

Jeff Longcor and (mostly) Inexpensive Mistakes

Cloudbase Mayhem Podcast 144 — Jeff Longcor

Published	2021-05-08
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-144-jeff-longcor-and-mostly-inexpensive-mistakes/
Duration	01:15:21
Speakers	Gavin McClurg, Jeff Longcor
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0144-jeff-longcor-and-mostly-inexpensive-mistakes.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	20
Show notes	20
Transcript	20
Deutsch	38
Show notes	38
Transcript	38

English

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

Show notes

Jeff Longcor has been flying only a few years and has a full time job, which makes getting hours tough, but he's completely enamored with the sport and has been chasing it hard, sometimes too hard. Jeff has made some inexpensive mistakes, and a few expensive ones. They've all provided volumes of learning, and his desire for the sport is as high as it has ever been. In this show we dig into all the little things that add up to help us all become better pilots, and in the end-better people.

The post Episode 144- Jeff Longcor and (mostly) Inexpensive Mistakes first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the CloudBase Mayhem. My guest today is Jeff Longcourt. I sat down with Jeff when I was out training in California in March. And I had a lot of requests for Jeff, especially after we put out that survey that people found it really valuable to talk to lower hour pilots, those that are firmly in kind of intermediate syndrome and getting through that rather than just talking to the legends and the pros. And so this is one of those. Jeff's been chasing it really hard. He's a search and rescue professional and he's, you know, he's got a good head. But he doesn't get to get out that much because of his job and his work. And he's made some mistakes, some small ones, some big ones, as we all do.

[00:01:02] He's had some injuries and gone through that whole, God, do I suck at this? Should I quit? And he's in a very dynamic community out there in Santa Barbara. It's a really supportive community. It's fantastic. And but it's also can be there can be a lot of pressure there. Not that people are doing it to you intentionally. But there's just, you know, there's a lot of people chasing it really hard. And and you want to be part of that group. He's recently put up some some great flights.

[00:01:35] Also recently broke his ankle. And that was wasn't real recent. But and we take through we go through all of this in some detail. You know, the the the urge to quit and come back to it. Questioning yourself. Doubt. How to approach risk when you don't really understand it that well yet. And yeah, the power of making inexpensive and sometimes expensive mistakes. How to deal with relationships with your with somebody who isn't a pilot. That can obviously be tricky for many of us in our in our lives. And how to learn how to how the value of acro.

[illegible]

fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation! And I think you'll enjoy it. So without further delay,
please enjoy this fun conversation with Jeff Longcore.

[00:02:54] Jeff, awesome to have you on the show. And really cool that we can do this in person. This is kind of fun. We had a nice flight together the other day. That was really cool. You and Neil and I were in the air a bit for a while. I didn't know it was you, but that was fun. There's a lot of gliders around here. But so yeah, we're in Santa Barbara. We're sitting in my trailer and I'm just about getting ready to go home. And when this comes out, it'll be a couple months from now. So sorry to the listeners that some of this might have changed by the time you hear this. But what I thought would be a fun place to start, you put up a post recently on the Telegram group out here for the Santa Barbara Flying Community and the club. Which I thought was really cool. I think there's 800 and something people on the Telegram group now.

[00:03:42] And so this has obviously become kind of a Mecca to fly here. And for those of you who haven't flown, it's a coastal site in a sense, but also a mountain site. We're right on the ocean here. Big 3,500 foot peaks and a big ridge line behind us. And then it steps back another 1,000, 1,500 feet behind that. And then beyond that, you're out in the Mojave Desert. So it's a pretty dynamic, very beautiful. Very cool place to fly. It's often soft and sometimes it winds up and it's pretty high pressure, pretty sharp and pretty full on flying. So it's a great place for me to come and train. And it's also a wonderful place for people to come out and learn literally from their first flight at one of the best training hills in the world.

[00:04:32] And then also to excel and get better and train as I know you have in the last few years. So this is a long-winded opener. But what I thought we'd start with is there was a pilot here in the community that was having some incidences, as we all do when we're coming up through the game. And you posted what I thought was really good constructive feedback that was nonjudgmental and very welcoming. And kind of asking this pilot to maybe look at things. And maybe ask him about things in a way that he hadn't. So without reading it, it's a long post, but it really got a lot of attention and some great responses.

[00:05:19] And I thought you might be able to just summarize that. So what led you writing it? What were the things that this pilot did that led to you writing the post? And then take us into your own journey a little bit.

[00:05:35] **Jeff Longcor:** Awesome. Thanks so much, Gavin, for having me. All right. Thanks. I've listened to every single episode. It's changed my progression, made me a safer pilot. And that's the kind of information and thought process that I tried to pass on in what I wrote. And I totally agree with you. Santa Barbara is a beautiful place to fly with varying conditions throughout the seasons. And one of the best things about it is there's something flyable almost every day. And that allows us to train in ways that build skill levels incrementally in different aspects of flying and then combine them together in mountain flights that, like you said, can extend into different terrain and into new places, different valley systems, into the backcountry or into the desert.

