

Tyler G and the critical Phases of Flight

Cloudbase Mayhem Podcast 105 — Tyler G

Published	2019-11-15
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-105-tyler-g-and-the-critical-phases-of-flight/
Duration	00:56:20
Speakers	Gavin McClurg, Tyler G
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0105-tyler-g-and-the-critical-phases-of-flight.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	4 correction(s) applied

Contents

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

English

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

Show notes

Tyler G is on the board of the Canadian Hang Gliding and Paragliding Association and he's taken on trying to solve a tough problem in our sport right now: To create a syllabus and model for learning to speed fly safely. Speed flying, especially in North America is still totally cowboy and there's a vacuum for information. And it's taking its toll. Accidents, often serious are plentiful and the YouTube culture is driving the desire for the thrill but pilots are skipping the necessary steps.

The post Episode 105- Tyler G and the critical Phases of Flight first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:28] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of Cloud-Based Mayhem. My guest today is Tyler Gillies. He goes by Tyler G. It's a lot easier. He's a member of the HPAC board up in Canada. He's a pilot in Squamish, BC, flies paragliders and speed wings and super into speed flying. And he reached out to me a few months ago. It was actually before the X-Alps and with some concerns about a couple of things he'd heard on the Mayhem from other speed pilots and also just wanted to talk about what's going on in that realm in terms of teaching and creating a syllabus. And, you know, it's all pretty Wild West cowboy, certainly here in North America. They're, I think, a little farther along in Europe, but certainly it's a pretty new sport relatively, certainly relatively to paragliding and hang gliding.

[00:01:18] And a lot of people are just doing the self-taught thing, which is certainly what I did. You know, there weren't there aren't really any. Instructors and there aren't too many places you can go to learn. And so we talk about a lot of that and what's happening behind the scenes to try to get that kind of up to snuff and up to par and talk about some of the risks and talk about how people should be learning how to speed fly and where you can go to do that. And some of the things you need to know if you're just seeing it on YouTube, you know, seeing how amazing and awesome and fun it is and you want to get into it. But, you know, it's it's a it's. It's hard to navigate that space right now. And Tyler is trying to solve that and some other guys up there in Canada. And there are some here in the States, too, and they're they're borrowing from what's happening in Europe and France and Switzerland and stuff because there's just a lot more pilots over there.

[00:02:12] So that's what this one is all about. Enjoy.

[00:02:19] Tyler,

[00:02:29] awesome to have you on the Mayhem. I really appreciate your time and reaching out to me before the the ex-Alps. So it's taken us a little while. A little while to get together. Hope you had a good summer. But why don't you tell everybody who you are and why we're having this talk today?

[00:02:43] **Tyler G:** Absolutely. My name is Tyler Gillis, Tyler Gee, and I'm on the board of H-PAC, Inglliding and Paralyzing Association of Canada. I represent British Columbia, which is the province that I live in. I'm also the president of a local club called the West Coast Soaring Club. And we're on the podcast today to talk about speed flying and more specifically, how does it fit into your life? How does it fit into the ecosystem of our current free flight, including hang gliding and paragliding?

[00:03:12] **Gavin McClurg:** Yeah. So, you know, I was kind of excited to talk about this as well. You know, as we talked about a little bit before we got going, we've had this kind of issue here the last few years in Sun Valley, almost like two different camps between, you know, paragliding and speed flying. And it just you know, it's it's been really frustrating because I really want you know, I don't want this to be like the the skiing and the snowboarding of the 80s. You know. We're all chasing the same thing in the same high and trying to do it safely. And, you know, just I really want to, you know, fold everybody together. And I understand that's kind of one of your concerns and pursuits as well.

[00:03:50] **Tyler G:** Yeah, absolutely. I think that a lot of the challenges that we're seeing when it comes to the safety of the sport and people getting hurt have come from the fact that we just haven't fully integrated them into our community.

[00:04:07] **Gavin McClurg:** And how do we so what are you guys working on with H-PAC to to to satisfy that or to work towards that goal?

[00:04:15] **Tyler G:** Absolutely. Over the past four years, I've been working on developing a full rating system, including syllabus and definitions, demonstrated skills, curriculum, recommended operating limitations and endorsements for speed flying, speed riding.

[00:04:37] And so this would be. A full training system, very similar to hang gliding and paragliding, where people will learn, focus on the skills that you need as a speed flyer and then specific skill sets that you're required if you're into speed riding. So this would be speed flying on skis or foot launch speed flying.

[00:05:00] **Gavin McClurg:** And do you feel like, you know, in your experience, because you fly both, you're multi wing wool. Yeah. Is it is it appropriate? For someone who's, you know, really psyched, you know, they see the videos online and they see speed flying. Can you just learn to speed fly with no paragliding background or what? What do you advocate for?

[00:05:21] **Tyler G:** That is a fantastic question. And it's something that I've been mulling over for a while. Is it, you know, should people learn to paraglide first and then learn to speed fly?

[00:05:34] And what we're seeing out there and a lot of schools that have been sort of operating. In the gray area for a long time is that people are coming to speed fly the people that want to speed fly aren't interested in paragliding or if they already paraglide they want to learn to speed fly that's what they want to focus on or if they're coming from skydiving they'll, you know, they want to learn to speed fly regardless of whatever their background is and that we should be teaching them to do that specifically with the intention and the education behind it. Yeah. To learn how to do that safely. Right now, we're sort of got these half systems where we're saying, okay, well, if you get your P2, then we'll throw it, then you're good enough to throw you onto a speedway.

[00:06:23] And then, you know, you're probably, you're probably fine. But there's a lot of things that are very specific to flying a speedway that don't overlap on paragliding that I think it deserves its own system and syllabus to do it safely. Okay. When you're thinking about people. When you're thinking about people that are just going through the motions, that's what we want to avoid. I think if we're saying, hey, you have to learn to paraglide first, I think people are going to sort of go through the motions just to appease the system versus actually being engaged in the content and learning it. That's not to say that your first hops and your first flights can't be on a very large wing or a small A wing or something like that, which is probably where you would start.

[00:07:09] You'd start your first flights on a paraglide. But you would be doing it with the intention of learning skills to safely speed fly.

[00:07:17] **Gavin McClurg:** Yeah, totally. I mean, and I've brought this up in previous shows, I think with Patrick and Cade and some of the speed pilots we've had on the show in the past. But one of my, you know, just in my own experience, I've always called speed wings dumb wings because they're so easy to fly in a sense, like not dropping into canyons like, you know, you see Jamie doing down in New Zealand and stuff. I mean, not the real expert stuff, but to launch off a hill and fly around and have a good time on a speed wing can be done pretty quickly. You know, they're, they're, they're pretty, they're harder to collapse and they're easy to steer and, you know, they're, they're, they're, they're forgiving in a sense. You know, they're not very forgiving if you're flying right on the ground and really going fast, but they're forgiving wings to fly.

[00:08:06] And so I've always struggled with how to, you know, if they, if a pilot doesn't come. From a paragliding background to, to develop enough respect early on when you're not that good with a speed wing. I mean, it's hard for, it's hard to tell somebody about avalanche safety unless they understand snow. You know what I mean? It's, you can't see it. And it's the same with speed flying. It's hard to, I don't know, project or teach respect without, for, for what that wing can do if flown poorly without, I don't know. Do you see where, you see where I'm going with this? It's, it's hard to, you

know, without understanding flight, um, surfing, okay, here's an example.

[00:08:51] Surfing is, is, you know, it's hard to get very good at surfing because you get so little time surfing, you know, you spend all the time in the water and paddling out and trying to get in the position, but then you get a six second ride and that's a big ride. Speed flying is kind of the same way. The ride is quick. You don't develop a lot of time.

[00:09:11] **Tyler G:** Okay. I completely, I definitely understand. Okay. I completely understand what you're saying. Um, and when you say that speed wings are dumb wings, I agree. And certainly in the sense where, um, you can develop bad habits without your wing telling you this is a bad habit.

[00:09:28] **Gavin McClurg:** There you go.

[00:09:29] **Tyler G:** Yes. And, um, that's where I see people get hurt. You know, it's bad launches and bad landings. Um, but one thing that you're probably going to develop, you're probably going to do in speed flying is you're going to get way more launches. Um, way more landings than you would on a paraglider. And those are the two critical phases of flight. Sure. Everything in between is like literally you stick a sack of potatoes in the harness and it will be just fine. True. Paragliders, speed wings. They're all dumb wings. Um, really they, they fly themselves. I mean, you've seen those paragliders get picked up by whatever, and then they go off and fly off all along the route. No

[00:10:10] **Gavin McClurg:** problem. That's true. Yeah. We're, we're the, we're the, we're the. Bad part of the equation, aren't we? We're the ones that screw them up. Yeah, exactly.

[00:10:17] **Tyler G:** The second you stick us in the seat, that's when it starts to get weird. Um, so, uh, definitely you need to learn these skills in a safe environment and progress at an appropriate pace. But it doesn't mean you can't learn the phases of flight or laws of aerodynamics or weather or all of that that you learn in paragliding in a speed flying specific course. Just as you would, if you were to go learn hang gliding, um, so you can learn all those laws of air aerodynamics and laws of air and air regulations and, and, uh, weather, but you would start learning it specific to how does it affect you as a speed flyer? Because one of the things that you probably wouldn't learn as a paraglider that really affect you as a speed flyer is going to be density altitude where in the mid day, when it heats up, and now all of a sudden, when you were landing at, you know, 1,000.

[00:11:14] Uh, ASL, you're now landing at 3,000 feet ASL from an air density perspective. That really changes, especially, especially, it really changes how you are going to be landing, especially on a speedway

[00:11:25] **Gavin McClurg:** because of the speed,

[00:11:27] **Tyler G:** because of the speed, it's much more noticeable. You'll say, wow, you know, I came in on that landing way faster than I did at 9am. Gotcha. And so that's one of the things is, you know, when you're learning to speed fly, it's sort of, it's a lot very similar to paramotoring, which is how I started my flying career is, you know, early morning, late in the evening, when it, there is nice events and it's also very stable. Sure. Um, and so that's not what you're learning in, in paragliding, really. You're learning, you know, you're, you're starting to launch and figure out what to do at 11 and you're hoping to get up and fly. So you're learning all this information to teach you how to fly a paraglider. Isn't there's quite a bit that isn't relevant. If you can take that weather information and now tailor it to flying safely on a speedway.

[00:12:15] Right. Versus pushing these people to learn all this information that's relevant for a paraglider. What happens is they then get rushed through the information to fly safely on a speedway. Or if they even get all the information necessary, uh, is another question. Cause I think what happens is based on the resources, finances, all this kind of stuff, they get their P2 at this point. They're like, Oh my God, I can fly a wing. I'm just going to get a speed, speedway and go fly part of a lot of P2 courses. You know, you have to buy your wing. So now you have this paraglider. That you're never going to fly because you don't want to fly a paraglider. You don't have interest in flying a paraglider. Um,

[00:12:52] **Gavin McClurg:** It's a mismatch.

[00:12:53] **Tyler G:** It is a mismatch. Although I do understand the arguments where people say that flying a paraglider, there's going to provide you some skills to fly speed with. No doubt. Any form of aviation is going to help provide

information for other forms of aviation. I fly fixed wing a few weeks ago. A good friend of mine got his instructor license for hang gliding and I've started learning hang gliding. I mean, They

[00:13:15] **Gavin McClurg:** all, they all help, they all help you fly your speed wing.

[00:13:19] **Tyler G:** Absolutely. They all help each other. And when I learned to speed, speed fly, I went major. I went to the closest thing I could find to a speed flying school at the time, which was, um, a course taught by rich Kennedy down in Suboba. And I mean, the guys did an incredible job of developing his own syllabus. He's an it guy. Very sharp. You know, this is a paradigm in the times of engineers and extremely smart, nerdy people in our community. Mm-hmm. And, uh, developed a great syllabus and I learned how to speed fly specifically, um, learned all about, you know, density, altitude, and all these very specific minutiae that were important for flying a speed wing safely and, um, learning to fly that speed wing actually helped me improve my skills as a pair of gliding pilot.

[00:14:08] **Gavin McClurg:** Sure. Yeah. I mean, it all, it all feeds into the same system. It all feeds into your brain. Yeah. You're learning stuff. Absolutely. No matter what you're flying. So what, you know, right now, uh, Gavin McClurg wants to go become a speed flying instructor. What, what do I have to do to accomplish that?

[00:14:27] **Tyler G:** If you want to become a speed flying instructor, how we would do it right now is if we decide to get through this, we presented it, the boards approved it. Um, we've achieved all of our goals for this framework and syllabus development. What we would do as an organization is hire somebody. Who is an instructor that has been doing this for a long time, probably from Europe to come over and do an instructor's course to teach, uh, current speed flying people that hardly have a base knowledge or other instructors to be become speed flying instructors. So you're the syllabus is there. They can do the skills. They understand the curriculum and operating limitations, and then they're taught how to be instructors.

[00:15:14] But

[00:15:15] **Gavin McClurg:** you're talking about what? What you're trying to develop. I'm talking about right now. Like if I, if I just wanted to become an instructor right now, what, what hoops do I have to jump through?

[00:15:24] **Tyler G:** Oh, right now, like it's the wild west. It's just, it's like anyone can be a speed flying instructor. You see what happens is there'll be, what's happening right now is there's a vacuum for information on how to do it. So you see people that are trying to fill that vacuum. Some people have done a really great job of it. Um, I've had a ton of help. On this project of mine, uh, Chris Grantham from fly above, fly above us down in Santa Barbara, uh, rich Kennedy has helped me a lot. Uh, Mark Shaw from the HPA, um, has helped provide a lot of information. Asher and Chris from ski and fly. They, they've been doing these camps and incredibly, incredibly in depth camps for speed riding in France, Norway, New Zealand.

[00:16:12] Wow. Do they have an incredible syllabus? Um, so there's these guys that are. Are, are fantastic that are filling that educational vacuum with information, but then you have these other people on the other side of the coin, which are filling that vacuum as well. But it's, you know, it's not great as you're experiencing in some of the areas that you're in.

[00:16:34] **Gavin McClurg:** Right. So, so what you're saying is you, it just, if you want to be an instructor, you can call yourself an instructor and go teach regardless of your background, regardless of your ability, regardless of your. Your safety record, you know, it's, it's, there's not really, there's not, there isn't a syllabus yet. That's what you guys are working on.

[00:16:53] **Tyler G:** Yeah. Well, in Canada, it's be flying. Isn't recognizes in HVAC. So, so it has nothing to do with us. It's, it's their own group. It would be, if people wanted to come in and say that you were wanting to learn kite boarding, it's like, well, you know, go, go figure it out. Cause we don't have anything to do with that.

[00:17:11] So there's no, there's no regulating body. Yeah. That has. Has decided to say, Hey, come on here, guys, you're, you're with us.

[00:17:20] Um, and you've even seen some of the, yeah. And you've even seen some of the manufacturers try and help fill that void. They're even seeing, you've seen ozone put out these how to videos, like how to fly on rear risers on your speedway. Because even they're seeing this educational void, um, because we, you know, we want to prevent and, and educate so that we don't have the accidents that we're seeing.

[00:17:45] **Gavin McClurg:** I don't know if you heard the, the. So with, um, um, man, I should have pulled it up, but was it Bernie, but I forget Swiss guy. Um, he was saying that the statistics right now in speed flying are worse than wingsuiting. I don't know if that was, you know, backed up, but that's, what's happening in Europe that I don't, I think they're much farther along than we are. This is, you know, it's, it's been there more and there's a lot more people doing it. And it sounds like, like you said, uh, yeah, I'm not familiar with their systems. And their syllabus and their, you know, kind of rating system and regulation and stuff. But it sounds like they're quite a ways ahead of where, where we are. Um, certainly, but it's still like, it's the sports, man, it's, it's taken its toll.

[00:18:31] **Tyler G:** Yeah. I mean, I don't, I couldn't verify that statistic at all. The one thing I can say in speed flying for sure is that none of the data is statistically significant at all. Statistician would look at you and laugh. Um, because we just don't have enough data. Then, you know, how, how are these accidents being reported? Are they being reported? Right. Um, you know, it's the same issues that we have here in North America when it comes to accident statistics. Uh, we just don't have enough data to make any real sense of it.

[00:19:03] Um, there's certainly, I don't, I don't have anything cause I don't know. I don't know what statistics he's quoting, so I can't comment on it. We're not seeing the same thing here. Um, I don't think we're seeing the same thing. I think in North America, it seems to be based on the last study. I saw that, uh, uh, when they first launched the errors for you, they included, uh, mini wings, speed wings into an analysis to find out if there were any wing types. So hang gliding, paragliding, meaning wings, if there was any wing type that was more dangerous than another and they couldn't come to any solid. Yeah,

[00:19:42] **Gavin McClurg:** I think I saw the same thing. I think in this last year, the accidents, PG and, and speed flying were. We're about the same, uh, you know, they're always bad, but there wasn't, you know, I don't think one, I don't think it leaned one way or the other, but then of course then, you know, you start thinking, okay, well, but how many people participate in each and, you know, you know, data gets tricky depending on how you look at it.

[00:20:02] **Tyler G:** So they were, they were, they were doing it based on like per capita, like how many people were in the sport. Okay. Uh, I know the guys over at the ski and fly that they, Asher and Chris, you know, they, I asked them about that and, you know, they were saying. They were saying something different than that Swiss guy was saying. So, uh, yeah,

[00:20:25] population dependent, very population dependent. And also I think you can make data say what you want it to say if you have any sort of bias as well. Sure. Sure.

[00:20:39] **Gavin McClurg:** So what are, you know, when you guys meet, when, uh, your board meets, uh, what, what's kind of the, what are the arguments? What are the. Uh, you know, what, what's the, what are you pounding your fist about right now? Just kind of trying to get this, um, you know, trying to get this kind of syllabus in place, getting instructors at a, at a level where you feel comfortable that they could go out and teach in the right way.

[00:21:06] **Tyler G:** I think that, uh, one of the questions. Which we're all, we're, you know, we're fielding mulling them over. One of the questions would be, Hey, if we decide to put a rating system together, we want to say speed flyers, Hey, come be part of this. This group, we support you. And here's an education rating system to help make sure that you can do it safely. What would it, would you be interested in even joining or are you guys just too cowboy? You want nothing to do with it. You know, you're fighting the man and that's the end of it.

[00:21:35] Um, and so that's, you know, is that a question? All the speed flyers and speed riders that I know very much want to be part of it. A lot of them are bending the truth to be part of it now in the sense where they'll just go get their P two, but really they're just a speed. Wire. They don't fly pair of ladders. Um, so they're desperately trying to get in, but you know, obviously we're driving them through a different path right now. I think after listening to your previous podcast, I heard one thing I heard from him was that he really wanted regulation after seeing other places that had

regulation training and education. He was, he thought, wow, this is a really, really good idea. Um, so even someone, maybe that is more in the. The arena being cowboy, it's definitely identifies and sees the value of a rating system and being part of that group.

[00:22:28] We

[00:22:29] **Gavin McClurg:** were talking about before we, before we started, um, recording, we were talking about that, you know, what, something that I see in paragliding is, you know, even though there is the rating system and there is kind of the regulation aspect of it. So much of your first 50 hours depends on who you go to, you know, there are. You know, they've, if you're a paragliding instructor, you have to be an USHPA rated paragliding instructor. You've gone through the courses, uh, and, but, you know, it's still so dependent on that person's personality and their background and their ability to teach. Um, you know, some people are better at it than others. Uh, and so it really depends on who you go to, uh, and, and that could have lasting effects in your, you know, in your progression as a pilot.

[00:23:17] Um, how should. You know, someone listening to this show, that's maybe a paraglider or that's doesn't fly, that wants to become a speed pilot. Um, how, where did, what would you recommend they do? Where, where do you go find the right person to learn from?

[00:23:34] **Tyler G:** Oh, man. Okay. That's a great question. I think that, you know, one of the, one of the things that you need to definitely mesh with on that person is, is, you know, values and personality fit. Um, can you deal with them? Telling you what to do and how to do it? Uh, do you like their style? Uh, do you feel that they're going to give you all the information that you need to do it safely? When I was first looking for a paragliding instructor, I went and interviewed every single instructor that wasn't close to me. I didn't just go to one. I went to every single one of them and then tried to choose one that I felt really cared about what they were doing and was going to make sure that we learned everything that we needed to, to go.

[00:24:21] Fly safely and fly. Well, progress. Well, it's easy in our local community. You look at the top pilots, they they're all coming from either one or two instructors and there, you can say that has to do with their ability to put out really great pilots. Um, so if you're, if you're trying to find a good instructor, do the same thing, go interview and talk to people with speed flying. It's going to be really hard, probably to find somebody. locally because there just are so few here in north america but there's a lot over in europe new zealand um rich i don't know if he's still teaching at sabova but that is a fantastic place to learn you know the earth is pretty soft there it's pretty forgiving um and he puts on a great program you can get a lot of flights in a day i think i did somewhere between 15 and 20 a day that is a lot of launches and landings which is what you need to build as uh as a new pilot is that skill to really dial in their launches and landing right after each other because you're learning that muscle memory good technique and implementing that yeah

[00:25:33] **Gavin McClurg:** sabo sabo was amazing uh i was yeah i was going to ask another question but i'll save it go ahead yeah yeah

[00:25:40] **Tyler G:** another thing that we're you know was a concern was you know how is our insurance going to deal with this and you know we've talked to our insurers and they don't see it differently and they don't see the differences in the way we're doing things so i think it's I mean, we're all still considered hang gliders to them.

[00:25:53] They don't see a difference and don't care what size of wing you fly.

[00:25:58] **Gavin McClurg:** Are you guys self-insuring? I don't know if you're familiar with the RRG. Okay, so you've got an underwriter. You've got some other, you know, an established insurance company that's doing it.

[00:26:08] **Tyler G:** Yeah. Is that across Canada? Yeah. Okay. Yeah, it's national.

[00:26:14] **Gavin McClurg:** Okay, gotcha. And

[00:26:15] **Tyler G:** from what I understand after speaking to some people on the HVAC board, the insurance also doesn't care what size wing you guys fly. I think it would begin starting to split hairs because there's a lot of disagreement between manufacturers and people in the industry of, you know, at what size and what wing loading are we, an acro wing, a mini wing, a speed wing? You know, where do we draw the line? There's a lot of debate about that.

