemble en chaîne, ces gars-là, on a organisé des week-ends à l'écart et on a volé ensemble. Et j'étais connu pour avoir ma radio éteinte tout le temps ou ne pas parler

autant parce que j'ai toujours senti que sur les vols XC, surtout les jours tranquilles où les ascendances ne sont pas si fortes. C'est juste de belles journées de croisière. Vous savez, quand vous volez vers votre coucher de soleil en plein été. J'ai senti que j'entrais presque dans cet...

[00:28:24] euh, au lieu de, je peux dire peut-être au lieu du flow où le temps n'est plus pertinent. Et vous êtes juste dans le rythme, vous enchaînez les ascendances les unes après les autres, et vous êtes complètement immergé, immergé dans cet environnement de vol. Et c'est, oui, c'est une sensation étrange, mais c'est comme si vous étiez le plus dans un genre de mode de transe. Et je sens que parfois, je parle trop à la radio, je compte sur une position par rapport au pilote de récupération. Je n'entre pas dans ce mode. Et j'aime vraiment être dans ce mode parfois, juste dériver avec le vent et au-delà de ça, euh,

[00:29:09] l'état de flow. On peut dire ça, et parfois, en enchaînant les montées, je me souviens d'une année où je volais avec Che et à chaque montée qu'il trouvait, il trouvait le cœur. Il était, genre, dessus. Et moi, non. Ça arrive de temps en temps. Je sens que je suis vraiment branché et que je trouve les montées et les courants tout de suite. Mais certaines années, je n'y suis juste pas. Je ne sais pas pourquoi.

[00:29:44] **Gavin McClurg:** Hmm. Mon Dieu, j'aimerais vous poser plus de questions là-dessus. Parce que je pense que tout le monde qui écoute voudrait savoir pourquoi, mais je pense que pour ceux d'entre nous qui passent beaucoup de temps à faire du XC, on est tous en train de hocher la tête en disant : ouais, c'est ça. Parfois, c'est comme ça, vous voyez ce que je veux dire ? Même Kregel, vous savez, je l'avais dans l'émission et il en parlait. Il a souvent vraiment du mal à monter, vous savez, il est le meilleur pilote au monde. C'est juste que, ouais, parfois tu es au top et tu domines tout le monde. Et parfois, tu te demandes : pourquoi je n'y arrive pas ?

[00:30:14] **Felipe Rezende:** Ouais. Ouais. C'est incroyable, non ? Parfois, on est super confiant et on se dit, on va décrocher le prochain, et on y arrive. Et c'est cette confiance qui te pousse, ouais, tu adores chaque client, mais parfois, ça ne marche tout simplement pas pour toi.

[00:30:26] **Gavin McClurg:** Alors Philippa, tu sais, avant qu'on commence l'enregistrement, tu parlais du fait qu'une grande partie de ta conception de parapente venait d'un endroit dont je n'avais pas vraiment tiré la conclusion au début. Je n'avais pas vraiment compris. Tu as dit que ça venait de ton expérience dans le shape de planches. Alors parlons-en. Comment tout ça a commencé et comment es-tu passée de là au parapente ?

[00:30:50] **Felipe Rezende:** D'accord. J'ai grandi à Natal. Et depuis que je suis petit, je fais du surf et, c'est, c'est en moi. C'est au plus profond de moi que j'aurai toujours envie de créer des choses, de concevoir des choses, de fabriquer des choses. Alors,

[00:31:11] dans la fin de l'adolescence, au début de la vingtaine, j'ai commencé à fabriquer des planches de surf par passion, dans le jardin de mon père. Et quand j'ai déménagé en Australie, je savais déjà comment concevoir, façonner et stratifier des planches. Du coup, j'ai trouvé un job assez vite chez l'un des plus grands shapeurs australiens, là où je suis ici, il y a une grosse industrie du surf. Et plus tard, j'ai eu la chance d'ouvrir mon propre atelier pour fabriquer des planches Flow, qui ont été très réussies pendant environ huit ans. À partir de là, les planches de surf sont devenues,

[00:31:57] j'étais à un carrefour entre prendre de l'ampleur ou aller ailleurs. Et j'ai décidé d'aller ailleurs à cause des émanations et de la résine qui attaquaient ma santé. Alors j'ai décidé de revenir à l'architecture et de concevoir des ailes. Donc, la fabrication de planches n'existe plus. Je fabrique toujours des planches pour des amis, mais je les conçois sur ordinateur et je demande à quelqu'un de les stratifier. Et aujourd'hui, nous n'avons plus que les ailes, Flow Kiteboarding.

[00:32:42] On est toujours une entreprise assez fascinante, mais très discrète. On fabrique un seul cerf-volant, qui est un kite tout terrain. Et voilà.

[00:32:59] **Gavin McClurg:** Comment le fait de façonner des planches et de passer par tout ce processus, je vous tire mon chapeau d'avoir réussi à en sortir, parce que le côté santé, je sais que j'y ai été un peu impliqué moi-même, c'est juste brutal. J'ai géré des bateaux pendant longtemps et manipuler la fibre de verre est un truc assez toxique. Mais, comment est-ce que, et au fait, je n'en avais aucune idée, j'ai toujours pensé que Flow, les parapentes, c'était soit, vous savez, des meufs qui m'envoyaient dans un état de flow, soit, vous savez, le flux comme le flux d'air dans l'air. C'est

plutôt cool de savoir que ça venait en fait des vagues et de l'eau. Mais, oui, comment pensez-vous que ce genre d'expérience et ce genre de bagage en façonnage ont contribué à votre compréhension de la conception et de la conception de parapentes ?

[00:33:50] **Felipe Rezende:** Euh, ouais, je pense que tout est une question de fluides, d'eau, d'air. C'est juste une question de densité différente. Et fabriquer des planches de surf m'a donné des jours... Il y avait une opportunité incroyable de fabriquer 10 prototypes différents par semaine. C'est ce que je faisais. Je faisais pratiquement des planches sur mesure. Donc, chaque semaine, je fabriquais 10 planches différentes. J'avais donc une compréhension très profonde de ce que de petits changements créaient dans l'eau. Et ça m'a donné une image visuelle de ce que la dynamique des fluides fait réellement à travers une aile ou de la façon dont une aile se comporterait dans l'air. Et avant de concevoir une aile, j'ai essayé de visualiser, d'imaginer comment elle volerait, comment tous ces petits...

[00:34:47] comment, oui, comment ça fonctionnerait. Vous voyez ce que je veux dire ? Et il y a, disons, un autre chapitre de ma vie où j'ai été exposé un peu à la dynamique des fluides quand j'étais, quand j'étais adolescent, j'étais nageur et on utilisait des caméras sous-marines pour analyser notre mouvement et comment on pouvait rendre l'entrée dans l'eau plus efficace en analysant tout ça au ralenti. J'étais sous l'eau, vous voyez, et ensuite j'ai ressenti dans ma propre pratique du ski comment ces petits changements ne feraient pas pour le rendre plus efficace. Je pense que cette combinaison d'expériences que j'ai eues dans ma vie m'a mené à concevoir les ailes que je conçois aujourd'hui, je suppose, avec un peu l'étude de l'architecture aussi.

[00:35:41] Et, vous savez, oui, l'interaction que j'ai eue avec tous les autres professionnels, j'ai eu des amis qui travaillent dans l'industrie aéronautique, d'autres qui travaillent dans l'ingénierie. Parfois, je dois travailler avec eux. Par exemple, quand j'ai conçu le X racer dans la section de l'aile où ils ont quatre ou cinq cellules de support. Je voulais savoir comment placer les diagonales correctement pour qu'elles puissent partager la charge. Et ça fonctionne de la même manière qu'un pont. Ces gars-là m'ont donné des informations très importantes sur la façon de le faire correctement. Fascinant. Donc, quand j'ai conçu les ailes, le concept principal, c'est moi, mais j'ai beaucoup de gens derrière moi qui m'aident.

[00:36:34] Alors quand je ne comprends pas un sujet, je fais des recherches et je demande aux personnes compétentes, aux bonnes personnes, de me transmettre les connaissances dont j'ai besoin. Oui, l'interaction est très importante.

[00:36:50] **Gavin McClurg:** Ouais, bien sûr. Ouais, bien sûr. Ouais. Donc, à cette époque, tu pratiquais le kitesurf. Tu étais, tu étais dans le kite à ce moment-là.

[00:36:58] **Felipe Rezende:** Ouais, j'étais, j'étais, c'était, euh, le surf a toujours été ma plus grande passion et le vol, c'était plutôt un passe-temps de week-end. Euh, je volais quand les conditions étaient bonnes. Et le kiting, c'était...

[00:37:12] **Gavin McClurg:** C'était juste une suite logique, tu sais, est-ce que c'était juste un prolongement de tes années de windsurf ? Est-ce que c'était juste parce que, tu sais, beaucoup de windsurfeurs se sont tournés vers le kiting parce que c'était naturel, comme le passage du ski au snowboard, ou est-ce que c'était aussi ton cas ? Ou est-ce que c'était plutôt parce que le surf, est-ce que le surf t'a mené au kite ou est-ce que c'est le windsurf qui t'y a mené ?

[00:37:36] **Felipe Rezende:** Oh, c'était un peu la même chose. Je pense que j'ai commencé par le surf d'abord et puis, comme il y avait toujours tellement de vent, le surf n'était pas génial. Mais c'était incroyable pour le windsurf. Et après ce voyage à,

[00:37:53] à Maui, où j'ai été exposé à beaucoup de windsurf, euh, au plus haut niveau, et j'ai entraîné avec tous les pros et, euh, vous savez, mes héros. Euh, je suis revenu, euh, encore plus chaud pour le windsurf. Mais c'était à ce moment-là que beaucoup de gens passaient, euh, passaient du windsurf au kitesurf. Et moi, je me suis retrouvé seul, euh, à faire du windsurf tout seul. Et j'ai résisté, résisté jusqu'à ce qu'il n'y ait plus, vous savez, d'intérêt à faire du windsurf. Et alors, et alors j'ai appris le kitesurf. Et, et alors, encore un nouveau sport, et toute la fascination, la fascination a, a commencé. Euh, euh, ouais. Alors quand j'ai décidé de commencer à fabriquer des planches de surf, euh, je voulais faire quelque chose de nouveau.

[00:38:41] Et puis j'ai décidé de simplement concevoir des ailes, parce que mon voisin en concevait et je l'aidais à ajuster et à tester des prototypes. Et il m'a fait découvrir les... Étaient-ce

[00:38:55] **Gavin McClurg:** ces gonflables ou des foils ?

[00:38:58] **Felipe Rezende:** Ce sont tous des cerfs-volants gonflables. Ouais. Euh, ouais. Et là, j'ai commencé à fabriquer mes propres prototypes. Euh, et en même temps, je jouais avec le, euh,

[00:39:08] le logiciel qui, euh, a aussi conçu les Pergolettas. Euh,

[00:39:17] Je ne sais pas si la chronologie est un peu confuse, mais tout se passait en même temps. À cette époque, je faisais des compétitions internationales. De plus, en PWC, mon pilotage en parapente s'est amélioré de plus en plus. J'étais sponsorisé par Sol, je faisais partie de l'équipe Sol et j'avais une très bonne compréhension du vol en compétition. Je faisais partie de l'équipe, je ne sais pas, j'étais en contact direct avec le concepteur de Sol, je donnais des retours sur la série Tracer.

[00:40:01] Alors, on est en plein milieu de,

[00:40:03] **Gavin McClurg:** On est en plein milieu des années 2000 là, non ?

[00:40:06] **Felipe Rezende:** Ouais, ouais, milieu des années 2000, exactement, ouais, milieu des années 2000. Donne

[00:40:11] **Gavin McClurg:** donnez un peu de contexte aux auditeurs sur ce que cela implique. Et ensuite, la question évidente est : pourquoi diable voudriez-vous vous lancer dans ce milieu ?

[00:40:21] **Felipe Rezende:** Ouais, c'est l'un de ces trucs.

[00:40:24] J'avais cette forte fascination. Fabriquer des planches de surf était facile, vous voyez. C'est complexe, c'est une conception complexe, c'était plein de courbes. Mais je me suis rendu compte que, oui, je faisais de bonnes planches. Et le prochain grand défi, c'était de concevoir des cerfs-volants. Et d'un coup, je concevais des cerfs-volants. Et les gens étaient contents. Mais les parapentes, c'était autre chose, ils étaient bien plus complexes. Et j'étais un peu réticent au début à me lancer dans cette aventure de concevoir des parapentes. Mais en même temps, il y avait cette forte fascination, vous savez, l'une de ces choses sans lesquelles je ne pouvais tout simplement pas vivre.

[00:41:13] Il fallait que j'essaie. Et un jour, ma femme m'a demandé : « Oh, qu'est-ce que tu te vois faire ? » Et je n'ai pas voulu lui dire parce que ça paraissait tellement lointain. Mais la seule chose à laquelle je pouvais penser, c'était de concevoir des parapentes. Elle m'a reposé la même question, peut-être deux semaines plus tard. Et là, j'ai dit : « Écoute, la seule chose que je vois, c'est concevoir des parapentes. » Elle m'a regardé dans les yeux et elle a dit : « C'est ce que tu vas faire. » À ce moment-là, j'ai appris à utiliser correctement ce logiciel. Et j'avais quelques prototypes. Alors, je me suis réuni avec quelques autres gars et on a décidé de, ouais, commencer.

[00:41:59] Au début, on a décidé de fabriquer de petites mini ailes pour voler ici sur la côte avec des vents forts. Et c'était un gros défi parce que ces conditions sont assez éprouvantes par moments. Le vent peut être...

[00:42:16] Vous savez ce que c'est que de voler dans des vents forts. Il vous faut une aile résistante à la fermeture. Alors, nous avons beaucoup travaillé sur la tension adéquate et les profils d'ailes appropriés. Beaucoup de gens me demandent comment je suis devenu concepteur de parapentes. Je pense qu'on ne devient pas ça du jour au lendemain ; on possède un ensemble de compétences qui permettent ensuite de concevoir un parapente. Je pense que ce sont vos expériences de vie. Et cela vous mène à avoir assez d'expérience pour concevoir un parapente. Je pense que c'est ce qui m'est arrivé, parce que j'ai eu mes années de fabrication de planches de surf, puis l'exposition à la conception de cerfs-volants.

[00:43:02] Et puis, mon parcours, c'est que j'étais architecte et que je travaillais avec tous les logiciels CATIA et ce genre de choses. Si vous voulez concevoir quelque chose, vous faites d'abord vos recherches. Vous apprenez tout. Vous réfléchissez au projet avant de commencer réellement la phase de conception. C'est ce qui se passe pour moi dans le parapente : si je veux concevoir une nouvelle aile, je fais toutes mes recherches. J'apprends énormément. J'essaie d'apprendre autant que possible pour ce projet spécifique. Par exemple, disons que c'est l'aile de compétition de classe. J'ai fait beaucoup de recherches avant de pouvoir commencer le premier, vous savez, le premier trait.

[00:43:47] **Gavin McClurg:** Alors quand on utilise ce logiciel, prenons l'XCTracer comme premier exemple. Vous savez, avec le logiciel, jusqu'où peut-on aller avant de devoir construire une aile ? Je veux dire, est-ce qu'on peut faire tellement de choses que l'on peut dire : « OK, ce truc va avoir une finesse de X et peser tant. » Je suis complètement largué, vous savez, pouvez-vous nous donner une idée générale de tout ça ? Et ensuite, quels sont les coûts ? Quels sont les coûts impliqués pour mettre quelque chose comme ça sur le marché ?

[00:44:22] **Felipe Rezende:** Ouais. D'accord. Le logiciel est essentiellement le crayon du concepteur. Ça, euh, ça vous aide juste. C'est juste un logiciel pour vous aider à concevoir. Ça ne fait aucune prédiction. Ça ne fait aucune simulation. C'est juste pour que vous puissiez le concevoir. Euh, je pense qu'aux débuts du parapente, les gens concevaient les parapentes à la main, non ? Euh, maintenant on a ça. C'est un logiciel en 3D, vous concevez en 3D et c'est super, en tant que concepteur pro, ça vous facilite la vie. C'est tellement facile. Et, et le logiciel que j'utilise, euh, il facilite la vie parce que ce que vous voyez est ce que vous obtenez. Donc tout le logiciel est là, vous n'avez qu'à fabriquer quelques prototypes pour obtenir ce que vous voulez.

[00:45:12] D'accord. Donc votre,

[00:45:13] **Gavin McClurg:** votre, votre logiciel est, est unique à vous. Vous savez, Ozone, Nivea. Ils ont tous leur propre logiciel ou certains utilisent le même que d'autres.

[00:45:24] **Felipe Rezende:** Non, je pense que celui que j'utilise est celui qui est le plus largement utilisé en ce moment. C'est le, oui, ça s'appelle Surf Plane. C'est fait par un concepteur australien. Je veux dire, ce gars est incroyablement intelligent et, oui, il fait le logiciel qui est devenu la norme dans l'industrie maintenant. Je pense que la plupart des fabricants l'utilisent. D'accord. Et c'est, oui, vous payez l'abonnement par an et ce n'est pas donné. Donc, c'est, ce premier coût, c'est que vous devez payer le logiciel, et ensuite vous devez payer pour les prototypes.

[00:46:11] Et puis, après les prototypes, il faut payer pour la certification. La certification peut être vraiment coûteuse. Disons que si vous allez concevoir des ailes, le coût est d'environ cent mille dollars. Donc, il y a un certain investissement pour commencer.

[00:46:35] **Gavin McClurg:** Est-ce que ça a fait partie d'une étape importante ? Est-ce que c'était un peu comme mettre la charrue avant les bœufs ? Vous avez commencé à concevoir et vous vous êtes inquiétés de l'argent après, ou avez-vous réussi à convaincre des investisseurs que vous étiez la bonne personne pour vous soutenir ? Et comment ça se passe, au juste ? Vous n'êtes pas obligé de répondre, mais je suis juste curieux.

[00:46:55] **Felipe Rezende:** Ouais, c'était, ouais, au début c'était juste un projet. C'était juste un truc sympa. J'ai commencé seul au début et puis j'ai attiré l'attention de mes amis et d'autres personnes, plus de monde a rejoint l'aventure. Mais au début, c'était juste un défi. Je voulais juste le faire et voir si je pouvais, euh, concevoir des ailes. Et, et d'un coup, les mini ailes étaient vraiment bonnes. Et puis j'ai fait, genre une aile XC, genre une aile de type NC que, tu sais, j'ai fait quelques vols qui étaient aussi bonnes que n'importe quelles autres ailes SID, avec les mêmes spécifications que celles sur le marché et elles étaient super sûres. Je pouvais vraiment pousser à fond et je me suis dit, oh, wow. Ouais, en fait, je peux vraiment concevoir des ailes, euh, et l'aile est vraiment bonne. Alors, et puis, quand l'idée de faire quelque chose de commercial, commercialement, euh,

[00:47:45] c'est devenu, et puis, et puis. On a commencé à prendre ça au sérieux et on s'est dit : d'accord, faisons ça et lançons un projet. Et, on n'a pas fait de vagues. On est restés très discrets pendant les trois ou quatre premières années, juste pour s'assurer qu'on puisse sortir l'aile NC bien, bien plus tôt. Mais, je pensais qu'il y avait quelques choses que je voulais apprendre à explorer avant de pouvoir aller, disons, à l'échelle mondiale, parce qu'on proposait les ailes, surtout la mini aile, dans les vents forts en Australie pendant les trois premières années. Et puis, depuis décembre dernier, on a décidé de dire : oui, lançons les ailes que nous avons et passons à l'échelle mondiale.