[00:06:27] Many of those I'm still looking forward to myself. Again, I am fairly intermediate. I've been flying for three years. In those years, though, I've worked really hard to understand how to become a better pilot and to use all of the resources available to me right now while working a full-time desk job. And so in that time, I've logged about 700 hours and I've decided to do about seven SIVs. And those things, I think, have been totally critical. And the reason I felt like I could reach out to this pilot is because I was that pilot when I started. The way I phrased it was that my joy of flying was outpacing my abilities.

[00:07:14] I think a lot of people at the time when I started felt that I was competing with them or trying to get notoriety or outfly others. But really, it was like this overwhelming joy, like the need to want to launch, right? Like the need to want to experience what other people were experiencing when they had a big flight. Right. When they had an evening soaring session in a high wind environment, but that they'd watch the sunset, you know, that kind of stuff really, I think, can capture a new pilot. And it's, you've talked about this too. It really, that's special to embrace it during that time

because that's the unique period where like everything is magical and new. But at the same time, I think there's a lot of risk during that phase.

[00:08:00] You know, if you see someone in the air, you want to be in the air and that's not always appropriate. And you might not be aware of it. The conditions changing quickly.

[00:08:08] **Gavin McClurg:** We don't know what we don't know for a long time. And I think that's, it's something I think when you get through that, you wrestle with looking back in terms of just how to, how to approach people in a, in a positive way, how to try to understand what they're going through. It's, it's really tricky. It's just, I think I wrote on the post this morning, like Russ Ogden says, we're not playing golf. It's hard. It's hard to, you know, you can't just go up and help somebody with their grip or with their backswing. It's, you know, we're, we're playing with gravity.

[00:08:45] **Jeff Longcor:** Right. And not only that, but we're totally alone. Like, I think that's something that caught me off guard at first. I come from climbing, you know, when you have a partner, you are multiple partners and you're relying on each other for your life. And you have that trust and that bond. We can fly together, but ultimately no one knows how I'm, how I'm piloting my craft. What techniques?

[00:09:06] **Gavin McClurg:** What I'm

[00:09:06] **Jeff Longcor:** using? What thought process is going on in my head? And you can't reach out and save somebody, you know, that you can try to communicate on the radio or, or give signals, but we're, we're kind of out there on our own a little. And that was, that was a bit of a shock for me at first. And so I think you're absolutely right. It's not like someone can come in and look over your shoulder. You know, I highly encourage people to do a tandem. Eagle makes that part of their, their training. And I learned a lot from Mitch when I took a tandem with him. But other than that, like someone can step in and improve your technique or your decision-making in the moment. And those moments are a high, high consequence at times.

[00:09:45] **Gavin McClurg:** So what summarize very generally, what was this pilot? What, what, what had happened? Not, not each incident, but what was generally happening that you were trying to mitigate in a sense?

[00:09:59] **Jeff Longcor:** Oh, absolutely. I, I thought a lot before I wrote that response because I wanted to get a sense of what was happening. And I wanted to make sure it was necessary. I'm not going to judge any pilot who has one incident. I've had plenty. So if they had one incident, you know, that's, that's one thing. If it's a, if it's a string of incidences, if it's a, a series of them that become a trend, I think in any activity and anything you do in life, if that's happening, you need to take a step back and do a bit of a more of a root cause analysis and understand why is that trend happening? Because if you don't understand, you're not going to be able to do anything. And if you don't understand how to do that, if you don't address it, it can only end badly. I think. Um, so.

[00:10:39] **Gavin McClurg:** Eventually the luck jar is going to run out. Right,

[00:10:41] **Jeff Longcor:** right. You're getting away with it each time. And, and again, if there's something that you don't know, uh, you know, you're putting yourself positions that you're, you're unaware of the risks involved there. You have to take a step back and analyze it and, and fill in those gaps in, in environments that are less consequential. And so in this case, the pilot had had at the time that I responded. I believe two reserve throws. An incident of getting lost in the clouds, uh, incident of landing really deep and having to hike out with no plan or equipment for an overnight. Uh, and a couple of reports of maybe not having great situational awareness and gaggle flying situations, uh, scenarios.

[00:11:23] Um, in each one of these, I did monitor the community response. And felt compelled to say something, but really also felt like it was being handled. And in the last reserve throw incident, I felt the community started to get split where some of the response was great for you for throwing. That's the right thing to do. And the other half being, oh man, we should maybe give up. Like it's not really being heard. And I don't think it's ever worth giving up on a pilot. Um, I was that pilot, you know, I was, I was so excited. I was so charged and it, and I was. I was so excited. I remember it hurting pretty bad when I got the feedback. And I, I still tried to receive it and, and listen to it and think about it a lot.

[00:12:12] And even if it made me upset. And it took time for it to work its way into my head, you know, and took time for me to make those small. Adjustments or have these epiphanies or slow down and watch others and read a little bit

more or listen to. These podcasts. And really embrace. The wider world of knowledge. And, and the slower. State. Of progression. And so. I thought it was definitely worthwhile to write something, but it had to marry those two perspectives of good job throwing, because I would never tell someone not to throw a reserve. You know, obviously the person walked away. In all of these instances. Sure. And that was clearly the right decision. If you don't have the wing control to. Stop what's happening to, to recognize configurations and find an exit.

[00:13:00] And safely maneuver. And then I also had to balance. Like that feeling of you better listen. You know, if it was coming from the other side of the community of. You know, we're, we're ready to kind of give up, you know, ready to, to not reach out to this person anymore and be like, look, this is just hazardous for everybody. So how do you combine those two things together and. And be it. Do it in a nonjudgmental way that says, look, I've been there too. I certainly have been a week. We can talk about some of my mistakes.