[00:26:43] **Gavin McClurg:** Right. You were talking about before, again, before we started recording, you've got kind of a unique situation there at one of your skeries that you guys are allowed to literally speed ride while the skiery is open. This is something we don't do here. We have this kind of 150-foot rule during operating hours just to protect the skiers. How do you guys, you were saying that that's, you know, you're obviously a little worried about that because you want it to last. That's a really cool. Yeah. That's an amazing opportunity. So what, you know, like if I just showed up at the deck, you know, there tomorrow on a ski run, could I go just do that? Or do I have to, you know, sign some documents? Do I have, is there a waiver? Is there a, you know, do you guys check my ability?

[00:27:31] **Tyler G:** Yes. So we do have this ski resort here in D.C. that we have negotiated with management in the resort. Andy Foster over there has been a big advocate for us. He's awesome. And they love us. We held a big fly in there to celebrate opening this for us in the spring. And they, you know, they couldn't wait to do more. They were so happy with the results and how it turned out. So it was a great experience. So if you were to show up there, you would, you would have to have HVAC insurance. So you'd have to be an HVAC rated pilot.

[00:28:08] And you also have to sign some documents.

[00:28:11] And I'm not really sure if we do a site briefing. I'm pretty sure. I'm pretty sure that we do. My guy down there, Sean Dillon, he's done a great job of really maintaining the relationship with Andy and ensuring that we keep that. And yeah, we're allowed to do on-piste so we can actually speed ride, which means touching down, which is awesome. Of course, just like you would if you were skiing or snowboarding, you have to avoid other people. We put in the rules that everyone else, it gets right away. So if anything happens, it's completely your fault, whether they cut you off or whatever it is, it's on you. And we hope that nothing does happen and that we can continue to fly safely and have fun.

[00:29:02] That's what it's all about.

[00:29:03] **Gavin McClurg:** How do you regulate that in terms of the, you know, you have to have the, you have to have signed the waiver, you have to be an HVAC member, you have to have the HVAC insurance. How do you keep people from just showing up? Going up at the lift and going up and speed riding without that?

[00:29:21] **Tyler G:** It's a small mountain and it's difficult to just sneak on to.

[00:29:24] **Gavin McClurg:** Okay. They have to have a card or something or they have to have a.

[00:29:28] **Tyler G:** Yeah, you have to get a lift pass. I mean, if somebody is going to sneak on the mountain, they're going to sneak on the mountain. But, you know, the rules are that you check in with guest services and you get a special pass.

[00:29:39] **Gavin McClurg:** Oh, okay. Special pass. Gotcha.

[00:29:41] **Tyler G:** Yeah. And then they check, they check in with you and make sure that you're a member so they can go on the HVAC. HVAC website. It's all listed. They can type in your member number and confirm that you are a member in good standing.

[00:29:53] **Gavin McClurg:** Okay. Gotcha.

[00:29:55] **Tyler G:** Yeah. Cool. So that's all, that's

[00:29:57] **Gavin McClurg:** all kept at the mountain, but the mountain is basically that that's your firewall is the mountain. It's not one of you guys standing there every day.

[00:30:04] **Tyler G:** No, no, it's, it's the mountain. Okay. Gotcha. Cool.

[00:30:09] **Gavin McClurg:** Yeah. You mentioned when you first reached out to me that, you know, some of the things that you'd heard on the podcast were worrisome. Uh, bring those up and, and why.

[00:30:21] **Tyler G:** Yeah. Okay. I think some of the things that were worrisome were what would come out of somebody who has been using the resources that they have available, but mostly self-taught, uh, where sometimes it sounds like this is the most logical thing to do, but in reality it should be doing something different. Um, certainly one of

the things that was the most worrisome is not flying with a reserve. Uh, always fly with a reserve period.

[00:30:51] **Gavin McClurg:** Really? That didn't. Yeah. Okay. So, uh, even if you're just proximity flying, even if you're just speed riding.

[00:30:59] **Tyler G:** Yeah. I mean, most of the mountains here in DC, you're going to spend, um, a certain period of your time with plenty of altitude away from the mountain because you're going to have to fly into your proximity line and then fly away from that proximity line. At some point, we have very, very few places that you could fly where you can start right at the top proxy, fly and land at the very base of the mountain. Okay. So there's going to be opportunities where you can, if you were to encounter something where you get throw a reserve, another big one, big site for flying here is the skirmish chief, but you know, you can throw your reserve at almost any point during a flight off the chief. There's no reason not to wear a reserve there.

[00:31:45] Plus it adds ballast and wing loading is great fun. I'm for speed flyers. So why not? Sure. Yeah.

[00:31:54] Uh, I, I've known a few people that have passed away that if they had a reserve, it would have saved their life.

[00:32:01] **Gavin McClurg:** Wow. Okay. Yeah. This that's totally new to me. I, I have a never used a reserve when I'm speed flying. And certainly there are times when you're right. I'm away from the hill. It just hadn't, that hadn't been something I, again, I was cowboy and I, you know, I, I've never been instructed in anything with speed flying, you know, it's just, I'm a paraglider and I figured it out, but so that's probably one of the things that makes you whinge.

[00:32:25] **Tyler G:** Yeah. Most new pilots are not proximity flying. Like if you were to be able to pack one of Henzie's lines into like a 30 second video, you'd be like, wow, that is just amazing. Incredible. But to go out and expect that the entire sport are doing lines like Henzie is just, it's not happening. So the stuff that we see on YouTube of speed flyers flying these lines, they're at the pinnacle of the sport. That's not what it's like. For early pilots, they're not dropping into these canyons and valleys and doing that kind of stuff. Sure. Yeah,

[00:32:57] **Gavin McClurg:** sure, sure, sure. Is, is, are you seeing, you know, in, in, in paragliding, we see accidents at every level, you know, beginner novice, cause they don't know intermediate syndrome. We call it intermediate syndrome and paragliding. I'm assuming you have the same thing in, in speed flying as well. Well, I'm sure you do. Absolutely. You know, it's like you think you're better than you are. And then you have the expert halo center. I'm like, you're really good. And you are really good. But you, you get complacent. And do you see, are people dropping at every end in speed flying as well? You know, like the guys that are dropping, I mean, we've got a few guys here, Andrew Dunning and Michael Dunning and Will Burks. I mean, these guys are, are, they're doing the same stuff that you're seeing Jamie do in the videos. I mean, it is awesome. And they're really good.

[00:33:42] And they've put a lot of time into it, but are you seeing, you know, are you seeing people at every end blow it?

[00:33:49] **Tyler G:** Absolutely. Yeah. We have beginners that, that, you know, right now, I think we have a lot we can prevent in the early stages because we just don't have a great educational syllabus. So we could be preventing a lot of stuff at the early stages, intermittent immediate syndrome. It's going to get you no matter who you are. So you, whatever sport you're flying in and whether whoever your instructor was always trying to be cognizant of intermediate syndrome. And then the guys that are at the pinnacle, well, it's kind of their gig is to be pushing it. Yeah. Is to push that, that line of what they're capable of all the time. So you're going to have those guys in any sport as well, which is what we see in paragliding too. Yeah.

[00:34:32] **Gavin McClurg:** That's what worries me about, you know, has always worried me about wingsuiting, you know, with just the accidents there, there's no margin in wingsuiting. I mean, you're, you're alive, you're dead. And then, you know, with, I mean, there's very rare exceptions to that, but in speed flying, it's not, you know, you're not that much, slower. I mean, you're slower, you're not terminal obviously and stuff, but you're, you know, you're here, you're again, you're flying with very little protection, very, very fast. I mean, this stuff that these guys are doing in the canyons is so bitching. It's really, it's really amazing, but man, you're not far from a mistake there, you know, a little bit of weird air, a little gust or, you know, a little down flush. Certainly these are the things that get us in paragliding. And I can't imagine,

I don't know.

[00:35:18] It worries me because in wingsuit, proximity stuff, it's, you know, the rush is never matchable unless you get a little bit closer, a little bit faster, a little bit deeper. You know, that's what you just, that's the thing that gets them. I'm told from the guys that do it all the time is it just, you got, you know, that you just keep pushing that a little bit further, a little bit further, a little bit further. And then, man, there's not much margin. Whereas in paragliding, you can keep pushing that and there's a lot of margin, you know, we've got, we've got time to deal with stuff. Yeah. But is that, I guess, it's the inevitableness of it is makes me nervous. Right. Like rolling a dice, something like that. Kind of. I mean, well, just, just that, you know, because, because that rush is, is diminishing in all of these sports.

[00:36:05] It's never the same. The first time you hop off a mountain is the best flight. Most of us will ever take because it's like, Whoa, are you kidding me? But then you kind of, you know, then you fly your first 5k and then 10k and then a hundred K and then you got to go to her K and, and in the speed flying, it's, it's, you, you've got to get closer and faster and fly a deeper, more committing line.

[00:36:27] Yeah,

[00:36:28] **Tyler G:** absolutely. There. I, I can see that. I can't really say that there, that it's any more than any other sport that we're doing. When you're at the pinnacle, if you're flying these lines, if you're one of these guys, like Kate Palmer, these guys are at the pinnacle of the sport and, you know, they're pushing themselves. If we were to take those same, you know, from a speed perspective. So 20, 20 paragliders are like 12 to 50 miles an hour is where we're at with paragliders. Speed wings are 20 to 90 miles an hour. So you're going, maybe you're going 90 at the pinnacle and you're really ripping it.

[00:37:05] So we're fast, but you know, hang gliders are going a lot faster than us. And there's a lot of, there's now a lot of younger guys and hang gliding. I don't know if you've seen those proximity. Yeah. Yeah. It's pretty cool. So you, when you're playing with speed and, and the terrain, definitely you're reducing your margin of error. Absolutely. But I think what we're doing, there's a mistake in defining speed flying by proximity flying.

[00:37:33] **Gavin McClurg:** Oh, there you go.

[00:37:34] **Tyler G:** Okay. And that most of the people that I know that, that fly mini wings are not doing that level of proximity flying. If you were to watch their videos on YouTube, it'd probably be rather boring. Good. It's yeah. You know, they're, you know, it's, it takes a lot of skill to, to get to that level where you can, you know, trust your abilities and trust the air and weather that you're in, um, to be able to, to pull that kind of stuff off. Um, you're probably flying a lot. Again, you're at, if you're at the pinnacle of the sport, you know, we see it when we go to paragliding comps is that people are pushing it to razor thin margins and they're definitely getting hurt.

[00:38:20] I mean, every, every single comp I go to, you know, people are getting hurt. It's unfortunate. Um, but that's what we see at the, at the pinnacle of our sport. When people are, are, are pushing it, what you're doing. A lot of, a lot of times I'm in a comp, I'm like, why am I flying in this weather right now? If I was at home, I would not be flying this, but because I'm at a comp, um, you know, it's part of the, it's part of it.

[00:38:45] **Gavin McClurg:** Sure. Yeah, sure. That's the, that's the downside of comps for sure. Are you, are you guys seeing, um, you know, there was this big buzz with, uh, speed flying, just like there was with Kaiser vein. Kaiser vein has really leveled out in the last few years. Are you still seeing, is, is speed flying still booming?

[00:39:05] **Tyler G:** Um, it's a good question. I, I don't know. I don't, we don't, I don't have the data for that. It's, I would imagine that it, that it's still, I still see a lot of people getting into it.

[00:39:23] It's hard to say. I, I wish I had, I wish I had the data on that. I think until we can implement something and start seeing people coming in, it's hard to, it's hard to say one way or another, whether, whether it's growing or what's happening.

[00:39:38] Um, one thing I can say is that, uh, speed flyers eventually become paragliders.

[00:39:44] **Gavin McClurg:** Yeah. That's been interesting. Um, the guy, the guys here locally who, you know, were just, who really just got into speed flying, you know, they went down and got there. You have to, you have to be P three to fly off our, our, our main site. You know, off the ski mountain, cause it's regulated and it's an insured site. So you've got to get your P three. So they would, you know, like you said, just do the bare minimum to, they had no interest in being paragliders. They just, but, but now they're showing a lot of interest in paragliding. You know, they see the Alaska film and the Rocky's traverse or whatever. And they're like, man, those guys are staying up for nine hours. That's pretty neat. So that's been really cool. And that's one of my huge motivations to pull these communities together. You know, we should all be working together and we should all be friends and we should all, you know, be working towards the same things, same site preservation, the same, like you've got with your mountain there.

[00:40:32] I mean, that would be so cool to implement something like that here. I'm not against that at all. You know, if it's, if, if we could do it safely and, and you know, reduce the chance of, of something bad happening, that'd be killer.

[00:40:44] **Tyler G:** Absolutely. And if we were to compare speed flying, paragliding, hang gliding, which one is growing, definitely speed flying over the other two. We've seen, we've seen the other two shrinking. In, in Canada, it's sort of maintained, but that's, you know, we also have a lot of immigration into Canada from European countries and places where they paraglide a lot. Interesting. Okay. But it's, I think it's a great thing for, for the paragliding sport because it's a, it's a gateway drug into paragliding because paragliders start to get older and certainly foot launching, you know, there's going to be a physical ability limit on, on, because you gotta, you gotta be able to run and I think speed riding, if there was more ski resorts open to it, that would be a big one because you know, launching and landing a speed wing on skis is no brainer, really,

[00:41:40] really easy on skis. Cause you don't have to run it out. And so anyone of any age can do that.

[00:41:47] **Gavin McClurg:** God, it's such a hoot. I mean, so fun. God, it's ridiculous. You don't have to be good either. You can just coast down the mountain and hoot, but an holler and you know, maybe do a couple of turns as just, it's so fun. I love taking people do it to do that. Cause it's just, it adds this whole dimension. That's just a blast.

[00:42:05] **Tyler G:** Oh yeah. Speed riding would really would be the booming side of the sport. If we can just get more ski resorts on well involved, even, you know, in, in, in Europe, they'll have certain paths, you know, certain parts of the mountain that are dedicated, dedicated to it. So maybe certain areas that are off where there aren't very many people, you know, going down that we certainly have areas like that in Whistler, Blackhawk, and that can be opened up for, for people flying speed wings and be well out of the way of other people.

[00:42:37] **Gavin McClurg:** God, you know, when I think about that here in the States, I just got it. I'm like, yes, I'm hopeful, but at the same time, I'm like, there's no way that would ever happen just because the lawsuits and the, I don't know, just that whole scene. But it, do you see that as being something that's realistic in Canada?

[00:42:54] **Tyler G:** I see. I mean, to me, I don't see why it couldn't be realistic anywhere. I think we just have to change how people look at the sport. I always look, I always think about it. Like let's, let's just pretend that snowboarding was first before skiing. Let's pretend we were all snowboarders. Right. And then all of a sudden these people who rode down on sharp planks, carrying two spears, wanted to come on the mountain. Seriously. We would say, what the hell? We're not letting those. People on the mountain. It's dangerous. They ski down the hill with two spears.

[00:43:33] This would be crazy. We can't let these people on the mountain. It's dangerous. And, and you know, and people, the second you talk and roll on skis, man, you can go so fast. It's incredible.

[00:43:46] **Gavin McClurg:** That's hysterical. You're totally faster

[00:43:48] **Tyler G:** than you can on a speedway. Cause you go at the second you start creating lift, you're off the mountain. You're no longer skiing. So, so we just have to change how we're looking at it because we're so used. Yeah. Entrenched. We're like the frog in boiling water. We're used to skiers and snowboarders. No longer do we see that as something that's dangerous, even though a lot of people get hurt and die doing that on these resorts. But again, they're really great at sort of just not letting anyone know about it. Like we have downhill mountain biking. It's incredible how many people are getting hurt and dying doing that up here, but you just don't hear about it. Because it's happening on the

resorts and they do a really good job of controlling the media about it.

[00:44:32] **Gavin McClurg:** That's a really good point that I think is a under shadowed or I don't know, just people don't think of nearly as much. I mean, I think I've gone back and forth on this too, because you know, we've had a really bad summer. There's been a lot of accidents, several of them fatal and it's like that every year, you know? So I mean, it's, it's not like I was just talking to cross country magazine the other day cause I was working on an article about margin and, and out and he and I were like, Oh my God, it's been a bad year. And then add the editor was like, dude, it's, it's always a bad year. But at the same, like you said, um, I think a lot of times we are too magnified on that issue in this sport. I mean, we need to be, we need to be safer. A lot of these accidents that happen are not necessary, but at the same time where I feel like we're belaboring it way too much.

[00:45:21] You know, I, I mean, if, if I, if I'm just going to choose for the, the day, what I'm going to go do with my time, if I get on a mountain bike, I got a much higher chance of getting hurt. Period.

[00:45:32] Partly because I'm not that good on a mountain bike, but also because I mean, those guys packing in all the time. Now, usually it's not fatal, which is a, you know, and that's, you know, when our, our stuff, our injuries tend to be spinal and that's ugly or fatal and that's ugly too. But, um, anyway, I, I don't know where I was going with that, except that, I mean, I think, I think a lot of times we, we belabor this stuff, we belabor this stuff too much. And we're too worried about getting access taken away from us, uh, because we don't have that much access. Honestly. I mean, compared to the European, they just don't, they don't think about this stuff. They don't have to worry about where they land. They don't have to worry, worry about where they launch. They can launch in land anywhere they want it. I mean, they're, they don't have access problems and they know they're not getting sued and landowners not, they're not going to get sued.

[00:46:18] You know, the landowner is not going to freak out if a paraglider lands on your land, except if you land on grass, that should be for the cows. They get a little upset about that. But it's just a much different litigious environment or legal environment than what we have here.

[00:46:32] **Tyler G:** Yeah. And you know, that's why the ski resorts are a great place for it is because they've been dealing with that forever. Right. Liability and litigious issues is something that they're, it's just part of doing business for them. So again, that's why I see it as really the perfect, perfect place for it. Um, and as a community, if we can, the best, the best way for us to make this safer and stop pushing, because what we're doing is we're pushing people out to the fringes. And of course, that's when people are going to start getting hurt. And, um, it's going to get ugly is when we start pushing people out to those fringes by bringing in education. Um, you know, I always compare it to, uh,

[00:47:17] sex education and a community. And if you take sexual sex education out of a community, teen, pregnant, you know, you're going to see a lot of these skyrocket it's because people are not going to stop having sex. It's fun and it feels good, but the best way that you can prevent people from doing it unsafely is by providing education and speed flying feels good. And it's a lot of fun. Uh, people are not going to stop doing it, but the best way that we can prevent unnecessary accidents or incidences is provide providing a path for education. And as a community, we can start shaping the message to these ski resorts to bring it into that fold. So instead of it being something that people see negatively, like we did snowboarding, we can start seeing it as, as a positive in a way that they can be part of that community can be part of the ecosystem.

[00:48:13] I mean, it's one of these things where it doesn't provide a lot of money to the resort, but from a visual perspective, seeing wings flying down the mountain just looks really cool to other people that are there. That's what our mountain loves.

[00:48:25] **Gavin McClurg:** That they've said that over and over again. I think it's kind of a pain in the ass to deal with us, but they love it. Um, yeah,

[00:48:32] **Tyler G:** it's beautiful. It's like part of the marketing budget. Sure. It's like these guys kind of cost us money, but we'll just consider it a marketing budget.

[00:48:40] **Gavin McClurg:** That's sort

[00:48:41] **Tyler G:** of like the, you know, the back country steers, they don't provide almost any revenue for that, but the photos they get and the kind of videos they get is, is great marketing for these resorts.

[00:48:51] **Gavin McClurg:** So you snuck in the sex education thing, which was brilliant. I'm glad you got that.

[00:48:55] **Tyler G:** I'm glad you got that

[00:48:55] **Gavin McClurg:** in there because that's something we can all relate to. Hopefully. Um, yeah. And ecosystem. I like that. Touch on that just a little bit. I mean, because that's, that's the problem I see is, you know, you could go through all this work at HVAC and create this syllabus and create this, you know, um, rating system. Then you got to make people use it.

[00:49:17] **Tyler G:** Yeah. Um, so that's going to be the toughest part, right? Uh, execution, getting people to use it is going to be very difficult. I think it, it might, it might be difficult. I don't know. I'm going to anticipate that it would be difficult, of course. Uh, but I think that people are going to really want to do it. And people that, um, have looked at it and been part of it, sort of waiting for this to come down the pipe are, are anticipating or sitting around anticipating, waiting for it to happen.

[00:49:48] **Gavin McClurg:** Yeah. I like it. Uh, Tyler, thanks, man. I really appreciate it. Thanks for sharing your thoughts. I wish you guys at HVAC, all the, all the luck in the world. I hope you do put this together because the community needs it badly. Um, and I'm sure you've thought about this, but it seems like we could steal from what the Europeans are doing and implement a lot of what they're doing. They, they tend to be quite a ways ahead of us on this. Like, you know, like the whole APPI system and some of the systems they use in Europe for paragliding or, um, you know, I don't want, don't want to knock USHPA too much, but they're, they're quite a bit more progressive and, uh, they, they cover the skill sets that you need. I think much better than a multiple choice test that we're doing, still doing here, you know? So I, I think it's something we could, we could, you know, across the community we could learn from.

[00:50:37] **Tyler G:** Yeah. That's what, yeah. I've had a few guys from over there, like Mark Shaw from the British hang gliding and paragliding association helping out. And then Asher and Chris from ski and fly, which do their instruction in France, Norway and New Zealand. And, uh, I mean, there's so much further advanced when it comes to teaching, people. And yeah, the multiple choice thing, they just hate that stuff. They're like, that doesn't teach somebody's knowledge. It just, uh, you're testing their deductive reasoning skills. Right.

[00:51:05] **Gavin McClurg:** Right. Yeah. No, it's just, it's, it's wrongly placed. Um, yeah. Yeah. And I mean, I, I, I take to your point about the youth too. I mean, that's what the sport is suffering from in everywhere. Uh, not nearly as much in Germany and France and Switzerland and stuff. They've, they've got really good youth programs and it's in the schools. And so, you know, they're, they're holding on to their growth, but, um, it's all going to go the way of hang gliding, unfortunately, unless we attract youth to the sport. And I think, uh, you know, the, the youth are a lot more attracted to speed flying because it's got that, you know, it's, it's faster. It's, it's fun. It's immediate. Uh, you can go out and really have a blast right off the bat. You don't have to spend a week ground handling and, you know, I mean, you should do all that.

[00:51:51] You should do all that stuff anyway, but you know, you can go have fun and pretty quickly and, you know, get a buzz and, and that hopefully will turn into a love of, uh, for a lifetime.

[00:52:02] **Tyler G:** Absolutely. We shouldn't cut off our nose to spider face. I mean, it's absolutely a great marketing platform for our sports for free flights. Um, you can pack it into a fantastic 30 second, 15 second little clip. Um, it's hard to do that with paragliding.