[00:48:38] Et c'est, c'est, c'est, et je fais ça à plein temps depuis décembre dernier, parce qu'avant ce n'était pas vraiment le cas, je devais, vous savez, avoir mon boulot pour payer les prototypes pro et tout ça. Mais, ouais, donc c'est, c'est, c'est devenu concret maintenant et je dirais que c'est une réussite. On reçoit beaucoup de retours. La X eraser a très bien fonctionné à l'international en compétition, et les retours sur toutes les ailes sont aussi vraiment bons.

[00:49:15] **Gavin McClurg:** On a traversé cette période, vous savez, après qu'Ozone a créé le nez de requin en 2009, et il y a eu ce genre de débacle, je ne sais pas comment vous voulez appeler ça, en classe ouverte ou quoi que ce soit. Je veux dire, ça a été vraiment intéressant pendant quelques années. Et vous savez, les fabricants qui produisaient des ailes de compétition ont été réduits à Ozone, Gin et Nivea. Et j'ai entendu des arguments vraiment intéressants des deux côtés : d'une part, les statistiques disent que vous, en tant qu'entreprises fabriquant des ailes, votre priorité doit être les ENB parce que c'est ce qui se vend le plus en termes d'ailes.

[00:50:00] Je veux dire, pour gagner de l'argent, il faut vendre énormément de B car c'est le plus gros marché. C'est ça. Mais l'argument a été que, pour les entreprises qui jouent vraiment sérieusement dans la compétition, cette technologie se répercute. Mais d'un autre côté, il y a cet autre argument qui dit que, enfin oui, mais Skywalker, Nova et UP s'en sortent bien. Et ils ne, enfin en fait UP le fait maintenant, mais ils ne l'ont pas fait pendant longtemps, ils ne jouaient pas dans ce genre de marché parce que le haut de gamme de la compétition est, vous savez, très difficile, voire impossible. Et corrigez-moi si je dis quelque chose de faux, d'accord ? C'est juste ce que j'entends. Je ne suis pas de votre côté des choses, donc je ne comprends pas ce terrain de jeu aussi bien que vous, mais il est difficile de gagner de l'argent dans la compétition.

[00:50:51] Alors, j'ai entendu dire que d'un côté, c'est parce que des gens comme Luc Armant adorent jouer dans ce coin-là du terrain de jeu. Mais de l'autre côté, ça se répercute aussi sur vos modèles D, C, B et A, et sur vos ailes d'école. Qu'est-ce que vous en pensez, tout ça ?

[00:51:10] **Felipe Rezende:** Ouais, je pense que tu as raison. Pour les ailes haut de gamme, il y a eu énormément de percées en termes de technologie.

[illegible]

[00:52:20] En tant que parapentiste et en étant impliqué dans les compétitions, je pense que l'envie de concevoir des ailes vient du fait que je me demandais : pourquoi ne font-ils pas ça ? Pourquoi ne font-ils pas ceci ? Je me demandais pourquoi les concepteurs n'utilisaient pas certaines solutions que je pouvais voir. Je pouvais les voir clairement juste en volant, en regardant toutes les ailes. Et c'est pour ça, c'est l'une des raisons principales pour lesquelles j'ai décidé de concevoir mes propres ailes, parce que je pensais pouvoir le faire et utiliser des choses que je voyais sur mes propres ailes. Vous voyez ce que je veux dire ? Et parce que j'ai la flexibilité d'explorer mes idées et de les mettre en pratique. J'ai eu un de mes très bons amis de l'université.

[00:53:17] Il était très impliqué. Je veux dire, il travaille pour Embraer, qui est l'un des plus grands constructeurs d'avions au monde, juste derrière Boeing et Airbus maintenant. On a fait beaucoup de parapente ensemble au Brésil et j'étais impliqué dans son petit projet où il concevait des avions télécommandés. Et il a beaucoup joué avec l'épaisseur du profil des ailes, et c'est ce que j'explore beaucoup dans mes conceptions, j'explore l'épaisseur du profil F4, et peut-être je ne sais pas si vous pouvez le voir sur mes conceptions, peut-être...

[00:54:05] L'épaisseur de mes profils F4 est légèrement différente de celle des autres fabricants et j'essaie d'observer, comme dans la nature, ce que font les oiseaux planeurs lorsqu'ils essaient de rester en l'air. Si vous regardez par exemple les aigles, ils ont une lignée très, très droite, parfois même les extrémités des ailes sont plus en avant. Et quand on regarde les parapentes, ils ont tout ce décalage vers l'arrière des extrémités des ailes, ce que vous connaissez le mieux, oui, la plupart des parapentes sont conçus ainsi, mais en XC race, j'essaie d'explorer le décalage, c'est important, oui, vous savez, vous alignez le flux d'air par rapport au profil et vous avez les extrémités...

[00:55:01] oui, mieux alignés avec le flux d'air et oui, alors combien de temps ça prend ? oh

[00:55:06] **Gavin McClurg:** Désolé, c'est bon, il y a un...

[00:55:07] **Felipe Rezende:** C'est un défi à cause de la tension et de tout le reste, mais ouais, comment...

[00:55:14] **Gavin McClurg:** Combien de temps faut-il pour passer du concept à la réalité ? Vous savez, vous avez sorti le XC Racer et il a été très bien accueilli, les gens l'apprécient, vous recevez probablement énormément de retours... quand est-ce que le XCTracer 2 sortira, typiquement ? Je veux dire, essayez de parler de manière générale, comme pour le prochain... je ne connais pas très bien toute votre gamme d'ails, mais votre prochaine B... combien de temps faut-il pour passer du concept à la certification et à la sortie en magasin ? Deux ans, trois ans, un an ? Combien de temps ça prend ?

[00:55:52] **Felipe Rezende:** ça dépend du projet. Disons qu'un an, c'est un bon délai pour développer une aile. Ce qui nous ralentit beaucoup, c'est l'attente des nouveaux prototypes. On attend un nouveau prototype et il faut environ un mois pour le recevoir, et ça ralentit énormément les choses. Parce que parfois, disons qu'on en obtient un, on le teste et on se dit : « Oh non, refaisons-en un nouveau », et là, je dois attendre encore un mois, puis on fait de nouvelles modifications, et voilà trois mois envolés si on veut avoir trois prototypes. C'est ça qui ralentit les choses. Par exemple, l'XCTracer a été un projet d'un an et demi parce que je voulais juste explorer la création d'une deux lignes et voir comment elle volerait. La première était déjà incroyable, elle volait incroyablement bien, la maniabilité était parfaite, les performances étaient bonnes. Ensuite, j'ai commencé à expérimenter d'autres choses que je voulais explorer. Par exemple, j'ai commencé à jouer avec l'épaisseur de la F4, et les performances étaient incroyables, mais la maniabilité n'était pas là. Il y a donc des compromis qu'il faut parfois faire pour trouver le bon équilibre afin d'avoir un produit qui soit bon sans compromis sur la maniabilité ou les performances. Parce que quand on conçoit une aile, par exemple, je pourrais rendre l'XCTracer plus performant qu'il ne l'est actuellement, mais la maniabilité ne serait pas si bonne. J'ai donc dû réajuster la conception pour que la maniabilité soit fun et agréable, et que le pilote puisse en profiter aussi, vous voyez ce que je veux dire ? Donc, nous travaillons actuellement sur l'aile XC et l'aile CCC, et pour ces deux projets, nous utilisons beaucoup de choses que nous avons apprises avec l'XCTracer, ouais.

[00:58:03] **Gavin McClurg:** quand peut-on s'attendre à voir le CCC, le

[00:58:07] **Felipe Rezende:** CCC, on espère l'avoir pour les prochaines compétitions australiennes en janvier, donc on a deux mois. Comme le projet a déjà commencé avant l'été européen, j'ai eu l'un des protos, le PWC, en Bulgarie, et je l'ai piloté là-bas. J'étais super content des performances. Comme vous le savez, la Bulgarie peut être parfois super rude, le côté sous le vent, le décollage et les thermiques peuvent être forts, et l'aile était super solide. Je pouvais pousser à fond sur la barre tout le temps.

[00:58:54] et il y avait une manche où j'ai fini troisième, et une autre manche où j'ai fini sixième sur le PWC, donc je me suis dit que oui, la performance est bonne. Je pense que la capacité de montée et la portance à pleine vitesse sont vraiment bonnes, vraiment bonnes. Comment

[00:59:10] **Gavin McClurg:** Comment abordez-vous la vente d'ails ? Vous savez, généralement, les gens comme vous qui sont vraiment doués en design, en ingénierie et ce genre de choses... il est difficile de savoir quelle est la taille de votre équipe actuellement, mais comment faites-vous ? Parce qu'il y a des philosophies très différentes là-dessus. Est-ce que vous essayez de les mettre entre les mains des meilleurs pilotes ? Avez-vous une sorte d'équipe, une équipe de test maintenant ? Comment abordez-vous la vente ? Et j'aimerais aussi lier ça à ce que ça fait d'être une entreprise australienne, parce que c'est un pays cher. Est-ce que vous fabriquez sur place ? Je suppose que vous fabriquez en Chine ou au Vietnam ou quelque chose comme ça ? Oui, je suppose que vous fabriquez en Chine ou au Vietnam ou quelque chose comme ça ?

[00:59:55] **Felipe Rezende:** Oui, oui, alors d'accord, j'ai beaucoup appris en fabriquant des planches, en faisant de la conception et en fabriquant des cerfs-volants : si vous avez quelque chose de bon, le produit se vendra tout seul. Les gens seront naturellement attirés par votre produit s'il est bon. C'est pour ça que j'ai décidé de dire aux gars : « Hé, on va y aller doucement là-dessus, faisons des ailes. Elles sont géniales et les gens viendront vers nous. » Ce n'est pas nous qui allons frapper aux portes aujourd'hui pour dire « on a cette aile, ils vont la vendre ». C'est exactement ce qui s'est passé :

on a fait des ailes, elles étaient bonnes, et les gens sont venus vers nous. C'est le meilleur scénario, c'est notre mojo, c'est ce qu'on voulait faire. On veut faire des ailes, elles sont bonnes, les gens vont les tester et se dire « Oh wow », puis en parler à leurs amis, et tout ça. Parce que oui, avec les cerfs-volants, je ne connais pas beaucoup de gens dans le secteur et on vend les cerfs-volants, mais on ne vend pas... les volumes, j'étais optimiste parce que, vu le contexte qu'on n'a pas, mais oui, tout le flux de parapentes est conçu et testé en Australie. On a une équipe de pilotes ici à Sydney, on a un petit bureau, quelqu'un travaille au bureau avec nous, et on a un employé à plein temps. On utilise une usine en Thaïlande et on a quelqu'un là-bas uniquement chargé de notre production en Thaïlande qui peut superviser, et puis le stock est à nous, il est tenu en Thaïlande. Cette personne s'occupe aussi de l'expédition et de tout le reste, ce qui facilite la partie logistique. On n'a pas besoin de stocker de marchandises en Australie, c'est sécurisé pour l'expédition. Et maintenant, ces jours-ci, on a des revendeurs dans la plupart des pays du monde. Je pense que le XCTracer a attiré beaucoup d'attention sur nos ailes, mais l'aile grande et la tandem, ainsi que la mini aile, reçoivent aussi beaucoup de retours positifs de la part des pilotes, des revendeurs et des écoles.

[01:02:25] euh oui, et pour l'avenir, on a l'aile C, l'aile triple C et aussi une aile haute B qu'on devrait sortir la saison prochaine et

[01:02:41] **Gavin McClurg:** Tu es le concepteur principal pour toute la gamme ?

[01:02:47] **Felipe Rezende:** Oui, je suis le gars qui conçoit toutes les ailes, mais on travaille aussi avec d'autres pilotes et ce que j'aime le plus, c'est d'être le premier à voler les prototypes, à les ajuster, puis de les donner aux pilotes. C'est ce que je préfère : je les donne à nos pilotes testeurs, on vole les ailes, on les ajuste, on aide à les régler, mais j'aime aussi les donner à des pilotes normaux, les pilotes qui sont censés voler ces ailes. Et il y a des gens qui disent : « Oh, mais je ne sais pas comment faire un retour », alors peu importe, ils volent juste pour voir ce qu'ils en pensent. Parfois, certaines personnes disent juste des petites choses qui sont des retours super précieux pour nous. On essaie d'écouter les pilotes, ce qu'ils veulent, ce dont ils ont besoin, comment ils aimeraient que ça vole, tout ça, ouais.

[01:03:47] **Gavin McClurg:** Quand je... enfin, je n'ai pas été dans le milieu aussi longtemps que vous, mais dans mon genre d'histoire du parapente, genre après 2000, un bon ami à moi — je vais changer un peu de sujet ici — un bon ami à moi, Bill Belcourt, quand on lui a demandé pendant le tournage de 500 Miles to Nowhere, on lui a demandé, vous savez, où vont les ailes, quel est l'avenir du parapente, à quoi elles vont ressembler, il a un peu ri et il a pensé : « Je ne peux plus prédire ça parce que, vous savez, à l'époque avant le shark nose, un vol de cent miles était un truc vraiment énorme, et là je me disais : "Oh mon Dieu, je vais voler ce truc, je vais voler ce truc", et puis le shark nose est arrivé et ça a juste doublé, vous savez, juste du jour au lendemain, on est allés deux fois plus loin, et c'était une avancée majeure. » Et il est dans le milieu depuis les années 80, donc il a vu les ailes juste s'améliorer, s'améliorer et s'améliorer, et c'est juste incroyable, les bi-plans et tout le reste. Mais vraiment, depuis 2009, les améliorations, les ailes, elles ne cessent de devenir plus sûres et elles...

[01:04:58] meilleures, mais je dirais que c'est progressif, non ? Je veux dire, depuis qu'ils ont commencé, les améliorations ont été assez progressives et on voit des trucs en surface unique, et je viens juste de voir quelqu'un m'envoyer une vidéo il y a quelques jours, je ne me rappelle plus le nom, mais maintenant ils ont un genre d'hybride, genre surface unique / voile classique. Donc les gens font des trucs intéressants, mais si tu pouvais, si tu avais déjà quelque chose en tête mais que tu ne peux pas le dire, qu'est-ce que tu vois pour notre sport ? Parce que c'est aussi une arme à double tranchant intéressante : les ailes s'améliorent, mais la sécurité, elle, ne suit pas vraiment. En d'autres termes, elles sont plus sûres, mais on a toujours tous ces accidents parce qu'on peut les piloter avec plus de vent. Alors, qu'est-ce que vous vous dites quand vous vous retrouvez le vendredi soir après quelques bières et que vous commencez à imaginer le 2030, le

[01:05:58] 2030, ouais.

[01:06:00] **Felipe Rezende:** D'accord, je pense que peut-être à l'avenir, le besoin de faire un grand bond en termes de performance, de la façon dont je vois les choses, viendra de nouveaux matériaux. Peut-être l'invention de nouveaux matériaux, parce que ce grand bond en performance des deux lignes était dû à une réduction de la traînée, non ? Et la façon dont on peut piloter une deux lignes aussi, c'était un double gagnant là. Et oui, peut-être que la performance à partir de maintenant sera incrémentale, de petites choses qui peuvent faire la différence, peut-être en montée. Quelqu'un

pourrait peut-être trouver des solutions pour la montée, parce que si vous montez avec des aigles, ce sont des grimpeurs en permanence, non ? Alors peut-être qu'il y a une zone que les gens peuvent explorer pour faire en sorte que les ailes montent et montent mieux qu'elles ne le font actuellement, vous savez, monter comme les aigles. Je ne sais pas, imaginez qu'un jour on monte tous comme des aigles, je ne sais pas si c'est possible ou pas, ça.

[01:07:09] ce serait passionnant, ouais. C'est pour ça que j'ai commencé à jouer avec l'épaisseur du profil, parce que je pense qu'on pourrait peut-être fabriquer une aile qui pourrait mieux monter. Et c'est le retour qu'on a des gens qui pilotent le XC, ils pensent que l'aile monte vraiment bien.

[01:07:30] **Gavin McClurg:** Un pote vient de m'envoyer ça, littéralement juste avant qu'on s'appelle, donc je n'ai pas encore eu le temps de regarder ça, mais est-ce que tu connais ou est-ce que tu as vu Rasp ? Cette technologie Rasp, oui, qu'est-ce que tu en penses ? Oui, euh...

[01:07:46] **Felipe Rezende:** Ouais, c'est intéressant. C'est une technologie très similaire à ce qu'on voit sur les cerfs-volants à quatre ailes, tu sais, les cerfs-volants à air dynamique. Les cerfs-volants à air dynamique ont une voile presque identique, mais elle est sur le bord d'attaque, là, les valves d'air, les entrées d'air. Parce que qu'est-ce que tu veux faire avec ? Si tu fais tomber le cerf-volant dans l'eau, tu as encore un peu d'air à l'intérieur pour le relancer. Mais de la façon dont je vois les choses, tu n'en as peut-être pas besoin, tu sais, l'aile peut se remettre des fermetures sans avoir ça. Ouais, dans mes propres conceptions, je ne m'embêterais pas à mettre ça.

[01:08:31] sur elles parce que maintenant, les ailes sont tellement résistantes aux fermetures et puis quand elles se ferment, elles se récupèrent aussi si facilement... même les ailes de fin de série se récupèrent presque instantanément si vous savez ce que vous faites, si vous mettez un peu de frein sur le côté ouvert, ça paf, ça se rouvre, vous voyez.

[01:08:52] **Gavin McClurg:** j'en ai parlé un peu dans le dernier podcast avec ces gars en Argentine, et j'ai trouvé que ça valait peut-être le coup d'approfondir un peu plus. J'étais en Macédoine fin août au Nordic Open, et ils ont eu cet accident vraiment tragique, tu y étais, tu sais pour quoi ça s'est passé. Et avec le midair et Goron, le directeur de course insistait vraiment sur la façon de se comporter, de voler en groupe, comme tu le sais, dans cette compétition juste après ce terrible accident. Il a aussi souligné un point, ce qui était super, j'ai vraiment aimé qu'il insiste là-dessus parce que c'est souvent négligé, et c'est un moment de la course où les gens sont stressés et volent trop agressivement, et on n'a pas besoin de se battre pour la position à ce moment-là. Donc c'était génial qu'il dise ça, surtout dans une comp' qui n'est pas une Coupe du Monde, quand tu as des gens sur des ailes de catégories différentes, avec des taux de montée différents, tout ça. Mais il a bien précisé qu'à l'époque, quand les premières ailes avec shark nose sont sorties, il y avait...

[01:10:01] **Felipe Rezende:** il y avait un...

[01:10:01] **Gavin McClurg:** Tu sais, les accidents et Peter Heathen et tout ça, je veux dire, les explosions étaient assez extrêmes parce que les vitesses de décrochage étaient si élevées et, euh, tu sais, et tu as raison, on ne voit plus ça maintenant, on ne voit plus d'ailes qui explosent, tu sais, c'est... on doit vraiment un peu changer, tu sais, s'adapter pour faire attention à certaines choses, je pense.

[01:10:21] **Felipe Rezende:** Oui, c'est un bon point, parce que j'allais à des compétitions comme les PWC par exemple, et il y avait un ou deux déploiements de parachute de secours par jour. Maintenant, on va à des compétitions et on ne voit plus de déploiements de parachute de secours. Oui, oui.