[00:13:28] **Gavin McClurg:** But let's go ahead and switch to that and then we'll come back to the talk. So what, what, what were your own? Cause I feel like in some ways. Maybe your own incidences that were similar in a sense may have better equipped you to. Understand where this pilot was. I, I, cause I agree with you. I think from the wider community's perspective. I mean, let's face it. Some people just shouldn't be pilots. You know, some people don't belong in this sport and that's one of the reasons I think it's, it doesn't have. The growth, you know, we're, we're very near. A. A metropolitan center of 30 million people. You know, why aren't there more pilots? They see people flying in the mountains. It looks incredible. I'm sure to many.

[00:14:12] But not that many people undertake it. And that's probably a good thing. But you, it sounds like you were really equipped to, I mean, I think I, I'm sympathetic with both sides of what you're saying here in terms of the community, half the community or some parts of the community. We got to keep trying somewhere. It's the community. This, maybe this person shouldn't, you know, she's take up a different. Activity.

[00:14:34] **Jeff Longcor:** Right. Right. And it's, I think it's hard to care for someone if they're going to, if they're, if they're not handling themselves appropriately and might get hurt. And, and I think we all feel that amongst our friends in the sport. Sometimes it's like, if someone's taking a lot of risks, you're like, oh, can I, can I be close with that person? Can I be a friend if, if they're putting their life on the line? And in some ways that is what binds us. You know, we're out there pushing and we have to understand that we all have days when we need to push. But again, I think it comes back to recognizing that trend. If you're pushing too many times. You have to take a step back and also listen to the feedback you're getting from people who care about you. And what I love about Santa Barbara's community is we care about everyone. And a lot of it can be self-serving because if we get a new pilot who comes in, who doesn't follow the rules and the website and doesn't do some of their own forecasting and take responsibility for themselves, we can lose a lot of our access here.

[00:15:28] As you said, it is a beautiful place to fly, but it's also a busy place. And so though. We've been very diligent about putting up rules that we'd like people to follow. There is a wonderful van service from Eagle that they'll run when they can. And they still will encourage people to do their own forecasting or to reach out to a mentor to get that kind of information. And so I think the community does want to care for everyone, but it does scare them when they see these trends specifically, not just one incident, but a pilot having a series. And for me, yes. I think I was that pilot. And, you know, one of the funniest, and it's only funny because it worked out right. But one of the funnier scenarios was I think I was going up for a second run flying from EJ, which is a fairly straightforward launch at the back ridge that we have here.

[00:16:20] And the wind had picked up quite a bit. Again, one of those situations with the conditions changing fairly quickly to the later stages of the day, which is typical here. A wind will come in a Southwest or West wind is pretty common. It's predictable on most days. And there's an instructor there, and he was giving me a look sort of like, you know, do you have this? Do you know what you're doing? You know, he was instructing others and kind of driving the van, I think, that had gone up. And, right, I believe I was a P2 at the time. I think that's a really, really critical point here because of someone's development in Santa Barbara because you're on a lower performance wing. There are launches that are a bit setback. There are power lines. There are valleys. And you need to be thoughtful about the wind. You need to be thoughtful about your flight plan.

[00:17:06] I think one of your bailout

[00:17:08] **Gavin McClurg:** LZs is called a snake pit. Yeah. And I tell people what it's like. Yeah,

[00:17:12] **Jeff Longcor:** that's got a key part in the story. You can see where I'm going. Yeah, you don't want

[00:17:17] **Gavin McClurg:** to be buried back in there.

[00:17:19] **Jeff Longcor:** Oh, yeah. It's a tight LZ, especially if you ended up there because it's windy, you know. And if it is windy, it's probably upslope. And that means that you're going to be doing a – Yeah. – a really fast downwind uphill landing if you do it properly. Now, in this scenario, I arrived at one of our forward triggers. It was working okay. And I had seen a couple of tandem pilots bench back. And I thought, this is my time. I want to bench back. You know, the wind is going to help me too. It's a south wind. And, you know, I'm benching back to the north. And I make the move. And, of course, don't quite hook into anything and start flushing off. And I flush off. And I flush off to that side with the snake pit, which has fewer exits and is blocked by power lines to get to a safe LZ other than the snake pit.

[00:18:09] And so pretty quickly realized I'm going there. You know, I'm going in. And I thought, you know, other pilots have pulled this off. I'm going to pull this off. And I angled my approach to coming really low over the trees, which I think that's definitely the right move there. You know, you got to hit that spot landing. And at the last minute decided to get a little tricky with my landing. And I think I had recently had a hard landing a few days prior. And so in my head I was thinking, I really don't want to do an uphill downwind landing. I'm going to turn at the last second and land in the, you know, the upper part of that LZ and get a nice asymmetric flare, something like that. And I came in and I swear my feet, like, touched the ground.

[00:18:54] And I was like, I thought I was there. And then I got boosted into the air. And suddenly I'm flying like tree height down a canyon with no LZ whatsoever. So you

[00:19:04] **Gavin McClurg:** overflew it going down.