[00:52:19] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. Yeah. Well, for those of you who are listening, um, there will be contact details in, in the show notes to get ahold of Tyler. If you've got ideas, uh, or ways to assist, or, you know, maybe you're working on your own syllabus. We should all be working together. We shouldn't be doing these, this stuff in our own silos. Um, so, you know, reach out to Tyler, reach out to me and, offer your assistance or guidance or a question or whatever, and try to get this, you know, this should be something that the whole world's working on, working towards the same goal.

[00:52:52] **Tyler G:** Yes. Gavin, please. Anyone who's interested in, uh, helping out, or want to learn more, please reach out to me.

[00:52:58] **Gavin McClurg:** Yeah. Tyler. Thanks a lot, man. I appreciate it. Thanks again for your time and appreciate you coming on the show. And I hope we get to, uh, meet at cloud base or ripping down the chief one of these days. Thanks a lot, man.

[00:53:08] **Tyler G:** Thank you very much. Yeah.

[00:53:15] If

[00:53:21] **Gavin McClurg:** you find the cloud-based mayhem valuable, you can support it in a lot of different ways. You can give us a rating on iTunes or stitcher, however you get your podcast that goes a long ways and help spread the word. You can blog about it on your own website or share it on social media. You can talk about it on the way up to launch with your pilot friends. I know a lot of interesting conversations have happened that way. And of course you can support us financially. This show does take a lot of time, a lot of editing, a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes costs. So if you can support us financially, all we've ever asked for is a buck a show. And you can do that through a one-time donation through PayPal, or you can set up a subscription service that charges you for each show that comes out. We put a new show out every two weeks. So for example, if you did a buck a show and every two weeks, it'd be about \$25.

[00:54:07] A year. So way cheaper than a magazine subscription. And it makes all of this possible. I do not want to fund this show with advertising or sponsors. We get asked about that pretty frequently, but I, for a whole bunch of different reasons, which I've said many times on the show, I don't want to do that. I don't like having that stuff at the front of the show. And I also want you to know that these are authentic conversations with real people. And these are just our opinions, but our opinions are not being skewed by sponsors or advertising dollars. I think that's a pretty toxic business model. So I hope you, you dig that you can support us. If you go to cloudbasedmayhem.com, you can find the places to support. You can do it through patron.com forward slash cloud-based mayhem. If you want a recurring subscription, you can also do that directly through the website. We've tried to make it really easy and that will give you access to all the bonus material, a little video cast that we do and extra little nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show.

[00:55:02] But we feel like you should hear, we don't put any of that behind a paywall. If you can't afford to, support us, then just let me know and I'll set you up with an account. Of course, that'll be lifetime and hopefully you're being in a position someday to be able to support us, but you'll find all that on the website. All of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloud-based mayhem merchandise, t-shirts or hats or anything, you should be all set up. You should have an account and you should be able to access all that bonus material. Now. Thank you so much for listening. I really appreciate your support and we'll see you on the next show. Thank you..

Français

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

Show notes

Tyler G siège au conseil d'administration de la Canadian Hang Gliding and Paragliding Association et il s'est donné pour mission de résoudre un problème difficile dans notre sport actuellement : créer un programme et un modèle pour apprendre à pratiquer le speed fly en toute sécurité. Le speed flying, particulièrement en Amérique du Nord, reste totalement improvisé et il y a un vide informationnel. Et cela a des conséquences. Les accidents, souvent graves, sont nombreux et la culture YouTube alimente la recherche de sensations fortes, mais les pilotes sautent les étapes nécessaires.

Le post Episode 105- Tyler G and the critical Phases of Flight est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:28] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud-Based Mayhem. Mon invité aujourd'hui est Tyler Gillies. Il va par Tyler G., c'est plus simple. Il est membre du conseil HPAC au Canada. C'est un pilote à Squamish, en Colombie-Britannique, il pratique le parapente et les ailes de vitesse, et il est passionné par le speed flying. Il m'a contacté il y a quelques mois. C'était en fait avant l'X-Alps, avec quelques inquiétudes sur deux choses qu'il avait entendues sur Mayhem de la part d'autres pilotes de vitesse, et il voulait aussi discuter de ce qui se passe dans ce domaine en termes d'enseignement et de création d'un programme pédagogique. Et, vous savez, c'est encore un peu le Far West, surtout ici en Amérique du Nord. Je pense qu'ils sont un peu plus avancés en Europe, mais c'est certainement un sport relativement nouveau, surtout par rapport au parapente et au deltaplane.

[00:01:18] Et beaucoup de gens apprennent par eux-mêmes, ce qui est évidemment ce que j'ai fait. Vous savez, il n'y a pas vraiment d'instructeurs et il n'y a pas beaucoup d'endroits où l'on peut aller pour apprendre. Alors, on en parle beaucoup, de ce qui se passe en coulisses pour essayer de mettre ça aux normes, et on aborde certains risques et la manière dont les gens devraient apprendre le speed flying et où ils peuvent aller pour le faire. On voit aussi certaines choses qu'il faut savoir si vous ne voyez ça que sur YouTube, vous savez, en voyant à quel point c'est incroyable, génial et amusant et que vous voulez vous y mettre. Mais, vous savez, c'est difficile de s'y retrouver dans ce domaine pour le moment. Et Tyler essaie de résoudre ça, ainsi que d'autres gars là-haut au Canada. Il y en a aussi ici aux États-Unis, et ils s'inspirent de ce qui se passe en Europe, en France, en Suisse et ailleurs parce qu'il y a tout simplement beaucoup plus de pilotes là-bas.

[00:02:12] C'est donc le sujet de cet épisode. Profitez-en bien.

[00:02:19] Tyler,

[00:02:29] C'est génial de vous avoir avec nous sur Mayhem. J'apprécie vraiment que vous preniez du temps et que vous m'ayez contacté avant les X-Alps. Ça nous a pris un peu de temps pour nous organiser. J'espère que vous avez passé un bel été. Mais pourquoi ne vous présenteriez-vous pas à tout le monde et nous direz-vous pourquoi nous avons cette discussion aujourd'hui ?

[00:02:43] **Tyler G:** Absolument. Je m'appelle Tyler Gillis, Tyler Gee, et je suis membre du conseil d'administration de l'H-PAC, l'Association canadienne de vol libre et de parapente. Je représente la Colombie-Britannique, la province où je vis. Je suis aussi le président d'un club local appelé le West Coast Soaring Club. Nous sommes sur le podcast aujourd'hui pour parler de speed flying et, plus précisément, comment cela s'intègre dans votre vie ? Comment cela s'intègre-t-il dans l'écosystème de notre vol libre actuel, incluant le deltaplane et le parapente ?

[00:03:12] **Gavin McClurg:** Ouais. Alors, vous savez, j'étais assez enthousiaste à l'idée d'en parler aussi. Comme on en a un peu discuté avant de commencer, on a eu ce genre de problème ici ces dernières années à Sun Valley, presque comme deux camps différents entre, vous savez, le parapente et le speed flying. Et c'est vraiment frustrant parce que je

ne veux vraiment pas que ça devienne comme le ski et le snowboard des années 80, vous voyez. On recherche tous la même chose dans les mêmes hauteurs et on essaie de le faire en toute sécurité. Et, vous savez, je veux vraiment que tout le monde se rassemble. Et je comprends que c'est aussi l'une de vos préoccupations et de vos objectifs.

[00:03:50] **Tyler G:** Ouais, absolument. Je pense qu'une grande partie des défis que nous rencontrons concernant la sécurité du sport et les blessures sont dus au fait que nous ne les avons pas encore pleinement intégrés dans notre communauté.

[00:04:07] **Gavin McClurg:** Et comment est-ce que vous comptez, sur quoi travaillez-vous avec H-PAC pour satisfaire cela ou pour atteindre cet objectif ?

[00:04:15] **Tyler G:** Absolument. Au cours des quatre dernières années, j'ai travaillé sur le développement d'un système de certification complet, incluant le programme et les définitions, les compétences à démontrer, le cursus, les limites d'exploitation recommandées et les habilitations pour le speed flying et le speed riding.

[00:04:37] Ce serait donc un système de formation complet, très similaire au deltaplane et au parapente, où les gens apprendraient et se concentreraient sur les compétences nécessaires pour le speed flying, puis sur les ensembles de compétences spécifiques requis si vous faites du speed riding. Il s'agirait donc du speed flying en ski ou du speed flying en décollage au pied.

[00:05:00] **Gavin McClurg:** Et est-ce que vous avez l'impression que, d'après votre expérience, puisque vous pratiquez les deux, vous êtes multi-aile. Oui. Est-ce que c'est approprié pour quelqu'un qui est, vous savez, vraiment emballé, qui voit les vidéos en ligne et qui voit du speed flying. Est-ce qu'on peut juste apprendre le speed flying sans aucun bagage en parapente ou quoi ? Qu'est-ce que vous préconisez ?

[00:05:21] **Tyler G:** C'est une excellente question. Et c'est quelque chose sur lequel je réfléchis depuis un moment. Est-ce que, vous savez, les gens devraient d'abord apprendre le parapente avant de se mettre au speed flying ?

[00:05:34] Et ce qu'on observe sur le terrain, dans beaucoup d'écoles qui ont fonctionné dans une zone grise pendant longtemps, c'est que les gens viennent pour le speed fly. Ceux qui veulent faire du speed fly ne s'intéressent pas au parapente, ou s'ils pratiquent déjà le parapente, ils veulent apprendre le speed fly ; c'est là qu'ils veulent se concentrer. Ou s'ils viennent du parachutisme, ils veulent apprendre le speed fly, peu importe leur parcours, et nous devrions leur apprendre à le faire spécifiquement avec l'intention et la formation nécessaires. Oui, pour apprendre à le faire en toute sécurité. Pour l'instant, on a ces systèmes hybrides où on se dit : « D'accord, si tu as ton P2, alors on te lance, et tu es assez bon pour être mis sur une speedway. »

[00:06:23] Et puis, vous savez, vous n'aurez probablement aucun problème. Mais il y a beaucoup de choses très spécifiques au vol en speedway qui ne se recoupent pas avec le parapente, et je pense que cela mérite son propre système et son propre programme pour le faire en toute sécurité. Quand on pense aux gens, quand on pense aux gens qui font juste les choses mécaniquement, c'est ce qu'on veut éviter. Je pense que si on dit : « Hé, vous devez d'abord apprendre le parapente », les gens vont simplement suivre les étapes pour satisfaire le système au lieu d'être réellement impliqués dans le contenu et de l'apprendre. Cela ne veut pas dire que vos premiers sauts et vos premiers vols ne peuvent pas se faire sur une très grande aile ou une petite aile A ou quelque chose comme ça, ce qui est probablement par où vous commenceriez.

[00:07:09] Vous commenceriez vos premiers vols en parapente. Mais vous le feriez avec l'intention d'apprendre les compétences pour pratiquer le speed flying en toute sécurité.

[00:07:17] **Gavin McClurg:** Ouais, carrément. Je l'ai déjà abordé dans des épisodes précédents, je crois avec Patrick et Cade et certains des pilotes de speed qu'on a reçus par le passé. Mais pour ce qui est de mon expérience personnelle, j'ai toujours appelé les ailes de speed des ailes "bêtes" parce qu'elles sont si faciles à piloter d'une certaine manière, genre, pas pour descendre dans des canyons comme ce que tu vois Jamie faire en Nouvelle-Zélande et tout ça. Je veux dire, pas le niveau expert, mais décoller d'une colline, voler autour et bien s'amuser avec une aile de speed, ça peut se faire assez rapidement. Tu sais, elles sont plus difficiles à faire fermer, elles sont faciles à diriger et, tu sais, elles sont, d'une certaine manière, indulgentes. Évidemment, elles ne le sont pas si tu voles juste au-dessus du sol à toute vitesse, mais ce

sont des ailes indulgentes à piloter.

[00:08:06] Et donc, j'ai toujours eu du mal à savoir comment, si un pilote ne vient pas du parapente, développer assez de respect dès le début quand on n'est pas encore très doué avec une speed wing. Je veux dire, c'est difficile de parler à quelqu'un de la sécurité en avalanche s'il ne comprend pas la neige. Vous voyez ce que je veux dire ? On ne peut pas le voir. Et c'est pareil pour le speed flying. C'est difficile de, je ne sais pas, projeter ou enseigner le respect de ce que cette aile peut faire si elle est mal pilotée sans, je ne sais pas. Vous voyez où je veux en venir ? C'est difficile de, vous savez, sans comprendre le vol, euh, le surf, d'accord, voici un exemple.

[00:08:51] Le surf, c'est, enfin, c'est difficile de devenir très bon parce qu'on a si peu de temps sur la planche ; on passe tout son temps dans l'eau à ramer pour essayer de se mettre en position, mais on n'a ensuite qu'une glisse de six secondes, et c'est déjà une grosse glisse. Le speed flying, c'est un peu pareil. La glisse est courte. On n'a pas beaucoup de temps pour développer ses réflexes.

[00:09:11] **Tyler G:** D'accord. Je comprends tout à fait, je comprends parfaitement ce que tu dis. Et quand tu dis que les speed wings sont des ailes bizarres, je suis d'accord. Et certainement dans le sens où tu peux prendre de mauvaises habitudes sans que ton aile ne te dise que c'est une mauvaise habitude.

[00:09:28] **Gavin McClurg:** Et voilà.

[00:09:29] **Tyler G:** Oui. Et c'est là que je vois les gens se blesser. Vous savez, ce sont les mauvais décollages et les mauvais atterrissages. Mais une chose que vous allez probablement développer, que vous allez faire en speed flying, c'est que vous allez avoir beaucoup plus de décollages. Beaucoup plus d'atterrissages que sur un parapente. Et ce sont les deux phases critiques du vol. Bien sûr. Tout ce qu'il y a entre les deux, c'est littéralement comme si vous mettiez un sac de pommes de terre dans la sellette et que ça irait très bien. C'est vrai. Les parapentes, les ailes de speed. Ce sont tous des ailes stupides. En fait, elles volent toutes seules. Je veux dire, vous avez vu ces parapentes se faire emporter par n'importe quoi, et puis ils partent et volent tout le long de la route. Non

[00:10:10] **Gavin McClurg:** problème. C'est vrai. Ouais. On est, on est, on est la mauvaise partie de l'équation, non ? C'est nous qui les foutons en l'air. Ouais, exactement.

[00:10:17] **Tyler G:** Dès qu'on nous installe dans le siège, c'est là que ça commence à devenir bizarre. Donc, il faut absolument apprendre ces compétences dans un environnement sûr et progresser à un rythme approprié. Mais ça ne veut pas dire que vous ne pouvez pas apprendre les phases de vol, les lois de l'aérodynamique, la météo ou tout ce que vous apprenez en parapente dans un cours spécifique au speed flying. Tout comme si vous alliez apprendre le deltaplane, vous pouvez apprendre toutes ces lois de l'aérodynamique, les règlements aériens et la météo, mais vous commencerez à apprendre comment cela vous affecte spécifiquement en tant que speed flyer. Parce que l'une des choses que vous n'apprendriez probablement pas en parapente et qui vous affecte vraiment en speed flying, c'est l'altitude densité : quand il fait chaud en milieu de journée, et que tout à coup, alors que vous atterrissez à, disons, 1 000 pieds...

[00:11:14] En altitude, vous atterrissez maintenant à 3 000 pieds par rapport au niveau de la mer d'un point de vue sur la densité de l'air. Ça change vraiment la donne, surtout, surtout pour la façon dont vous allez atterrir, particulièrement sur une piste de vitesse.

[00:11:25] **Gavin McClurg:** à cause de la vitesse,

[00:11:27] **Tyler G:** à cause de la vitesse, c'est beaucoup plus flagrant. Tu te dis : « Waouh, je suis arrivé sur cette zone d'atterrissage bien plus vite qu'à 9 heures du matin. » Je vois. Et c'est l'une des choses, tu sais, quand on apprend le speed flying, c'est assez, c'est très similaire au paramoteur, qui est la façon dont j'ai commencé ma carrière de pilote, tu sais, tôt le matin, tard le soir, quand il y a de belles conditions, et c'est aussi très stable. Bien sûr. Et donc, ce n'est pas vraiment ce que tu apprends en parapente. Tu commences à décoller, à comprendre quoi faire à 11 heures et tu espères monter et voler. Tu apprends toutes ces informations pour t'apprendre à piloter un parapente. Il y a pas mal de choses qui ne sont pas pertinentes. Si tu peux prendre ces informations météo et les adapter pour voler en toute sécurité sur une speedway.

[00:12:15] Exactement. Au lieu de les pousser à apprendre toutes ces informations qui sont pertinentes pour un parapente. Ce qui se passe, c'est qu'ils se font passer les infos pour voler en toute sécurité sur une speedway à la va-vite.

Où s'ils reçoivent même toutes les informations nécessaires, c'est une autre question. Parce que je pense que selon les ressources, les finances, tout ce genre de choses, ils obtiennent leur P2 à ce stade. Ils se disent : « Oh mon Dieu, je peux piloter une aile. Je vais juste prendre une speedway et aller voler sur une partie de beaucoup de parcours P2. » Vous savez, il faut acheter votre aile. Alors maintenant, vous avez ce parapente que vous ne allez jamais piloter parce que vous ne voulez pas piloter de parapente. Vous n'avez pas d'intérêt pour le parapente.

[00:12:52] **Gavin McClurg**: C'est un décalage.

[00:12:53] **Tyler G**: C'est un décalage. Bien que je comprenne les arguments de ceux qui disent que piloter un parapente va vous apporter certaines compétences pour piloter en vitesse. Sans aucun doute. Toute forme d'aviation va aider à fournir des informations pour d'autres formes d'aviation. J'ai piloté une aile fixe il y a quelques semaines. Un bon ami a obtenu sa licence d'instructeur pour le vol en aile volante et j'ai commencé à apprendre le vol en aile volante. Je veux dire, ils...

[00:13:15] **Gavin McClurg**: tout, tout ça vous aide à piloter votre aile de vitesse.

[00:13:19] **Tyler G**: Absolument. Ils s'aident tous les uns les autres. Et quand j'ai appris le speed flying, je suis allé à fond. Je suis allé dans ce qui se rapprochait le plus d'une école de speed flying à l'époque, qui était, euh, un cours donné par Rich Kennedy dans le Suboba. Et je veux dire, les gars ont fait un travail incroyable pour développer son propre programme. C'est un mec de la tech. Très vif. Vous savez, c'est un paradigme à l'époque des ingénieurs et des gens extrêmement intelligents et geeks dans notre communauté. Mm-hmm. Et, euh, il a développé un super programme et j'ai appris comment faire du speed flying spécifiquement, euh, j'ai appris tout sur, vous savez, la densité, l'altitude, et toutes ces petites choses très spécifiques qui étaient importantes pour piloter une aile de speed en toute sécurité et, euh, apprendre à piloter cette aile de speed m'a en fait aidé à améliorer mes compétences en tant que pilote de parapente.

[00:14:08] **Gavin McClurg**: Bien sûr. Ouais. Je veux dire, tout ça, tout ça alimente le même système. Tout ça finit par s'imprimer dans votre cerveau. Ouais. Vous apprenez des choses. Absolument. Peu importe ce que vous pilotez. Alors, qu'est-ce que, vous savez, en ce moment, Gavin McClurg veut devenir instructeur de speed flying. Qu'est-ce que je dois faire pour y arriver ?

[00:14:27] **Tyler G**: Si tu veux devenir instructeur de speed flying, la façon dont on procéderait maintenant, si on décide de terminer ça, c'est qu'on l'a présenté et que le conseil l'a approuvé. On a atteint tous nos objectifs pour le développement de ce cadre et de ce programme. Ce que nous ferions en tant qu'organisation, c'est embaucher quelqu'un. Un instructeur qui fait ça depuis longtemps, probablement en Europe, pour qu'il vienne donner une formation d'instructeur afin d'enseigner aux pratiquants actuels de speed flying qui ont à peine des bases, ou à d'autres instructeurs pour qu'ils deviennent eux-mêmes instructeurs de speed flying. Le programme est là. Ils peuvent pratiquer les compétences, ils comprennent le contenu et les limites opérationnelles, et ensuite, on leur apprend comment être des instructeurs.

[00:15:14] Mais

[00:15:15] **Gavin McClurg**: De quoi parles-tu ? De ce que tu essaies de développer ? Je parle de maintenant. Genre, si je voulais devenir instructeur tout de suite, quels sont les obstacles que je devrais franchir ?

[00:15:24] **Tyler G**: Oh, pour l'instant, c'est le Far West. C'est genre, n'importe qui peut devenir instructeur de speed flying. Ce qui se passe en ce moment, c'est qu'il y a un vide d'information sur la manière de le faire. Du coup, on voit des gens qui essaient de combler ce vide. Certains ont fait un super boulot. J'ai eu énormément d'aide sur mon projet, euh, Chris Grantham de Fly Above, Fly Above nous là-bas à Santa Barbara, euh, Rich Kennedy m'a beaucoup aidé. Euh, Mark Shaw de la HPA, euh, a aidé à fournir beaucoup d'informations. Asher et Chris de Ski and Fly, ils ont organisé ces camps, des camps incroyablement, incroyablement approfondis pour le speed riding en France, en Norvège, en Nouvelle-Zélande.

[00:16:12] Waouh. Est-ce qu'ils ont un programme incroyable ? Alors, il y a ces gars qui sont fantastiques et qui combler ce vide éducatif avec des informations, mais il y a aussi ces autres personnes de l'autre côté de la médaille qui combler ce vide elles aussi. Mais ce n'est pas génial, comme vous le constatez dans certaines des zones où vous vous

trouvez.

[00:16:34] **Gavin McClurg:** Exactement. Donc ce que tu dis, c'est que si tu veux être instructeur, tu peux te dire instructeur et aller enseigner peu importe ton parcours, peu importe tes capacités, peu importe ton... ton dossier de sécurité, tu vois ? Il n'y a pas vraiment, il n'y a pas encore de programme officiel. C'est ce sur quoi vous travaillez.

[00:16:53] **Tyler G:** Ouais. Eh bien, au Canada, c'est Be Flying. Ils ne reconnaissent pas le HVAC. Donc, ça n'a rien à voir avec nous. C'est leur propre groupe. Si des gens voulaient venir et dire qu'ils voulaient apprendre le kiteboard, ce serait genre, « eh bien, allez, débrouillez-vous ». Parce qu'on n'a rien à voir avec ça.