[01:10:39] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est beaucoup plus rare, ce qui est super. Je veux dire, on en voit encore, mais c'est souvent pas pour ça, tu vois, pas parce que les gens vont dans des zones dangereuses ou quoi, mais ouais, on ne voit plus autant les barres complètes qui partent en plein vol et qui explosent, ouais.

[01:10:56] **Felipe Rezende:** Ouais, alors qu'est-ce que tu en penses, en tant que pilote, sans avoir le point de vue d'un concepteur ? Qu'est-ce que tu penses du rest ? Est-ce que c'est quelque chose de nécessaire pour une aile, littéralement ?

[01:11:09] **Gavin McClurg:** Je veux dire, j'étais très littéral là. Il m'a envoyé un petit truc sur Facebook pendant que je t'appelais, et il y avait une vidéo dont je n'avais jamais entendu parler. Je connais très bien ce dont tu parles avec les cerfs-volants en foil parce que j'ai un passé dans le kitesurf, mais tu sais, il m'a montré une vidéo, c'était juste une fille qui planait tranquillement.

[01:11:32] C'est super bénin à l'avant, mais enfin, la majeure partie de l'aile s'est... et on n'a pas l'impression qu'elle ait dû faire quoi que ce soit, ça s'est juste rouvert tout seul. Et c'était juste une vidéo de huit secondes, donc je ne peux pas dire, mais j'ai pensé : il m'a envoyé la vidéo et m'a demandé ce que j'en pensais, et je me suis dit : « Waouh, c'est une super belle récupération, c'est magnifique ». Je suppose que l'aile avait ça en elle. Donc je suppose que c'est comme ce qu'il a dit : elles sont censées être encore à l'avant, mais comme tu l'as dit, ton analogie avec les cerfs-volants à voile était parfaite, mais ça bloque juste à ce stade et puis ça se rouvre, ça se rouvre tout seul. Donc ouais, je voulais juste savoir de ton côté ce que tu en pensais parce que c'était, tu sais...

[01:12:17] **Felipe Rezende:** peut-être pour les ailes de débutants, ouais, peut-être pour les ailes de type Una ou les grandes ailes, ça pourrait être intéressant de l'utiliser, ouais, ça pourrait l'être.

[01:12:24] **Gavin McClurg:** intéressant, et je pense aussi que... enfin, je sais que comme vous fabriquez des ailes pour toute la gamme, vous volez des trois lignes, mais moi je ne vole pas ça, je vole des deux lignes. Donc, je suis assez déconnecté de ce côté-là. Quand je le fais, j'ai pas mal volé la Climber ces seize derniers mois pour du bivouac et tout ça, et c'est une trois lignes. La première chose que j'ai remarquée en montant dessus, c'était genre « wow, mais quel frontal ! ». Enfin, vous ne vivez plus ça sur des deux lignes, du moins si vous ne volez pas mal, mais bon, si vous êtes dessus, vous ne devriez pas avoir de frontal. Donc ça pourrait être une très bonne chose à intégrer dans des ailes de catégorie B, parce qu'elles sont beaucoup plus sujettes aux frontaux au départ, mais aussi, si vous pouvez les rendre plus dociles, vous avez moins de chances qu'un pilote ne les sur-pilote, ce qui est généralement ce qu'ils font à ce niveau. Enfin, oui, donc c'est...

[01:13:21] **Felipe Rezende:** C'est intéressant. Oh, pardon, non, continue. Ouais, donc c'est intéressant ce que tu dis, que les ailes de catégorie C ou les grandes ailes sont plus sujettes aux frontales que les deux lignes. En fait, on peut concevoir des ailes de catégorie B ou C qui sont aussi résistantes à la fermeture que les deux lignes, mais c'est juste à cause de la manière dont la certification fonctionne que nous devons... surtout pour les ailes de catégorie C, ouais, j'avais cette magnifique aile de catégorie C que j'ai dû modifier juste pour passer la certification, pour rendre le bord d'attaque un tout petit peu plus souple. Et ouais, c'est dommage, on devrait examiner comment fonctionne la certification parce que ça ne reflète pas vraiment...

[01:14:19] ça restreint les concepteurs dans la création d'ailes qui sont plus sûres, c'est intéressant.

[01:14:30] **Gavin McClurg:** Alors, c'est une excellente question suivante. Il y a eu beaucoup de remous autour de la classe CCC, mais de mon point de vue, on dirait que ça fonctionne parce que des entreprises comme la vôtre sont de retour dans le jeu, et c'est justement ce que c'était censé faire : permettre aux ailes RFC dans les Coupes du Monde. Et on dirait que ça ramène les entreprises dans le milieu, donc rien que sur ce plan, on dirait que ça marche. Mais si vous pouviez agiter votre baguette magique concernant la certification, qu'est-ce que vous changeriez ?

[01:15:12] **Felipe Rezende:** Je proposerais une solution simple : je permettrai, par la certification, d'utiliser des lignes de fermeture sur les ailes de classe C ou de classe B. Comme ça, on peut simuler les fermetures en conditions réelles. Parce qu'en l'état, si vous voulez concevoir une aile de la même manière que vous concevez une deux lignes sur une aile de classe C ou de classe B, il y aura trop de charge sur les lignes A. Ce sera vraiment difficile de provoquer une fermeture et, quand vous la provoquerez, elle sera vraiment... elle sera vraiment parce que vous la tirez, elle ne se fermera pas comme une fermeture naturelle, et puis la fermeture sera trop brutale, trop forte, et ensuite la récupération ne se fera pas...

[01:16:00] ne rentre pas dans les normes de certification et c'est un échec, et parfois ils ne peuvent même pas fermer. Si vous allez à fond sur la barre et que vous tirez, vous essayez de provoquer une fermeture frontale complète, mais l'aile ne veut pas fermer à moins que vous n'ayez des lignes de fermeture qui tirent depuis le tout début de la bord d'attaque. Clarifions juste ça.

[01:16:26] **Gavin McClurg:** parce que je pense que beaucoup d'auditeurs vont vous avoir perdu là, vous parlez des petites lignes que l'on voit sur les biplaces, celles auxquelles on attache littéralement des lignes de test pour pouvoir effectivement le faire s'effondrer, oui.

[01:16:38] **Felipe Rezende:** parce que si vous regardez une deux lignes, les lignes de A, là où les lignes de A sont ancrées sur l'aile, elles ne sont pas vraiment proches du bord d'attaque, elles sont plus en arrière. Mais aussi, la façon dont vous placez votre centre de masse, votre centre de gravité ou votre point de pied par rapport à votre voile, donc vous répartissez davantage la charge des lignes sur les lignes de A, il y en a plus, les lignes de A supportent la majeure partie de la charge du pilote, donc il y a beaucoup de tension sur les lignes de A là-bas et l'aile est super solide. C'est pour ça que vous pouvez pousser beaucoup de barre sur les ailes de D ou les ailes triple C et l'aile ne subit pas de fermeture. Et vous avez ce retour incroyable de l'aile, vous pouvez pousser beaucoup de barre sur les ailes de D et les ailes triple C et la B qui est d'une certaine manière assez souple. Et vous pourriez concevoir une aile qui ressemblerait à ce genre de sensation sur la classe C ou la classe B, mais on ne peut pas parce que si vous faites ça, on ne pourra pas avoir les mêmes fermetures qui sont requises pour la certification.

[01:17:59] à moins qu'on ne change la certification, c'est intéressant.

[01:18:03] **Gavin McClurg:** Ouais, bon, bonne chance avec ça, ouais.

[01:18:09] **Felipe Rezende:** Ouais, enfin, on...

[01:18:10] **Gavin McClurg:** rêver

[01:18:11] **Felipe Rezende:** C'est vrai, on peut rêver, oui. Mais on peut encore concevoir de belles ailes pour les certifications de vitesse de nos jours, et c'est correct. On peut se retourner, et oui, fabriquer encore de belles ailes.

[01:18:26] **Gavin McClurg:** Encore une question, et ensuite je voudrais vous en poser une dernière pour revenir tout au début. Qu'est-ce qui vous donne de l'espoir en tant que concepteur et, vous savez, encore un peu débutant ? Je sais que vous pratiquez depuis quelques années maintenant, mais vous êtes encore à petite échelle, en pleine croissance, et vous espérez que tout va bien se passer pour vous. Mais qu'est-ce qui vous donne de l'espoir quand vous regardez le parapente comme un sport, une entreprise, une aventure ? Parce que les statistiques ne sont pas très bonnes pour vous, en ce qui concerne la croissance du sport, l'âge, le manque de jeunes qui s'y mettent, et je pourrais être un peu...

[01:19:09] **Felipe Rezende:** un peu jeune, mais je ne suis pas jeune, je ne suis pas un petit...

[01:19:09] **Gavin McClurg:** C'est un peu biaisé ici parce que je regarde les États-Unis, mais je pense que vous êtes assez similaires en Australie. Ouais, ouais, qu'est-ce que vous en pensez ? Je veux dire, comme vous le savez, en tant que personne ayant écrit quelques business plans, c'est toujours quelque chose qui figure au début : « voici un sport à forte croissance ». Eh bien, ce n'est pas vraiment le cas, si.

[01:19:31] **Felipe Rezende:** C'est intéressant ce que tu dis, parce que tu as justement discuté récemment dans notre groupe de discussion Strong Squad de la manière dont on pourrait diffuser la compétition. Alors imagine si on pouvait diffuser la compétition et proposer ça aux chaînes de télé ou faire en sorte que le grand public puisse regarder. On va parler de l'utilisation de drones, d'une sorte de drone, donc je pense que c'est peut-être ça le futur, et ils deviendront plus attractifs pour les entreprises ou les chaînes de télé pour nous donner plus d'exposition et attirer plus de monde de cette façon. Ce serait incroyable, imagine si quelqu'un comme John nous suivait et diffusait la compétition en direct, ce serait génial, ça serait...

[01:20:27] **Gavin McClurg:** ce serait cool. Je viens de remarquer qu'il y a beaucoup de nouvelles caméras d'action en vue subjective, comme la nouvelle Verb de Garmin, qui est pratiquement le même pack qu'une GoPro, tu vois. Elles ont quasiment la même taille et le même poids. Tu peux diffuser directement sur YouTube ou Facebook pendant que tu voles. Alors, je veux dire, imagine si tu avais 20 pilotes dans une compétition qui faisaient ça. Je veux dire, ce serait mieux si ça passait par une sorte de super monteur qui pourrait vraiment... sinon, ce serait le chaos de regarder les caméras embarquées de 20 personnes, mais si tu pouvais le monter, si tu pouvais prendre ces images et les monter, tu vois, le...

[01:21:08] **Felipe Rezende:** le le le le le le le le le

[01:21:08] **Gavin McClurg:** Ce serait... ouais, ce serait assez dingue. J'ai été en direct très brièvement lors de la dernière X-Alps, c'était une journée incroyable. Je ne ferais pas normalement ça pendant cette course, mais j'étais littéralement en

train de survoler le Grossglockner, une montagne très célèbre dans les Alpes, en allant du sud vers le nord pour monter jusqu'au point de retour d'Aschutt. C'était juste... enfin, c'était une journée parfaite, la base des nuages était haute et les jours précédents avaient été vraiment terribles, donc j'étais assez excité. Et, enfin, je regardais mes instruments et il y avait cette magnifique vue de nuages devant moi et quelqu'un m'a envoyé un signal, et je suis juste allé sur Facebook et j'ai activé le direct pendant, je ne sais pas, quelques minutes, et purée, c'était tellement excitant parce qu'au début, il y a quelques personnes, puis on voit juste les chiffres monter et les gens commentent, et je ne tapais pas, je pouvais juste dire des trucs et ils pouvaient m'entendre, tu vois. Donc genre "où es-tu ?", "je survole le Grossglockner", tu vois, c'était vraiment cool. Enfin, tu as raison, je pense que ça a toujours été l'espoir de mes vidéos, c'est juste que, je pense, très peu de gens comprennent vraiment ce qu'on fait, et si c'est bien...

[01:22:20] **Felipe Rezende:** Ouais, c'est assez excitant, mais si tu peux montrer aux gens ce qu'on fait, je pense que plus de personnes s'intéresseront à ça et seront tentées d'essayer.

[01:22:31] **Gavin McClurg:** Ouais, je comprends. C'est toujours difficile de franchir ce cap, tu sais, au niveau de la sécurité. Ouais, il y a juste...

[01:22:39] **Felipe Rezende:** Oui, c'est ça. Mais vous savez, Dave Snowden est très impliqué dans le côté olympique du parapente, et son grand espoir est que le parapente devienne un sport olympique un jour. Il croit vraiment que c'est possible, vous savez, aux prochains Jeux olympiques après le Japon, je crois que c'est en France, et il a... je ne vois pas, ce serait un lieu parfait, non ?

[01:23:16] **Gavin McClurg:** Imagine, purée, ce serait tellement excitant, oui, ce serait génial. Bon, écoute, je veux être Philippe, je veux respecter ton temps, c'est une discussion super fascinante. Tu as mentionné quelque chose dès le tout début, on pourrait y revenir : tu as dit que tu t'étais fait assez mal ou que tu avais eu un accident en deltaplane. N'hésite pas à partager ça si tu veux, si tu penses que ce serait instructif, sinon on peut passer à autre chose. Et si c'est juste une autre histoire d'accident déprimante, on n'est pas obligés d'en parler. Mais j'aimerais revenir sur l'une des questions que j'adore poser : si tu pouvais retourner voir la personne que tu étais à 50 heures, qu'est-ce que tu changerais ? Je pense que c'est vraiment pertinent pour toi parce que, si je me rappelle bien de ma chronologie, à 50 heures, tu volais Patu et Tesima, ce qui est juste hallucinant pour moi, c'est dingue. Alors, j'aimerais vraiment juste...

[01:24:09] pour ramener tout le monde rapidement là-bas, c'est dur pour ceux qui n'y ont jamais été de comprendre, mais j'aimerais avoir ton point de vue parce que tu as dû apprendre des leçons assez rudes au début, si c'est là que tu as appris.

[01:24:21] **Felipe Rezende:** Je pense que la plus grande leçon a été de ne pas passer à une nouvelle aile trop vite. C'est ce qui m'est arrivé en deltaplane : je suis passé à un deltaplane à double surface trop tôt et je ne me suis jamais senti vraiment en contrôle. J'ai fini par m'écraser à cause de ça. En parapente, j'ai eu une approche complètement différente. Ça m'a pris beaucoup de temps pour passer d'une aile à une grande aile. Alors, ne vous précipitez pas, suivez une progression naturelle, attendez votre moment et, quand vous sentez que c'est le bon, passez à une nouvelle catégorie. Vous verrez, vous vous amuserez sur une grande aile. Et vous n'avez pas vraiment besoin d'avoir une...

[01:25:10] une aile haut de gamme pour voler 200 kilomètres.

[01:25:14] **Gavin McClurg:** Carrément, carrément, c'est un super conseil qu'on entend souvent et je pense que les gens font souvent ce saut trop tôt, tu sais. C'était... ouais, ma meilleure anecdote à ce sujet, c'était l'année dernière à la Monarca, qui approche, ça arrive en janvier, j'ai hâte, mais... Marco a battu tout le monde sur un siège, tu sais, il pilotait la Queen et... tu sais, parce que via It, ça peut être assez rough et les conversions peuvent être vraiment fortes, et... tu sais, ceux d'entre nous qui pilotaient des ailes CCC ne pouvaient juste pas rester sur la barre et... et il nous dépassait juste en glisse finale, tu sais, jour après jour. C'est classique, c'est un super pilote, tu sais, je veux dire, je dois lui accorder ça, c'est un pilote fantastique, mais tu sais, ça fait vraiment du bien quand tu es sur le podium à la fin et que tu es sur un C, tu sais, donc tu peux absolument le faire.

[01:26:04] **Felipe Rezende:** obtenir le triple C, ouais, exactement, c'est plutôt cool, c'est plutôt cool, mais bon Felipe

[01:26:09] **Gavin McClurg:** Merci beaucoup, mec. Je vous souhaite, à toi et à ta boîte, énormément de succès. C'est fantastique, c'était super de voler avec toi l'année dernière, j'espère qu'on pourra recommencer ici bientôt. Bonne chance

pour les prochaines compétitions et pour la sortie de l'aile C et de l'aile CCC, je suis sûr que tout le monde est impatient. Et ouais, merci beaucoup, j'apprécie ton temps. Merci.

[01:26:31] **Felipe Rezende:** Merci beaucoup les gars, merci pour votre temps. Merci.

[01:26:48] **Gavin McClurg:** J'espère que vous avez apprécié ça, il y a beaucoup de choses à apprendre là-dedans. C'était une conversation assez sympa. Si vous tirez quelque chose de Cloud Based Mayhem, n'hésitez pas à le considérer un peu comme un abonnement à un magazine ou quelque chose que vous appréciez. J'en ai déjà parlé plusieurs fois par le passé : nous ne finançons pas ça par la publicité, parce que je pense que c'est un contrat que je veux éviter et ça enlève beaucoup d'authenticité. Et puis, c'est juste agaçant d'écouter des pubs au début de l'émission. Je sais que c'est surtout comme ça que fonctionnent les podcasts, mais la publicité n'est pas gratuite. Il y a un aspect que je ne partage pas vraiment et je pense qu'il y a beaucoup de choses dans la publicité, vous savez, regardez Facebook et tous ces autres... il y a un coût là-dedans. On n'a pas besoin d'entrer dans les détails, mais ne contribuez que si vous le pouvez, et si ça ne vous met pas en difficulté financière, parce qu'il y a beaucoup d'autres façons de nous soutenir. Vous pouvez certainement nous soutenir financièrement, vous pouvez le faire via cloudbasedmayhem.com, vous y verrez les liens pour le faire. Nous acceptons maintenant les cryptos, ce qui est plutôt cool.

[01:27:49] mais vous pouvez faire un don unique via PayPal ou devenir abonné sur Patreon et être récompensé pour cela. Vous trouverez à nouveau ces liens sur le site, mais vous pouvez aussi faire beaucoup d'autres choses qui ne sont pas financières : vous pouvez en parler à vos amis, en faire un blog, le poster sur les réseaux sociaux, le partager quand je le publie, ou en parler sur le chemin qui mène au décollage. Tout cela, c'est juste pour partager l'amour, partager les histoires, essayer de nous rendre tous plus sûrs, de meilleurs pilotes, et j'espère que ça le fera pour vous. On se voit au prochain épisode, merci beaucoup.

Deutsch

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

Show notes

In dieser Episode besprechen wir, warum wir manchmal im „Flow“ sind, uns selbstbewusst fühlen und alles einfach passt, und warum wir zu anderen Zeiten scheinbar nichts richtig machen können, und wie wir die Chancen verbessern können, im ersten Fall zu sein. Felipe spricht darüber, wie wichtig es ist, sich vorzustellen, wie ein Flügel durch die Luft fließt, und wie das Verständnis der Fluidodynamik, das er durch Surfen und Shaping lernte, nicht nur dazu beitrug, besser zu fliegen, sondern auch dazu beitrug, bessere Flügel zu entwerfen. Felipes Geschichte ist faszinierend, viel Spaß beim Zuhören!