[00:19:06] **Jeff Longcor:** Yeah. I essentially made a turn and pointed myself down canyon. And it's a pretty, you can't really tell from the air. It's a pretty steep downhill at that point. So I went from facing north and doing that uphill landing to facing south now and flying downhill. And there's, you know, I'm going to do that. I think if I do that now, I may have the wing control skills to kill the wing appropriately and put that landing in. At the time, I certainly didn't. And I thought about some of the advice I'd gotten. And I thought, well, I'm going to land in the tree. And I'm going to aim for a soft one. So I dodged a hard looking tree. And I made a turn and did a full flare into kind of a glorified bush.

[00:19:54] And I landed. And the next thing you know, I think I was hanging by one leg upside down in the tree about four feet over the ground. And I was able to get the whole wing down. And this is really funny. Even though I had a reversible harness, I still carry the huge Niviuk black backpack. And that helped me a few times in my early progression because I could pack the whole wing into it. So just stuff the whole wing into it and just like walk the beautiful trail down with my tail between my legs. And there's a tandem pilot who is also my SIV instructor, Dylan Beddetti. And he called me on the phone. I think he was still in the air. It was just, you know, are you OK? And I said, yeah, I'm already packed up. And I remember him being pretty surprised, like, oh, you're pretty packed up. You know, and it was clear I was trying to get out of there pretty fast.

[00:20:40] I was super embarrassed. And I thought I was totally in the clear, like no injuries whatsoever. But then I get home and I'm from New England. And we don't have a lot of poison oak up there. I had no idea. So before I know it, everyone in my myself and my girlfriend were just covered with poison oak. It was like we did. You know, the clothes got everywhere. Yeah, it's just unbelievable. And I thought it would go away. And before I know it, I'm getting like, you know, shots in the in the butt to get rid of stuff. So there's some things in California like there's not a lot of, you know, mosquitoes or bugs. But man, some of the things here can get you. Yeah. Bushwhacking can be brutal. And the heat sometimes can be brutal.

[00:21:26] And the poison oak can be insane.

[00:21:28] **Gavin McClurg:** Yeah. Landing out here, you know, the front range is one thing. And but when you when you huck it over the back and get in the Chaparral country and stuff, you know, when I look at that stuff, I always think, OK, I could put it in and I'm not going to die. But then I slit my wrists because I'm not going to be able to walk out of this crap either. You know, I mean, you'd have to abandon your gears. No way. You're getting it out of one of those trees. And then, you know, it's thick. I mean, the thick stuff on the backside here is it would be torture. Brutal. Oh, my

[00:22:01] **Jeff Longcor:** God. I I had a situation where I landed. I got again. I think one of the things that really challenges new pilots and one of the things I advise this pilot to be more thoughtful about was flying in wind. And I remember falling out of the back of a thermal. This is a bit later in my progression and getting kind of pinned against the terrain. And I realized I'm going to land here. You know, I was up near where you top land the other day. The OR, but just to get shallow to the west. OK. And I landed there and I swear I could throw a stone to the road. And two and a half hours later, I crawled under the bushes and got out. It's amazing. It was like a football field away, you know, but I couldn't get there. I had to walk for hours and then crawl underneath this wooden brush. So so it is it is pretty real.

[00:22:47] And in you know, I can reflect on a few of those situations. And the biggest one probably for a new pilot in the mountains is to be aware of those changing conditions and the wind especially. Right. Because all of a sudden things happen so much faster, whether it's falling out of a thermal or getting stuck behind terrain or other traps that prevent you from getting to a safe LZ with a lower performance glider. Yeah. And so like in that situation, that was a great takeaway. Not listening to that instructor, you know, who I greatly respected. And, you know, just because I was. I thought I've practiced high wind launches before and I've ridged sword and high wind before. That's not the same in the mountains. Right. And that's

[00:23:29] **Gavin McClurg:** the lesson learned right there. Yeah. So you had the snake pit one. You've had some others. Oh,

[00:23:34] **Jeff Longcor:** yeah. Yeah. Like I said, it's it's always a series. And to the community's credit, I know they informed me, you know, after these and and or they were, you know, very respectfully honest, you know, and I again, it was it's hard things to hear. But I think it's a great lesson learned. But if you're if your mind and ears aren't open to it, you could risk life changing injury, I think, in this sport. And so I've tried to challenge my ego to be accepting, more accepting of hearing everything I can or even, you know, learning from others. Sure. Pick out a couple. Yeah, definitely. What are the

[00:24:10] **Gavin McClurg:** what are the what were the ones that had the greatest learning? Yeah,

[00:24:14] **Jeff Longcor:** I'd say of all of them. And we'll just go with this one. And I can I can do more. I can go all day, unfortunately.

[00:24:22] I think one of the absolute biggest one was a morning when I was really excited to do a hike and fly. That's been something really special to me because I have this history in mountaineering. And that is kind of what led to me flying, you know, climbing and mountaineering and the legacy of that sport transitioning into some people who fly like the Bill Belcourt's, you know, and and the legends of of how climbers become better. And so I did this hike and fly mission. I'm going to start throwing out names. So so I was with Andrew Byron, who is just an amazing, thoughtful pilot and friend.