[00:17:11] Il n'y a donc aucun organisme de réglementation. Ouais. Qui aurait décidé de dire : « Hé, venez ici les gars, vous faites partie de nous. »

[00:17:20] Et vous avez même vu certains des, ouais. Vous avez même vu certains des fabricants essayer de combler ce vide. Ils voient même Ozone publier ces vidéos « comment faire », comme comment voler sur les élévateurs arrière sur votre speedway. Parce qu'ils même eux voient ce vide éducatif, parce que nous, vous savez, nous voulons prévenir et éduquer pour ne pas avoir les accidents que nous voyons.

[00:17:45] **Gavin McClurg:** Je ne sais pas si vous avez entendu le... Alors, avec, euh, mec, j'aurais dû le sortir, mais était-ce Bernie, mais j'oublie, le Suisse. Euh, il disait que les statistiques actuelles en speed flying sont pires qu'en wingsuit. Je ne sais pas si c'était, vous savez, étayé, mais c'est ce qui se passe en Europe et je pense qu'ils sont bien plus avancés que nous. Ça fait plus longtemps qu'il existe et il y a beaucoup plus de gens qui le pratiquent. Et ça semble, comme vous l'avez dit, euh, ouais, je ne connais pas leurs systèmes. Et leur programme, leur système de notation, la réglementation et tout ça. Mais on dirait qu'ils ont pas mal d'avance sur nous. Euh, certainement, mais c'est quand même, c'est le sport, mec, ça a pris son tribut.

[00:18:31] **Tyler G:** Ouais. Je veux dire, je n'ai pas pu vérifier cette statistique du tout. La seule chose que je peux dire avec certitude pour le speed flying, c'est qu'aucune des données n'est statistiquement significative. Un statisticien vous regarderait et en rirait. Parce qu'on n'a tout simplement pas assez de données. Et puis, comment ces accidents sont-ils signalés ? Sont-ils signalés ? Exactement. C'est le même problème que nous avons ici en Amérique du Nord quand il s'agit des statistiques d'accidents. On n'a tout simplement pas assez de données pour en tirer un sens réel.

[00:19:03] Euh, j'ai certainement, je n'ai rien parce que je ne sais pas. Je ne sais pas quelles statistiques il cite, donc je ne peux pas commenter. On ne voit pas la même chose ici. Euh, je ne pense pas qu'on voie la même chose. Je pense qu'en Amérique du Nord, d'après la dernière étude, il semble que... j'ai vu que, euh, quand ils ont lancé les erreurs pour vous, ils ont inclus, euh, les mini ailes, les ailes de speed dans une analyse pour savoir s'il y avait des types d'ailes. Donc le deltaplane, le parapente, c'est-à-dire les ailes, s'il y avait un type d'aile plus dangereux qu'un autre et ils n'ont pas pu arriver à une conclusion solide. Ouais,

[00:19:42] **Gavin McClurg:** Je pense avoir vu la même chose. Je pense que cette année dernière, les accidents en parapente et en speed flying étaient à peu près au même niveau. Ils sont toujours graves, mais je ne pense pas qu'il y ait eu une tendance marquée d'un côté ou de l'autre. Mais bien sûr, on commence alors à se dire : d'accord, mais combien de personnes pratiquent chaque discipline ? Et vous savez, les données deviennent complexes selon la façon dont on les analyse.

[00:20:02] **Tyler G:** Ils le faisaient sur une base par habitant, genre, combien de personnes pratiquaient le sport. OK. Je sais que les gars de Ski and Fly, Asher et Chris, je leur ai posé la question et ils disaient quelque chose de différent de ce que disait ce Suisse. Donc, ouais.

[00:20:25] dépendant de la population, très dépendant de la population. Et je pense aussi qu'on peut faire dire aux données ce qu'on veut si on a le moindre préjugé. Bien sûr. Bien sûr.

[00:20:39] **Gavin McClurg:** Alors, quand vous vous réunissez, quand votre conseil se réunit, quels sont les arguments ? Sur quoi est-ce que vous vous emportez en ce moment ? J'essaie juste de mettre en place ce genre de programme, de monter les instructeurs à un niveau où vous êtes sereins sur le fait qu'ils puissent aller enseigner de la bonne manière.

[00:21:06] **Tyler G:** Je pense que c'est l'une des questions que nous nous posons tous, que nous pesons actuellement. L'une des questions serait : « Hé, si nous décidons de mettre en place un système de notation, nous voulons dire aux pilotes de vitesse : venez faire partie de ce groupe, nous vous soutenons. Et voici un système de notation pédagogique pour s'assurer que vous pouvez le faire en toute sécurité. Est-ce que cela vous intéresserait même d'y participer, ou est-ce que vous êtes juste trop "cowboys" ? Vous ne voulez rien avoir à faire avec ça. Vous vous battez contre le système et c'est tout. »

[00:21:35] Et donc, est-ce que c'est une question ? Tous les speed flyers et speed riders que je connais veulent vraiment en faire partie. Beaucoup d'entre eux déforment la vérité pour y être maintenant, dans le sens où ils vont juste passer leur P2, alors qu'en réalité, ils sont juste des speed riders. Ils ne font pas de speed flyers. Ils essaient désespérément d'entrer, mais on les oriente évidemment vers un autre chemin pour l'instant. Je pense qu'après avoir écouté votre précédent podcast, j'ai entendu une chose de sa part : il voulait vraiment une réglementation après avoir vu d'autres endroits qui avaient une formation et une éducation réglementées. Il s'est dit : « Waouh, c'est une vraiment, vraiment bonne idée. » Donc, même quelqu'un qui se situe plus dans le côté « cowboy », il identifie clairement la valeur d'un système de notation et de faire partie de ce groupe.

[00:22:28] On

[00:22:29] **Gavin McClurg:** On parlait de ça avant de commencer l'enregistrement, on parlait du fait que, tu sais, quelque chose que je vois en parapente, c'est que même s'il y a le système de notation et l'aspect réglementaire. Une grande partie de vos 50 premières heures dépend de la personne que vous choisissez. Tu sais, s'il s'agit d'un moniteur de parapente, il doit être un moniteur certifié USHPA. Il a suivi les cours, mais ça dépend toujours de la personnalité de cette personne, de son parcours et de sa capacité à enseigner. Certains sont meilleurs que d'autres. Donc ça dépend vraiment de la personne que vous allez voir, et ça peut avoir des effets durables sur votre progression en tant que pilote.

[00:23:17] Comment est-ce qu'une personne qui écoute cette émission, qui fait du parapente ou qui n'en fait pas encore mais qui veut devenir pilote de vitesse, devrait s'y prendre ? Comment, où, qu'est-ce que vous leur recommanderiez de faire ? Où est-ce qu'on trouve la bonne personne pour apprendre ?

[00:23:34] **Tyler G:** Oh là là. D'accord. C'est une excellente question. Je pense que, vous savez, l'une des choses avec lesquelles il faut absolument être en phase avec cette personne, c'est, vous savez, l'adéquation des valeurs et de la personnalité. Est-ce que vous pouvez supporter qu'elle vous dise quoi faire et comment le faire ? Est-ce que vous aimez son style ? Est-ce que vous sentez qu'elle va vous donner toutes les informations nécessaires pour le faire en toute sécurité ? Quand j'ai commencé à chercher un instructeur de parapente, je suis allé interviewer absolument tous les instructeurs qui n'étaient pas proches de chez moi. Je n'en ai pas choisi un seul. Je suis allé voir chacun d'eux et j'ai ensuite essayé d'en choisir un qui avait vraiment à cœur ce qu'il faisait et qui allait s'assurer que nous apprenions tout ce dont nous avons besoin pour pouvoir y aller.

[00:24:21] Voler en toute sécurité et voler. Enfin, progresser. Eh bien, c'est facile dans notre communauté locale. Si vous regardez les meilleurs pilotes, ils sont tous issus d'un ou deux instructeurs, et là, on peut dire que ça a un lien avec leur capacité à former de très bons pilotes. Donc, si vous essayez de trouver un bon instructeur, faites la même chose, allez interviewer et parler à des gens en speed flying. Ça va être vraiment difficile, probablement, de trouver quelqu'un localement parce qu'il y en a tellement peu ici en Amérique du Nord, mais il y en a beaucoup en Europe, en Nouvelle-Zélande... Rich, je ne sais pas s'il enseigne toujours à Sabova, mais c'est un endroit fantastique pour apprendre, vous savez, la terre y est assez meuble, c'est assez indulgent, et il propose un super programme. On peut faire beaucoup de vols dans la journée, je pense que j'en ai fait entre 15 et 20 par jour, ce qui fait beaucoup de décollages et d'atterrissages, et c'est ce dont vous avez besoin en tant que nouveau pilote : cette compétence pour vraiment maîtriser ses décollages et ses atterrissages à la suite, parce que vous apprenez cette mémoire musculaire, une bonne technique et son application, oui.

[00:25:33] **Gavin McClurg:** Sabo, Sabo était incroyable. Euh, oui, j'allais poser une autre question mais je vais la garder pour plus tard. Vas-y. Ouais, oui.

[00:25:40] **Tyler G:** Une autre chose qui nous préoccupait, c'était de savoir comment notre assurance allait gérer ça. On en a parlé avec nos assureurs et ils ne voient pas de différence, ils ne voient pas les nuances dans notre façon de faire, donc je pense que... enfin, on est toujours considérés comme des pilotes d'aile pour eux.

[00:25:53] Ils ne voient aucune différence et se fichent de la taille de l'aile que vous pilotez.

[00:25:58] **Gavin McClurg:** Est-ce que vous vous auto-assurez ? Je ne sais pas si vous connaissez le RRG. Bon, donc vous avez un assureur. Vous avez une autre, vous savez, une compagnie d'assurance établie qui s'en occupe.

[00:26:08] **Tyler G:** Ouais. C'est partout au Canada ? Ouais. Ok. Ouais, c'est national.

[00:26:14] **Gavin McClurg:** D'accord, je vois. Et

[00:26:15] **Tyler G:** D'après ce que j'ai compris en discutant avec certaines personnes du conseil HVAC, l'assurance ne se soucie pas non plus de la taille de l'aile que vous utilisez. Je pense qu'on commencerait à pinailler parce qu'il y a beaucoup de désaccords entre les fabricants et les gens du secteur sur, vous savez, à quelle taille et quelle charge alaire on se trouve : est-ce une aile acro, une mini aile, une aile de speed ? Vous voyez, où trace-t-on la limite ? Il y a beaucoup de débats à ce sujet.

[00:26:43] **Gavin McClurg:** C'est ça. Tu disais juste avant qu'on commence l'enregistrement, que vous avez une situation assez unique dans l'un de vos domaines skiables où vous êtes autorisés à faire littéralement du speed riding pendant que le domaine est ouvert. C'est quelque chose qu'on ne fait pas ici. On a une règle des 150 pieds pendant les heures d'ouverture juste pour protéger les skieurs. Tu disais que vous étiez évidemment un peu inquiets à ce sujet parce que vous voulez que ça dure. C'est vraiment cool. Ouais, c'est une opportunité incroyable. Alors, si je me présentais demain sur une piste de ski, est-ce que je pourrais juste le faire ? Ou est-ce que je dois signer des documents ? Est-ce qu'il y a une décharge ? Est-ce que vous vérifiez mes capacités ?

[00:27:31] **Tyler G:** Oui. Alors, on a cette station de ski ici à D.C. pour laquelle on a négocié avec la direction du complexe. Andy Foster, là-bas, a été un grand défenseur pour nous. Il est génial. Et ils nous adorent. On y a organisé un grand vol pour célébrer l'ouverture de cette piste pour nous au printemps. Et ils, vous savez, ils avaient hâte d'en faire plus. Ils étaient tellement contents des résultats et de la façon dont ça s'est passé. Donc ça a été une super expérience. Du coup, si vous vous présentiez là-bas, il faudrait que vous ayez une assurance HVAC. Il faudrait donc que vous soyez un pilote certifié HVAC.

[00:28:08] Et vous devez aussi signer quelques documents.

[00:28:11] Et je ne suis pas vraiment sûr si on fait un briefing sur le site. Je suis presque sûr qu'on le fait. Mon gars là-bas, Sean Dillon, a fait un super boulot pour entretenir la relation avec Andy et s'assurer qu'on la garde. Et oui, on a le droit de faire du hors-piste, donc on peut carrément faire du speed ride, ce qui veut dire atterrir, et c'est génial. Bien sûr, comme si vous étiez en ski ou en snowboard, il faut éviter les autres. On a précisé dans les règles que pour tous les autres, c'est immédiat. Donc si quelque chose arrive, c'est entièrement votre faute, que ce soit parce qu'ils vous coupent la route ou quoi que ce soit, c'est sur vous. Et on espère que rien n'arrivera et qu'on pourra continuer à voler en toute sécurité et s'amuser.

[00:29:02] C'est tout le principe.

[00:29:03] **Gavin McClurg:** Comment est-ce que vous régulez ça au niveau du, vous savez, il faut avoir signé la décharge, il faut être membre de l'HVAC, il faut avoir l'assurance HVAC. Comment est-ce que vous empêchez les gens de juste débarquer, de prendre le télésiège et de monter faire du speed riding sans ça ?

[00:29:21] **Tyler G:** C'est une petite montagne, il est difficile de s'y faufiler sans autorisation.

[00:29:24] **Gavin McClurg:** D'accord. Ils doivent avoir une carte ou quelque chose comme ça, ou bien ils doivent avoir un...

[00:29:28] **Tyler G:** Ouais, il faut avoir un forfait de ski. Je veux dire, si quelqu'un veut s'introduire sur la montagne en douce, il le fera. Mais bon, la règle, c'est que tu te présentes au service des clients et tu reçois un pass spécial.

[00:29:39] **Gavin McClurg:** Oh, d'accord. Un pass spécial. Je vois.

[00:29:41] **Tyler G:** Ouais. Et ensuite, ils vérifient avec vous pour s'assurer que vous êtes membre, pour pouvoir aller sur le site web de l'HVAC. Tout est répertorié. Ils peuvent taper votre numéro de membre et confirmer que vous êtes en règle.

[00:29:53] **Gavin McClurg:** D'accord. J'ai compris.

[00:29:55] **Tyler G:** Ouais. Cool. Donc c'est tout, c'est

[00:29:57] **Gavin McClurg:** tout est gardé à la montagne, mais la montagne, c'est en fait ça, c'est votre pare-feu. Ce n'est pas l'un d'entre vous qui reste là tous les jours.

[00:30:04] **Tyler G:** Non, non, c'est la montagne. D'accord. Je vois. Cool.

[00:30:09] **Gavin McClurg:** Ouais. Tu as mentionné quand tu m'as contacté pour la première fois que, tu sais, certaines choses que tu avais entendues dans le podcast étaient inquiétantes. Euh, peux-tu les évoquer et expliquer pourquoi.

[00:30:21] **Tyler G:** Ouais. D'accord. Je pense que certains des points inquiétants, c'est ce qui ressort de quelqu'un qui a utilisé les ressources à sa disposition, mais surtout en autodidacte, là où parfois on a l'impression que c'est la chose la plus logique à faire, mais en réalité, il faudrait faire autre chose. Euh, certainement l'une des choses les plus inquiétantes, c'est de ne pas voler avec un parachute de secours. Euh, volez toujours avec un parachute de secours, point.

[00:30:51] **Gavin McClurg:** Vraiment ? Ça n'a pas... Ouais. D'accord. Donc, même si tu fais juste du proximity flying, même si tu fais juste du speed riding.

[00:30:59] **Tyler G:** Ouais. Je veux dire, sur la plupart des montagnes ici dans DC, vous allez passer, euh, une certaine période de votre vol avec beaucoup d'altitude loin de la montagne parce que vous allez devoir voler vers votre ligne de proximité, puis vous éloigner de cette ligne. À un moment donné, on a très, très peu d'endroits où vous pourriez voler en partant directement du sommet de la zone de proximité pour voler et atterrir tout en bas de la montagne. OK. Donc il y aura des occasions où, si vous deviez rencontrer quelque chose qui vous oblige à déclencher un parachute de secours, un autre gros site important pour voler ici est le Skirmish Chief, mais vous savez, vous pouvez déclencher votre parachute de secours à presque n'importe quel moment pendant un vol au départ du Chief. Il n'y a aucune raison de ne pas porter de parachute de secours là-bas.

[00:31:45] En plus, ça ajoute du lest et la charge alaire est super sympa. Je suis pour les pilotes de vitesse. Alors pourquoi pas ? Bien sûr. Ouais.

[00:31:54] J'ai connu quelques personnes décédées qui, s'ils avaient eu un parachute de secours, ça leur aurait sauvé la vie.

[00:32:01] **Gavin McClurg:** Wow. D'accord. Ouais. C'est totalement nouveau pour moi. Je n'ai jamais utilisé de parachute de secours quand je fais du speed flying. Et il y a certainement des moments où tu as raison, je suis loin de la pente. Mais ça n'avait pas été, encore une fois, j'étais en mode cowboy et tu sais, je n'ai jamais été formé à quoi que ce soit en speed flying, tu vois, je suis un parapente et j'ai trouvé ma propre méthode, donc c'est probablement l'une des choses qui te fait râler.

[00:32:25] **Tyler G:** Ouais. La plupart des nouveaux pilotes ne font pas de proximité. Si tu pouvais mettre l'une des lignes de Henzie dans une vidéo de 30 secondes, tu te dirais : wow, c'est juste incroyable. Incroyable. Mais s'attendre à ce que tout le monde pratique des lignes comme celles de Henzie, ça n'arrive pas. Donc ce qu'on voit sur YouTube avec des speed flyers qui font ces lignes, ils sont au sommet du sport. Ce n'est pas comme ça que ça se passe. Pour les débutants, ils ne se jettent pas dans ces canyons et ces vallées pour faire ce genre de trucs. Bien sûr. Ouais,

[00:32:57] **Gavin McClurg:** Bien sûr, bien sûr. Est-ce que, tu sais, en parapente, on voit des accidents à tous les niveaux, tu sais, débutants, novices, parce qu'ils ne savent pas, niveau intermédiaire. On appelle ça le syndrome intermédiaire en parapente. Je suppose que vous avez la même chose en speed flying aussi. Eh bien, j'en suis sûr. Absolument. Tu sais, c'est comme si tu pensais être meilleur que tu ne l'es. Et puis tu as l'effet de halo de l'expert. Je me

dis, tu es vraiment bon. Et tu es vraiment bon. Mais tu deviens complaisant. Et est-ce que tu vois, est-ce que des gens se font accidenter à tous les niveaux en speed flying aussi ? Tu sais, comme les gars qui se font accidenter, je veux dire, on a quelques gars ici, Andrew Dunning, Michael Dunning et Will Burks. Je veux dire, ces gars-là, ils font les mêmes trucs que tu vois Jamie faire dans les vidéos. Je veux dire, c'est génial. Et ils sont vraiment bons.

[00:33:42] Et ils y ont passé énormément de temps, mais est-ce que tu vois, est-ce que tu vois des gens à tous les niveaux se planter ?

[00:33:49] **Tyler G:** Absolument. Ouais. On a des débutants qui, enfin, je pense qu'on peut en prévenir beaucoup dès les premières étapes parce qu'on n'a pas un super programme pédagogique. On pourrait donc éviter pas mal de choses au début, le syndrome de l'intermédiaire. Ça va t'arriver, peu importe qui tu es. Donc, quel que soit le sport dans lequel tu pratiques et quel que soit ton instructeur, il a toujours dû essayer d'être conscient du syndrome de l'intermédiaire. Et puis les gars qui sont au sommet, eh bien, leur job, c'est de repousser les limites. Ouais. C'est de repousser constamment cette ligne de ce dont ils sont capables. Donc tu vas avoir ces gars dans n'importe quel sport aussi, ce qui est ce qu'on voit aussi en parapente. Ouais.

[00:34:32] **Gavin McClurg:** C'est ce qui m'inquiète, ou plutôt ce qui m'a toujours inquiété avec le wingsuit, avec juste les accidents là, il n'y a aucune marge en wingsuit. Je veux dire, soit tu es vivant, soit tu es mort. Et puis, je veux dire, il y a des exceptions très rares à ça, mais en speed flying, ce n'est pas, tu sais, tu n'es pas beaucoup plus lent. Je veux dire, tu es plus lent, tu n'es pas en vitesse terminale évidemment et tout, mais tu es, tu sais, tu es là, tu voles encore avec très peu de protection, très, très vite. Je veux dire, ce que ces gars font dans les canyons est tellement dingue. C'est vraiment, c'est vraiment incroyable, mais mec, tu n'es pas loin d'une erreur là, tu sais, un peu d'air bizarre, une petite rafale ou, tu sais, une petite turbulence descendante. Ce sont certainement les choses qui nous mettent en difficulté en parapente. Et je ne peux pas imaginer, je ne sais pas.

[00:35:18] Ça m'inquiète parce qu'en wingsuit, pour les vols de proximité, tu sais, l'adrénaline n'est jamais comparable à moins de se rapprocher un peu plus, d'aller un peu plus vite, d'aller un peu plus profond. Tu sais, c'est ça qui les accroche. Les gars qui le font tout le temps me disent que c'est juste que tu continues de pousser un peu plus loin, un peu plus loin, un peu plus loin. Et là, mec, il n'y a plus beaucoup de marge. Alors qu'en parapente, tu peux continuer à pousser et il y a beaucoup de marge, tu sais, on a le temps de gérer les choses. Ouais. Mais c'est, je suppose, l'inévitabilité de tout ça qui me rend nerveux. Genre, comme lancer un dé, un truc comme ça. Enfin, juste parce que, parce que cette adrénaline diminue dans tous ces sports.

[00:36:05] Ce n'est jamais pareil. La première fois que tu sautes d'une montagne, c'est le meilleur vol que la plupart d'entre nous feront jamais, parce que c'est genre : « Waouh, tu te fous de moi ? ». Mais après, tu fais ton premier 5 km, puis 10 km, puis 100 km, et il faut aller chercher les 200 km. Et en speed flying, il faut se rapprocher, aller plus vite et suivre une ligne plus engagée, plus profonde.

[00:36:27] Ouais,

[00:36:28] **Tyler G:** Absolument. Je vois bien ça. Je ne peux pas vraiment dire que ce qu'on fait est plus que n'importe quel autre sport. Quand on est au sommet, si tu voles ces lignes, si tu es l'un de ces gars, comme Kate Palmer, ils sont au sommet du sport et, tu sais, ils se poussent à bout. Si on prenait ces mêmes... d'un point de vue vitesse. Donc, 20 parapentes, on est à peu près entre 12 et 50 miles par heure. Les ailes de vitesse, c'est entre 20 et 90 miles par heure. Donc tu peux aller à 90 au sommet et tu vas vraiment à fond.