Transcript

[00:00:17] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen, willkommen zu einer weiteren Folge von Cloud Base Mayhem. Ich habe heute eine tolle Show für euch vorbereitet und mich mit Philippe Resende unterhalten, dem Leiter von Flow Paragliders. Ich hatte viele Anfragen nach ihm, er ist down in Australien, in der Sydney-Zone, und stellt ziemlich krasse Schirme her. Der XCTracer war diese Saison ein Spaß zu beobachten, ihr END, sie haben einen CCC Gleitschirm in Planung, sowie einen weiteren C Gleitschirm. Es ist interessant, mit einem Designer und jemandem zu sprechen, der in dieser verrückten Welt des Gleitschirmfliegens eine Firma gründet, und die größte Frage war einfach das Warum – wie kann man in so einem gesättigten Markt einen Schritt machen? Aber sie machen es. Also, ja, wir gehen auf seine Geschichte ein, die super faszinierend ist, mit seinem Hintergrund im Surfen, Windsurfen und Kitesurfen, da gibt es also offensichtlich viele Parallelen.

[00:01:11] Er hat im Sertão fliegen gelernt, was ich mir nicht einmal... ich kann mir das in Brasilien nicht einmal vorstellen; die meisten Leute gehen erst dorthin, wenn sie schon ziemlich gut sind, um in dieser Art von Wind zu fliegen. Ich war vor etwa einem Jahr dort, also ja, eine tolle Show dort. Bevor wir richtig anfangen, noch ein paar organisatorische Dinge. Hugh Miller und Ed Ewing haben mich vor Kurzem kontaktiert. Viele von euch haben wahrscheinlich von der Tragödie in Indonesien gehört, dem Tsunami und dem Erdbeben und Tsunami dort, der sieben Piloten, sieben unserer gefiederten Freunde, das Leben gekostet hat. Ich glaube, es war das erste Mal, dass sie dort waren, und es gibt eine Spendenaktion für sie, also die Cloud Base Foundation. Den Link dazu findet ihr auf der Cloud Base Foundation oder auf der Website von Cross Country, der Cross Country Magazine Website,

[00:01:57] oder in den Shownotes zu dieser Folge. Ich werde es auch auf der Website hochladen, aber sie versuchen, 60.000 \$ zu sammeln. Ich habe gesehen, dass Ozone mit 15.000 \$ mitgemacht hat. Ich glaube, sie sind bei etwa 30.000 \$ angelangt, nur um etwas Geld für die Familien zu sammeln. Also, eine große Tragödie. Wenn ihr könnt, helft dort. Diese Leute würden sich wirklich freuen. Als Nächstes dachte ich mir, ich erzähle eine kleine Geschichte von heute. Einige Leute haben die Geschichte von vor einer Weile über meinen Fehler, nicht mit einem InReach zu fliegen, der zu nichts geführt hat, wirklich genossen. Es war nur eine dieser albernsten Sachen, eine gute Erinnerung. Und ich hatte heute eine weitere. Für diejenigen von euch, die in den letzten Folgen zugehört haben, haben wir viel über Flow und einige dieser Konzepte gesprochen. Eine weitere, an die ich wirklich seit Jahrzehnten viel gedacht habe.

[00:02:47] Viele von euch haben vielleicht schon die Geschichte über meine... Früher war ich total verrückt nach Wildwasser-Kayaking und habe damals viele Erstabfahrten gemacht, bin oft sehr harte Bäche und extrem steile Passagen mit großen Wasserfällen und so weiter gefahren. Und ich habe ein Jahr lang viel Zeit in Mexiko und Guatemala verbracht. Ich bin mit einem Typen namens Tao Berman gepaddelt, der später ein großer Red Bull Captain wurde. Er war Kajakfahrer und ich glaube, er ist jetzt im Ruhestand. Aber er war eine ganze Weile wirklich auf dem Höhepunkt seiner Karriere. Wie auch immer, wir waren... Ich werde nicht die ganze Geschichte erzählen, weil sie vielleicht einige von euch schon gehört haben. Aber ich bin in einem Wasserfall steckengeblieben und es war absolut schrecklich und ich hätte wirklich sterben müssen. Ich war mehr als fünf Minuten unter Wasser. Wie auch immer, wir werden jetzt nicht auf alles eingehen.

[00:03:33] Aber direkt bevor das passierte, und tagelang, tagelang davor, hatte ich diese sehr ausgeprägte Stimme in meinem Kopf, die mich einfach nur angeschrien hat. Es war die ganze... Eigentlich die ganze Reise. Wir waren dort für ein paar Monate. Und vom Tag, an dem ich losging... ich habe damals in Colorado gelebt. Vom Tag, an dem ich losging, war es einfach so: Du kommst von dieser Reise nicht zurück. Du kommst von dieser Reise nicht zurück. Jeden Tag. Und es war einfach... es war unheimlich. Es war wirklich beängstigend. So etwas hatte ich noch nie erlebt. Und ich hatte damals einfach angenommen, dass es... dass es so war... weil ich nicht viel gepaddelt hatte, hatte ich in diesem Sommer hart gearbeitet, um Geld für diese Reise zu verdienen. Und deshalb war ich irgendwie nicht auf der Höhe und nicht richtig im Flow. Und ich dachte einfach, es sei eine Frage der Zeit, der Übung und des Trainings, und dann würde ich es schaffen.

[00:04:21] Aber genau als wir mitten drin waren, haben wir richtig harte und gefährliche Touren gemacht. Und diese Stimme hat mich einfach nur angeschrien. Wie auch immer, ein paar Monate später werde ich in diesem Wasserfall eingeklemmt und das alles passiert. Und als ich da rauskam, hatte diese Stimme noch eine letzte Sache zu mir zu sagen. Ich habe keine Ahnung, woher diese Stimme kam. Wisst ihr, ich bin kein religiöser Mensch. Also, es war... Aber wie auch immer, das ist passiert. Und die Stimme kam zurück und sagte: „Nun, ich hoffe, dass du mir von jetzt an zuhörst.“ Das hatte ich danach nicht mehr wirklich. Und natürlich habe ich mit dieser Stimme so eine Art Vertrag geschlossen, der besagte: „Ja, auf jeden Fall.“ Und ich habe viel darüber nachgedacht, was der Unterschied ist zwischen... ich denke, das hatten wir alle mal. Diese seltsamen Gefühle, wenn man zum Startpunkt aufsteigt und... man hat vielleicht eine Vision im Kopf, die gar nicht so schön ist.

[00:05:11] Vielleicht nicht das Nicht-Finden deines Rettungsschirms oder das Vorstellen, wie man auf einen Felsen kracht, oder all die verschiedenen Dinge, die uns vor dem Abflug ein wenig nervös machen und die ich für ziemlich natürlich halte. Ich habe immer versucht, wirklich darauf zu hören, um zu entschlüsseln: Versucht mein Bauchgefühl mir etwas mitzuteilen oder ist das nur der Teufel auf der einen und der Engel auf der anderen Schulter? Auf der einen Seite ist es einfach natürlich, solche schlechten Gedanken zu haben, und hoffentlich kannst du sie beiseite schieben und sie mit guten Gedanken besiegen, so nach dem Motto: Hey, ich habe das Training gemacht. Es ist ein guter Tag. Das ist nur dieser kleine Kram, den ich beiseite schieben und mich einfach drüberstürzen muss, im Gegensatz zu einem richtigen Bauchgefühl, das versucht, deine Aufmerksamkeit zu erregen.

[00:05:58] Und ich habe nicht genau die Antwort für euch. Ich weiß nicht, wie man zwischen den beiden unterscheidet. Vielleicht hört euch einige davon zu oder sind davon fasziniert oder haben eigene Erfahrungen damit gemacht. Ich bin sicher, viele von euch haben mich kontaktiert und mir gesagt, was ihr denkt. Aber ich hatte heute eine, die ziemlich interessant war. Ich trainiere gerade ziemlich hart für die X-Alps, mache das schon eine Weile. Und heute sollte ein großer vertikaler Tag werden, mit ein paar Flügen hinunter und dann wieder mehr vertikal. Der erste Aufstieg war etwa 3000 Fuß. Und das war alles in Ordnung. Als ich aus dem Auto stieg, war ich überrascht, wie windig es war. Es war kein sehr schöner Tag, aber ich dachte mir, okay, na ja, ich werde einfach runterlaufen. Es wird nicht flugtauglich sein, aber ich habe immer meine Ausrüstung dabei, weil ich sowieso damit wandern sollte. Und es ist ein Hügel direkt vor meiner Haustür, den ich schon eine Million Mal gemacht habe.

[00:06:45] Auf dem Weg nach oben war es ziemlich böig und verwirbelt und nicht gerade schön. Aber als ich oben ankam, war es, also, es war auf keinen Fall Freizeitfliegen, aber es schien irgendwie machbar. Der Winkel war nicht toll, aber es wehte sozusagen das Tal hinunter. Also kam es etwas quer von der Startstelle. Aber ich dachte mir, ja, ich muss das machen. Es ist gutes Training. Ich muss so viel von diesem seltsamen Zeug wie möglich machen, solange es sicher ist. Also packte ich aus, machte mich in mein Gurtzeug hinein und war startbereit. Aber da war einfach dieses sehr beunruhigende Gefühl, dass hier etwas nicht stimmt. Also blieb ich stehen und wartete wahrscheinlich 15 Minuten, um einfach das Wetter und die Wolken zu beobachten. Und über dem Pass regnete es gerade ordentlich runter,

[00:07:32] Etwa 32 Kilometer den Berg hinauf von dort, wo ich war. Das sah schon etwas besorgniserregend aus, aber es war so, als könnte man es fühlen. Meistens war es okay. Und dann hat es manchmal richtig heftig geblasen. Und, wisst ihr, es ist Herbst hier, es ist kalt. Das waren keine richtigen Thermik-Zyklen. Das waren einfach nur kleine Böen, die das Tal hinunterkamen. Also, ich wusste definitiv, dass es heftig werden würde, aber ich dachte, ich könnte diesen Grat einfach verlassen, über das Tal fliegen und dann ganz schnell runterkommen, am Auto landen, zu dem Ort fahren und noch eine Wanderung machen. Wie auch immer, ich saß da etwa 15 Minuten und habe es noch ein letztes Mal

versucht, dann den Schirm wieder abgesetzt und wieder auf mein Bauchgefühl gehört. Weil es dieses Mal ein bisschen lauter war.

[00:08:16] Und ich dachte mir, ja, hier macht das keinen Sinn. Das, das geht einfach nicht, irgendwas stimmt nicht. Irgendwas fühlt sich nicht richtig an. Ich kann definitiv bei diesem Wetter fliegen, aber hier stimmt etwas nicht. Also habe ich alles zusammengepackt, weißt du, bin auf die andere Seite des Hügels, wo es etwas mehr windgeschützt war, alles zusammengepackt und bin angefangen den Abstieg zu machen, und nicht 90 Sekunden später wäre ich komplett in der Luft gewesen und hätte wahrscheinlich mit fast 50 Meilen pro Stunde angefangen zu schwirren, super instabil, wahrscheinlich ein Überlebenskampf, aber, weißt du, es wäre echt gruselig gewesen und nicht besonders lustig und ziemlich riskant. Also, ja, einfach interessant. Ich denke, man sollte auf sein Bauchgefühl hören und versuchen zu lernen, wie man zwischen diesen kleinen Dingen unterscheidet, die man einfach abklatschen kann.

[00:09:04] und man muss nicht auf diese Ablenkungen hören, sondern auf etwas Reales, weil manchmal weiß dein Bauchgefühl Bescheid. Ja, interessant. Ich hoffe, ihr findet es interessant. Lasst uns dieses Gespräch mit Philippe führen. Ich hatte viele Anfragen für ihn und es ist ziemlich cool, dass er sich in diesem sehr überfüllten Bereich einen Platz erarbeitet und ziemlich interessante Gleitschirme baut. Es war interessant, mit ihm zu sprechen und seine Sichtweise darauf zu erfahren, wie das alles passiert ist, wie seine Geschichte dazu geführt hat, und seine Gedanken darüber, wohin das Gleitschirmfliegen gehen könnte oder eben nicht. Ja, da steckt viel drin. Ich denke, das wird euch gefallen. Also, ohne weitere Umschweife, genießt dieses Gespräch mit Philippe Rezende, dem Kopf von Flow Paragliders.

[00:09:50] Philippe, toll, dass du heute bei Mayhem dabei bist, Mann. Ich bin froh, dass das geklappt hat. Es ist fast ein Jahr her, dass ich mit dir unten in Bright beim World Cup geflogen bin und einige deiner Schirme viel Aufmerksamkeit bekommen haben. Das war ziemlich aufregend und ich erinnere mich sehr lebhaft an unser Gespräch. Ich muss dir sagen, ich bin im Podcast ein bisschen zurückhaltend. Ich denke, dein Verstand arbeitet auf einem ganz anderen Level und, weißt du, wir werden auf Flow eingehen und darüber sprechen, warum du ein Gleitschirmdesigner geworden bist, aber ich dachte, als gute Einführung für dich und die Hörer, damit sie dich ein bisschen kennenlernen, warum fangen wir nicht mit einer Geschichte an? Einfach, weißt du, dein denkwürdigster Flug, etwas, das dir immer noch ein Lächeln ins Gesicht zaubert. Es könnte vielleicht ein Flug sein, der dir einfach als Erstes einfällt.

[00:10:35] **Felipe Rezende:** Hallo, es ist mir eine Freude, hier bei dir zu sein. Ich denke, einer meiner denkwürdigsten Flüge war, als ich mich in Manila dazu entschieden habe, nicht mehr Straßen zu folgen, und das war mein erster 200K-Flug. Es gab einen Punkt während des Fluges, an dem ich einfach nicht mehr den Straßen folgte und mich auf eine Linie tief in die Wildnis einließ, und das hat sich ausgezahlt – es war mein allererster 200K-Flug, der bei Sonnenuntergang landete. Ja, das war ein unglaublicher Moment und das war wie ein...

[00:11:13] Was sagst du dazu, wie ein Page-Turner? Denn danach habe ich bei keinem Flug mehr darauf geachtet, Straßen zu folgen. Ja, das hat für mich eine völlig andere Welt beim Fliegen eröffnet.

[00:11:29] **Gavin McClurg:** Das ist eine tolle Lektion, oder? Ich bin noch nie über Manila geflogen, aber ich bin nach Daniloquin geflogen, mal sehen, wann war das? Ich habe für das Rennen 2015 trainiert und bin runtergekommen, um Bruce in Daniloquin zu besuchen, ich schätze, das war im Dezember, also wohl Dezember 2014, und habe dort ein paar Wochen im Flachland verbracht. Ich erinnere mich, dass Sebastian Benz da war und schon ziemlich oft dort gewesen war. Er hat da, weißt du, das ist fast schon sein Siegestort, und ich erinnere mich nicht, wie das Gespräch darauf kam, aber er meinte so: Willst du wissen, wie der Trick ist, hier runterzufliegen? Du darfst nicht mal an die Straßen denken. Du musst den Himmel fliegen, was extrem verbindlich ist. Ich weiß nicht, wie Manila ist, aber da unten in Daniloquin, wo du sicher schon mal geflogen bist, ist es so, dass die Luftströmungen manchmal ziemlich gut mit den Straßen übereinstimmen, aber wenn sie es nicht tun, ist das bei der Hitze ziemlich ernst Gelände.

[00:12:27] Du vergisst

[00:12:28] **Felipe Rezende:** die Ostwinde, wenn man weiter westlich fliegt. Ja. Da gibt es einen Punkt, an dem man entweder den Straßen Richtung Muri folgen kann oder einfach weiter nach Westen geht, und da sind riesige, wirklich riesige Farmen und kaum Straßen, wissen Sie, und wenn man früh landet, ist es ein langer Fußmarsch, weil ja, und und

[00:12:50] **Gavin McClurg:** dieses Laufen und das... ich schätze, Manila ist auch ziemlich heiß, aber in der Innenstadt von Iloquen könnte das, ich dachte mir, ziemlich lebensgefährlich sein. Ich meine, wenn man mitten am Tag landet und stundenlang laufen muss, wäre die bessere Entscheidung wohl, etwas zu suchen, um... aber ich meine, es war, wissen Sie, irgendein Baum und man wartet bis zum Abend und geht dann weiter, aber ab und zu bin ich auf diese, wissen Sie, ausgetrockneten Wasserlöcher gestoßen, wo etwa 20 tote Kängurus lagen. Ich dachte mir, Mann, diese Typen sind für sowas gemacht. Ich nicht. Ganz genau.

[00:13:23] Nun, genau das ist es. Das passt perfekt. Bevor wir mit der Aufnahme begonnen haben, hast du gesagt, ich wusste zwar, dass du in Brasilien aufgewachsen bist, aber ich wusste nicht, dass du im Sertão fliegen gelernt hast. Also lass uns darüber sprechen. Erzähl von Tori, erzähl davon, wie du in all diese Absurdität hineingekommen bist.

[00:13:42] **Felipe Rezende:** Ja, ich bin in Brasilien geboren und vor 15 Jahren nach Australien gezogen, aber meine ersten Flüge hatte ich am schwierigsten Ort in Brasilien und an einem der schwierigsten Orte der Welt, weil ich am Anfang an der Küste geflogen bin und dann gemerkt habe, dass einige Gleitschirme ins Landesinnere flogen, und ich dachte mir: Wow, was geht da ab? Man kann dort tatsächlich Thermik nutzen und Distanzen fliegen, und ich wollte das mal ausprobieren, aber der Hauptgrund, warum die meisten Gleitschirme nicht ins Landesinnere gingen, war, dass es zu windig war, aber das war mir egal. Ich bin einfach mit ihnen mitgegangen und...

[00:14:26] Mit den Hangglidern. Ja, ich bin mit den Hangglidern gekommen. Ich habe tatsächlich zwei Jahre lang Hangglider geflogen und dann hatte ich einen schweren Absturz und war etwas eingeschüchtert von Hangglidern. Ich habe mich mit einem Gleitschirm immer wohler gefühlt, also bin ich einfach beim Gleitschirmfliegen geblieben. Gib mir ein Jahr hier.

[00:14:45] **Gavin McClurg:** und wie alt warst du?

[00:14:49] **Felipe Rezende:** Wahrscheinlich noch jung, Anfang 20, so 20, 21, ja. Und

[00:14:55] **Gavin McClurg:** In welchem Jahr war das?

[00:14:56] **Felipe Rezende:** Das war, das war nach, nach einem Jahr in den USA. Ich war 21, als ich zurückkam, ja, 21, 22. Also das Jahr zwischen 1999 und dem Jahr 2000. Okay. Ja. Verstehe. Ja.

[00:15:18] **Gavin McClurg:** Und wie hast du, wie hast du das Fliegen entdeckt? Hast du es dort in Natal in Brasilien an der Küste entdeckt oder hast du – oh nein, du hast gesagt, du hast es in San Diego entdeckt.

[00:15:29] **Felipe Rezende:** Ja, genau. Ich habe in Natal gelebt und wollte einfach ein bisschen reisen, also bin ich verreist, und es ist jetzt, ich glaube, etwa neun Monate her, dass ich in San Diego war. Damals war ich ein sehr begeisterter Surfer, ich bin fast jeden Nachmittag am Black's Beach surfen gegangen und habe zu den Torrey Pines hochgeschaut und all diese Gleitschirme gesehen, die flogen. In einem Moment war ich irgendwie – ich erinnere mich noch – einfach fasziniert, ich habe die Gleitschirme einfach nur beobachtet und nicht viele Wellen gefangen. Ich dachte mir: Oh, was ist da los? Und ich hatte plötzlich diese richtig starke Anziehung zur Welt des Fliegens, und das Erste, was ich getan habe, als ich zurück nach Brasilien kam, war, um...