[00:25:08] He's he's got incredible wing control and like the foundational skills. And so we hiked up together and someone had told me that there had been a north wind warning, which is our mountains face south. And we're launching to the south. So that would be coming over the back on us. And that's typical here in Santa Barbara. And I had expected that to change in the morning. And when we got there, it felt like it was blowing in, but but only very lightly and inconsistently. And I knew I was nervous about the launch, but I didn't say anything like I didn't bring it up to Andrew. And in fact, we were rushing. Or at least in my head, I was rushing to launch land and then catch the Eagle van for another run. You know, maybe I could do two or three. And that kind of thing is typical in the summer where conditions are stable.

[00:25:55] So you're looking as a new pilot for multiple sledders. And again, I think that we because the conditions are sort of soft and stable, you don't think they're going to change that much or that the morning will be that different. I

[00:26:19] Life changing adventure. Right. It's its own unique experience in evaluating conditions every time. At least that was one of my takeaways. But I set up on launch and before I think I even had a chance to turn around from laying out my wing at at Skyport, which is where we were. Andrew had been able to forward off and too much to this day. It blows my mind. Having someone forward off Skyport. It is like three steps and then you're off. We recently there was some bushes cleared there. And so now it's way better. The things that I'm about to tell you probably aren't as likely to happen to the next pilot. And I'm really grateful for the improvements that have that have occurred.

[illegible]

[00:28:50] **Jeff Longcor:** absolutely. Yeah. I knew that I didn't have great light wind launching skills. I was on, and we can, I guess, talk about wings a little bit too, but I had recently stepped up to a higher B and I was kiting a lot, but with my lower B, you know, so I hadn't, I think that's really important early in your progression is to match your, or just, or just embrace one wing, you know, at least early on so that the wing you're kiting all day at the hill and practicing landings with and things is also that wing that you can trust in a mountain launch of any type. And so I'd recently

changed wings a little bit. So I was probably nervous there. And then not just was it light, but I think once in a while it would blow down a little bit.

[00:29:36] So I think that North was still there. And I didn't have at the time, the sense to check wind talkers better, check the forecast better, understand. I remember learning in ground school about how it could rotor over the top and feel like it was coming in, you know, but at the time I was like, you know, I, I just figured I was nervous about the launch, but I was going to do it anyway. I think, I think a lot of early pilots do the same thing where launch is a foregone conclusion. Like I came all the way up here. I hiked up here. I want to make it. I hiked the van, but I'm nervous about it. And you don't really listen to why, but when you look back on the root cause, if you do that root cause analysis, you're like, wow, there's a lot of things like a newer wing early in the morning. So not as settled.

[00:30:22] The North maybe hadn't blocked. And there was a, there was a possible North wind warning. Didn't check any wind talkers to do any forecasting, you know, another really good pilot had to forward launch off and I'm not prepared to do that. You know, so those, all of those things. Yeah. They eventually eventually eventually eventually eventually eventually eventually eventually

[00:31:06] eventually eventually eventually eventually eventually eventually eventually And I kind of visualize it now like one of those cartoons where like the paraglider is flying straight and level above me, but I'm getting dragged through every bush and it's slowing down. And then finally I hit a rock with my left foot and I hit it so hard that my shoe disappeared forever. I never found it again. It came off and I went back and looked for a couple of hours. It was like a point of personal pride. I'm like, I need to like own this. Where did that shoe go? You know, it was expensive, like Solomon's shoe. And I never, never found it again. Yeah, it was gone. It was annihilated. I think it's in pieces. Yeah. I've never to that point, despite all my climbing injuries, which I've racked up like one surgery per limb. And then this left, actually this left ankle, which broke in this accident was like my, I completed the circle of limb injuries.

[00:31:58] But in all my injuries, I'd never broken something. I think I have pretty strong bones and I hit that rock really hard. Wow. Yeah. That

[00:32:05] **Gavin McClurg:** must have really hurt. Yeah. This place can bite. I remember I came here two years ago. I was training for the, I guess that would have been, I mean, three years ago. I was training for one of the X-Alps and I went in the trees off that launch you guys have off the road. You know, the one where you kind of, you're kind of like running uphill a little bit. And, and I just, you know, I just didn't, the wing wasn't quite pressurized. And now a few people got off that morning. And then for me backwards, nobody got off. The conditions had switched and it just wasn't really coming up. And so I just tried to do a really, really fast running forward and just went right in the trees. And then I think a day later, I got low back in your mountains where it gets pretty flat back here by Casitas Pass.

[00:32:51] And, you know, like you said, you, you're not going to make the glide if you're low. And I landed in another tree and I thought, wow, this is really interesting. I'm an X-Alps pilot and I've landed in trees. I think it was two days in a row.

[00:33:06] I mean, not the kind where you're hanging out of it. It was just, you know, the second one, the both of them were the kind of thing where I was on the ground and my wing was in the tree. But it's, you know, the extraction was an hour. Yeah. Yeah. You're like, oh, this is going to be a while. Yeah. Yeah. They're tingly. They're tingly bushes and trees. It goes back to that whole bushwhacking theory back here. Yeah. Wow. So you broke your ankle.