[00:37:05] On est rapides, mais vous savez, les ailes vont beaucoup plus vite que nous. Et il y a beaucoup de jeunes maintenant qui font de l'aile. Je ne sais pas si vous avez vu ces vidéos de vol de proximité. Ouais. Ouais. C'est plutôt cool. Donc quand vous jouez avec la vitesse et le terrain, vous réduisez forcément votre marge d'erreur. Absolument. Mais je pense que ce qu'on fait, il y a une erreur à définir le vol de vitesse par le vol de proximité.

[00:37:33] **Gavin McClurg:** Oh, voilà.

[00:37:34] **Tyler G:** D'accord. Et la plupart des gens que je connais qui pratiquent le mini wing ne font pas ce niveau de vol de proximité. Si vous regardiez leurs vidéos sur YouTube, ce serait probablement plutôt ennuyeux. C'est vrai. Vous

savez, il faut beaucoup de compétence pour atteindre ce niveau où l'on peut, vous savez, avoir confiance en ses capacités et en l'air et la météo dans lesquels on se trouve, pour être capable de réaliser ce genre de choses. Vous volez probablement beaucoup. Encore une fois, si vous êtes au sommet du sport, vous savez, on le voit quand on va à des compétitions de parapente, c'est que les gens poussent jusqu'à des marges infimes et qu'ils se blessent carrément.

[00:38:20] Je veux dire, à chaque compétition où je vais, les gens se blessent. C'est malheureux. Mais c'est ce qu'on voit au sommet de notre sport quand les gens poussent les limites, comme ce que tu fais. Souvent, quand je suis en compétition, je me demande pourquoi je vole dans ces conditions-là maintenant. Si j'étais chez moi, je ne volerais pas comme ça, mais parce que je suis en compétition, ça fait partie du jeu.

[00:38:45] **Gavin McClurg:** Bien sûr. Ouais, carrément. C'est le revers de la médaille des compétitions, c'est sûr. Est-ce que vous voyez, euh, vous savez, il y a eu un gros buzz avec le speed flying, tout comme avec Kaiser Wing. Kaiser Wing s'est vraiment stabilisé ces dernières années. Est-ce que vous voyez encore le speed flying en pleine explosion ?

[00:39:05] **Tyler G:** C'est une bonne question. Je ne sais pas. On n'a pas les données pour ça. J'imagine que ça continue, je vois encore beaucoup de gens s'y mettre.

[00:39:23] C'est difficile à dire. J'aimerais avoir les données là-dessus. Je pense que tant que nous ne pourrions pas mettre quelque chose en place et commencer à voir du monde arriver, il est difficile de dire d'une manière ou d'une autre si ça progresse ou ce qui se passe.

[00:39:38] Une chose que je peux dire, c'est que les pratiquants de speed flying finissent par devenir des parapentistes.

[00:39:44] **Gavin McClurg:** Ouais. C'est intéressant. Les gars ici, localement, qui se sont juste lancés dans le speed flying, ils ont fini par y arriver. Il faut être P3 pour voler depuis notre site principal, sur la montagne de ski, parce que c'est un site réglementé et assuré. Donc il faut obtenir son P3. Alors ils ont fait, comme tu dis, le strict minimum, ils n'avaient aucun intérêt à devenir des parapentistes. Mais maintenant, ils montrent beaucoup d'intérêt pour le parapente. Ils voient le film sur l'Alaska ou la traversée des Rocheuses ou quoi, et ils se disent : « Mec, ces gars-là restent en l'air pendant neuf heures. C'est plutôt cool. » Donc c'est vraiment sympa. Et c'est l'une de mes grandes motivations pour rassembler ces communautés. On devrait tous travailler ensemble, être amis et travailler vers les mêmes objectifs, la même préservation du site, la même chose que tu as avec ta montagne là-bas.

[00:40:32] Je veux dire, ce serait tellement cool de mettre en place un truc comme ça ici. Je ne suis pas du tout contre. Vous savez, si on peut le faire en toute sécurité et réduire les risques qu'il arrive quelque chose de grave, ce serait génial.

[00:40:44] **Tyler G:** Absolument. Et si on devait comparer le speed flying, le parapente et le deltaplane, lequel est en pleine croissance ? C'est clairement le speed flying par rapport aux deux autres. On a vu, on a vu les deux autres régresser. Au Canada, ça se maintient un peu, mais c'est, vous savez, on a aussi beaucoup d'immigration vers le Canada depuis des pays européens et des endroits où ils pratiquent beaucoup le parapente. Intéressant. D'accord. Mais je pense que c'est une excellente chose pour le sport du parapente parce que c'est une porte d'entrée vers le parapente, car les parapentistes commencent à vieillir et certainement pour le décollage au pied, vous savez, il y aura une limite physique parce qu'il faut être capable de courir. Et je pense que le speed riding, s'il y avait plus de stations de ski ouvertes à ça, ce serait un gros point parce que, vous savez, décoller et atterrir avec une aile de speed sur des skis, c'est une évidence, vraiment.

[00:41:40] c'est vraiment facile en skis. Parce qu'on n'a pas besoin de courir pour décoller. Et donc, n'importe qui, quel que soit son âge, peut le faire.

[00:41:47] **Gavin McClurg:** Mon Dieu, c'est trop drôle. Je veux dire, c'est tellement fun. C'est n'importe quoi. Il ne faut pas être doué non plus. On peut juste descendre la montagne en glissant et lancer un cri, et peut-être faire quelques virages, c'est juste tellement amusant. J'adore faire essayer ça aux gens. Parce que ça ajoute toute une dimension. C'est juste génial.

[00:42:05] **Tyler G:** Oh oui. Le speed riding serait vraiment le côté en pleine expansion du sport. Si on peut juste impliquer davantage de stations de ski, même, vous savez, en Europe, ils auront certains sentiers, certaines parties de la montagne qui sont dédiées, dédiées à ça. Donc peut-être certaines zones hors-piste où il n'y a pas beaucoup de monde

qui descend, on a certainement des zones comme ça à Whistler, Blackhawk, et ça peut être ouvert pour les gens qui font du speed wing et être bien à l'écart des autres.

[00:42:37] **Gavin McClurg:** Mon Dieu, quand j'y pense ici aux États-Unis, je comprends tout de suite. Je me dis que oui, je suis optimiste, mais en même temps, je me dis que ça n'arrivera jamais à cause des poursuites judiciaires et, je ne sais pas, de tout ce bordel. Mais est-ce que tu penses que c'est quelque chose de réaliste au Canada ?

[00:42:54] **Tyler G:** Je vois. Enfin, pour moi, je ne vois pas pourquoi ça ne pourrait pas être réaliste n'importe où. Je pense qu'on doit juste changer la façon dont les gens perçoivent le sport. J'y pense tout le temps. Genre, imaginons juste que le snowboard ait existé avant le ski. Imaginons qu'on soit tous des snowboarders. D'accord. Et puis, tout d'un coup, ces gens qui descendent sur des planches pointues avec deux lances veulent monter sur la montagne. Sérieusement. On dirait : « Mais qu'est-ce qu'ils foutent ? On ne laisse pas ces gens sur la montagne. C'est dangereux. Ils descendent la pente avec deux lances. »

[00:43:33] Ce serait dingue. On ne peut pas laisser ces gens sur la montagne. C'est dangereux. Et, et vous savez, dès que les gens se mettent à glisser sur des skis, mec, on peut aller tellement vite. C'est incroyable.

[00:43:46] **Gavin McClurg:** C'est hilarant. Tu es carrément plus rapide

[00:43:48] **Tyler G:** ...que sur une piste de vitesse. Parce qu'à la seconde où tu commences à créer de la portance, tu es hors de la montagne. Tu ne fais plus de ski. Donc, on doit juste changer notre façon de voir les choses parce qu'on y est tellement habitués. Ouais. Enracinés. On est comme la grenouille dans l'eau bouillante. On est habitués aux skieurs et aux snowboarders. On ne voit plus ça comme quelque chose de dangereux, même si beaucoup de gens se blessent et meurent en faisant ça dans ces stations. Mais encore une fois, ils sont vraiment doués pour ne pas en faire parler. Prenez le VTT de descente, par exemple. C'est incroyable le nombre de personnes qui se blessent et meurent en faisant ça ici, mais on n'en entend jamais parler. Parce que ça se passe dans les stations et ils font un super boulot pour contrôler les médias à ce sujet.

[00:44:32] **Gavin McClurg:** C'est un très bon point que je pense être sous-estimé ou, je ne sais pas, dont les gens ne pensent pas assez. Je veux dire, je suis aussi passé par plusieurs réflexions là-dessus, parce que vous savez, on a eu un été vraiment mauvais. Il y a eu beaucoup d'accidents, plusieurs mortels, et c'est comme ça chaque année, vous savez ? Enfin, ce n'est pas comme si je venais juste de parler à Cross Country Magazine l'autre jour parce que je travaillais sur un article sur le margin et, et on était en train de se dire : Oh mon Dieu, c'est une mauvaise année. Et là, le rédacteur en chef m'a dit : mec, c'est toujours une mauvaise année. Mais en même temps, comme vous l'avez dit, je pense que souvent, on amplifie trop ce problème dans ce sport. Je veux dire, on doit être plus prudents, beaucoup de ces accidents qui arrivent ne sont pas nécessaires, mais en même temps, j'ai l'impression qu'on insiste beaucoup trop là-dessus.

[00:45:21] Vous savez, je veux dire, si je dois choisir pour la journée ce que je vais faire de mon temps, si je monte sur un VTT, j'ai beaucoup plus de chances de me blesser. Point final.

[00:45:32] En partie parce que je ne suis pas très doué en VTT, mais aussi parce que, enfin, ces gars qui s'écrasent tout le temps. Généralement, ce n'est pas fatal, ce qui est, vous savez, et c'est, vous savez, quand nos blessures ont tendance à être spinales, et c'est moche ou fatal, et c'est moche aussi. Mais, enfin, je ne sais plus où je voulais en venir, à part que, je pense, on insiste beaucoup trop sur ces choses-là. On s'inquiète trop de nous voir retirer nos accès, parce qu'on n'en a pas tant que ça, honnêtement. Je veux dire, par rapport aux Européens, ils ne pensent juste pas à ces trucs. Ils n'ont pas à se soucier de l'endroit où ils atterrissent. Ils n'ont pas à se soucier de l'endroit où ils décollent. Ils peuvent décoller sur n'importe quel terrain où ils veulent. Je veux dire, ils n'ont pas de problèmes d'accès et ils savent qu'ils ne vont pas se faire poursuivre, et les propriétaires ne vont pas se faire poursuivre non plus.

[00:46:18] Vous savez, le propriétaire ne va pas paniquer si un parapente atterrit sur son terrain, sauf si vous atterrissez sur de l'herbe, ça devrait être réservé aux vaches. Ils s'énervent un peu pour ça. Mais c'est juste un environnement juridique ou un climat de litiges bien différent de ce que nous avons ici.

[00:46:32] **Tyler G:** Ouais. Et tu sais, c'est pour ça que les stations de ski sont des endroits parfaits pour ça, parce qu'elles gèrent ça depuis toujours. C'est juste une partie intégrante de leurs affaires, les questions de responsabilité et de

litiges. Donc encore une fois, c'est pour ça que je vois ça comme l'endroit idéal. Et en tant que communauté, la meilleure façon pour nous de rendre ça plus sûr et d'arrêter de pousser les gens vers les marges — parce que ce qu'on fait, c'est qu'on pousse les gens vers les marges — et c'est là que les gens vont commencer à se blesser. Ça va devenir moche quand on va commencer à pousser les gens vers ces marges en proposant de l'éducation. Tu sais, je compare toujours ça à...

[00:47:17] l'éducation sexuelle et une communauté. Si vous retirez l'éducation sexuelle d'une communauté, vous allez voir les grossesses d'adolescents grimper en flèche, parce que les gens ne vont pas arrêter d'avoir des rapports sexuels. C'est amusant et ça fait du bien, mais la meilleure façon d'empêcher les gens de le faire sans précaution, c'est de fournir une éducation, et le speed flying, ça fait du bien aussi. C'est très amusant. Les gens ne vont pas arrêter de le pratiquer, mais la meilleure façon d'éviter les accidents ou incidents inutiles, c'est de proposer un parcours éducatif. Et en tant que communauté, nous pouvons commencer à orienter le message auprès de ces stations de ski pour les intégrer dans ce cadre. Au lieu que ce soit quelque chose que les gens perçoivent négativement, comme on l'a fait pour le snowboard, on peut commencer à le voir comme quelque chose de positif, d'une manière où ils peuvent faire partie de cette communauté, faire partie de cet écosystème.

[00:48:13] Je veux dire, c'est l'un de ces trucs qui ne rapporte pas beaucoup d'argent à la station, mais d'un point de vue visuel, voir des ailes voler en bas de la montagne, ça a l'air vraiment cool pour les autres personnes qui sont là. C'est ce que notre montagne adore.

[00:48:25] **Gavin McClurg:** Ils l'ont dit encore et encore. Je pense que c'est un peu pénible de gérer avec nous, mais ils adorent ça. Euh, ouais,

[00:48:32] **Tyler G:** C'est magnifique. C'est comme si ça faisait partie du budget marketing. Bien sûr. C'est comme si ces gars nous coûtaient de l'argent, mais on va juste considérer ça comme du budget marketing.

[00:48:40] **Gavin McClurg:** C'est un peu comme ça.

[00:48:41] **Tyler G:** ceux des zones reculées, vous savez, ils ne génèrent presque aucun revenu pour ça, mais les photos et les vidéos qu'ils obtiennent sont un excellent marketing pour ces stations de ski.

[00:48:51] **Gavin McClurg:** Alors tu as glissé le truc sur l'éducation sexuelle, ce qui était brillant. Je suis content que tu aies réussi à le mettre.

[00:48:55] **Tyler G:** Je suis content que tu aies mentionné ça.

[00:48:55] **Gavin McClurg:** ... parce que c'est quelque chose avec lequel on peut tous s'identifier. Espérons-le. Euh, ouais. Et l'écosystème. J'aime bien ça. Aborde ça juste un peu. Je veux dire, parce que c'est le problème que je vois, tu sais, on peut faire tout ce travail chez HVAC, créer ce programme et ce système de notation. Ensuite, il faut faire en sorte que les gens l'utilisent.

[00:49:17] **Tyler G:** Ouais. Donc ça va être la partie la plus difficile, non ? L'exécution, faire en sorte que les gens l'utilisent, ça va être très compliqué. Je pense que ça pourrait être difficile. Je ne sais pas. Je m'attends à ce que ce soit difficile, bien sûr. Mais je pense que les gens vont vraiment avoir envie de le faire. Et ceux qui l'ont examiné, qui en ont fait partie et qui attendent que ça arrive, ils s'attendent à ce que ça se produise, ils attendent que ça arrive.

[00:49:48] **Gavin McClurg:** Ouais. J'aime bien. Tyler, merci mec. J'apprécie vraiment. Merci d'avoir partagé tes réflexions. Je vous souhaite, à vous tous chez HVAC, toute la chance du monde. J'espère que vous allez mettre ça en place parce que la communauté en a vraiment besoin. Et je suis sûr que vous y avez pensé, mais on dirait qu'on pourrait s'inspirer de ce que font les Européens et mettre en œuvre une grande partie de ce qu'ils font. Ils ont tendance à être pas mal en avance sur nous à ce sujet. Genre, tu sais, tout le système APPI et certains des systèmes qu'ils utilisent en Europe pour le parapente ou, enfin, je ne veux pas trop critiquer l'USHPA, mais ils sont bien plus progressistes et ils couvrent les compétences dont on a besoin. Je pense que c'est bien mieux qu'un test à choix multiples que nous faisons encore ici, tu vois ? Donc je pense que c'est quelque chose dont on pourrait apprendre, tu sais, au niveau de toute la communauté.

[00:50:37] **Tyler G:** Ouais. C'est ça. J'ai eu quelques gars de là-bas, comme Mark Shaw de la British hang gliding and paragliding association, qui m'ont aidé. Et puis Asher et Chris de ski and fly, qui font leur instruction en France, en Norvège et en Nouvelle-Zélande. Et, je veux dire, ils sont tellement plus avancés quand il s'agit d'enseigner aux gens. Et ouais, pour le truc à choix multiples, ils détestent ça. Ils disent que ça n'enseigne pas les connaissances de quelqu'un. Ça ne fait que tester leurs capacités de raisonnement déductif. C'est ça.

[00:51:05] **Gavin McClurg:** Exactement. Ouais. Non, c'est juste, c'est mal placé. Euh, ouais. Et je veux dire, je rejoins ton point sur les jeunes aussi. C'est ce dont le sport souffre partout. Euh, pas autant en Allemagne, en France, en Suisse et tout ça. Ils ont de très bons programmes pour les jeunes et c'est dans les écoles. Donc, tu sais, ils parviennent à maintenir leur croissance, mais, euh, tout va finir comme pour le deltaplane, malheureusement, à moins qu'on n'attire les jeunes vers le sport. Et je pense que, euh, tu sais, les jeunes sont beaucoup plus attirés par le speed flying parce que c'est, tu sais, c'est plus rapide. C'est amusant. C'est immédiat. Euh, tu peux sortir et vraiment t'éclater dès le début. Tu n'as pas besoin de passer une semaine en maniement au sol et, tu sais, je veux dire, tu devrais faire tout ça.

[00:51:51] Vous devriez quand même faire tout ça, mais vous savez, on peut s'amuser assez rapidement et, vous savez, avoir un petit frisson, et j'espère que ça se transformera en une passion pour toute la vie.

[00:52:02] **Tyler G:** Absolument. On ne devrait pas se couper le nez pour sauver sa face. Je veux dire, c'est une plateforme marketing géniale pour nos sports, pour les vols gratuits. On peut en faire un super petit clip de 30 secondes, 15 secondes. C'est plus difficile à faire avec le parapente.

[00:52:19] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. Ouais. Eh bien, pour ceux qui nous écoutent, il y aura des coordonnées dans les notes de l'épisode pour joindre Tyler. Si vous avez des idées, des moyens d'aider, ou si vous travaillez peut-être sur votre propre programme. On devrait tous travailler ensemble. On ne devrait pas faire tout ça chacun dans notre coin. Alors, vous savez, contactez Tyler, contactez-moi, proposez votre aide, vos conseils, posez une question ou quoi que ce soit, et essayez de faire en sorte que ce soit... ça devrait être quelque chose sur lequel le monde entier travaille, en visant le même objectif.

[00:52:52] **Tyler G:** Oui. Gavin, s'il vous plaît. Tous ceux qui seraient intéressés pour aider ou qui veulent en savoir plus, n'hésitez pas à me contacter.

[00:52:58] **Gavin McClurg:** Ouais. Tyler. Merci beaucoup, mec. J'apprécie. Merci encore pour ton temps et merci d'être venu sur l'émission. J'espère qu'on pourra se voir à Cloud Base ou se faire une session sur Chief un de ces jours. Merci beaucoup, mec.

[00:53:08] **Tyler G:** Merci beaucoup. Ouais.

[00:53:15] Si

[00:53:21] **Gavin McClurg:** Si vous trouvez Cloud-based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous laisser une note sur iTunes ou Stitcher, peu importe la plateforme que vous utilisez pour écouter votre podcast, ça aide énormément à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter en allant au travail avec vos collègues. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette manière. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, de l'espace de stockage, de la musique et toutes sortes de frais logistiques. Alors, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal, ou mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera chaque nouvelle émission. Nous publions un nouvel épisode toutes les deux semaines. Donc, par exemple, si vous donnez un dollar par émission toutes les deux semaines, cela reviendrait à environ 25 dollars.

[00:54:07] Un an. C'est donc bien moins cher qu'un abonnement à un magazine. Et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour une multitude de raisons, que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission. Et je veux aussi que vous sachiez qu'il s'agit de conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des

sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. Alors j'espère que vous appréciez et que vous pouvez nous soutenir. Si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous trouverez les liens pour nous soutenir. Vous pouvez le faire via patreon.com/cloud-based-mayhem. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site web. Nous avons essayé de rendre ça très simple et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, au petit podcast vidéo que nous faisons et aux petits extra que nous trouvons dans les conversations et qui n'entrent pas dans l'émission principale.

[00:55:02] Mais nous avons à cœur que vous sachiez que nous ne mettons rien de tout cela derrière un paywall. Si vous n'avez pas les moyens de nous soutenir, dites-le-moi simplement et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie et j'espère que vous serez en mesure de nous soutenir un jour, mais vous trouverez tout cela sur le site web. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou ont acheté du merchandising Cloud-Based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez déjà être configurés. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus. Maintenant, merci infiniment de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien et on se voit au prochain épisode. Merci.

Deutsch

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

Show notes

Tyler G ist im Vorstand der Canadian Hang Gliding and Paragliding Association und hat sich zum Ziel gesetzt, ein schwieriges Problem in unserem Sport zu lösen: die Erstellung eines Lehrplans und eines Modells für das sichere Erlernen von Speed Flying. Speed Flying, besonders in Nordamerika, ist immer noch völlig improvisiert und es herrscht ein Informationsvakuum. Und das hat Konsequenzen. Unfälle, oft schwere, sind zahlreich und die YouTube-Kultur treibt das Verlangen nach dem Nervenkitzel an, aber die Piloten überspringen die notwendigen Schritte.

Der Beitrag Episode 105- Tyler G and the critical Phases of Flight erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:28] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloud-Based Mayhem. Mein heutiger Gast ist Tyler Gillies. Er geht als Tyler G. vor, das ist einfacher. Er ist Mitglied im HPAC-Board in Kanada. Er ist ein Pilot in Squamish, BC, fliegt Gleitschirme und Speed-Wings und ist total begeistert von Speedflying. Er hat mich vor ein paar Monaten kontaktiert. Das war eigentlich vor den X-Alps, und er hatte einige Bedenken wegen ein paar Dingen, die er in der Mayhem von anderen Speed-Piloten gehört hatte, und wollte auch einfach darüber sprechen, was in diesem Bereich in Bezug auf die Ausbildung und die Erstellung eines Lehrplans passiert. Und, ihr wisst schon, es ist alles ziemlich Wilder Westen, definitiv hier in Nordamerika. Ich denke, in Europa sind sie ein Stück weiter, aber es ist definitiv noch ein ziemlich neuer Sport, relativ gesehen, vor allem im Vergleich zum Gleitschirmfliegen und Hanggliding.