[00:16:14] Ich kannte einen Freund, der ein Hängegleiter war und auch Gleitschirm flog, und er hat mir das Fliegen beigebracht, weil es in der Stadt keine Schulen und keine Instrukoren gab. So kam ich mit Gleitschirmen in Kontakt, und er kannte, glaube ich, einige der Soul-Guys, die Weltrekorde jagten. Er erzählte mir davon, also ging ich hin, um mir anzusehen, was diese Typen so treiben, und ich dachte mir: Oh wow, was geht hier ab? Ihr wacht auf, bevor die Sonne aufgeht, fahrt den Hügel hoch und fliegt bei 50 km/h Wind, und ich dachte mir: Wow. Diese Typen wurden schließlich zu sehr guten Freunden und...

[00:16:59] und sie haben mir ein paar gute Lektionen beigebracht und ich habe meine ersten XC-Flüge von Plateau nach SEMA gemacht, erinnerst du dich an den Moment? Ich hatte damals einen ENA Gleitschirm und wurde nachmittags beim Fliegen über den Rücken weggeweht, weil ich morgens nie so richtig abgeflogen bin, wie sie es getan haben, also bin ich in Plateau rumgehangen. Einfach zu

[00:17:23] **Gavin McClurg:** Windig oder warum bist du nicht gestartet? Ja,

[00:17:26] **Felipe Rezende:** Es war einfach, es war mir zu windig und es war, wissen Sie, eine andere Liga. Es war wirklich das erste, vielleicht das erste Jahr, als ich... weil sie da waren, sie waren für etwa einen Monat da, wissen Sie, und sie waren in der Anfangszeit ziemlich hardcore, sie haben Barrieren gesprengt, weil sie experimentiert haben, experimentiert haben, zum Beispiel indem sie immer früher am Tag gestartet sind.

[00:17:55] und ich bin damals mit einem ENA Gleitschirm geflogen, mein Gleitschirm konnte einfach nicht die Penetration haben, die die Wettkampf-Gleitschirme, mit denen sie damals geflogen sind, hatten, und die Gleitschirme, die sie geflogen sind, das war gruselig, die waren super schlangenartig, weißt du, ja, Wettkampf-Gleitschirme, anders, Open-Class-Gleitschirme.

[00:18:17] Ja, also ich hatte die Erfahrung, von hinten weggeblasen zu werden und der Gleitschirm ist völlig aus dem Tritt geraten, also kannst du dir vorstellen, wie die Strecke von Patu hoch ist? Nein,

[00:18:28] **Gavin McClurg:** Ich kann mir einfach nicht vorstellen, dort zu lernen. Ich meine, wir haben ja vor dem Aufnehmen gesagt, ich habe letztes Jahr meine erste Reise nach Sertau gemacht und meine ersten Erfahrungen in Tasima gesammelt, was einfach, Gott, dieser Ort ist echt hart. Ich habe so viel Respekt vor Raph und diesen Typen, dass sie das hinbekommen haben. Ich glaube, Raph hat gesagt, dass sie 37 Tage für drei Flüge gebraucht haben. Ich meine, das ist einfach so ein unmöglicher Wartespiel, weil die Vorhersagen völlig nutzlos zu sein scheinen, und dann ist dein erster Zug, dass du diese kleine 3K-Bank zurück zur Klippenwand nimmst und dann 40K über das Plateau schaffen musst, und es heult, es ist so windig, weißt du, und ich meine, der Tag ist auf keinen Fall noch richtig angefangen, und so ein harter Start, und dann, ich meine,

[00:19:16] und ich hatte das Gefühl, ziemlich viel Glück gehabt zu haben, aber ich habe von Patu viel mehr gute Flüge gesehen, ich bin dort aber nie geflogen. Ich habe gehört, es war echt intensiv, oft irgendwie quer, und ich meine, so wie bei Kishida, viel Wind, und man muss voll konzentriert sein. Ja, viel

[00:19:32] **Felipe Rezende:** Wind, ja, ja, ja, besonders am frühen Morgen, weißt du, wenn die Wolkenbasis niedrig ist und es windig ist und die Aufwinde zerklüftet sind, weißt du, da stehst du richtig senkrecht und driftest einfach mit, mit, mit, mit Blasen. Ja, Ja, ähm, ich habe riesigen Respekt vor diesen Typen, weißt du, die, die, die gehen immer noch dorthin, die sind gerade noch da und jagen Weltrekorde. Ja. Das ist ziemlich beeindruckend. Es ist beeindruckend. Das ist, nun, dieser Moment, diese Erinnerung, die ich habe, ist von vor 15 Jahren, Frank Brown und, und, und diese Typen. Ja. Ja.

[00:20:07] **Gavin McClurg:** Es ist, ja, es ist Wahnsinn. Das, das war nicht mein Ding. Ich war irgendwie, ich war, ich war ziemlich schnell fertig damit. Ich dachte mir, Mann, ich hab einfach nicht hingeschaut, als es so war. Ich meine, ich bin immer überrascht, dass diese Typen immer wieder und wieder darauf zurückkommen. Weil ich meine, es ist halt, ihr wisst schon, man sitzt im Tow Paddock und es ist so heiß und die Fliegen und, und dann, ihr wisst schon, wenn ihr, wenn ihr, wenn ihr einen abbekommt, ist es fantastisch, aber dann habt ihr diese wahnsinnig lange Fahrt nach Hause. Und ich meine, ich weiß einfach nicht. Ich mag Berge.

[00:20:34] **Felipe Rezende:** Es ist wie ein Marathonlauf, oder? Genau das ist es. Ja, das ist es. Da steckt die ganze Vorbereitung dahinter und all das. Ja, es...

[00:20:40] **Gavin McClurg:** wirklich schon. Und es geht wirklich nur darum. Es geht wirklich um das Spiel des Patienten, nicht wahr? Ich meine, die Jungs haben offensichtlich viel Talent, und ja, da steckt Talent dahinter, aber es scheint wirklich nur darum zu gehen, den richtigen Tag zu erwischen. Und weißt du, zum richtigen Zeitpunkt vom Hügel abzuheben und es zum Laufen zu bringen. Und sie haben bewiesen, dass das Teamfliegen, das sie machen, fantastisch ist. Wir hatten das Glück, diesen Sommer mit Donizete und Chelan und so zu fliegen. Und der Typ, Mann, er ist ein guter Pilot.

[00:21:09] **Felipe Rezende:** Ja. Ja, das Teamfliegen ist amazing, weil ich, ich weiß nicht, als Sol ein Team hatte, war ich Teil dieses Teams und bin mit diesen Leuten XC geflogen. Und ich war so beeindruckt von der Art, wie sie geflogen sind, weil wenn einer von ihnen, weißt du, eine bessere Linie hatte und sich einen Höhenvorteil verschaffte, ist diese Person dann spiralförmig nach unten geflogen und ist zu uns zurückgekehrt, um auf dem gleichen Niveau zu bleiben und als Gruppe, als Team zu fliegen. Und das hat mir die Augen geöffnet. Ich dachte mir so: Wow, darum geht es beim

Teamfliegen, weißt du, um die Kommunikation. Und manchmal bist du in zwei verschiedenen Thermik und denkst dir nur so: Oh ja, zweieinhalb Jahre, anderthalb Jahre. Und dann schließen sie sich der besseren Thermik an, und das macht das Fliegen so viel effizienter, spannender, weil, weißt du, ein Solo-Flug ist irgendwie für sich allein.

[00:21:58] **Gavin McClurg:** Ich glaube, das ist der Schlüssel. Und wir haben das hier noch nicht wirklich geklärt. Wir versuchen es wirklich. Wir haben diesen Sommer viel von Donizetti gelernt, weil wir einen Tag in Chelan hatten, an dem sie den Tag abgesagt haben, obwohl es eigentlich ein ziemlich guter Tag war. Es war nur beim Start ziemlich windig und sie haben die richtige Entscheidung getroffen. Es war etwas riskant, aber einige von uns sind weggekommen, und er war zu Beginn ziemlich weit vor mir. Ich konnte sie nie aufholen, weil sie ziemlich schnell geflogen sind. Aber die zwei Typen, die mit ihm geflogen sind, Mitch Riley, wer war noch dabei? Matt Hensie, jemand anderes, aber sie haben wirklich viel gelernt, aber das ist für uns noch ziemlich neu. Wir fliegen unabhängig, und besonders an diesen großen Tagen ist man immer so wie: Ah, und dann verliert man den Anschluss, aber sie haben bewiesen, dass es einfach so viel effizienter ist und eine viel bessere Art ist, Meilen und Kilometer runterzuarbeiten.

[00:22:48] Weil du bist,

[00:22:52] du wirst, du wirst da rauskommen. Ja. Genau. Ja.

[00:22:55] **Felipe Rezende:** Und Donizetti hat seine tollen Skier und er hat echt Eier, weißt du, weil er sich manchmal auf diese langen Gleitphasen und das Fliegen in Bodennähe einlässt. Und meistens schafft er es und bekommt Höhenmeter. Es ist ziemlich beeindruckend. Ja. Das war das Ding, das...

[00:23:13] **Gavin McClurg:** Das hat mich wirklich beeindruckt. Deshalb kann ich auch nicht glauben, dass man das dort lernt. Das muss extrem intensiv sein. Es ist nicht so, als würde man einfach nur über Sand fliegen. Ich meine, Sir Tao ist wirklich ernsthaftes Gelände. Und bei so viel Wind gab es oft Momente, in denen ich dachte: Mann, ich brauche hier unbedingt einen Aufwind. Ich meine, das ist nichts für schwache Nerven.

[00:23:32] **Felipe Rezende:** Ja. Ja. Weißt du, als ich damals zum ersten Mal mit dem Fliegen in Berührung kam, war ich ein sehr begeisterter Surfer und hatte gerade erst zurückgekommen. Okay, ich hatte anderthalb Jahre Pause, in denen ich sechs Monate auf Hawaii verbracht habe, und ich war ein begeisterter Surfer, der nach Podcasts über Big Waves und manchmal auch über Chases gesucht hat. Also habe ich große Wellen und so Zeug gesehen, und da gab es eine völlig andere, ähm, weißt du, Surfer sind wirklich in Kontakt mit der Natur und werden von den Elementen herausgefordert. Und ähm, und nicht jeder Surfer wird vom Big Wave Surfing angezogen und sucht nach den Swells. Und dann wurde ich plötzlich mit Gleitschirmen konfrontiert, die in einer völlig anderen Umgebung sind, ähm,

[00:24:23] sie fliegen, aber es ist fast die gleiche Art von Ansatz, die gleiche Art von Interaktion mit der Natur. Weißt du, man wird von den Elementen herausgefordert und manchmal hat man diesen magischen Tag, an dem man die Vorhersage sieht, die Vorhersage kommt und man ist wie, man muss bereit sein. Man wacht früh am Morgen vor Sonnenaufgang auf. Und es ist genau dasselbe wie das, was die Surfer machen, weißt du, es ist nur in einem völlig anderen Element, statt im Wasser bist du in der Luft. Und das war faszinierend für mich. Ich wollte einfach mehr erkunden. Und es war, und jetzt ist es mein Leben und ich, ja, ich surfe nicht mal mehr so viel wie früher. Und ich jage nicht mehr den großen Swells, aber ich schaue immer noch nach der Vorhersage für den guten Tag, um XC-Fliegen zu gehen.

[00:25:14] Verstehst du, was ich meine? Glaubst du,

[00:25:17] **Gavin McClurg:** Glaubst du, dass da viel... ich weiß genau, was ich meine. Ich habe nämlich viel Zeit im Ozean beim Kiten und Surfen verbracht, und ich bin eigentlich immer mehr ein Surfer als ein Kiter. Aber erzähl mir mal, wie das dich vielleicht als Pilot beeinflusst hat, weißt du, diese Jahre, die du mit dem Surfen und dem Umgang mit dem Wasser verbracht hast. Ich hatte nämlich schon immer die Theorie, dass mir all die Jahre beim Segeln und Kiten wirklich geholfen haben, das Fliegen zu verstehen, aber es ist irgendwie schwer zu vermitteln. Ich weiß nicht, es ist eine dieser Sachen, die ich irgendwie spüre, aber ich weiß nicht, wie ich es... hast du jemals darüber nachgedacht? Ich bin sicher, dass du das getan hast.

[00:25:58] **Felipe Rezende:** Ja, ich weiß nicht. Ich weiß nicht, ob ich das in Worte fassen kann, aber ich denke, es geht darum zu verstehen, dass jeder Tag anders ist, und sich an diesen Tag anzupassen, und mit der Natur im Einklang zu sein und sich auf den Tag einzustimmen. Ich denke, je mehr Erfahrung man im Fliegen sammelt, desto mehr ist es eine natürliche Fähigkeit, die man erwirbt, schätze ich. Aber ich denke, einen guten Tag vorherzusagen, ist eine Kunst für sich. Einige Piloten sind wirklich gut darin, Vorhersagen und verschiedene Modelle zu analysieren und zu entscheiden, was man für den Tag tun soll. Und das ist wiederum eine eigene Kunst, oder?

[00:26:44] Um, die Vorhersagen zu checken, aber um die Bedingungen zu fliegen, die einem präsentiert werden. Um,

[00:26:55] Es ist, es ist, es ist eine dieser Sachen, bei denen, weißt du, ich weiß nicht, ob es damit zusammenhängt, ob es aus dem Surfen kommt oder nicht, aber ich versuche einfach, den Tag bestmöglich zu nutzen.

[00:27:10] Gavin, tut mir leid, vielleicht habe ich mich da ein bisschen verzettelt. Nein, nein, nein,

[00:27:14] **Gavin McClurg:** Das ist eine wirklich, das ist eine wirklich knifflige Frage. Ich meine, es ist schon schwierig, das überhaupt zu thematisieren. Und ich denke, das wird später perfekt zum Thema Flow überleiten – und ich will das noch nicht, aber nicht nur zum Zustand des Flows, sondern auch zu deinem Flow in der Gesellschaft. Ich bin sicher, dass es da Parallelen gibt, aber bevor wir dazu kommen,

[00:27:35] **Felipe Rezende:** da gibt es noch etwas, das ich sagen wollte. Okay. Ähm, ja. Also, äh, zum Thema XC-Fliegen, ich, ich, wissen Sie, wir haben hier eine Gruppe in Sydney, die, äh, die Piloten, mit denen wir immer zusammen in der Kette fliegen, diese Typen, äh, wir, ich habe, äh, Wochenenden organisiert, an denen wir zusammen geflogen sind. Und ich war, ich war bekannt dafür, ähm, entweder ständig das Funkgerät auszuhaben oder nicht so viel zu reden, weil, ähm, ich hatte immer das Gefühl, dass man bei XC-Flügen, besonders an diesen entspannten Tagen, an denen, äh, die Steigflüge nicht so stark sind. Es sind einfach schöne, gemütliche Tage. Wissen Sie, man fliegt bei Sonnenuntergang mitten im Sommer. Ich, ich hatte das Gefühl, dass ich fast in diesen, ähm,

[00:28:24] statt vielleicht Flow, wo die Zeit keine Rolle spielt. Man ist einfach im Flow, man verbindet einfach Thermik um Thermik und ist komplett in diese Flugumgebung eingetaucht. Es ist ein seltsames Gefühl, aber man ist fast in einer Art Trance. Und ich habe das Gefühl, dass ich manchmal zu viel über Funk rede und mich auf die Position des Retrieve-Piloten verlasse. Ich komme nicht in diesen Modus. Und ich würde wirklich gerne manchmal in diesem Modus sein, einfach mit dem Wind treiben und darüber hinaus...

[00:29:09] Flow-Zustand. Ja, das kann man so sagen. Und manchmal beim Verbinden der Thermiken... ich erinnere mich an ein Jahr, als ich mit Che geflogen bin und Che hat bei jedem Aufwind, den er gefunden hat, die Thermik gefunden. Er war voll dabei. Und ich, da war ich nicht so drin. Das passiert von Zeit zu Zeit. Ich merke, dass ich richtig fokussiert bin und die Aufwinde und die Thermiken sofort finde. Aber in manchen Jahren bin ich einfach nicht da. Ich weiß nicht warum.

[00:29:44] **Gavin McClurg:** Hmm. Gott, ich würde dich gerne mehr dazu fragen. Denn ich denke, jeder, der zuhört, würde gerne wissen warum, aber ich glaube, für diejenigen von uns, die viel Zeit mit XC-Flügen verbringen, nicken wir gerade alle nur und sagen: Ja. Manchmal ist das so, verstehst du? Sogar Kregel, weißt du, ich hatte ihn in der Show und er hat darüber gesprochen. Er hat oft wirklich Schwierigkeiten beim Steigen, weißt du, er ist der beste Pilot der Welt. Das ist einfach, ja. Manchmal hast du es und sitzt über allen anderen. Und manchmal denkst du dir: Warum schaffe ich das nicht?

[00:30:14] **Felipe Rezende:** Ja. Ja, es ist erstaunlich, oder? Manchmal ist man super selbstbewusst und denkt sich, wir kriegen das nächste Ding, und man hat es. Und es ist dieses Selbstvertrauen, das einen dazu bringt, ähm, ja, man liebt jeden Kunden, aber manchmal funktioniert es für einen einfach nicht.

[00:30:26] **Gavin McClurg:** Also, Philippa, bevor wir mit der Aufnahme angefangen haben, hast du ja davon erzählt, dass ein großer Teil deines Gleitschirmfliegen-Designs aus einem Bereich stammt, den ich anfangs nicht wirklich erkannt habe. Ich habe es nicht so recht verstanden. Du hast gesagt, es komme aus deiner Erfahrung mit dem Shapen von Boards. Also lass uns darüber sprechen. Wie hat das alles angefangen und wie bist du von dort zum Gleitschirmfliegen gekommen?

[00:30:50] **Felipe Rezende:** Okay. Ich bin in Natal aufgewachsen. Und seit ich klein war, surfe ich, und es, es ist einfach in mir. Es steckt tief in mir drin, dass ich immer interessiert sein werde, Dinge zu erschaffen, Dinge zu entwerfen, Dinge zu bauen. Also,

[00:31:11] In meinen späten Teenagerjahren, Anfang zwanzig, habe ich einfach angefangen, Surfbretter als Hobby im Garten meines Vaters zu bauen. Als ich dann nach Australien gezogen bin, wusste ich bereits, wie man Boards entwirft, formt und laminiert. Deshalb habe ich ziemlich schnell einen Job gefunden, bei einem der größten australischen Shaper, da es hier eine große Surfbrettindustrie gibt. Und später hatte ich die Chance, meine eigene Werkstatt zu eröffnen und Flow-Surfbretter herzustellen, die etwa acht Jahre lang sehr erfolgreich waren. Von da an wurden Surfbretter zu...

[00:31:57] Ich stand an einem Scheideweg, ob ich größer werden oder mich woanders hinorientieren soll. Und ich habe mich entschieden, mich woanders hinzuorientieren, weil mich die Dämpfe und das Harz gesundheitlich angegriffen haben. Also habe ich mich entschieden, zur Architektur zurückzukehren und Kites zu entwerfen. Die Produktion von Boards existiert also nicht mehr. Ich baue immer noch Boards für Freunde. Ich entwerfe sie nur noch am Computer und lasse sie von jemandem glasieren. Und heute haben wir nur noch die Kites, Flow Kiteboarding.

[00:32:42] Wir sind immer noch eine ziemlich faszinierende Firma. Es ist sehr unaufgeregt. Wir stellen einen Kite her, den All-Terrain Kite. Und ja.