[00:33:27] **Jeff Longcor:** Yeah. Yeah. I broke it. And in a lot of ways it was a blessing. And that's why I say that. Not only did I learn from all, you know. Yeah. If I had gotten away with it, I wouldn't have learned a thing probably. Right. Sure. But then you get, you have that happen. And not only did I learn from all the factors of the accident, but I also was forced to have downtime. And that's something I still struggle to make myself do. Right. You know, if I look back on my progression, it's like, oh, actually, if I had flown a little bit less, like, you know, the airtime, you get that event, you know, as you go. But if I'd done a little more of the reading and the research. And the homework. And that caused me to sit down and do some of that. At least I think I read 50 ways to fly better. And I started to listen to every one of these episodes of cloud-based mayhem to start.

[00:34:15] And then I watched YouTube videos of Greg Hamilton and fail videos of people crashing. And a lot of the community. Less

[00:34:25] **Gavin McClurg:** more, more, more knowledge, less excitement.

[00:34:28] **Jeff Longcor:** Yeah. More breaks,

[00:34:30] **Gavin McClurg:** less gas. Yeah. Exactly.

[00:34:32] **Jeff Longcor:** Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. I think in this, this letter that I, the open letter that I wrote on telegram to this other pilot, I, I phrased it to kind of to the effect of this, this reading helped me fill in the gaps of what I was feeling. We don't know what we don't know. And by reading and incorporating other people's experiences, we start to fill in those gaps. And then the next time you do get airtime, it starts to piece together better.

[00:35:02] **Gavin McClurg:** Yeah. And then you throw in a reserve a couple of times. Yeah, this is good. I feel like

[00:35:10] **Jeff Longcor:** getting a lot off my chest here. Yeah. Yeah. Air it out. Yeah. Well, one thing after these accidents that I so greatly appreciate is the community again. Right. So when, what I found is if it's, if it's a small incident, they let you, they really let you know about it. And it can be kind of, you know, sometimes I walked away and feel, well, that was intense and maybe a little negative. Like I had someone who was like, oh, I don't know. I'm not going to be able to do this. I'm going to be able to do this. I'm going to be able to do this. I was trying the wrong way in a thermal as a new pilot. I got like boosted into the thermal. And we're like best friends now. Shout out to Jason Lombard. Thanks for the correction on that one. You know, and I think that stemmed from learning experience where you went from, you know, a ridge soaring, you got boosted up into a thermal. Right. So that's a really difficult thing, I think, for new pilots is to change the rules or the pattern.

[00:35:56] Right. And adjust appropriately and be aware of the situation. And so there are moments like that where it were minor errors and people were able to catch me on them. And I was like, whoa, that was intense. But when it was a serious accident, I got serious phone calls of people who really cared. And one of those people is, again, that SIV instructor, Dylan Bettadetti, who called after I broke my ankle.

[00:36:22] And the funny part, again, about that accident was I had exploded the airbag on my harness. And I'd given it to Eagle to maybe fix. And they put a tag on it that says airbag, quote, doesn't hold air. Just the entire thing was like exploded. But that got, you know, did get fixed eventually. But I, he had seen that picture. Dylan had seen the picture of the airbag and thought I'd been seriously injured. And he gave me this meaningful phone call and others did as well. You know, any of the crew here in the community, when something really serious does happen, like there's no judgment. You know? And I've learned that lesson too. There's no judgment. And what the community does look for then in either the small or the big incidences, I think, is steps for correction.

[00:37:09] And I want to be the person who, and I think any pilot should also be the person who steps up and puts the work in. So if you've had an issue or a series of events, you should put the work in. You should tell others you're putting the work in and ask for their help. And so at that time, I decided that doing more SIV was going to be really important. And so in SIV, and this is a long way to answer your reserve question, but in SIV, I had the reserve come out accidentally doing a deep stall where I popped it out. You know, I grabbed it with my hand by accident, trying to hold a bad stall configuration.

[00:37:50] And it's funny because I wanted to blame like the zipper on the harness. But when Logan and Galen pulled me out of the water, they're like, oh yeah, it's toyed the zipper. And then later they're like, dude, that was you. Yeah. It doesn't do that. Right. Like you definitely plucked your pins out there. Yeah. And we had a good laugh about it. But what it gave me in that unique experience was that's what a reserve feels like, or that's what it feels like when it comes out. This is how we disabled my wing quickly. And I think having it, that's another example of being able to practice those things in a low consequence environment. And then when you're in the mountains, those pieces can come together and really help you in the critical situations that would otherwise. Be extremely damaging. So my real in the wild reserve toss was pretty full on.

[00:39:23] And eventually, you know, people are trying to make a decision and wandering away to sort their gear and then coming back. And we see the clouds popping. Let's go, you know? And, uh, before I know it, I volunteer to go to the other site and we're at Ord. So I volunteer to go to Blackhawk. And, uh, again, without really doing a good head count, we all just jump into one car and go. There wasn't, I don't think we all had the wherewithal to really plan logistics well. And so I ended up in the trunk, literally on top of Othar, who I didn't know who he was at the time. Right. But we are on top of each other. Uh, the car has a lot of trouble getting up there. I think, I think credit to the driver had like two run on flats. It's got two hang gliders on it and like six paragliding bags. It's like a BMW SUV. It's like no place being there.

[00:40:40] **Gavin McClurg:** Right. You

[illegible]

fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation It's hard sometimes to differentiate between those two.