[00:01:18] Und viele Leute machen das Ganze einfach auf eigene Faust, was ich natürlich auch getan habe. Wisst ihr, es gab nicht wirklich viele Instrukturen und es gibt nicht viele Orte, an die man gehen kann, um das zu lernen. Wir sprechen also viel darüber und was hinter den Kulissen passiert, um das auf ein ordentliches Niveau zu bringen, und wir sprechen über einige der Risiken und darüber, wie die Leute lernen sollten, wie man Speedflying betreibt und wo man das machen kann. Und über einige Dinge, die man wissen muss, wenn man es nur auf YouTube sieht, weißt du, sieht wie unglaublich, toll und lustig es ist und man Lust hat, damit anzufangen. Aber, wisst ihr, es ist gerade schwierig, sich da zurechtzufinden. Und Tyler versucht das zu lösen, und einige andere Typen dort in Kanada auch. Und es gibt auch einige hier in den USA, und die orientieren sich an dem, was in Europa, in Frankreich und der Schweiz und so passiert, weil es dort einfach viel mehr Piloten gibt.

[00:02:12] Darum geht es in dieser Folge. Viel Spaß beim Reinhören.

[00:02:19] Tyler,

[00:02:29] Schön, dass du bei Mayhem dabei bist. Ich schätze es wirklich sehr, dass du dir Zeit nimmst und mich vor den X-Alps kontaktiert hast. Es hat uns zwar ein wenig gedauert, uns zusammenzufinden. Ich hoffe, du hattest einen schönen Sommer. Aber erzähl doch mal allen, wer du bist und warum wir heute dieses Gespräch führen?

[00:02:43] **Tyler G:** Absolut. Mein Name ist Tyler Gillis, Tyler Gee, und ich bin im Vorstand von H-PAC, der Hang Gliding and Paragliding Association of Canada. Ich vertrete British Columbia, die Provinz, in der ich lebe. Ich bin auch Präsident eines lokalen Clubs namens West Coast Soaring Club. Und wir sind heute im Podcast hier, um über Speedflying zu sprechen und genauer gesagt, wie es in dein Leben passt? Wie passt es in das Ökosystem unseres aktuellen Freiflugs, einschließlich Hanggliding und Gleitschirmfliegen?

[00:03:12] **Gavin McClurg:** Ja. Also, ich habe mich auch schon darauf gefreut, darüber zu sprechen. Wie wir vorhin kurz erwähnt haben, gab es hier in den letzten Jahren in Sun Valley fast so zwei verschiedene Lager zwischen Gleitschirmfliegen und Speed Flying. Und das war einfach echt frustrierend, weil ich wirklich nicht möchte, dass das so wird wie beim Skifahren und Snowboarding in den 80ern. Wir alle verfolgen das gleiche Ziel in derselben Höhe und versuchen, es sicher zu tun. Und ich möchte wirklich, dass wir alle zusammenfinden. Und ich verstehe, dass das auch

eine deiner Sorgen und Ziele ist.

[00:03:50] **Tyler G:** Ja, absolut. Ich denke, viele der Herausforderungen, die wir in Bezug auf die Sicherheit des Sports und die Verletzungen von Menschen sehen, rühren daher, dass wir sie einfach noch nicht vollständig in unsere Community integriert haben.

[00:04:07] **Gavin McClurg:** Und wie sieht das aus – woran arbeitet ihr mit H-PAC, um das zu erfüllen oder auf dieses Ziel hinzuarbeiten?

[00:04:15] **Tyler G:** Absolut. In den letzten vier Jahren habe ich an der Entwicklung eines vollständigen Zertifizierungssystems gearbeitet, einschließlich Lehrplan und Definitionen, nachzuweisenden Fähigkeiten, Curriculum, empfohlenen Betriebsbeschränkungen und Zulassungen für Speed Flying und Speed Riding.

[00:04:37] Das wäre also ein komplettes Trainingssystem, sehr ähnlich wie beim Hanggliding und Gleitschirmfliegen, bei dem die Leute die Fähigkeiten lernen, die man als Speed Flyer braucht, und dann die spezifischen Fertigkeiten, die erforderlich sind, wenn man auf Speed Riding aus ist. Es ginge also um Speed Flying auf Skiern oder Speed Flying vom Boden aus.

[00:05:00] **Gavin McClurg:** Und hast du das Gefühl, also aus deiner Erfahrung, weil du beides fliegst, bist du Multi-Schirm-fähig. Ja. Ist es angemessen? Für jemanden, der total begeistert ist, der die Videos online sieht und Speed Flying sieht. Kann man Speed Flying einfach ohne Gleitschirmfliegen-Hintergrund lernen oder was? Wofür setzt du dich?

[00:05:21] **Tyler G:** Das ist eine fantastische Frage. Und das ist etwas, über das ich schon eine Weile nachdenke. Sollten die Leute erst lernen, Paragliding zu machen, und dann Speedflying?

[00:05:34] Und was wir da draußen und in vielen Schulen sehen, die schon lange in einer Grauzone arbeiten, ist, dass die Leute zum Speedflying kommen – diejenigen, die Speedflying wollen, interessieren sich nicht für Gleitschirmfliegen, oder wenn sie bereits Gleitschirmfliegen, wollen sie Speedflying lernen; das ist das, worauf sie sich konzentrieren wollen. Oder wenn sie aus dem Fallschirmspringen kommen, dann wollen sie Speedflying lernen, egal welchen Hintergrund sie haben, und wir sollten ihnen beibringen, das spezifisch mit der entsprechenden Absicht und Ausbildung dahinter zu tun. Ja. Um zu lernen, wie man das sicher macht. Momentan haben wir so eine Art Halbsystem, bei dem wir sagen: Okay, wenn du dein P2 hast, dann werfen wir dich hin, dann bist du gut genug, um auf ein Speedway zu wechseln.

[00:06:23] Und dann, wisst ihr, seid ihr wahrscheinlich okay. Aber es gibt viele Dinge, die sehr spezifisch für das Fliegen auf einer Speedway sind und sich nicht mit dem Gleitschirmfliegen überschneiden, weshalb ich denke, dass es für die sichere Ausübung ein eigenes System und einen eigenen Lehrplan verdient. Wenn man an die Leute denkt, die nur die Bewegungen abarbeiten – genau das wollen wir vermeiden. Ich denke, wenn wir sagen, hey, du musst zuerst lernen zu Gleitschirmfliegen, werden die Leute die Bewegungen wahrscheinlich nur abarbeiten, um das System zu befriedigen, anstatt sich wirklich mit den Inhalten auseinanderzusetzen und sie zu lernen. Das heißt nicht, dass deine ersten Sprünge und ersten Flüge nicht auf einem sehr großen Schirm oder einem kleinen A-Schirm oder so etwas in der Art sein können, wo du wahrscheinlich anfangen würdest.

[00:07:09] Du würdest deine ersten Flüge auf einem Paraglider machen. Aber du würdest das mit der Absicht tun, die Fähigkeiten zu erlernen, um sicher Speedflying zu betreiben.

[00:07:17] **Gavin McClurg:** Ja, absolut. Ich habe das in früheren Folgen schon angesprochen, ich glaube mit Patrick und Cade und einigen der Speed-Piloten, die wir in der Vergangenheit in der Show hatten. Aber eine meiner, wissen Sie, aus meiner eigenen Erfahrung, ich habe Speed-Schirme immer „dumme Schirme“ genannt, weil sie in gewisser Weise so einfach zu fliegen sind – also nicht das Abtauchen in Canyons, wie man es bei Jamie in Neuseeland und so sieht. Ich meine, nicht das echte Experten-Zeug, aber von einem Hügel abzustarten, herumzufliegen und auf einem Speed-Schirm eine gute Zeit zu haben, kann man ziemlich schnell lernen. Wissen Sie, sie sind, sie sind, sie sind ziemlich, sie neigen weniger zum Klapper, sie sind leicht zu steuern und, wissen Sie, sie sind, sie sind, sie sind in gewisser Weise verzeihend. Wissen Sie, sie sind nicht sehr verzeihend, wenn man direkt über dem Boden fliegt und wirklich schnell

unterwegs ist, aber sie sind verzeihende Schirme zum Fliegen.

[00:08:06] Und deshalb habe ich immer damit gehadigt, wie man es macht, wenn ein Pilot nicht aus dem Gleitschirmfliegen kommt, um früh genug genug Respekt zu entwickeln, wenn man noch nicht so gut mit einem Speed-Schirm umgehen kann. Ich meine, es ist schwer, jemandem etwas über Lawinensicherheit zu erzählen, wenn er Schnee nicht versteht. Verstehst du, was ich meine? Man kann es nicht sehen. Und beim Speed-Flying ist es genauso. Es ist schwer, ich weiß nicht, Respekt zu vermitteln oder zu lehren, ohne zu wissen, wozu dieser Schirm fähig ist, wenn man ihn schlecht fliegt, ohne, ich weiß nicht. Siehst du, worauf ich hinauswill? Es ist schwer, ohne das Verständnis für den Flug, ähm, Surfen, okay, hier ist ein Beispiel.

[00:08:51] Beim Surfen ist es, weißt du, schwer, richtig gut zu werden, weil man so wenig Zeit auf der Welle verbringt. Man verbringt die ganze Zeit im Wasser, paddelt hinaus und versucht, in die richtige Position zu kommen, aber dann hat man eine sechsekündige Fahrt – und das ist schon eine große Fahrt. Speedflying ist irgendwie ähnlich. Die Fahrt ist kurz. Man bekommt nicht viel Zeit zum Üben.

[00:09:11] **Tyler G:** Okay. Ich verstehe das absolut, ich verstehe definitiv, was du sagst. Und wenn du sagst, dass Speed-Schirme dumme Schirme sind, stimme ich dir zu. Und sicherlich in dem Sinne, dass man schlechte Angewohnheiten entwickeln kann, ohne dass dein Schirm dir sagt, dass das eine schlechte Angewohnheit ist.

[00:09:28] **Gavin McClurg:** Da hast du recht.

[00:09:29] **Tyler G:** Ja. Und genau da sehe ich, wie Leute sich verletzen. Weißt du, es sind schlechte Starts und schlechte Landungen. Aber eine Sache, die du wahrscheinlich entwickeln wirst, die du beim Speedflying machen wirst, ist, dass du viel mehr Starts und viel mehr Landungen haben wirst als bei einem Gleitschirm. Und das sind die zwei kritischen Flugphasen. Sicher. Alles dazwischen ist quasi so, als würdest du einen Sack Kartoffeln in das Gurtzeug stecken und es wäre völlig in Ordnung. Stimmt. Gleitschirme, Speed-Schirme. Das sind alles dumme Schirme. Eigentlich fliegen die sich selbst. Ich meine, du hast gesehen, wie diese Gleitschirme von irgendwas hochgehoben werden und dann einfach die ganze Route entlang wegfliegen. Nein

[00:10:10] **Gavin McClurg:** Problem. Das stimmt. Ja. Wir sind die, wir sind die, wir sind die Fehlerquelle in der Gleichung, oder? Wir sind die, die alles vermässeln. Ja, genau.

[00:10:17] **Tyler G:** In dem Moment, in dem wir euch in den Sitz setzen, wird es erst komisch. Also, ihr müsst diese Fähigkeiten definitiv in einer sicheren Umgebung und in einem angemessenen Tempo lernen. Aber das bedeutet nicht, dass ihr die Flugphasen oder die Gesetze der Aerodynamik oder das Wetter oder all das, was ihr beim Gleitschirmfliegen lernt, nicht in einem speziellen Speed-Flying-Kurs lernen könnt. Genau wie ihr es tun würdet, wenn ihr zum Beispiel Hanggliding lernen würdet, um all diese Gesetze der Aerodynamik, der Luftvorschriften und des Wetters zu lernen, aber ihr würdet anfangen, es spezifisch darauf zu lernen, wie es euch als Speed-Flieger beeinflusst. Denn eine Sache, die ihr als Gleitschirmflieger wahrscheinlich nicht lernen würdet, die euch aber als Speed-Flieger wirklich beeinflusst, wird die Dichtehöhe sein, wo es zur Mittagszeit heiß wird und plötzlich, wenn ihr bei etwa 1.000 landet.

[00:11:14] Aus Sicht der Luftdichte landest du jetzt auf 3.000 Fuß über dem Meeresspiegel. Das verändert die Landung massiv, besonders auf einer Speedway-Strecke.

[00:11:25] **Gavin McClurg:** wegen der Geschwindigkeit,

[00:11:27] **Tyler G:** wegen der Geschwindigkeit ist es viel auffälliger. Du sagst dann: Wow, ich bin bei der Landung viel schneller angekommen als um 9 Uhr morgens. Verstehe ich. Und das ist eine der Sachen, weißt du, wenn man lernt, Speedflying zu machen, ist das irgendwie sehr ähnlich zum Paramotoring, so wie ich meine Fliegerkarriere gestartet habe, weißt du, am frühen Morgen, spät am Abend, wenn es schöne Bedingungen gibt, und es ist auch sehr stabil. Sicher. Und das ist nicht das, was du beim Gleitschirmfliegen wirklich lernst. Du lernst, weißt du, du fängst an zu starten und herauszufinden, was du um 11 Uhr machen musst, und du hoffst, hochzukommen und zu fliegen. Du lernst also all diese Informationen, um dir beizubringen, wie man einen Gleitschirm fliegt. Dabei gibt es ziemlich viel, was nicht relevant ist. Wenn du diese Wetterinformationen nehmen und sie jetzt auf das sichere Fliegen auf einer Speedway

zuschneiden kannst.

[00:12:15] Genau. Anstatt diese Leute dazu zu drängen, all die Informationen zu lernen, die für einen Gleitschirm relevant sind. Was dann passiert ist, dass sie durch die Informationen zum sicheren Fliegen auf einer Speedway gehetzt werden. Oder ob sie überhaupt alle notwendigen Informationen bekommen, ist eine andere Frage. Denn ich denke, was passiert ist, basierend auf den Ressourcen, den Finanzen und all diesen Sachen, ist, dass sie zu diesem Zeitpunkt ihren P2 bekommen. Sie denken sich: Oh mein Gott, ich kann einen Schirm fliegen. Ich werde mir einfach einen Speedway zulegen und einen Teil von vielen P2-Kursen fliegen. Wisst ihr, man muss seinen Schirm kaufen. Jetzt habt ihr diesen Gleitschirm, den ihr nie fliegen werdet, weil ihr keinen Gleitschirm fliegen wollt. Ihr habt kein Interesse daran, einen Gleitschirm zu fliegen.

[00:12:52] **Gavin McClurg:** Das passt nicht zusammen.

[00:12:53] **Tyler G:** Es passt nicht zusammen. Obwohl ich die Argumente verstehe, wonach das Fliegen eines Gleitschirms einem Fähigkeiten vermittelt, um mit Geschwindigkeit zu fliegen. Ohne Zweifel. Jede Form der Luftfahrt wird dazu beitragen, Informationen für andere Formen der Luftfahrt zu liefern. Ich habe vor ein paar Wochen ein Starrflügler geflogen. Ein guter Freund von mir hat seine Lehrerlizenz für das Gleitschirmfliegen bekommen und ich habe angefangen, Gleitschirmfliegen zu lernen. Ich meine, die...

[00:13:15] **Gavin McClurg:** alles hilft, sie alle helfen dir dabei, deinen Speed-Schirm zu fliegen.

[00:13:19] **Tyler G:** Absolut. Sie ergänzen sich alle gegenseitig. Als ich lernte, Speedflying zu fliegen, bin ich richtig durchgestartet. Ich bin zur nächstgelegenen Schule für Speedflying gegangen, die ich damals finden konnte, was ein Kurs von Rich Kennedy in Suboba war. Und ich meine, die Jungs haben einen unglaublichen Job bei der Entwicklung seines eigenen Lehrplans geleistet. Er ist ein IT-Typ. Sehr scharfsinnig. Wisst ihr, das ist ein Paradigma in unserer Community – Ingenieure und extrem intelligente, nerdige Leute. Mhm. Und er hat einen tollen Lehrplan entwickelt, und ich habe gelernt, wie man spezifisch Speedflying fliegt, habe alles über Dichte, Höhe und all diese sehr spezifischen Details gelernt, die wichtig waren, um einen Speed-Schirm sicher zu fliegen, und das Lernen, diesen Speed-Schirm zu fliegen, hat mir tatsächlich geholfen, meine Fähigkeiten als Gleitschirmpilot zu verbessern.

[00:14:08] **Gavin McClurg:** Klar. Ja. Ich meine, das alles fließt in dasselbe System ein. Es landet alles in deinem Gehirn. Ja. Du lernst Dinge. Absolut. Egal, was du fliegst. Also, was, weißt du, möchte Gavin McClurg jetzt Speedflying-Instruktor werden. Was muss ich tun, um das zu erreichen?

[00:14:27] **Tyler G:** Wenn du Speedflying-Instruktor werden willst, wäre unser Vorgehen jetzt so: Wenn wir das hier abschließen, es präsentiert haben und der Vorstand es genehmigt hat – also wenn wir alle unsere Ziele für die Entwicklung dieses Rahmens und Lehrplans erreicht haben – dann würde die Organisation jemanden einstellen. Jemanden, der ein Instruktor ist und das schon lange macht, wahrscheinlich aus Europa, der rüberkommt, um einen Instruktorenkurs zu geben. Um aktuelle Speedflyer zu unterrichten, die kaum Basiswissen haben, oder andere Instruktor auszubilden, um selbst Speedflying-Instruktor zu werden. Der Lehrplan ist also da. Sie können die Fertigkeiten anwenden, sie verstehen den Lehrplan und die Betriebsbeschränkungen, und dann werden sie darin unterwiesen, wie man Instruktor ist.

[00:15:14] Aber

[00:15:15] **Gavin McClurg:** Worüber redest du? Über das, was du entwickeln willst? Ich rede von jetzt gerade. Wenn ich jetzt zum Beispiel einfach Instruktor werden wollte, welche Hürden müsste ich da nehmen?

[00:15:24] **Tyler G:** Oh, im Moment ist das wie der Wilde Westen. Es ist so, als könnte jeder ein Speedflying-Instruktor werden. Was gerade passiert ist, dass es ein Informationsvakuum darüber gibt, wie man das macht. Man sieht also Leute, die versuchen, dieses Vakuum zu füllen. Einige haben das wirklich gut gemacht. Ich hatte bei meinem Projekt eine Menge Hilfe. Chris Grantham von Fly Above, Fly Above uns da unten in Santa Barbara, Rich Kennedy hat mir sehr geholfen. Mark Shaw von der HPA hat viel Information bereitgestellt. Asher und Chris von Ski and Fly, die haben diese Camps gemacht, unglaublich, unglaublich ausführliche Camps für Speedriding in Frankreich, Norwegen und Neuseeland.

[00:16:12] Wow. Haben die einen unglaublichen Lehrplan? Also, da gibt es diese Leute, die sind fantastisch und füllen dieses Bildungsvakuum mit Informationen, aber dann gibt es auf der anderen Seite auch diese anderen Leute, die das Vakuum ebenfalls füllen. Aber es ist, wissen Sie, nicht toll, wie Sie ja in einigen der Bereiche erleben.

[00:16:34] **Gavin McClurg:** Genau. Also, was du sagst, ist, dass man einfach Trainer sein kann, sich Trainer nennen und anfangen zu unterrichten, egal welchen Hintergrund man hat, egal welche Fähigkeiten man besitzt, egal wie deine Sicherheitsbilanz aussieht. Es gibt halt noch nicht wirklich einen Lehrplan. Das ist das, woran ihr gerade arbeitet.

[00:16:53] **Tyler G:** Ja. Also in Kanada ist das bei Flying nicht anerkannt im Bereich HVAC. Es hat also nichts mit uns zu tun. Das ist ihre eigene Gruppe. Wenn Leute kommen und sagen, dass sie Kiteboarding lernen wollen, dann ist das so: Tja, dann findet ihr das eben selbst heraus. Weil wir damit nichts zu tun haben.

[00:17:11] Es gibt also keine Regulierungsbehörde. Die hat nicht beschlossen zu sagen: „Hey, kommt mal her, Leute, ihr gehört zu uns.“

[00:17:20] Und du hast sogar gesehen, wie ja, einige der Hersteller versuchen, diese Lücke zu füllen. Du hast sogar gesehen, wie Ozone diese How-to-Videos veröffentlicht hat, zum Beispiel wie man auf den hinteren Tragegurten auf dem Speedway fliegt. Denn selbst die sehen diese Wissenslücke, weil wir ja wissen wollen, wie man Unfälle verhindert und wie man aufklärt, damit wir nicht die Unfälle haben, die wir gerade sehen.

[00:17:45] **Gavin McClurg:** Ich weiß nicht, ob du das gehört hast. Also, Mann, ich hätte es eigentlich aufrufen sollen, aber war das Bernie, ich vergesse den Schweizer Typen. Er meinte, dass die Statistiken im Speedflying momentan schlimmer sind als beim Wingsuiting. Ich weiß nicht, ob das belegt war, aber das ist das, was in Europa passiert, und ich denke, die sind viel weiter fortgeschritten als wir. Das ist da schon länger etabliert und es machen viel mehr Leute mit. Und es klingt, wie du schon sagtest, ja, ich bin mit ihren Systemen nicht vertraut. Und ihrem Lehrplan, ihrem Rating-System, den Regulierungen und so weiter. Aber es klingt so, als wären sie ziemlich weit vor uns. Sicherlich, aber es ist immer noch so, es ist der Sport, Mann, es hat seine Spuren hinterlassen.

[00:18:31] **Tyler G:** Ja. Ich meine, ich konnte diese Statistik überhaupt nicht verifizieren. Das Einzige, was ich beim Speedflying sicher sagen kann, ist, dass keine der Daten statistisch signifikant ist. Ein Statistiker würde einen ansehen und lachen. Weil wir einfach nicht genug Daten haben. Und wie werden diese Unfälle überhaupt gemeldet? Werden sie überhaupt gemeldet? Genau. Es sind die gleichen Probleme wie hier in Nordamerika, wenn es um Unfallstatistiken geht. Wir haben einfach nicht genug Daten, um daraus irgendeinen wirklichen Sinn zu schöpfen.