[00:32:59] **Gavin McClurg:** Wie beeinflusst das Formen von Boards und das Durchlaufen dieses ganzen Prozesses – und ich ziehe den Hut vor dir, dass du da rausgekommen bist, weil die gesundheitliche Seite, da war ich selbst ein bisschen involviert, ist einfach brutal. Ich habe lange Zeit Boote betrieben und mit Glasfaser zu tun zu haben, ist ziemlich toxisch. Aber wie hat das – und übrigens, ich hatte keine Ahnung, ich dachte immer, Flow bei Paragliden wäre entweder so ein High-Flow-Zustand oder so ein Luftstrom durch die Luft. Ist also ziemlich cool zu wissen, dass das eigentlich von Wellen und Wasser kam. Aber wie hat diese Art von Erfahrung und dieser Hintergrund beim Formen deinem Verständnis für das Design und die Konstruktion von Gleitschirmen geholfen?

[00:33:50] **Felipe Rezende:** Ja, ich denke, es geht alles um Fluide – Wasser, Luft. Es ist nur eine andere Dichte. Und das Bauen von Surfboards hat mir viel gegeben. Da gab es die tolle Möglichkeit, pro Woche 10 verschiedene Prototypen zu bauen. Das war das, was ich gemacht habe. Es war im Grunde das Bauen von maßgeschneiderten Boards. Also habe ich jede Woche 10 verschiedene Boards gebaut. Dadurch hatte ich ein sehr tiefes Verständnis dafür, was kleine Änderungen im Wasser bewirken würden. Und das hat mir ein visuelles Bild davon gegeben, was die Fluidodynamik wirklich durch ein Foil oder wie ein Schirm sich in der Luft verhalten würde. Und bevor ich einen Gleitschirm entworfen habe, habe ich versucht, mir vorzustellen, wie er fliegen würde, wie all diese kleinen...

[00:34:47] wie es funktionieren würde. Verstehst du, was ich meine? Und da gibt es noch ein anderes Kapitel in meinem Leben, in dem ich ein wenig mit Strömungsdynamik in Berührung kam, als ich in meinen frühen Teenagerjahren Schwimmer war. Wir haben Unterwasserkameras benutzt, um unseren Armzug zu analysieren und zu sehen, wie man den Wassereintritt durch Zeitlupenanalysen effizienter gestalten könnte. Ich war unter Wasser, weißt du, und dann spürte ich bei meinem eigenen Skifahren, wie diese kleinen Änderungen dazu beitragen könnten, es effizienter zu machen. Ich denke, diese Kombination von Erfahrungen in meinem Leben hat mich dazu geführt, die Gleitschirme zu entwerfen, die ich heute baue, ich schätze, zusammen mit dem Studium der Architektur.

[00:35:41] Und wissen Sie, die Interaktion, die ich mit all den anderen Fachleuten hatte – ich hatte Freunde, die in der Luftfahrtindustrie arbeiten, einige Freunde, die im Ingenieurwesen tätig sind. Manchmal muss ich mit ihnen zusammenarbeiten. Zum Beispiel, als ich den X-Racer entworfen habe, in dem Abschnitt des Gleitschirms, wo sie fünf oder vier oder fünf gestützte Zellen haben. Und ich wollte wissen, wie ich die Diagonalen richtig platzieren muss, damit sie die Last teilen können. Und das funktioniert genauso wie bei einer Brücke. Und diese Leute haben mir sehr wichtige Einblicke gegeben, wie man das richtig macht. Faszinierend. Also, wenn ich die Gleitschirme entwerfe, ist das Hauptkonzept zwar ich, aber ich habe viele Leute hinter mir, die mir helfen.

[00:36:34] Wenn ich ein Thema nicht verstehe, suche ich danach und frage Leute mit den richtigen Fähigkeiten, die mir das nötige Wissen vermitteln. Ja, Interaktion ist sehr wichtig.

[00:36:50] **Gavin McClurg:** Ja, natürlich. Ja, klar, klar. Ja. Also, damals bist du also geflogen. Du hast dich also zu diesem Zeitpunkt mit dem Fliegen beschäftigt.

[00:36:58] **Felipe Rezende:** Ja, ich war, ich war, es war, äh, Surfen war immer meine größte Leidenschaft und Fliegen war eher so ein Wochenendhobby. Ähm, äh, ich bin geflogen, wenn die Bedingungen gut waren. Und war das Kiten...

[00:37:12] **Gavin McClurg:** War das einfach eine logische Konsequenz aus deinen Jahren als Windsurfer? War das so, weil viele Windsurfer zum Kiten übergegangen sind, weil es natürlich war – so wie beim Wechsel von Ski zu Snowboarding –, oder war das bei dir auch so? Oder war es eher so, weil das Surfen dich zum Kiten geführt hat oder das Windsurfen?

[00:37:36] **Felipe Rezende:** Oh, es war irgendwie ähnlich. Ich glaube, ich habe zuerst mit dem Surfen angefangen, aber weil es immer so windig war, war Surfen nicht so toll. Aber es war fantastisch für das Windsurfen. Und nach dieser Reise nach...

[00:37:53] nach Maui, wo ich viel Windsurfen auf höchstem Niveau kennengelernt habe und mit allen Profis und, wissen Sie, meinen Helden abgehängt habe. Ich kam zurück und war noch begeisterter vom Windsurfen. Aber das war die Zeit, in der viele Leute vom Windsurfen zum Kitesurfen gewechselt haben. Und ich war allein zurückgeblieben und habe einfach nur noch alleine gewindsurft. Ich habe Widerstand geleistet, bis es keinen Sinn mehr hatte, noch zu windsurfen. Und dann habe ich das Kitesurfen gelernt. Und dann war es wieder ein neuer Sport und die ganze Faszination begann von vorn. Ja, also als ich mich entschied, mit dem Bau von Surfboards anzufangen, wollte ich etwas Neues machen.

[00:38:41] Und dann habe ich mich dazu entschieden, einfach Kites zu entwerfen, weil mein Nachbar Kites entwarf und ich ihm dabei half, die Prototypen anzupassen und zu testen. Und er hat mich mit den... Waren

[00:38:55] **Gavin McClurg:** diese aufblasbaren Dinger oder Foils?

[00:38:58] **Felipe Rezende:** Das sind alles aufblasbare Drachen. Ja. Ähm, ja. Und dann habe ich angefangen, meine eigenen Prototypen zu bauen. Ähm, und gleichzeitig mit den, ähm,

[00:39:08] die Software, mit der auch die Pergolettas entworfen wurden.

[00:39:17] Ich weiß nicht, ob der Zeitrahmen etwas verwirrend ist, aber alles geschah gleichzeitig. In dieser Zeit bin ich international gewettet. Zusätzlich, bei den PWC, wurde ich in Sachen Gleitschirmfliegen zu einem immer besseren Piloten. Ich wurde von Sol gesponsert, war Teil des Sol-Teams und hatte ein sehr gutes Verständnis für den Wettkampfbetrieb. Ich war Teil des Teams, ich weiß nicht, stand in direktem Kontakt mit dem Sol-Designer und gab Feedback zur Tracer-Serie.

[00:40:01] Also, das ist so etwa Mitte...

[00:40:03] **Gavin McClurg:** Sind wir also jetzt so Mitte der 2000er?

[00:40:06] **Felipe Rezende:** Ja, ja, Mitte der 2000er, genau, ja, Mitte der 2000er. Erzähl mal.

[00:40:11] **Gavin McClurg:** geben Sie den Hörern ein wenig Hintergrundwissen dazu, was es dafür braucht. Und dann stellt sich die offensichtliche Frage: Warum zur Hölle wollte man in diese Branche einsteigen?

[00:40:21] **Felipe Rezende:** Ja, das ist so eine Sache.

[00:40:24] Ich hatte diese starke Faszination. Das war so, das Bauen von Surfbrettern war einfach, wissen Sie. Es ist komplex, ein komplexes Design, es war voller Kurven. Aber dann wurde mir klar, dass ich ja gute Boards baute. Und dann war die nächste große Herausforderung das Design von Kites. Und plötzlich habe ich Kites entworfen. Und die Leute waren zufrieden damit. Aber die Gleitschirme waren etwas anderes, die waren viel komplexer. Und ich war anfangs etwas zögerlich, mich auf diese Reise zu machen, Gleitschirme zu entwerfen. Aber gleichzeitig gab es diese starke Faszination, bei der ich einfach nicht ohne diese eine Sache leben konnte.

[00:41:13] Ich musste es einfach versuchen. Und meine Frau hat mich eines Tages gefragt: „Oh, was siehst du dich so machen?“ Und ich wollte es ihr nicht sagen, weil es so weit weg klang. Aber das Einzige, woran ich denken konnte, war, Gleitschirme zu entwerfen. Sie hat mich ein paar Wochen später wieder dasselbe gefragt. Und dann sagte ich: „Schau, das Einzige, was ich sehe, ist, Gleitschirme zu entwerfen.“ Und dann sah sie mir in die Augen und sagte: „Das ist es, was du tun wirst.“ Zu der Zeit habe ich gelernt, diese Software richtig zu benutzen. Und ich hatte ein paar Prototypen. Also habe ich mich mit ein paar anderen Typen zusammengeschlossen und wir haben beschlossen, ja, anzufangen.

[00:41:59] Zuerst haben wir beschlossen, kleine Mini-Schirme zu bauen, um hier an der Küste bei starkem Wind zu fliegen. Und das war eine große Herausforderung, weil diese Bedingungen zeitweise ziemlich heftig sein können. Der Wind kann sein.

[00:42:16] Man weiß ja, wie es ist, bei starkem Wind zu fliegen. Man braucht einen Schirm, der resistent gegen Klapper ist. Deshalb haben wir viel an der richtigen Spannung und den richtigen Tragflächen gearbeitet. Viele Leute fragen mich, wie ich zum Gleitschirmdesigner geworden bin. Ich denke, man wird nicht plötzlich dazu; man hat eine Reihe von Fähigkeiten, mit denen man dann einen Gleitschirm entwerfen kann. Ich denke, es sind deine Lebenserfahrungen. Und das führt dazu, dass man genug Erfahrung hat, um einen Gleitschirm zu entwerfen. Ich denke, das ist bei mir so passiert, weil ich jahrelang Surfbretter gebaut habe und dann in den Bereich des Kite-Designs hineingezogen wurde.

[00:43:02] Und mein Hintergrund ist, dass ich Architekt war und mit all den CAD-Softwares und so weiter gearbeitet habe. Wenn man etwas entwerfen will, macht man zuerst seine Recherche. Man lernt alles. Man denkt über das Projekt nach, bevor man eigentlich mit der Designphase beginnt. Und genau das passiert bei mir beim Gleitschirmfliegen: Wenn ich einen neuen Gleitschirm entwerfen will, mache ich die ganze Recherche. Ich lerne viel. Ich versuche, so viel wie möglich für dieses spezifische Projekt zu lernen. Nehmen wir zum Beispiel den Renn-Gleitschirm der Klasse. Ich habe viel recherchiert, bevor ich die erste Linie zeichnen konnte.

[00:43:47] **Gavin McClurg:** Also, wenn man diese Software nutzt – nehmen wir den XCTracer einfach als erstes Beispiel. Wie viel kann man da mit der Software machen, bevor man anfängt, einen Schirm zu bauen? Ich meine, kann man dort so viel machen, dass man sagen kann: Okay, das Teil wird eine Gleitzahl von X haben und wird so viel wiegen? Ich bin da völlig ahnungslos, können Sie uns da eine kurze grobe Übersicht geben? Und was sind dann die Kosten? Welche Kosten fallen an, um so etwas auf den Markt zu bringen?

[00:44:22] **Felipe Rezende:** Ja. Okay. Die Software ist im Grunde wie der Bleistift eines Designers. Sie unterstützt dich einfach nur. Es ist einfach Software, die dir beim Entwerfen hilft. Sie macht keine Vorhersagen. Sie führt keine Simulationen durch. Sie dient nur dazu, dass du es entwerfen kannst. Ich denke, in der Anfangszeit des Gleitschirmfliegens haben die Leute Gleitschirme von Hand entworfen, oder? Jetzt haben wir das. Es ist eine 3D-Software, in der du in 3D entwirfst, und als Profi-Designer macht sie dir das Leben super leicht. Es ist so einfach. Und die Software, die ich nutze, macht das Leben leicht, weil man sieht, was man bekommt. Die ganze Software ist da, damit du ein paar Prototypen bauen musst, um das zu erreichen, was du willst.

[00:45:12] Okay. Also deine...

[00:45:13] **Gavin McClurg:** deine, deine Software ist, ist einzigartig für dich. Weißt du, Ozone, Nivea. Die haben alle ihre eigene Software oder einige von ihnen nutzen dieselbe wie andere.

[00:45:24] **Felipe Rezende:** Nein, ich glaube, die, die ich nutze, ist diejenige, die momentan am weitesten verbreitet ist. Es ist die, ja, sie heißt Surf Plane. Sie wurde von einem australischen Designer gemacht. Ich meine, der Typ ist unglaublich schlau und er macht die Software, die jetzt Industriestandard ist. Ich denke, die meisten Hersteller nutzen diese Software. Okay. Und man zahlt das Abonnement pro Jahr und es ist nicht billig. Also, die erste Kostenstelle ist die Software, die man bezahlen muss, und dann muss man die Prototypen bezahlen.

[00:46:11] Und dann habt ihr nach den Prototypen noch die Zertifizierung zu bezahlen. Die Zertifizierung kann echt teuer sein. Wenn man zum Beispiel nur die Kosten für den Entwurf von Gleitschirmen betrachtet, liegt das bei etwa hunderttausend Dollar. Also ist da schon eine gewisse Investition nötig, um überhaupt anzufangen.

[00:46:35] **Gavin McClurg:** War das ein großer Teil davon? War das irgendwie das Ei vor dem Huhn? Habt ihr einfach angefangen zu entwerfen und euch dann erst um das Geld gekümmert, oder konntet ihr einige Investoren davon überzeugen, dass ihr die Richtigen seid, um dahinter zu stehen? Und wie läuft das dann alles ab? Du musst das nicht beantworten, aber ich bin einfach neugierig.

[00:46:55] **Felipe Rezende:** Ja, es war, ja, am Anfang war es einfach nur ein Projekt. Es war einfach etwas zum Spaß. Ich habe am Anfang alleine angefangen und dann habe ich die Aufmerksamkeit meiner Freunde und einiger Leute auf mich gezogen, mehr Leute sind mitgemacht. Aber am Anfang war es einfach nur etwas, das eine Herausforderung war. Ich wollte es einfach nur machen und sehen, ob ich Designs für Gleitschirme entwerfen konnte. Und plötzlich waren die Mini-Schirme wirklich gut. Und dann habe ich einen XC-Gleitschirm gemacht, so eine Art NC-Gleitschirm, von dem ich weiß, dass ich ein paar Flüge hatte, die so gut waren wie jeder andere SID-Flugschirm, mit den gleichen Spezifikationen wie die anderen da draußen, und sie waren super sicher. Ich konnte richtig pushen und dachte mir: Oh, wow. Ja, ich kann tatsächlich Gleitschirme entwerfen und der Gleitschirm ist tatsächlich gut. Und dann, als die Idee aufkam, etwas kommerziell zu machen,

[00:47:45] äh, wurde, und dann, dann, dann. Und wir fingen an, es ernst zu nehmen und dachten uns, okay, lass uns das machen und ein Projekt starten. Ähm, und, ähm, wir haben, wir haben die Dinge nicht gehetzt. Wir waren die ersten drei, vier Jahre sehr diskret, nur um sicherzustellen, dass wir den NC-Gleitschirm viel, viel früher hätten veröffentlichen können. Aber, äh, ich dachte einfach, dass es ein paar Dinge gab, die ich lernen und erkunden wollte, bevor wir, ähm, äh, sagen wir mal, weltweit gehen konnten, weil wir die Gleitschirme, äh, besonders den Yachty, den Mini-Schirm, in den starken Winden in Australien für die ersten drei Jahre angeboten haben. Und dann haben wir uns seit Dezember letzten Jahres entschieden, ähm, ja, lass uns, äh, lass uns, äh, lass uns diese Gleitschirme, die wir haben, festlegen und dann global gehen.

[00:48:38] Und das ist, das ist, und ich mache das seit Dezember letzten Jahres Vollzeit, denn davor war es nicht wirklich so, ich musste, wissen Sie, meinen Hauptjob haben, um die Pro-Prototypen und all das zu bezahlen. Aber ja, also es ist jetzt eine echte Sache und ich würde sagen, es war erfolgreich. Wir erhalten viel Feedback. Der X Eraser hat sich international in Wettbewerben wirklich gut geschlagen, und das Feedback zu allen Gleitschirmen ist ebenfalls sehr gut.

[00:49:15] **Gavin McClurg:** Wir haben diese Phase durchlaufen, wissen Sie, nachdem Ozone die Shark Nose eingeführt hat, 2009, und es gab diese Art von Debakel oder was auch immer in der Open Class. Ich meine, es war über einige Jahre hinweg wirklich interessant. Und die Hersteller, die Wettbewerbs-Gleitschirme bauten, wurden auf Ozone, Gin und Nivea reduziert. Ich habe auf beiden Seiten sehr interessante Argumente gehört, dass ihr als Unternehmen, die Schirme herstellt, euch auf die ENBs konzentrieren müsst, weil das die meisten Schirme sind, die verkauft werden.

[00:50:00] Ich meine, um Geld zu verdienen, will man viele, viele ENBs verkaufen, weil das der größere Markt ist. Richtig. Aber das Argument war, dass für die Firmen, die im Wettkampf wirklich ernst mitspielen, diese Technologie nach unten durchgereicht wird. Aber dann hast du dieses andere Argument, dass ja, Skywalk und Nova und UP alle ganz gut dastehen. Und die haben – na ja, eigentlich macht UP das jetzt, aber lange Zeit haben sie nicht in dieser Art von Markt gespielt, weil das Wettkampfsegment sehr schwierig oder gar unmöglich ist. Und korrigiert mich, wenn ich etwas falsch sage, okay? Das ist nur das, was ich höre. Ich bin nicht auf eurer Seite der Sache. Also verstehe ich dieses Spielfeld nicht fast so gut wie ihr, aber es ist schwer, im Wettkampf Geld zu verdienen.

[00:50:51] Ich habe gehört, dass es einerseits daran liegt, dass Leute wie Luc Armant einfach lieben, in diesem Bereich abzuhängen. Aber andererseits sickert das auch in eure D- und C- und B- und A-Modelle und eure Schul-Gleitschirme durch. Was haltet ihr davon?

[00:51:10] **Felipe Rezende:** Ja, ich denke, du hast recht. Bei den High-End-Gleitschirmen gibt es da viele Durchbrüche in Bezug auf die Technologie.

[00:51:21] Und ja, das überträgt sich definitiv auch auf die Gleitschirme der unteren Klasse, was die Leistung angeht, die man aus diesen, sagen wir mal, B-Schirmen herausholen kann. Ja, es gibt viele Dinge, die wir vom XCTracer gelernt haben und die wir jetzt auf den anderen Schirmen anwenden. Ja, wie auch jedes andere Unternehmen ebenfalls. Wir

versuchen es ja. Weil ich denke, dass der XCTracer, so wie sie ihn bauen, wirklich kein Kompromiss ist. Es geht rein um die Leistung, wissen Sie schon. Und die kleinen Dinge, die wir aus diesem Projekt gelernt haben, versuchen wir auch auf den anderen Schirmen anzuwenden. Und ich denke, ich habe ein wirklich gutes Auge dafür, Dinge zu sehen, die vielleicht jemand, der kein Designer ist, nicht sieht.