[00:41:26] **Jeff Longcor:** Yeah, I think that's the sport in a nutshell. It's like, do I got this or not? Yeah, there you go. Okay, podcast done. Yeah, yeah, we're wrapping it up. I think for me, it's trying to find the balance between those two types of thinking. Like, how do I feel and what am I observing and what data points do I have? And in climbing, I was always trying to minimize risk by looking at the factors and limiting exposure. So if risk is the probability of something happening times the consequence of it happening, if you can do that math in as much detail as you can, at least you're doing something. At least you're trying to break it down into pieces that your brain and body can understand.

[00:42:11] I've

[00:42:12] **Gavin McClurg:** said this before, but something that's been really, really helpful for me that I learned in the backcountry with skiing is there's a guy in our local community who gives really great talks. He talks on decision-making, and this is for backcountry skiing, not for prairie lighting, although I had him come and talk to our club, too, because I thought it was so good. But he talks about, well, fast forward. You're thinking about skiing this line, and you know what the hazards are or could potentially be. If it goes, if you screw this up and it avalanches and you wrapped around a tree, imagine what the accident report would read. Same as in climbing. Just think about it. Just think about that, because that's a good way to highlight and expose.

[00:43:00] You're on the way to Blackhawk. You're tired. You've got a bad ankle. You're a little overconfident. You've got all these things. So in an accident report, all that stuff comes out, because a good accident report is like what we've learned from TEM with airlines. They go all the way back. What were the threats? What were the errors made along the way? And you start looking like an idiot. When you think that when you start thinking about the accident report, you go, wow, I would not want to be that accident. I would not want to be the victim in that accident report. You've already made all these bad decisions before you're even thinking about dropping in. So anyway, keep going. I've brought that into flying a lot more because I think it's a helpful way to just think about it.

[00:43:48] Because we often are tired, dehydrated, all those kind of things. And you really... You really do have to decide, okay, is this the day to step off the hill?

[00:43:56] **Jeff Longcor:** Yeah. Yeah. And what I ended up writing in that letter to come full circle a little bit is to imagine that what if. To play that game of what's the worst case scenario? What's the backup plan? What is a safe exit in LZs? Do I have margin? And think about those things and don't just go for it. Yeah. And that was kind of the... And in climbing, like you said, in skiing, there were... I read accident reports and I read those. And you get that voice in your head the next time you're out. It's like, you know, Gavin, you know, this age, this experience level put himself in this position. And I do think that is super helpful because it causes visualization. Sure. And it forces you to imagine yourself in the worst case scenario.

[00:44:42] And I found the same with climbing. If you're going to place protection on a trad lead, you have to visualize what it would look like if you fell. And what swing you're going to take. What direction of... What force is going to be applied to your piece, your anchor. And so all of that gets you comfortable with the idea of visualizing these scenarios. And then mitigating the risks where you can. And accepting some when you can't. Sure. And so, like, when you talk about flying through the pass low, I think you're doing that. You're like, I'm going to land... If I have to land, I'm going to pick, like, this soft tree where my feet are still on the ground. But I think in the beginning stages for a pilot, they don't think that far ahead. You know, they might land in a much worse scenario there. But they know to.

[00:45:27] But

[00:45:28] **Gavin McClurg:** they know how to. Yeah. Like you said, you don't know what you don't know. Okay, so you're a black hawk. Yeah, coming back. Things are kind of working against you in a sense. You don't really probably know that at the time. Well,

[00:45:40] **Jeff Longcor:** so I... In this situation, I think there were visual indicators. Well, there was the physical ones. The exhaustion and fatigue and some pain. And again, some nuke. Equipment. And a little bit of overconfidence,

perhaps. Or building myself up so I could pull this off. It was very strong. And I think, again, switchy on launch. It was... I visualized the wind was wrapping around the ridge a little bit and coming back at launch. And I think it was... There was some pretty strong thermals just off launch. And my first attempt, I think I caught some woody brush up there. And so I packed it up for a second and watched the other pilots. And Othar was amazing. He got off and out of there.

[00:46:25] You're talking about Othar Lawrence? Yeah. He was out there with you guys? Oh, yeah! I didn't know he was still doing it. Well, this was maybe a year and a half or two or three ago. Two years ago, maybe. Wicked. Yeah. Oh, yeah. You know, just an amazing person to watch fly. And my friend Peter, who has more experience than me, took off. And he flew this flight path that kind of took him, I don't know, lookers or launchers left, if you will. And I watched his... His wing oscillate in that way, you know, where it pitches way back and then forward again, then way back and forward again, which I would now correlate with some rotor, whether it's mechanical or thermic. And I remember seeing it and thinking, well, I can handle that. You know, like I...

[00:47:10] You know, he handled it. I can handle it. I've had training. And it led him to the thermal, you know, and he flew out. And sure enough, I flew basically the same course from launch. And the first 10 seconds go by. And I get a little lift to... I'm trying to visualize now, but I think the east side of launch. And then I come back to more of the west side of launch and get into that area where he'd noticed those pitches and that pitch activity.

[00:47:41] And I start to feel it, you know, like that roller coaster feeling that none of us really enjoy. I go back and then forward and I check it. And then back and then forward and I check it. And then back. And the next thing I... I feel was new to me. And it was sort of like the wing crumpled or deflated or was just going down, you know. And I think that I just... And I had maybe just experienced a bit of sheer or downward force from the backside of both being in the lee of the thermal and the situating. And a lot of break.