[00:19:03] Also, ich habe da nichts, weil ich es nicht weiß. Ich weiß nicht, welche Statistiken er zitiert, also kann ich dazu nichts sagen. Wir sehen hier nicht dasselbe. Ich glaube nicht, dass wir dasselbe sehen. Ich denke, in Nordamerika scheint es laut der letzten Studie so zu sein. Ich habe gesehen, dass sie, als sie die Fehler für euch zum ersten Mal veröffentlicht haben, Mini-Schirme und Speed-Schirme in eine Analyse einbezogen haben, um herauszufinden, ob es bestimmte Schirmtypen gab. Also Hanggleiten, Gleitschirmfliegen, also Schirme – ob es einen Schirmtyp gab, der gefährlicher war als einen anderen – und sie konnten zu keinem soliden Ergebnis kommen. Ja,

[00:19:42] **Gavin McClurg:** Ich glaube, ich habe das Gleiche gesehen. Ich denke, in diesem letzten Jahr waren die Unfälle beim PG und beim Speedflying etwa gleich. Sie sind ja immer schlimm, aber ich glaube nicht, dass es eher in eine Richtung tendierte. Aber natürlich fängt man dann an zu denken: Okay, aber wie viele Leute nehmen an jedem davon teil? Und die Daten werden je nach Betrachtungsweise kompliziert.

[00:20:02] **Tyler G:** Also haben sie das auf Basis von Pro-Kopf-Zahlen gemacht, also wie viele Leute den Sport ausüben. Okay. Ich weiß, dass die Typen von Ski und Fly, Asher und Chris, ich habe sie danach gefragt und sie haben etwas anderes gesagt als dieser Schweizer Typ. Also, ja.

[00:20:25] bevölkerungsabhängig, sehr bevölkerungsabhängig. Und ich denke auch, man kann Daten so interpretieren, wie man will, wenn man eine gewisse Voreingenommenheit hat. Sicher. Sicher.

[00:20:39] **Gavin McClurg:** Also, wenn ihr euch trifft, wenn sich euer Vorstand trifft, was sind da so die Argumente? Was sind das für... was ist das, worüber schlägt ihr gerade mit der Faust auf den Tisch? Ihr versucht gerade irgendwie, diesen Lehrplan auf die Beine zu stellen, die Instrukturen auf ein Niveau zu bringen, bei dem ihr euch sicher seid, dass

sie rausgehen und auf die richtige Weise unterrichten können.

[00:21:06] **Tyler G:** Ich denke, das ist eine der Fragen, die wir uns alle gerade überlegen. Eine der Fragen wäre: Hey, wenn wir uns entscheiden, ein Bewertungssystem aufzubauen, wollen wir zu den Speed-Flyern sagen: Kommt zu uns, zu dieser Gruppe, wir unterstützen euch. Und hier ist ein Bildungs-Bewertungssystem, um sicherzustellen, dass ihr das sicher machen könnt. Wärt ihr überhaupt interessiert, beizutreten, oder seid ihr einfach zu sehr „Cowboys“? Wollt ihr gar nichts damit zu tun haben? Ihr kämpft gegen das System und das war's dann.

[00:21:35] Und das ist also die Frage, wissen Sie? Alle Speed-Flyer und Speed-Rider, die ich kenne, wollen sehr gerne dazu gehören. Viele von ihnen verbiegen gerade die Wahrheit, um dabei zu sein, in dem Sinne, dass sie sich einfach ihre P2 holen, obwohl sie eigentlich nur Speed-Rider sind. Sie fliegen keine Pair-of-Ladders. Sie versuchen also verzweifelt reinzukommen, aber offensichtlich führen wir sie momentan auf einen anderen Weg. Ich denke, nachdem ich Ihren vorherigen Podcast gehört habe, habe ich von ihm eines gehört: Er wollte nach dem Sehen anderer Orte mit Regulierungen, Training und Bildung wirklich eine Regulierung. Er dachte sich: Wow, das ist eine wirklich, wirklich gute Idee. Also selbst jemand, der vielleicht eher in der Cowboy-Ecke angesiedelt ist, erkennt definitiv den Wert eines Bewertungssystems und der Zugehörigkeit zu dieser Gruppe.

[00:22:28] Wir

[00:22:29] **Gavin McClurg:** Bevor wir mit der Aufnahme angefangen haben, haben wir darüber gesprochen, was ich im Gleitschirmfliegen so sehe – auch wenn es das Rating-System und den regulatorischen Aspekt gibt. So viel von deinen ersten 50 Stunden hängt davon ab, zu wem du gehst. Wenn du ein Gleitschirmlehrer bist, musst du ein USHPA-zertifizierter Gleitschirmlehrer sein, du musst die Kurse durchlaufen haben, aber es hängt immer noch so sehr von der Persönlichkeit dieser Person, ihrem Hintergrund und ihrer Fähigkeit zu unterrichten ab. Manche sind besser darin als andere. Es hängt also wirklich davon ab, zu wem du gehst, und das kann dauerhafte Auswirkungen auf deine Entwicklung als Pilot haben.

[00:23:17] Wie sollte das laufen? Wenn jemand diese Show hört, der vielleicht schon Gleitschirm fliegt oder noch gar nicht fliegt, aber Speed-Pilot werden möchte – wie, wo, was würdest du ihm empfehlen zu tun? Wo, wo findet man die richtige Person, von der man lernen kann?

[00:23:34] **Tyler G:** Oh Mann. Okay. Das ist eine super Frage. Ich denke, eine der Dinge, die du bei dieser Person unbedingt abstimmen musst, ist die Übereinstimmung von Werten und Persönlichkeit. Kannst du mit ihnen umgehen, wenn sie dir sagen, was und wie du etwas tun sollst? Gefällt dir ihr Stil? Hast du das Gefühl, dass sie dir alle Informationen geben, die du brauchst, um es sicher zu machen? Als ich zum ersten Mal nach einem Gleitschirmfliegen-Instruktor gesucht habe, habe ich jeden einzelnen Instruktor in meiner Nähe befragt. Ich bin nicht nur zu einem gegangen. Ich bin zu jedem einzelnen gegangen und habe dann versucht, jemanden auszuwählen, dem ich das Gefühl hatte, dass ihm das, was er tut, wirklich am Herzen liegt und der sicherstellen würde, dass wir alles lernen, was wir brauchen, um loszulegen.

[00:24:21] Sicher fliegen und fliegen. Also, Fortschritt. In unserer lokalen Community ist das einfach. Wenn man sich die Top-Piloten ansieht, kommen die alle von ein oder zwei Instrukturen, und da kann man sagen, dass das mit ihrer Fähigkeit zusammenhängt, wirklich großartige Piloten auszubilden. Wenn du also versuchst, einen guten Instruktor zu finden, mach das Gleiche: Geh hin, interviewe Leute und sprich mit Leuten, die Speed Flying machen. Es wird wahrscheinlich ziemlich schwer sein, hier vor Ort jemanden zu finden, weil es in Nordamerika einfach so wenige gibt, aber in Europa, Neuseeland – Rich, ich weiß nicht, ob er noch bei Sabova unterrichtet, aber das ist ein fantastischer Ort zum Lernen. Die Erde dort ist ziemlich weich, sie ist recht verzeihend, und er bietet ein tolles Programm an. Man kann an einem Tag viele Flüge machen; ich glaube, ich habe irgendwo zwischen 15 und 20 am Tag gemacht. Das sind viele Starts und Landungen, was man als neuer Pilot braucht, um diese Fähigkeit zu entwickeln, die Starts und Landungen direkt nacheinander richtig einzustimmen, weil man da das Muskelgedächtnis, die gute Technik und die Umsetzung lernt.

[00:25:33] **Gavin McClurg:** Sabo, Sabo war fantastisch. Äh, ich wollte noch eine andere Frage stellen, aber ich behalte sie für später. Schieß los. Ja, ja.

[00:25:40] **Tyler G:** Eine weitere Sache, die uns natürlich Sorgen bereitet hat, war, wie unsere Versicherung damit umgehen wird. Wir haben mit unseren Versicherern gesprochen und sie sehen es nicht anders und sehen auch keine Unterschiede in der Art, wie wir die Dinge machen. Ich denke, ich meine, für sie gelten wir alle immer noch als Hanggleiter.

[00:25:53] Sie sehen keinen Unterschied und es ist ihnen egal, welche Schirmgröße ihr fliegt.

[00:25:58] **Gavin McClurg:** Versichert ihr euch selbst? Ich weiß nicht, ob euch die RRG bekannt ist. Okay, ihr habt also einen Underwriter. Ihr habt eine andere, ihr wisst schon, eine etablierte Versicherungsgesellschaft, die das übernimmt.

[00:26:08] **Tyler G:** Ja. Ist das in ganz Kanada? Ja. Okay. Ja, das ist national.

[00:26:14] **Gavin McClurg:** Alles klar, verstehe. Und

[00:26:15] **Tyler G:** Soweit ich das nach Gesprächen mit einigen Leuten im HVAC-Board verstanden habe, ist der Versicherer auch nicht interessiert, welche Größe an Schirm ihr fliegt. Ich denke, da würde man anfangen, sich über Kleinigkeiten zu streiten, weil es zwischen den Herstellern und den Leuten in der Branche viel Uneinigkeit darüber gibt, ab welcher Größe und welcher Schirmbelastung wir bei einem acro Schirm, einem Mini Schirm oder einem Speed Schirm sind. Wo ziehen wir die Grenze? Darüber gibt es viel Debatte.

[00:26:43] **Gavin McClurg:** Genau. Du hast vor der Aufnahme ja schon erwähnt, dass ihr da an einem eurer Skigebiete eine ziemlich einzigartige Situation habt, in der ihr buchstäblich Speedriding machen dürft, während das Skigebiet geöffnet ist. Das machen wir hier nicht. Wir haben da so eine 150-Fuß-Regel während der Betriebszeiten, nur um die Skifahrer zu schützen. Du hast gesagt, dass du dir darüber natürlich ein bisschen Sorgen machst, weil du willst, dass das so bleibt. Das ist echt cool. Ja, das ist eine Wahnsinnsgelegenheit. Also, wenn ich morgen einfach auf der Piste auf dem Deck auftauchen würde, könnte ich das einfach so machen? Oder muss ich irgendwelche Dokumente unterschreiben? Gibt es einen Haftungsausschluss? Prüft ihr meine Fähigkeiten?

[00:27:31] **Tyler G:** Ja. Wir haben hier in D.C. dieses Skigebiet, für das wir mit dem Management des Resorts verhandelt haben. Andy Foster dort war ein großer Fürsprecher für uns. Er ist klasse. Und sie lieben uns. Wir haben dort ein großes Fly-In veranstaltet, um die Eröffnung für uns im Frühjahr zu feiern. Und sie konnten es kaum erwarten, mehr zu machen. Sie waren so glücklich mit den Ergebnissen und dem Ausgang. Es war also eine tolle Erfahrung. Wenn du dort auftauchen würdest, müsstest du eine HVAC-Versicherung haben. Du müsstest also ein HVAC-zertifizierter Pilot sein.

[00:28:08] Und Sie müssen außerdem einige Dokumente unterzeichnen.

[00:28:11] Und ich bin mir nicht ganz sicher, ob wir ein Site Briefing machen. Ich bin mir ziemlich sicher, dass wir das tun. Mein Mann dort unten, Sean Dillon, hat einen tollen Job gemacht, die Beziehung zu Andy zu pflegen und sicherzustellen, dass wir die beibehalten. Und ja, wir dürfen auf der Piste fahren, also können wir tatsächlich Speed Riding machen, was bedeutet, dass wir landen, was echt klasse ist. Natürlich musst du, genau wie beim Skifahren oder Snowboarden, andere Leute meiden. Wir haben in die Regeln geschrieben, dass jeder andere sofort zur Verantwortung gezogen wird. Wenn also etwas passiert, ist es komplett deine Schuld, egal ob sie dir die Spur abschneiden oder was auch immer, du bist verantwortlich. Und wir hoffen, dass nichts passiert und wir sicher fliegen und Spaß haben können.

[00:29:02] Genau darum geht es.

[00:29:03] **Gavin McClurg:** Wie reguliert ihr das in Bezug auf das, wisst ihr, man muss den Haftungsausschluss unterschrieben haben, man muss HVAC-Mitglied sein, man muss die HVAC-Versicherung haben. Wie verhindert ihr, dass Leute einfach so auftauchen, zur Seilbahn gehen, hochfahren und ohne das Speed Riding machen?

[00:29:21] **Tyler G:** Es ist ein kleiner Berg, und man kann da nicht einfach so hineinschleichen.

[00:29:24] **Gavin McClurg:** Okay. Die müssen eine Karte oder so haben oder sie müssen eine haben.

[00:29:28] **Tyler G:** Ja, man muss einen Skipass haben. Ich meine, wenn jemand auf den Berg schmuggeln will, dann wird er das auch tun. Aber die Regel ist, dass man sich beim Guest Service anmeldet und einen speziellen Pass bekommt.

[00:29:39] **Gavin McClurg:** Oh, okay. Spezialpass. Verstanden.

[00:29:41] **Tyler G:** Ja. Und dann melden sie sich bei dir und stellen sicher, dass du Mitglied bist, damit sie auf die HVAC-Website gehen können. Dort ist alles aufgelistet. Sie können deine Mitgliedsnummer eingeben und bestätigen, dass du ein Mitglied in gutem Ruf bist.

[00:29:53] **Gavin McClurg:** Alles klar. Verstanden.

[00:29:55] **Tyler G:** Ja. Cool. Also, das ist alles, das ist

[00:29:57] **Gavin McClurg:** alles wird am Berg aufbewahrt, aber der Berg ist im Grunde das – das ist deine Firewall. Es ist nicht einer von euch, der da jeden Tag steht.

[00:30:04] **Tyler G:** Nein, nein, es ist der Berg. Okay. Verstanden. Cool.

[00:30:09] **Gavin McClurg:** Ja. Du hast erwähnt, als du mich zum ersten Mal kontaktiert hast, dass dir einige Dinge, die du im Podcast gehört hast, Sorgen bereitet haben. Nenn die mal und sag mir, warum.

[00:30:21] **Tyler G:** Ja. Okay. Ich denke, einige der besorgniserregenden Punkte waren die Dinge, die von jemandem kommen, der die verfügbaren Ressourcen nutzt, aber größtenteils autodidaktisch lernt, wo es manchmal so klingt, als wäre dies das logischste Vorgehen, aber in Wirklichkeit sollte man etwas anderes tun. Sicherlich eine der am meisten besorgniserregenden Dinge ist das Fliegen ohne Rettungsschirm. Fliegt immer mit einem Rettungsschirm.

[00:30:51] **Gavin McClurg:** Echt? Das hat nicht. Ja. Okay. Also, selbst wenn du nur Proximity Flying machst, selbst wenn du nur Speedriding machst.

[00:30:59] **Tyler G:** Ja. Ich meine, in den meisten Bergen hier in DC wirst du einen gewissen Teil deiner Zeit mit viel Höhe abseits des Berges verbringen, weil du in deine Proximity-Linie hineinfliegen und dann wieder von dieser Proximity-Linie wegfiegen musst. An manchen Stellen haben wir nur sehr, sehr wenige Orte, an denen du fliegen kannst, wo du direkt oben bei der Proximity starten und ganz unten am Fuß des Berges landen kannst. Okay. Es wird also Gelegenheiten geben, in denen du, falls du auf etwas triffst, wo du einen Rettungsschirm auslösen musst – noch ein großer, großer Flugplatz hier ist der Skirmish Chief, aber du weißt, du kannst deinen Rettungsschirm fast an jedem Punkt während eines Fluges vom Chief auslösen. Es gibt keinen Grund, dort keinen Rettungsschirm zu tragen.

[00:31:45] Außerdem sorgt es für Ballast und die Schirmbelastung macht richtig Spaß. Ich bin für Speed-Flieger. Also, warum nicht? Klar. Ja.

[00:31:54] Ich habe ein paar Leute gekannt, die verstorben sind, denen ein Rettungsschirm das Leben gerettet hätte.

[00:32:01] **Gavin McClurg:** Wow. Okay. Ja. Das ist völlig neu für mich. Ich habe noch nie einen Rettungsschirm beim Speedflying benutzt. Und sicher gibt es Momente, da hast du recht, in denen ich weit weg vom Berg bin. Aber das war einfach nicht etwas, das ich – ich war wieder mal ein Cowboy und ich wurde, wie du weißt, in nichts zum Speedflying unterwiesen, weißt du, ich bin einfach ein Gleitschirmflieger und habe es mir selbst beigebracht, aber das ist wahrscheinlich eine der Sachen, die dich zum Jammern bringen.

[00:32:25] **Tyler G:** Ja. Die meisten neuen Piloten machen kein Proximity Flying. Wenn du eine der Linien von Henzie in ein 30-sekündiges Video packen könntest, würdest du sagen: Wow, das ist einfach amazing. Unglaublich. Aber zu erwarten, dass der gesamte Sport Linien wie die von Henzie fliegt, das passiert einfach nicht. Also das Zeug, das wir auf YouTube von Speedflyern sehen, die diese Linien fliegen – die sind an der Spitze des Sports. So ist es nicht. Anfänger springen nicht in diese Schluchten und Täler und machen diese Art von Sachen. Klar. Ja,

[00:32:57] **Gavin McClurg:** Natürlich, natürlich, natürlich. Im, im Gleitschirmfliegen sehen wir Unfälle auf jeder Stufe, weißt du, Anfänger, Fortgeschrittene, weil sie das „Intermediate-Syndrom“ nicht kennen. Wir nennen es das Intermediate-Syndrom im Gleitschirmfliegen. Ich nehme an, ihr habt das Gleiche auch beim Speed Flying. Nun, da bin

ich sicher, dass ihr das habt. Absolut. Weißt du, man denkt, man sei besser als man eigentlich ist. Und dann hast du diesen Experten-Hof. Ich sage: Du bist wirklich gut. Und du bist wirklich gut. Aber du wirst nachlässig. Und siehst du, stürzen sich die Leute auch beim Speed Flying ständig hinein? Weißt du, die Typen, die da runtergehen, ich meine, wir haben hier ein paar Typen, Andrew Dunning und Michael Dunning und Will Burks. Ich meine, diese Typen machen genau das Gleiche, was du in den Videos von Jamie siehst. Ich meine, es ist der Wahnsinn. Und sie sind wirklich gut.

[00:33:42] Und sie haben viel Zeit investiert, aber siehst du, weißt du, siehst du Leute auf jedem Niveau, die es vermasseln?

[00:33:49] **Tyler G:** Absolut. Ja. Wir haben Anfänger, bei denen ich denke, dass wir momentan viel in den frühen Stadien verhindern könnten, weil wir einfach kein richtig gutes Ausbildungsprogramm haben. Wir könnten also vieles in der Anfangsphase verhindern, das Intermediate-Syndrom. Das wird dich treffen, egal wer du bist. Egal, in welcher Sportart du fliegst und wer auch immer dein Instruktor war, er sollte immer das Intermediate-Syndrom im Hinterkopf haben. Und die Typen an der Spitze, nun ja, ihr Job ist es, die Grenzen auszutesten. Ja. Diese Grenze dessen, was sie leisten können, ständig weiter auszureizen. Also wirst du diese Leute in jeder Sportart haben, was wir auch im Gleitschirmfliegen sehen. Ja.

[00:34:32] **Gavin McClurg:** Das ist das, was mich an Wingsuiting beunruhigt, was mich schon immer beunruhigt hat – also nur wegen der Unfälle, beim Wingsuiting gibt es keine Sicherheitsmarge. Ich meine, du bist entweder am Leben oder tot. Und bei Speed Flying gibt es zwar sehr seltene Ausnahmen, aber da bist du nicht, weißt du, nicht viel langsamer. Ich meine, du bist langsamer, du bist natürlich nicht im Endgeschwindigkeit oder so, aber du bist, weißt du, du fliegst wieder mit sehr wenig Schutz, sehr, sehr schnell. Ich meine, das Zeug, das diese Typen in den Canyons machen, ist so krass. Es ist wirklich, es ist wirklich erstaunlich, aber Mann, du bist da nicht weit von einem Fehler entfernt, weißt du, ein bisschen komische Luft, eine kleine Böe oder, weißt du, ein kleiner Downflush. Das sind definitiv die Dinge, die uns beim Gleitschirmfliegen erwischen. Und ich kann mir das nicht vorstellen, ich weiß nicht.

[00:35:18] Es macht mir Sorgen, weil beim Wingsuiting, bei diesem Proximity-Fliegen, ist der Kick einfach nicht vergleichbar, es sei denn, man kommt ein bisschen näher, wird ein bisschen schneller, fliegt eine tiefere, verbindlichere Linie. Das ist es, was die Leute packt. Die Jungs, die das ständig machen, sagen mir, dass man einfach immer ein bisschen weiter geht, ein bisschen weiter, ein bisschen weiter. Und dann, Mann, bleibt kaum noch Spielraum. Während man beim Gleitschirmfliegen immer weiter pushen kann und da viel Spielraum ist, wissen Sie, wir haben Zeit, um mit Dingen umzugehen. Ja. Aber ich schätze, es ist die Unausweichlichkeit davon, die mich nervös macht. Richtig. Wie beim Würfeln, so etwas in der Art. Also, genau das, weil dieser Kick in all diesen Sportarten immer weniger wird.

[00:36:05] Es ist nie dasselbe. Das erste Mal, wenn man von einem Berg abspringt, ist der beste Flug, den die meisten von uns je machen werden, weil es so ist wie: Wow, machst du mich auf die Stelle? Aber dann fliegst du irgendwie deinen ersten 5k, dann 10k, dann hundert K und dann musst du zu den 200k, und beim Speed Flying musst du näher dran, schneller und eine tiefere, verbindlichere Linie fliegen.

[00:36:27] Ja,

[00:36:28] **Tyler G:** Absolut. Da kann ich das sehen. Ich kann nicht wirklich sagen, dass das mehr ist als jeder andere Sport, den wir machen. Wenn man an der Spitze ist, wenn man diese Linien fliegt, wenn man einer dieser Typen ist, wie Kate Palmer – diese Leute sind an der Spitze des Sports und, wissen Sie, sie pushen sich selbst. Wenn wir das aus der Perspektive der Geschwindigkeit nehmen. Also 20 Gleitschirme sind etwa 12 bis 50 Meilen pro Stunde, da liegen wir mit Gleitschirmen. Speed-Schirme sind 20 bis 90 Meilen pro Stunde. Wenn du also an der Spitze vielleicht 90 machst und richtig Gas gibst.