[00:52:20] Da ich selbst Gleitschirmflieger bin und an Wettkämpfen teilnehme, denke ich, dass der Wunsch, Schirme zu entwerfen, daraus rührt, dass ich mir immer dachte: Warum machen die das nicht? Warum machen die das nicht? Und ich habe mich gefragt, warum Designer nicht bestimmte Lösungen nutzen, die ich sehen konnte. Ich konnte das beim Fliegen, wenn ich mir alle Gleitschirme anschau, ganz deutlich sehen. Und das ist einer der Hauptgründe, warum ich mich entschieden habe, meine eigenen Gleitschirme zu entwerfen, weil ich glaube, dass ich das kann und Dinge nutzen kann, die ich in meinen eigenen Gleitschirmen sehe. Verstehst du, was ich meine? Und weil ich die Flexibilität habe, meine Ideen zu erkunden und in die Praxis umzusetzen. Ich hatte einen wirklich guten Freund aus der Universität.

[00:53:17] Er war früher tief involviert. Ich meine, er arbeitet für Embraer, das ist einer der größten Flugzeughersteller der Welt, hinter Boeing und Airbus. Wir sind in Brasilien zusammen viel Paragliding geflogen und ich war an seinem kleinen Projekt beteiligt, bei dem er ferngesteuerte Flugzeuge entworfen hat. Und er hat viel mit der Dicke des Profils der Schirme experimentiert, und das ist etwas, das ich in meinen Designs viel erforsche – ich erforsche die F4-Dicke, und vielleicht weiß ich nicht, ob man das an meinen Designs sieht, vielleicht...

[00:54:05] Die Dicke meiner F4s unterscheidet sich leicht von der anderer Hersteller. Ich versuche zu beobachten, was Segelflieger in der Natur tun, wenn sie versuchen, in der Luft zu bleiben. Wenn man zum Beispiel Adler sieht, haben sie eine sehr, sehr gestreckte Linie, manchmal sogar die Flügelspitzen weiter vorne. Und wenn man dann Gleitschirme sieht, haben sie diesen gesamten Pfeil nach hinten, die Flügelspitzen nach hinten, was man ja meistens kennt, ja, die meisten Gleitschirme sind so konstruiert. Aber beim XC-Rennen versuche ich, den Pfeil zu erkunden, der ist wichtig. Ja, also man richtet den Luftstrom im Code aus und hat die Spitzen...

[00:55:01] ja, besser an den Luftstrom ausgerichtet und ja, wie lange dauert das eigentlich? oh

[00:55:06] **Gavin McClurg:** Entschuldigung, gut, da ist ein

[00:55:07] **Felipe Rezende:** Das ist eine Herausforderung wegen der Spannung und allem anderen, aber ja, wie...

[00:55:14] **Gavin McClurg:** Wie lange dauert es eigentlich vom Konzept bis zum fertigen Produkt? Ihr habt den XC Racer veröffentlicht und wisst, dass er sehr gut aufgenommen wurde, die Leute mögen ihn und ihr bekommt wahrscheinlich eine Menge Feedback. Wann wird der XCTracer 2 typischerweise erscheinen? Ich meine, versuch mal allgemein zu sprechen, zum Beispiel für den nächsten oder den nächsten B-Schirm – ich kenne eure gesamte Schirm-Linie nicht so genau, aber was braucht es vom Konzept bis zur Zertifizierung und zum Verkauf? Sind das zwei Jahre, drei Jahre, ein Jahr? Wie lange dauert das?

[00:55:52] **Felipe Rezende:** Es kommt auf das Projekt an. Sagen wir mal, ein Jahr ist ein guter Zeitrahmen, um einen Gleitschirm zu entwickeln. Was uns stark ausbremst, ist das Warten auf neue Prototypen. Wir warten auf einen neuen Prototyp und müssen dann etwa einen Monat warten, bis wir ihn erhalten, und das verzögert alles enorm. Denn manchmal wollen wir sagen, wir bekommen einen Prototyp und testen ihn, und dann denken wir: Oh nein, lass uns einen neuen bauen. Dann muss ich wieder einen Monat warten, dann machen wir neue Änderungen, und schon sind drei Monate weg, wenn man drei Prototypen haben will. Das ist es, was uns ausbremst. Der XCTracer zum Beispiel war ein Projekt von anderthalb Jahren, weil ich einfach nur ausprobieren wollte, wie ein Zweileiner fliegt, und der erste war schon unglaublich gut. Er flog unglaublich gut, das Handling war super, die Performance war gut. Dann fing ich an, mit ein paar anderen Dingen zu experimentieren, die ich einfach ausprobieren wollte. Ich fing zum Beispiel an, mit der F4-Dicke zu spielen, und die Performance war unglaublich, aber das Handling stimmte nicht. Es gibt also Momente, in denen man Kompromisse eingehen muss, um die richtige Balance zu finden, damit man ein Paket hat, das gut ist, ohne Kompromisse bei der Sicherheit, dem Handling oder der Performance. Denn wenn man einen Gleitschirm entwirft, könnte ich den XCTracer zum Beispiel leistungsfähiger machen als er jetzt ist, aber das Handling wäre dann nicht so toll. Also musste ich das Design anpassen, um das Handling unterhaltsam und angenehm zu machen, damit der Pilot auch Spaß daran hat, verstehst du? Wir arbeiten gerade am XC-Gleitschirm und dem CCC-Gleitschirm, und bei diesen

beiden Projekten nutzen wir viele Dinge, die wir vom XCTracer gelernt haben. Ja, und

[00:58:03] **Gavin McClurg:** Wann können wir mit dem CCC rechnen?

[00:58:07] **Felipe Rezende:** CCC, ähm, hoffentlich haben wir ihn, wir haben ihn für die nächsten australischen Wettkämpfe im Januar, also haben wir noch zwei Monate. Da das Projekt schon vor dem europäischen Sommer angefangen hat, hatte ich eines der Prototypen, das PWC, in Bulgarien, und ich bin damit dort geflogen und ich war ja super zufrieden mit der Performance. Wie ihr wisst, kann Bulgarien manchmal super ruppig sein, die Lee-Seite, der Start und die Thermik können stark sein, und der Gleitschirm war super solide. Ich konnte die volle Brese die ganze Zeit nutzen.

[00:58:54] und es gab eine Task, bei der ich auf dem dritten Platz landete, und eine andere Task, bei der ich auf dem PWC auf Platz sechs landete, also dachte ich mir, ja, die Performance ist gut. Die Steigfähigkeit und das Gleiten bei voller Geschwindigkeit sind wirklich gut, wirklich gut. Wie

[00:59:10] **Gavin McClurg:** Wie gehst du an den Verkauf von Gleitschirmen heran? Du weißt ja, dass Leute wie du, die wirklich gut im Design und in der Konstruktion sind, das normalerweise eher schwierig finden. Es ist schwer zu sagen, wie groß dein Team gerade ist, aber wie gehst du das an? Es gibt da sehr unterschiedliche Philosophien. Versuchst du, sie in die Hände der besten Piloten zu bekommen? Hast du eine Art Team, gibt es jetzt ein Flow-Team? Wie gehst du an den Verkauf heran? Und ich würde das auch gerne mit der Frage verknüpfen, wie es ist, ein australisches Unternehmen zu sein, weil es ein teures Land ist. Produziert ihr dort? Ich nehme an, ihr produziert in China oder Vietnam oder so? Ja, ich nehme an, ihr produziert in China oder Vietnam oder so?

[00:59:55] **Felipe Rezende:** Ja, genau. Also, ich habe viel daraus gelernt, Boards, Designs und Kites herzustellen, dass sich ein gutes Produkt von selbst verkauft. Die Leute werden natürlich von eurem Produkt angezogen, wenn es gut ist. Deshalb habe ich mich entschieden und den Jungs gesagt: Hey, lasst uns das entspannt angehen, lasst uns Gleitschirme machen. Die sind klasse, und die Leute werden zu uns kommen. Es ist nicht so, dass wir heute an Türen klopfen und sagen: Wir haben diesen Gleitschirm, den werden sie kaufen. Genau das ist passiert. Wir haben Gleitschirme gemacht, sie waren gut, und die Leute sind zu uns gekommen. Das ist das beste Szenario und das ist unser Mojo, das ist das, was wir wollten. Wir wollen Gleitschirme machen, sie sind gut, und die Leute werden sie testen, werden sagen: Oh wow, und es ihren Freunden erzählen und so weiter. Weil ja, bei den Kites hatte ich – ich kenne nicht so viele Leute in der Branche und wir verkaufen die Kites, wir verkaufen die Kites, aber wir verkaufen nicht die Volumina, ich hatte da Hoffnung, weil – nur zum Kontext – wir das nicht haben, aber ja, der gesamte Flow der Gleitschirme wird in Australien entworfen und getestet. Wir haben hier ein Team von Piloten in Sydney und wir haben ein kleines Büro, da arbeitet jemand mit uns im Büro, und wir haben einen Vollzeitmitarbeiter. Wir nutzen eine Fabrik in Thailand und haben dort jemanden, der allein für unsere Produktion in Thailand zuständig ist, der die Produktion überwachen kann, und dann ist der Bestand unser, er wird in Thailand gelagert. Diese Person kümmert sich auch um den Versand und all das, was die Logistikseite erleichtert, sodass wir keinen Bestand in Australien vorhalten müssen, nur – ja, es ist sicher mit dem Versand. Und heutzutage haben wir Händler in den meisten Ländern der Welt. Ich denke, der XCTracer hat viel Aufmerksamkeit für unsere Gleitschirme erzeugt, aber der große Gleitschirm und der Tandem sowie der Mini Schirm erhalten auch sehr viel positives Feedback von Piloten, Händlern und Schulen.

[01:02:25] Ja, und für die Zukunft haben wir den C-Gleitschirm, den Triple-C-Gleitschirm und auch einen High-B-Gleitschirm, den wir nächste Saison veröffentlichen sollten, und

[01:02:41] **Gavin McClurg:** Bist du der Hauptdesigner für die gesamte Modellreihe?

[01:02:47] **Felipe Rezende:** Ja, ich bin derjenige, der alle Gleitschirme entwirft, aber wir arbeiten mit anderen Piloten zusammen. Was ich am meisten mag, ist, dass ich die erste Person bin, die die Prototypen fliegt, sie anpasst und sie dann an die Piloten weitergibt. Das ist das, was ich am liebsten mag – ich gebe sie unseren Testpiloten, wir fliegen die Gleitschirme und passen sie an oder helfen bei der Anpassung. Aber ich gebe sie auch gerne an normale Piloten weiter, also die Piloten, die diese Gleitschirme eigentlich fliegen sollen. Manche Leute sagen dann: „Oh, aber ich weiß nicht, wie ich Feedback geben soll“, aber das ist egal, flieg einfach, nur um zu sehen, was sie denken. Manche sagen manchmal nur ganz kleine Dinge, die für uns ein super wertvolles Feedback sind. Wir versuchen zuzuhören, was die

Piloten wollen, was sie brauchen und wie sie sich wünschen, dass es fliegt und all das. Ja.

[01:03:47] **Gavin McClurg:** Ich bin, also ich bin nicht so lange im Geschäft wie du, aber in meiner Art der Gleitschirmflieger-Geschichte, so nach 2000, hat ein guter Freund von mir – ich wechsele hier mal kurz das Thema – ein guter Freund von mir, Bill Belcourt, als wir 500 Miles to Nowhere gedreht haben, ihn gefragt, wohin die Gleitschirme gehen, was die Zukunft des Gleitschirmfliegens ist und wie sie aussehen werden. Er hat dann irgendwie gelacht und dachte, ich kann das nicht mehr vorhersagen, weil in der Zeit vor den Shark Nose Flüge von hundert Meilen eine riesige Sache waren und ich dann so dachte: Oh mein Gott, ich werde das Ding fliegen, ich werde das Ding fliegen. Und dann kam der Shark Nose und er hat sich einfach verdoppelt, ich meine über Nacht sind wir doppelt so weit geflogen, das war ein großer Durchbruch. Und er ist seit den 80ern dabei, er hat also gesehen, wie sie sich immer und immer verbessert haben, und es ist einfach amazing, die Zwei-Liner und das Ganze. Aber wirklich seit 2009, die Verbesserungen, die Schirme werden immer sicherer und sie...

[01:04:58] besser, aber ich würde es als inkrementell bezeichnen, oder? Ich meine, wirklich seitdem sind es ziemlich schrittweise Verbesserungen, und wir sehen das Single-Surface-Zeug, und ich habe vor ein paar Tagen ein Video von jemandem bekommen – ich weiß nicht mehr genau, wer es war – und jetzt haben die so eine Art Hybrid, so Single-Surface bzw. normale Foil. Also machen die Leute irgendwelche interessanten Sachen, aber wenn du... wenn du vielleicht schon etwas im Kopf hast, aber es nicht sagen kannst, was siehst du passieren mit unserem Sport? Denn es ist auch dieses interessante zweischneidige Schwert, dass die Gleitschirme besser werden, aber die Sicherheit wirklich nicht. Ich meine, anders gesagt, sie werden sicherer, aber wir haben immer noch all die Unfälle, weil wir sie in mehr Wind fliegen können. Also, was setzt ihr euch am Freitagabend zusammen, wenn ihr ein paar Bier getrunken habt, und fangt an zu träumen über das Jahr 2030?

[01:05:58] 2030, ja.

[01:06:00] **Felipe Rezende:** Okay, ich denke, in Zukunft wird der Bedarf an einem großen Leistungssprung meiner Meinung nach eher durch neue Materialien entstehen, vielleicht durch die Erfindung neuer Materialien. Dieser große Leistungssprung bei den Zweileinern war meiner Meinung nach auf weniger Widerstand zurückzuführen, oder? Und die Art, wie man einen Zweileiner fliegen kann, war auch ein doppelter Gewinn. Und ja, vielleicht wird die Leistung von jetzt an inkrementell sein, kleine Dinge, die einen Unterschied machen können, vielleicht beim Steigen. Vielleicht findet jemand Lösungen für das Steigen, denn wenn man mit Adlern steigt, sind die ständig am Steigen, oder? Vielleicht gibt es da einen Bereich, den die Leute erkunden können, um die Gleitschirme besser steigen zu lassen als sie es jetzt tun, wissen Sie, so wie die Adler. Ich weiß nicht, ob das möglich ist oder nicht, aber stellen Sie sich vor, eines Tages steigen wir alle wie Adler.

[01:07:09] das wäre spannend, ja. Deshalb habe ich angefangen, mit der Folienstärke zu experimentieren, weil ich glaube, dass wir vielleicht einen Gleitschirm bauen könnten, der besser steigen kann. Und das ist das Feedback, das wir von den Leuten bekommen, die den XC fliegen – sie denken, dass der Gleitschirm wirklich gut steigt.

[01:07:30] **Gavin McClurg:** Ein Kumpel von mir hat mir das gerade noch geschickt, bevor wir telefoniert haben, also hatte ich noch keine Zeit, mich da reinzuschauen, aber ähm, kennst du oder hast du schon mal von Rasp gehört? Diese Rasp-Technologie? Ja, was hältst du davon? Ja, ähm...

[01:07:46] **Felipe Rezende:** Ja, das ist interessant. Es ist eine Technologie, die sehr ähnlich zu der ist, die man bei Ram-Air-Kites sieht. Die Ram-Air-Kites haben eine Kammer, die fast identisch ist, aber sie sitzt direkt an der Vorderkante – die Luftventile, die Einlässe. Denn was willst du damit erreichen? Wenn du den Kite ins Wasser fallen lässt, hast du immer noch ein bisschen Luft darin, mit der du ihn wieder starten kannst. Aber so wie ich das sehe, brauchst du das vielleicht gar nicht. Der Gleitschirm kann sich von Klappen erholen, ohne dass er das hat. Ja, bei meinen eigenen Designs würde ich mich nicht darum kümmern, das einzubauen.

[01:08:31] auf dem, weil die Gleitschirme heute so resistent gegen Klappen sind und wenn sie klappen, erholen sie sich auch so leicht. Sogar die End-Gleitschirme erholen sich fast augenblicklich, wenn man weiß, was man tut und ein bisschen Bremse auf die offene Seite gibt, dann – bumm – öffnet sich das wieder. Ja.

[01:08:52] **Gavin McClurg:** Ich habe darüber im letzten Podcast mit den Typen aus Argentinien ein bisschen gesprochen und ich hatte das Gefühl, dass es sich wahrscheinlich lohnen würde, das noch etwas weiter zu erkunden, aber ich war Ende August in Mazedonien bei diesem Nordic Open und die hatten diesen wirklich tragischen Unfall, von dem du ja weißt, du warst ja da, ich weiß, dass du davon weißt. Und mit dem Midair und Goron hat der Meat-Direktor wirklich betont, wie man sich verhalten soll, wie man in einer Gruppe fliegt, wie du weißt, in diesem Wettkampf direkt nach diesem schrecklichen Unfall. Und er hat auch etwas angesprochen, was toll war, das hat mir wirklich gut gefallen, dass er das betont hat, weil ich denke, das wird oft nicht betont, und es ist ein Punkt im Rennen, an dem die Leute gestresst sind und zu aggressiv fliegen, und man muss da einfach nicht so hart umpositionieren. Es war also toll, dass er das gesagt hat, besonders in einem Wettkampf, der kein Weltcup ist, weißt du, wenn man Leute auf verschiedenen Gleitschirmen hat und verschiedene Steigraten und das Ganze, aber er hat betont, wie es früher war, und indem er sagte, wie es früher war, als diese ersten Shark-Nose-Gleitschirme kamen und da gab es du

[01:10:01] **Felipe Rezende:** da gab es einen

[01:10:01] **Gavin McClurg:** Weißt du, die Unfälle und Peter Heathen und so weiter – ich meine, die Explosionen waren ziemlich extrem, weil die Gleitgeschwindigkeiten so hoch waren. Und äh, du hast recht, man sieht das einfach nicht mehr. Man sieht nicht mehr, wie Gleitschirme explodieren, weißt du? Wir müssen uns wirklich irgendwie umstellen, weißt du, anpassen, darauf achten, worauf wir achten müssen, denke ich.

[01:10:21] **Felipe Rezende:** Ja, guter Punkt, das ist ein guter Punkt, weil ich früher zu Wettbewerben gegangen bin, zum Beispiel zu PWC. Da gab es pro Tag ein oder zwei Rettungsschirm-Auslösungen. Heute gehen wir zu Wettbewerben und sehen keine Rettungsschirm-Auslösungen mehr. Ja, genau.

[01:10:39] **Gavin McClurg:** Ja, das ist viel seltener, was super ist. Ich meine, ja, man sieht sie zwar noch, aber oft nicht, weil die Leute in schlechte Gebiete fliegen oder so, aber ja, man sieht nicht mehr so oft die ganze Strecke bis zum Ziel, wo es dann einfach explodiert.

[01:10:56] **Felipe Rezende:** Ja, ja, also was denkst du als Pilot, also nicht aus der Perspektive eines Designers, was hältst du von Rest? Glaubst du, das ist für einen Gleitschirm buchstäblich notwendig?

[01:11:09] **Gavin McClurg:** Ich meine, ich habe das sehr wörtlich genommen. Er hat mir eine kleine Facebook-Nachricht geschickt, während ich dich angerufen habe, und da war ein Video, von dem ich noch nie gehört hatte. Ich bin mir sehr bewusst, wovon du mit den Foil-Kites sprichst, weil ich ja einen Hintergrund im Kitesurfen habe, aber er hat mir ein Video gezeigt – es war einfach ein Mädchen, das so ein bisschen gemütlich geflogen ist.