[00:37:05] Wir sind schnell, aber ihr wisst ja, Hangglider sind viel schneller als wir. Und es gibt mittlerweile viele jüngere Typen, die Hanggliding machen. Ich weiß nicht, ob du diese Proximity-Videos gesehen hast. Ja. Ja, das ist ziemlich cool. Wenn du also mit Geschwindigkeit und dem Gelände spielst, verringerst du definitiv deine Fehlerquote. Absolut. Aber ich denke, bei dem, was wir machen, liegt ein Fehler darin, Speedflying durch Proximity Flying zu definieren.

[00:37:33] **Gavin McClurg:** Oh, da hast du recht.

[00:37:34] **Tyler G:** Okay. Und die meisten Leute, die ich kenne, die Mini-Schirme fliegen, machen nicht dieses Level an Proximity-Fliegen. Wenn man sich ihre Videos auf YouTube ansehen würde, wäre das wahrscheinlich ziemlich langweilig. Gut. Ja, weißt du, es braucht viel Geschick, um dieses Level zu erreichen, auf dem man seinen Fähigkeiten und der Luft und dem Wetter, in dem man sich befindet, vertrauen kann, um so etwas abziehen zu können. Du fliegst wahrscheinlich viel. Wieder einmal, wenn man an der Spitze des Sports ist, sehen wir das, wenn wir zu Gleitschirmfliegen-Wettbewerben gehen: Die Leute gehen bis an den Äußersten Rand und sie verletzen sich definitiv.

[00:38:20] Ich meine, bei jedem einzelnen Wettbewerb, den ich besuche, verletzen sich Leute. Das ist bedauerlich. Aber das ist das, was wir an der Spitze unseres Sports sehen, wenn die Leute das pushen, was du da machst. Oft frage ich mich bei einem Wettbewerb: Warum fliege ich gerade bei diesem Wetter? Wäre ich zu Hause, würde ich das nicht fliegen, aber weil ich bei einem Wettbewerb bin, ist es eben Teil des Ganzen.

[00:38:45] **Gavin McClurg:** Stimmt. Ja, klar. Das ist definitiv die Kehrseite von Wettkämpfen. Seht ihr da, ähm, wisst ihr, es gab diesen großen Hype um Speedflying, genau wie bei Kaiser Wing. Kaiser Wing hat sich in den letzten Jahren wirklich eingespielt. Seht ihr das immer noch, boomt Speedflying immer noch?

[00:39:05] **Tyler G:** Das ist eine gute Frage. Ich weiß es nicht. Ich habe dafür keine Daten. Ich würde aber vermuten, dass es immer noch viele Leute gibt, die damit anfangen.

[00:39:23] Das ist schwer zu sagen. Ich wünschte, ich hätte die Daten dazu. Ich denke, bis wir etwas umsetzen können und anfangen zu sehen, dass Leute dazu kommen, ist es schwer zu sagen, ob es wächst oder was da gerade passiert.

[00:39:38] Was ich sagen kann, ist, dass Speedflyer letztendlich zu Gleitschirmfliegern werden.

[00:39:44] **Gavin McClurg:** Ja. Das war interessant. Die Typen hier vor Ort, die erst mal nur richtig mit dem Speed Flying angefangen haben, die sind da runtergekommen und haben das geschafft. Man muss P3 sein, um von unserem Hauptplatz abzuheben, vom Skiberg aus, weil der reguliert und versichert ist. Also muss man seinen P3 haben. Die haben, wie du sagtest, nur das absolute Minimum gemacht, sie hatten kein Interesse darauf, Gleitschirmflieger zu werden. Aber jetzt zeigen sie viel Interesse am Gleitschirmfliegen. Sie sehen den Alaska-Film oder die Rocky-Traversal oder was auch immer und denken sich: Mann, die Typen bleiben neun Stunden in der Luft. Das ist ziemlich cool. Und das war echt klasse. Und das ist eine meiner großen Motivationen, diese Communities zusammenzubringen. Wir sollten alle zusammenarbeiten, wir sollten alle Freunde sein und wir sollten alle auf dieselben Dinge hinarbeiten, denselben Erhalt des Platzes, denselben wie bei deinem Berg da.

[00:40:32] Ich meine, es wäre so cool, so etwas hier umzusetzen. Ich bin da überhaupt nicht dagegen. Wenn wir es sicher machen und die Chance auf etwas Schlechtes verringern könnten, wäre das der Wahnsinn.

[00:40:44] **Tyler G:** Absolut. Und wenn wir Speed Flying, Gleitschirmfliegen und Hang Gliding vergleichen – welches davon wächst? Definitiv Speed Flying gegenüber den anderen beiden. Wir haben gesehen, wie die anderen beiden schrumpfen. In Kanada bleibt es eher stabil, aber das liegt ja auch daran, dass wir viel Zuwanderung aus europäischen Ländern und Orten haben, an denen viel Gleitschirmfliegen betrieben wird. Interessant. Okay. Aber ich denke, es ist eine tolle Sache für den Gleitschirmsport, weil es wie eine Einsteigerdroge ins Gleitschirmfliegen ist, da Gleitschirmflieger älter werden und beim Start vom Boden aus – du weißt schon – gibt es da definitiv eine körperliche Grenze, weil man rennen können muss. Und ich denke, Speed Riding wäre ein großer Faktor, wenn mehr Skigebiete dafür offen wären, weil das Starten und Landen mit einem Speed-Schirm auf Skiern eigentlich eine Selbstverständlichkeit ist.

[00:41:40] auf Skiern ist es wirklich einfach. Weil man nicht rennen muss. Und deshalb kann das jeder in jedem Alter machen.

[00:41:47] **Gavin McClurg:** Gott, das macht so einen Spaß. Ich meine, es ist so lustig. Gott, es ist echt verrückt. Man muss auch nicht gut sein. Man kann einfach den Berg runtergleiten und rufen, und vielleicht ein paar Kurven fahren, es ist einfach so lustig. Ich liebe es, Leute dazu zu bringen, das zu machen. Weil es einfach eine ganz neue Dimension hinzufügt. Das ist einfach der Wahnsinn.

[00:42:05] **Tyler G:** Oh ja. Speedriding wäre definitiv der boomende Teil des Sports. Wenn wir nur mehr Skigebiete dazu bringen, mitzumachen, sogar, weißt du, in Europa, dann werden sie bestimmte Wege haben, bestimmte Teile des Berges, die dafür reserviert sind. Also vielleicht bestimmte abgelegene Bereiche, wo nicht so viele Leute runterfahren, wir haben in Whistler und Blackhawk definitiv solche Gebiete, und die könnten für Leute, die mit Speed-Schirmen fliegen, geöffnet werden, damit sie den anderen gut aus dem Weg gehen.

[00:42:37] **Gavin McClurg:** Gott, wenn ich darüber hier in den Staaten nachdenke, verstehe ich es einfach. Ich meine, ja, ich bin hoffnungsvoll, aber gleichzeitig denke ich mir, das wird niemals passieren, nur wegen der Klagen und der, ich weiß nicht, der ganzen Szene. Aber siehst du das in Kanada als etwas Realistisches an?

[00:42:54] **Tyler G:** Ich verstehe. Also, für mich ist nicht ersichtlich, warum das nicht überall realistisch sein könnte. Ich denke, wir müssen einfach die Sichtweise der Leute auf den Sport ändern. Ich denke darüber immer nach. Sagen wir mal, wir tun so, als wäre Snowboarding vor dem Skifahren entstanden. Nehmen wir an, wir wären alle Snowboarder. Richtig. Und dann wollten plötzlich diese Leute, die auf scharfen Brettern runterfahren und zwei Speere trugen, auf den Berg. Ernsthaft. Wir würden sagen: Was zum Teufel? Wir lassen diese Leute nicht auf den Berg. Das ist gefährlich. Die fahren mit zwei Speeren den Berg runter.

[00:43:33] Das wäre verrückt. Wir können diese Leute nicht auf den Berg lassen. Es ist gefährlich. Und, und ihr wisst ja, sobald die Leute auf Skiern rollen, Mann, kann man so schnell werden. Es ist unglaublich.

[00:43:46] **Gavin McClurg:** Das ist ja lächerlich. Du bist viel schneller

[00:43:48] **Tyler G:** als man auf einer Speedway-Bahn fahren kann. Denn in der Sekunde, in der du Auftrieb erzeugst, bist du vom Berg weg. Du fährst dann nicht mehr Ski. Wir müssen also einfach unsere Sichtweise darauf ändern, weil wir es so gewohnt sind. Ja. Festgefahren. Wir sind wie der Frosch im kochenden Wasser. Wir sind es gewohnt, dass Skifahrer und Snowboarder das machen. Wir sehen das nicht mehr als etwas Gefährliches an, obwohl viele Leute dabei in diesen Resorts verletzt werden und sterben. Aber wieder einmal sind sie verdammt gut darin, das niemandem zu sagen. Wir haben zum Beispiel Downhill-Mountainbiking. Es ist unglaublich, wie viele Leute hier oben dabei verletzt werden und sterben, aber man hört einfach nichts davon. Weil es in den Resorts passiert und sie machen einen echt guten Job damit, die Medien dazu zu kontrollieren.

[00:44:32] **Gavin McClurg:** Das ist ein wirklich guter Punkt, der meiner Meinung nach unterschätzt wird oder ich weiß nicht, an den die Leute kaum denken. Ich meine, ich bin da auch schon hin und her geswankt, weil wir einen wirklich schlechten Sommer hatten. Es gab viele Unfälle, mehrere davon tödlich, und das ist jedes Jahr so, weißt du? Ich meine, ich habe erst neulich mit Cross Country Magazine gesprochen, weil ich an einem Artikel über Margin und Out gearbeitet habe, und er und ich meinten: Oh mein Gott, es war ein schlechtes Jahr. Und dann sagte der Editor: Alter, es ist immer ein schlechtes Jahr. Aber gleichzeitig, wie du gesagt hast, denke ich, dass wir dieses Thema in diesem Sport oft zu sehr aufbauschen. Ich meine, wir müssen sicherer werden. Viele dieser Unfälle sind nicht notwendig, aber gleichzeitig habe ich das Gefühl, dass wir das viel zu sehr übertreiben.

[00:45:21] Wenn ich mich also für den Tag entscheide, was ich mit meiner Zeit machen will, und ich steige auf ein Mountainbike, habe ich eine viel höhere Chance, mich zu verletzen. Punkt.

[00:45:32] Teils, weil ich auf dem Mountainbike nicht so gut bin, aber auch, weil diese Typen ständig abstürzen. Meistens ist es nicht tödlich, was, wissen Sie, und das ist, wissen Sie, wenn unsere Verletzungen eher die Wirbelsäule betreffen, und das ist hässlich oder tödlich, und das ist auch hässlich. Aber, ähm, egal, ich weiß nicht, worauf ich hinaus wollte, außer dass ich denke, dass wir diese Dinge oft zu sehr betonen, wir betonen sie viel zu sehr. Und wir machen uns zu viele Sorgen, dass uns der Zugang entzogen wird, äh, weil wir nicht so viel Zugang haben. Ehrlich gesagt. Ich meine, im Vergleich zu den Europäern denken die einfach nicht über so etwas nach. Sie müssen sich keine Sorgen machen, wo sie landen. Sie müssen sich keine Sorgen machen, wo sie starten. Sie können überall starten, wo sie wollen. Ich meine, sie haben keine Zugangsprobleme und sie wissen, dass sie nicht verklagt werden und die Landbesitzer nicht, die werden nicht verklagt.

[00:46:18] Wissen Sie, der Landeigentümer wird nicht ausrasten, wenn ein Gleitschirm auf seinem Land landet, außer Sie landen auf Gras – das sollte den Kühen überlassen werden. Die regen sich da ein bisschen auf. Aber es ist einfach

eine ganz andere rechtliche Umgebung als die, die wir hier haben.

[00:46:32] **Tyler G:** Ja. Und weißt du, genau deshalb sind Skigebiete ein großartiger Ort dafür, weil sie sich damit schon ewig beschäftigen. Richtig. Haftungs- und Rechtsstreitigkeiten sind für sie einfach Teil des Geschäfts. Deshalb sehe ich es wieder als den perfekten, perfekten Ort dafür. Und als Gemeinschaft ist der beste Weg für uns, das sicherer zu machen und aufzuhören, die Leute in die Randbereiche zu drängen – denn genau das tun wir gerade. Und natürlich fangen die Leute dann an, sich zu verletzen. Und es wird hässlich werden, wenn wir die Leute durch das Fehlen von Bildung in diese Randbereiche drängen. Ich vergleiche das immer mit...

[00:47:17] Sexuelle Aufklärung und eine Gemeinschaft. Wenn man sexuelle Aufklärung aus einer Gemeinschaft nimmt, werden Teenager schwanger – ihr wisst schon, ihr werdet sehen, wie diese Zahlen in die Höhe schießen, weil die Leute nicht aufhören werden, Sex zu haben. Es macht Spaß und fühlt sich gut an, aber der beste Weg, um zu verhindern, dass Menschen es unsicher tun, ist durch Aufklärung. Und Speedflying fühlt sich gut an. Es macht viel Spaß. Die Leute werden nicht aufhören, es zu tun, aber der beste Weg, um unnötige Unfälle oder Vorfälle zu verhindern, ist es, einen Weg für die Ausbildung zu bieten. Und als Gemeinschaft können wir anfangen, die Skigebiete dazu zu bewegen, es in diesen Bereich zu integrieren. Anstatt dass es etwas ist, das die Leute negativ sehen, so wie wir es beim Snowboarding hatten, können wir anfangen, es als etwas Positives zu sehen, sodass sie Teil dieser Gemeinschaft sein können, Teil des Ökosystems sein können.

[00:48:13] Ich meine, das ist eine dieser Sachen, die dem Resort nicht viel Geld einbringen, aber aus visueller Sicht sieht es für die anderen Leute dort einfach richtig cool aus, wenn Schirme den Berg hinunterfliegen. Genau das liebt unser Berg.

[00:48:25] **Gavin McClurg:** Das haben sie immer wieder gesagt. Ich glaube, es ist zwar ein ziemlicher Krampf, mit uns zu arbeiten, aber sie lieben es. Äh, ja,

[00:48:32] **Tyler G:** Es ist wunderschön. Es ist quasi Teil des Marketingbudgets. Sicher. Diese Typen kosten uns zwar Geld, aber wir betrachten das einfach als Marketingbudget.

[00:48:40] **Gavin McClurg:** Das ist so eine Art...

[00:48:41] **Tyler G:** von diesen, wissen Sie, Wildpferden im Hinterland, die bringen fast kein Einkommen, aber die Fotos und Videos, die sie bekommen, sind großartige Werbung für diese Resorts.

[00:48:51] **Gavin McClurg:** Du hast also das Thema Sexualerziehung untergeschoben, was brilliant war. Freut mich, dass du das geschafft hast.

[00:48:55] **Tyler G:** Ich bin froh, dass du das erwähnt hast.

[00:48:55] **Gavin McClurg:** da drin, weil das ist etwas, das wir alle nachvollziehen können. Hoffentlich. Ja. Und das Ökosystem. Das gefällt mir. Geh da kurz darauf ein. Ich meine, das ist das Problem, das ich sehe: Man kann all diese Arbeit bei HVAC leisten und diesen Lehrplan und dieses Bewertungssystem erstellen. Aber dann muss man die Leute dazu bringen, es zu benutzen.

[00:49:17] **Tyler G:** Ja. Das wird wohl der schwierigste Teil sein, oder? Die Umsetzung, die Leute dazu zu bringen, es zu nutzen, wird sehr schwierig sein. Ich denke, das könnte schwierig sein. Ich weiß nicht. Ich gehe davon aus, dass es schwierig sein wird, natürlich. Aber ich denke, die Leute werden es wirklich wollen. Und die Leute, die sich das angesehen haben und Teil davon waren, die quasi darauf warten, dass das Projekt fertig wird, die erwarten es oder warten darauf, dass es passiert.

[00:49:48] **Gavin McClurg:** Ja. Ich mag es. Tyler, danke, Mann. Ich weiß das wirklich zu schätzen. Danke, dass du deine Gedanken geteilt hast. Ich wünsche euch bei HVAC alles Glück der Welt. Ich hoffe, ihr setzt das wirklich um, weil die Community es dringend braucht. Und ich bin sicher, ihr habt darüber nachgedacht, aber es scheint, als könnten wir von dem lernen, was die Europäer machen, und vieles davon übernehmen. Sie sind in dieser Hinsicht ziemlich weit vor uns. Also, du weißt schon, das ganze APPI-System und einige der Systeme, die sie in Europa für Gleitschirmfliegen verwenden oder – ich will die USHPA nicht zu sehr kritisieren, aber sie sind ziemlich viel progressiver und decken die

Fähigkeiten ab, die man braucht. Ich denke, das ist viel besser als der Multiple-Choice-Test, den wir hier immer noch machen, weißt du? Ich denke, das ist etwas, von dem wir uns in der gesamten Community etwas aneignen könnten.

[00:50:37] **Tyler G:** Ja. Genau das ist es. Ich hatte ein paar Leute von dort, wie Mark Shaw von der British Hang Gliding and Paragliding Association, die mitgeholfen haben. Und dann Asher und Chris von Ski and Fly, die ihre Ausbildung in Frankreich, Norwegen und Neuseeland geben. Und ich meine, die Leute sind in Sachen Unterricht so viel weiter fortgeschritten. Und ja, das mit den Multiple-Choice-Fragen, das hassen die einfach. Die sagen, das vermittelt kein Wissen. Damit testet man nur die Fähigkeit zum logischen Schlussfolgern. Richtig.

[00:51:05] **Gavin McClurg:** Genau. Ja. Nein, es ist einfach, es ist falsch platziert. Ähm, ja. Ja. Und ich meine, ich nehme deinen Punkt zu den Jugendlichen auch auf. Ich meine, das ist das, woran der Sport überall leidet. Äh, nicht annähernd so sehr in Deutschland, Frankreich, der Schweiz und so weiter. Die haben wirklich gute Jugendprogramme und das ist in den Schulen integriert. Und deshalb, weißt du, halten sie ihr Wachstum aufrecht, aber, ähm, es wird leider alles so verlaufen wie beim Hanggliding, es sei denn, wir ziehen Jugendliche für den Sport an. Und ich denke, äh, weißt du, die Jugendlichen sind viel mehr vom Speedflying angezogen, weil es dieses, weißt du, es ist schneller. Es macht Spaß. Es ist unmittelbar. Äh, man kann rausgehen und sofort richtig Spaß haben. Man muss keine Woche Groundhandling verbringen und, weißt du, ich meine, du solltest das alles machen.

[00:51:51] Ihr solltet das alles trotzdem machen, aber ihr könnt ziemlich schnell Spaß haben und diesen Kick bekommen, der dann hoffentlich zu einer lebenslangen Leidenschaft wird.

[00:52:02] **Tyler G:** Absolut. Wir sollten uns nicht selbst ins Bockhorn laufen. Ich meine, es ist absolut eine großartige Marketingplattform für unsere Sportarten, für kostenlose Flüge. Man kann das in einen fantastischen 30-Sekunden- oder 15-Sekunden-Clip packen. Bei Gleitschirmfliegen ist das schwer zu machen.

[00:52:19] **Gavin McClurg:** Ja. Ja. Ja. Also, für alle, die zuhören: In den Shownotes findet ihr die Kontaktdaten, um Tyler zu erreichen. Wenn ihr Ideen habt, oder wissen wollt, wie ihr helfen könnt, oder wenn ihr vielleicht an eurem eigenen Lehrplan arbeitet – wir sollten alle zusammenarbeiten. Wir sollten diese Sachen nicht in unseren eigenen Silos machen. Also, kontaktiert Tyler, kontaktiert mich und bietet eure Hilfe, eure Beratung oder stellt eine Frage oder was auch immer an. Versucht, das so zu machen, dass das etwas ist, an dem die ganze Welt arbeitet, um dasselbe Ziel zu erreichen.

[00:52:52] **Tyler G:** Ja. Gavin, bitte. Jeder, der Interesse hat, mitzuhelfen oder mehr erfahren möchte, kann sich gerne an mich wenden.

[00:52:58] **Gavin McClurg:** Ja. Tyler. Vielen Dank, Mann. Ich weiß das zu schätzen. Danke nochmal für deine Zeit und danke, dass du in der Show warst. Und ich hoffe, wir sehen uns mal bei Cloud Base oder beim Shredden am Chief eines Tages. Danke vielmals, Mann.

[00:53:08] **Tyler G:** Vielen Dank. Ja.

[00:53:15] Wenn

[00:53:21] **Gavin McClurg:** Wenn du Cloud-based Mayhem wertvoll findest, kannst du uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Du kannst uns auf iTunes oder Stitcher bewerten – egal, über welche Plattform du deinen Podcast hörst – das hilft enorm und verbreitet die Mundpropaganda. Du kannst darüber auf deiner eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst darüber reden, wenn du auf dem Weg zur Arbeit mit deinen Freunden quatschen. Ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich kannst du uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn du uns also finanziell unterstützen kannst, haben wir bisher nur einen Dollar pro Folge gebeten. Das kannst du über eine einmalige Spende via PayPal tun oder du richtest einen Abonnement-Service ein, der dich für jede veröffentlichte Folge belastet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus. Wenn du also einen Dollar pro Folge zahlst, wären das alle zwei Wochen etwa 25 Dollar.

[00:54:07] Ein Jahr. Also viel billiger als ein Magazin-Abo. Und es macht das alles erst möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt, aber ich möchte das aus vielen

verschiedenen Gründen nicht tun, die ich in der Show schon oft erwähnt habe. Ich mag es nicht, wenn so ein Zeug am Anfang der Show kommt. Und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass das hier authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe also, dass ihr das versteht und uns unterstützen könnt. Wenn ihr auf cloudbasedmayhem.com geht, findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt es über patreon.com/cloud-based-mayhem machen. Wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, könnt ihr das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen, und das gibt euch Zugriff auf das ganze Bonusmaterial, den kleinen Videocast, den wir machen, und die zusätzlichen kleinen Nuggets, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen.

[00:55:02] Aber wir finden, ihr solltet wissen, dass wir nichts davon hinter einer Paywall verstecken. Wenn ihr euch die Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Natürlich wäre das ein Lifetime-Account und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen, aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt, unseren Newsletter abonniert oder Cloud-based Mayhem-Merchandise wie T-Shirts oder Hüte gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und Zugriff auf all diese Bonusinhalte haben. Jetzt, vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.