[01:11:32] Es ist eine völlig harmlose Frontalberührung, aber ich meine, der Großteil des Gleitschirms ist umgeknickt und es sah nicht so aus, als hätte sie etwas tun müssen, und es ist einfach wieder aufgegangen. Es war nur ein achtsekündiges Video, also kann ich nicht sagen, was genau da passiert ist, aber mein Gedanke war: Er hat mir das Video geschickt und gefragt, was ich davon halte, und ich dachte: Wow, das ist eine echt schöne Bergung. Es ist wunderschön, und der Schirm hatte das irgendwie in sich, schätze ich. Also ist es wohl so, wie er sagte, dass sie zwar immer noch frontal sein können, aber wie du gesagt hast, dein Vergleich mit den Foil-Kites war perfekt, aber an diesem Punkt blockiert es einfach und dann springt es wieder auf. Also ja, ich war einfach neugierig, was du davon hältst, weil es eben...

[01:12:17] **Felipe Rezende:** Vielleicht, vielleicht für Anfänger-Gleitschirme, ja, vielleicht für Una-Gleitschirme oder große Gleitschirme könnte das interessant sein, das zu nutzen. Ja, das könnte es sein.

[01:12:24] **Gavin McClurg:** interessant, und ich denke auch, dass – ich weiß, weil ihr Gleitschirme für die gesamte Bandbreite herstellt und ihr Dreiliniar fliegt – ich fliege keine Dreiliniar, sondern Zweiliniar, und da bin ich also ziemlich weit weg von dieser Seite der Dinge. Ich habe das Climber im letzten anderthalb Jahr ziemlich oft für Bivy und so geflogen, und das ist ein Dreiliniar. Das Erste, was mir aufgefallen ist, als ich darauf gestiegen bin, war so: Wow, aber das Frontal! Das erlebt man bei Zweiliniern nicht mehr, zumindest wenn man nicht schlecht fliegt, aber wenn man es beherrscht, sollte man kein Frontal haben. Das könnte also eine wirklich gute Sache sein für B-Gleitschirme, weil die von vornherein viel anfälliger für Frontals sind, aber auch, wenn man sie harmloser machen kann, hat man weniger Chance, dass ein Pilot sie übersteuert, was sie auf diesem Niveau normalerweise tun. Also ja, das ist...

[01:13:21] **Felipe Rezende:** Interessant, oh Entschuldigung, nein, bitte weiter. Ja, also es ist interessant, dass du sagst, dass die C-Schirme oder die großen Schirme eher zu einem Klapper neigen als die Zwei-Liner. Wir können eigentlich Schirme der Kategorie B oder C so entwerfen, dass sie so klapperresistent sind wie Zwei-Liner, aber das liegt nur an der Art und Weise, wie die Zertifizierung abläuft. Wir müssen, besonders bei C-Schirmen, ähm ja, ich hatte diesen wunderschönen C-Schirm, den ich ändern musste, nur um die Zertifizierung zu bestehen, um die Leading Edge ein kleines bisschen weicher zu machen. Und ja, das ist schade, weißt du, wir sollten uns mal ansehen, wie die Zertifizierung abläuft, weil sie ähm das nicht wirklich widerspiegelt, ähm

[01:14:19] Es schränkt die Designer darin ein, Gleitschirme zu entwerfen, die sicherer sind. Ja, das ist interessant.

[01:14:30] **Gavin McClurg:** Also, das ist eine tolle nächste Frage. Es gab ja viel Aufsehen um die CCC-Klasse, aber aus meiner Sicht scheint sie ja irgendwie zu funktionieren, weil Unternehmen wie deines wieder im Spiel sind. Und genau dafür war sie ja gedacht: um RFC-Gleitschirme in Weltcups zuzulassen. Es scheint also, als würde sie Unternehmen wieder zurückholen. Allein auf dieser Ebene scheint sie ja irgendwie zu funktionieren, aber wenn du deinen Zauberstab schwingen könntest, was würdest du an der Zertifizierung ändern?

[01:15:12] **Felipe Rezende:** Ich würde eine Sache, eine einfache Lösung, erlauben: Ich würde es in die Zertifizierung aufnehmen, damit wir den Einsatz von Klapperleinen bei C-Klasse- oder B-Klasse-Gleitschirmen erlauben können. So kann man Klapper im echten Leben simulieren. Denn so wie es jetzt ist, wenn man einen Gleitschirm genauso entwirft wie einen Zweileiner auf einem C-Klasse- oder B-Klasse-Gleitschirm, wird die Last auf die A-Leinen zu hoch sein. Es wird extrem schwer sein, einen Klapper auszulösen, und wenn man ihn dann auslöst, passiert das nur, weil man ihn dazu zwingt; er klappt nicht von selbst als Klapper, und dann ist der Klapper zu drastisch, zu viel, und die Erholung ist dann so... es funktioniert nicht.

[01:16:00] passt in die Zertifizierungsstandards und es ist ein Fehler, und manchmal können sie nicht mal einen Klapper bekommen. Wenn du voll auf die Bremsleiste gehst und versuchst, einen kompletten Frontklapper zu ziehen, will der Gleitschirm nicht klappen, es sei denn, du hast Klapperleinen, die von ganz vorne an der Vorderkante ziehen. Lass uns das mal kurz klären.

[01:16:26] **Gavin McClurg:** da, weil ich denke, viele Hörer haben euch gerade verloren. Ihr redet von den kleinen Leinen, die man bei Two-Linern sieht, an denen man buchstäblich Leinen festbindet und testet, damit man es tatsächlich zum Einknicken bringen kann, ja.

[01:16:38] **Felipe Rezende:** weil wenn man sich einen Zweileiner ansieht, die A-Leinen, wo die A-Leinen am Gleitschirm befestigt sind, die liegen nicht wirklich nah an der Vorderkante, die liegen weiter hinten. Aber auch wie du deinen Schwerpunkt oder deinen Toe-Point im Verhältnis zu deiner Kappe platzierst – du verteilst die Last der Leinen mehr auf die A-Leinen, dort tragen die A-Leinen den Großteil der Last des Piloten, also herrscht dort viel Spannung auf den A-Leinen und der Gleitschirm ist super stabil. Deshalb kannst du bei den D-Gleitschirmen oder den Triple-C-Gleitschirmen viel Bar geben und der Gleitschirm bekommt keinen Klapper, und du hast dieses tolle Feedback vom Gleitschirm. Du kannst bei den D-Gleitschirmen und den Triple-C-Gleitschirmen viel Bar geben und bei der B-Klasse, die irgendwie auf eine Art weich ist, kannst du so ein Gleitschirmdesign entwerfen, das sich ähnlich anfühlt wie in der C-Klasse oder der B-Klasse, aber wir können das nicht, weil wenn du das tust, können wir nicht die gleichen Klapper abfangen, die für die Zertifizierung vorgeschrieben sind.

[01:17:59] es sei denn, wir ändern die Zertifizierung, interessant.

[01:18:03] **Gavin McClurg:** ja, also viel Erfolg dabei, ja

[01:18:09] **Felipe Rezende:** ja, egal, wir

[01:18:10] **Gavin McClurg:** träumen können

[01:18:11] **Felipe Rezende:** Stimmt, man kann träumen, ja, das ist so. Aber man kann heutzutage immer noch schöne Gleitschirme für die Speed-Zertifizierung entwerfen, und das ist okay. Wir können uns das irgendwie einrichten und ja, immer noch schöne Gleitschirme bauen. Ja.

[01:18:26] **Gavin McClurg:** Noch eine Frage, und dann möchte ich dir noch eine letzte stellen, die uns ganz weit zurück zum allerersten Anfang bringt: Was gibt dir als Designerin – und als noch eher junge Person, ich meine, ich weiß, du machst das jetzt schon seit ein paar Jahren, aber du bist immer noch klein und wachsend und hoffst, dass alles super für dich laufen wird – was gibt dir Hoffnung, wenn du das Gleitschirmfliegen als Sport, als Unterfangen, als Abenteuer betrachtest? Denn die Statistiken sehen für euch nicht gerade gut aus, was nur das Wachstum des Sports angeht, und das Alter, das Fehlen junger Leute, die damit anfangen, und ich mag zwar ein bisschen...

[01:19:09] **Felipe Rezende:** ein bisschen jung, aber ich bin kein junger Mensch, ich bin kein junger Mensch, ich bin kein kleiner...

[01:19:09] **Gavin McClurg:** Das ist hier etwas verzerrt, weil ich auf die USA schaue, aber ich denke, ihr seid in Australien ziemlich ähnlich. Ja, ja, was denkt ihr darüber? Ich meine, ihr wisst ja, als jemand, der schon ein paar Businesspläne geschrieben hat, gehört das immer in den Anfang: „Das ist ein Sport mit hohem Wachstumspotenzial.“ Na ja, das ist nicht wirklich der Fall.

[01:19:31] **Felipe Rezende:** Das ist interessant, was du sagst, weil du ja erst vor Kurzem in unserer Strong Squad-Diskussionsgruppe darüber gesprochen hast, wie wir den Wettbewerb übertragen können. Stell dir vor, man könnte den Wettbewerb übertragen und das den Fernsehsendern anbieten oder es so gestalten, dass die breite Öffentlichkeit zuschauen kann. Wir werden also darüber sprechen, Drohnen zu nutzen, irgendeine Art von Drohne. Ich denke, vielleicht ist das die Zukunft, und dann werden sie für Unternehmen oder Fernsehsender attraktiver, um uns mehr Reichweite zu verschaffen und auf diese Weise mehr Leute anzuziehen. Das wäre fantastisch. Stell dir vor, jemand würde uns folgen und einen Wettbewerb live übertragen, das wäre der Wahnsinn.

[01:20:27] **Gavin McClurg:** das wäre cool. Mir ist gerade aufgefallen, dass es viele dieser neuen POV-Actionkameras gibt, wie die neue Verb von Garmin, die im Grunde das gleiche Paket wie eine GoPro bietet. Sie sind sehr ähnlich in Größe und Gewicht. Man kann einfach live auf YouTube oder Facebook streamen, während man fliegt. Wenn man sich vorstellt, dass 20 Piloten in einem Wettbewerb das machen – ich meine, es wäre besser, wenn das über einen tollen Editor lief, der das tatsächlich schneiden könnte. Es wäre sonst ein Chaos, die Headcams von 20 Leuten gleichzeitig zu sehen, aber wenn man es schneiden könnte, also wenn man das Material nehmen und bearbeiten könnte... das wäre

[01:21:08] **Felipe Rezende:** das das das das das das das das das

[01:21:08] **Gavin McClurg:** Das wäre ja... das wäre ja ziemlich verrückt. Ich war sehr kurzzeitig live beim letzten X-Alps dabei, das war ein Wahnsinnstag. Normalerweise würde ich das bei diesem Rennen nicht machen, aber ich bin buchstäblich direkt über den Großglockner geflogen, diesen sehr berühmten großen Berg in den Alpen, von Süden nach Norden bis zum Ashout-Umkehrpunkt. Es war einfach... ich meine, es war ein perfekter Tag, die Wolkenbasis war hoch und die Tage davor waren echt schrecklich, also war ich ziemlich aufgeregt. Und ich habe auf meine Instrumente geschaut und da war diese wunderschöne Wolkenstraße vor mir, und dann hat mich jemand angeschrieben und ich bin einfach auf Facebook gegangen und das Live-Ding für, ich weiß nicht, ein paar Minuten eingeschaltet. Und Mann, das war so spannend, weil am Anfang sind da ein paar Leute und dann sieht man einfach die Zahlen und die Leute kommentieren, und ich habe nicht getippt, ich konnte einfach Sachen sagen und sie konnten mich hören. Also so nach dem Motto: Wo bist du? Ich fliege über den Großglockner. Das war echt cool. Du hast also recht, ich denke, das war schon immer die Hoffnung bei den Filmdingern, die ich mache. Ich glaube, nur sehr wenige Leute verstehen wirklich, was wir hier machen, und wenn sie gut sind...

[01:22:20] **Felipe Rezende:** Ja, es ist ziemlich aufregend, aber wenn man den Leuten zeigen kann, was wir machen, denke ich, werden mehr Leute interessiert sein daran, es ja, es wäre verlockend, es mal auszuprobieren.

[01:22:31] **Gavin McClurg:** Ja, du verstehst das. Es ist immer schwer, diese Hürde zu nehmen, was die Sicherheitsaspekte angeht. Ja, da gibt es einfach...

[01:22:39] **Felipe Rezende:** Ja, genau. Aber weißt du, Dave Snowden ist tief in die olympische Seite involviert, in die Gleitschirm-Olympik, und seine große Hoffnung ist, dass Gleitschirm eines Tages eine olympische Sportart wird. Er glaubt wirklich, dass das möglich ist, weißt du, bei den nächsten Olympischen Spielen nach Japan, ich glaube, die sind in Frankreich, und er hat... ich sehe es nicht, es wäre ein perfekter Austragungsort.

[01:23:16] **Gavin McClurg:** Stell dir das vor – Wahnsinn, das wäre ja so aufregend, ja, das wäre großartig. Also, hey, ich möchte Philippe sein, ich möchte deine Zeit respektieren, das ist ein super faszinierender Talk. Du hast ganz am Anfang etwas erwähnt, wir könnten dazu zurückkehren: Du hast erwähnt, dass du dich ziemlich schwer verletzt hast oder einen Unfall beim Hanggliding hattest. Du kannst das gerne teilen, wenn du willst, falls du denkst, dass es lehrreich wäre, ansonsten können wir das auch lassen. Wenn es nur eine weitere traurige Unfallgeschichte ist, müssen wir da nicht hin. Aber ich würde gerne zurückspulen zu einer der Fragen, die ich liebe zu stellen: Wenn du zu deinem 50-Stunden-Ich zurückkehren könntest, was würdest du ändern? Und ich denke, das ist bei dir wirklich relevant, denn wenn ich meine Zeitachse richtig im Kopf habe, bist du mit 50 Stunden Patu und Tesima geflogen, was für mich einfach nur unfassbar ist, das ist Wahnsinn. Also würde ich gerne einfach...

[01:24:09] Ich möchte die Leute kurz dorthin zurückbringen. Es ist für Leute, die das nicht erlebt haben, schwer nachzuvollziehen, aber ich würde gerne deine Sichtweise dazu hören, weil du am Anfang sicher einige ziemlich harte Lektionen gelernt hast, wenn das der Punkt war, an dem du gelernt hast.

[01:24:21] **Felipe Rezende:** Ich denke, die wichtigste Lektion war, nicht zu früh auf einen neuen Gleitschirm umzusteigen. Das ist mir beim Hanggliding passiert; ich bin zu früh auf einen Zwei-Leinen-Gleitschirm mit Doppeloberfläche gewechselt und habe mich nie wirklich unter Kontrolle gefühlt – und deswegen bin ich abgestürzt. Beim Gleitschirmfliegen hatte ich einen völlig anderen Ansatz. Es hat mich lange gedauert, bis ich von einem Gleitschirm auf einen großen Gleitschirm gewechselt bin. Also, überstürzt nichts. Es ist eine natürliche Entwicklung. Warte auf den richtigen Moment, und wenn du merkst, dass es passt, steig auf die nächste Klasse um. Du siehst ja, dass du auf dem großen Gleitschirm Spaß hast. Und du brauchst nicht unbedingt einen...

[01:25:10] einen High-End-Gleitschirm zu fliegen, um 200 Kilometer zu schaffen.

[01:25:14] **Gavin McClurg:** Auf jeden Fall, auf jeden Fall, das ist ein super Rat, den man oft hört, und ich denke, die Leute machen diesen Sprung oft zu früh. Weißt du, meine beste Geschichte dazu war letztes Jahr bei der Monarca, die steht kurz bevor, sie kommt im Januar und ich freue mich schon riesig darauf. Aber Marco hat jeden auf dem Sitz geschlagen, weißt du, er flog die Queen und weil es eben über die Via geht, kann es ziemlich rau sein und die Thermiken können echt stark sein, und wir, die mit CCC-Gleitschirmen geflogen sind, konnten einfach nicht auf Kurs bleiben, und er ist uns auf der Endphase einfach immer wieder vorbeigeschossen, Tag für Tag. Das ist klassisch, er ist ein großartiger Pilot, ich meine, da muss ich ihm Anerkennung geben, er ist ein fantastischer Pilot, aber weißt du, das fühlt sich wirklich gut an, wenn man am Ende auf dem Podium steht und auf einem C ist, also kann man das absolut machen.

[01:26:04] **Felipe Rezende:** das Triple C zu bekommen, ja, genau, ziemlich cool, ziemlich cool, aber nun, Felipe

[01:26:09] **Gavin McClurg:** vielen Dank, Mann. Ich wünsche dir und deiner Firma den größten Erfolg. Es ist fantastisch, es war toll, letztes Jahr mit dir zu fliegen. Ich hoffe, wir können das hier bald wieder machen. Viel Glück bei den kommenden Wettbewerben und bei der Veröffentlichung des C- und des CCC-Gleitschirms, ich bin sicher, alle freuen sich darauf. Und ja, Mann, vielen Dank, ich schätze deine Zeit. Danke.

[01:26:31] **Felipe Rezende:** Vielen Dank, Leute, danke für eure Zeit. Danke, ich

[01:26:48] **Gavin McClurg:** Ich hoffe, euch hat das gefallen. Da war viel zu lernen dabei, das war eine ziemlich unterhaltsame Unterhaltung. Wenn ihr etwas von Cloud Based Mayhem mitnehmt, dann betrachtet es bitte eher wie ein Magazin-Abo oder etwas, das euch einen Wert bietet. Ich habe das in der Vergangenheit schon oft erwähnt: Wir finanzieren das nicht über Werbung, weil ich das als eine Art Vertrag sehe, den ich vermeiden möchte. Es nimmt viel von der Authentizität weg und es ist einfach nervig, Werbung am Anfang der Show zu hören. Ich weiß, dass das meistens so bei Podcasts läuft, aber Werbung ist nicht kostenlos. Da gibt es eine Seite, der ich nicht wirklich zustimme, und ich denke, in der Werbung steckt viel drin – schaut euch Facebook und all die anderen an, da entstehen Kosten. Wir müssen uns da nicht völlig darauf einlassen, aber unterstützt nur, wenn ihr könnt, und wenn es euch nicht finanziell zu sehr einschränkt, weil es viele andere Wege gibt, uns zu unterstützen. Ihr könnt uns natürlich finanziell unterstützen, das geht über cloudbasedmayhem.com, dort seht ihr die entsprechenden Links. Wir akzeptieren jetzt auch Krypto, was ziemlich cool ist.

[01:27:49] Aber ihr könnt auch eine einmalige Spende über PayPal leisten oder über Patreon ein Abonnent werden und dafür belohnt werden. Diese Links findet ihr wieder auf der Website. Aber ihr könnt auch viele andere Dinge tun, die nicht finanziell sind: Ihr könnt es mit Freunden teilen, darüber bloggen, es in den sozialen Medien posten oder es teilen, wenn ich es veröffentliche. Ihr könnt darüber reden auf dem Weg zum Launch. Worum es hier alles geht, ist einfach, die Liebe zu teilen, die Geschichten zu teilen und zu versuchen, uns alle zu sichereren, besseren Piloten zu machen. Und ich hoffe, dass das für euch auch so ist. Wir sehen uns in der nächsten Show, vielen Dank.