[00:48:16] **Gavin McClurg:** It sounds like maybe a lot of break from checking it.

[00:48:18] **Jeff Longcor:** Perhaps. Because what happened next was... It essentially did frontal and my hands fell way back, like you said, in doing a ton of break to compensate for that falling backwards. Right? Like riding the roller coaster, feeling the wing kind of start to deflate, lost the brake pressure and then buried the hands to find it. Both because I was losing my balance falling backwards and because I... You're always taught to follow the brake pressure. But there's always exceptions to the rules. And in this case, right, like I went from a frontal to a stall and knew enough to... From there to like put into back fly. But my brain was slow to catch up. I just...

[00:49:03] I was holding in back fly, looking at the wing being like, why aren't you flying? You know, knowing I didn't have a lot of train clearance. This is 20 seconds into the flight. This happened right off launch. Yeah. And I'm like, okay, well then fly. And I let my hands up. And the right... Tip was cravatted or just didn't fly properly. And I went right into an auto rotation. Like got thrown right into it. At least from the SIV experience, I could recognize that. And I was like, oh, I'm in an auto rotation. You know, and I start to sort of slow it down a little. And that tip banged open. And I was like, oh, I'm in a spiral now. And I knew I could solve that configuration that I could pull out of it. But I also knew I drifted back over launch.

[00:49:48] And if I... Was wrong about what I was seeing out of the corner of my eye. Like I thought I had the train clearance. But if I was wrong. Or if I didn't perfectly pull out of the spiral. Like I knew I was dead. Like straight up. So something else in my head took over. And I found that handle. And threw it. And it opened like a gunshot. Like immediately. Because I think there's a lot of energy in the spiral. Sure. And went to depower the wing. And then looked down and realized I was about to land. So I landed. I landed probably within like five seconds of throwing. Yeah. So that was a... Nicely done. I landed. I fly... I probably am all up. I'm 110 kg. But I fly with a 140 kg reserve.

[00:50:35] I know everyone can have their choices. And we could talk at length about that. I think for my primary reserve. Knowing I have one of that size for a softer landing is nice.

[00:50:45] **Gavin McClurg:** Yeah. Especially in this terrain. Yeah. Especially in Blackhawk. Those... If you're listening, don't know it. This is just a desert mountain site with a lot of rocks. Black rock. And it's pretty helter skelter out there. Helter

[00:51:01] **Jeff Longcor:** skelter. It's pretty raw. Yeah.

[00:51:04] **Gavin McClurg:** You know, it's big air. Yeah. And it's not grassy Alps.

[00:51:09] **Jeff Longcor:** No. No. Yeah. I landed on my feet. And that was wonderful. A nice soft landing. But my reserve and wing went into these bushes that... They didn't do any damage. But it took forever to get out of those. Like if you think... You know, if you let your lines dangle while you're collecting them. Or if you drag them on the ground for a second. You're looking at another 30 minutes. Yeah. And I was really fortunate. I was right near the road up. If you want to call it a road. It was very off road. And Fast Eddie, who is our retrieve driver. Who's kind of a legend around here. Came up and he like started to braid all the lines. Into like daisy chains. So that they wouldn't keep catching. And he helped me get out of there. And we even got the reserve container. Because it had landed right next to me.

[00:51:54] That's how close it was. So a lot of lessons learned leading up to it. And then again, I can't say enough about putting the work in. I knew there might be from your podcast. Some mental recovery required. And then some physical practice in my instincts needed. And so I did... I think I did two SIVs. After that. To work specifically out what had happened. And the first one of them was the most critical one. And Dylan worked with me on completely reproducing what had happened. In that specific scenario. So we went up. And I pulled huge funnels on bar.

[00:52:41] And would even stall it at will. From there. From the funnel. And then recover the stall. You know. Or go into. Extra. You know. Find ways to do extra energized. Asymmetric. Asymmetric collapses into auto rotations. And we sort of invented together a few maneuvers. That allowed me to restore my confidence. And rebuild those instincts.

[00:53:03] **Gavin McClurg:** I think that configuration. I mean it sounds like. Well it sounded like A. You had had enough training. Which a lot of people don't. To recognize what was going on. And that's a big Denali mean you know. Most. People. When they're. Learning. Or haven't done a ton of SIV. When you ask them what just happened. They have no idea. Well the wing just collapsed. Or whatever. You know. But the whole. Process of it is very fast. And. They don't. Notice all the little things. Whereas someone who's had a ton of training. Can tell you exactly. This is what happened. This is how I lean. This is where I put my hands. And. Most.

[00:53:48] Kind of. Bad cascades. That I've seen. Are when. You have the initial. Collapse. And. People. Instinctively. When you fall. You put your hands down. That's what we do as humans. And. Then they have no concept. That their hands are too low. And so. What do we do? We're heavier than a wing. We fall underneath the wing. The wing's over our head. And we get really confused. What the hell. Why isn't it flying? Well it's. It's not flying. Because your hands are. Pull your ass. And. But when you ask somebody. They will say. I. The first thing I did. Was what I was trained. Is put my hands up. No. Look. It wasn't. Because you're falling. It's. It's. It's. Very non-instinctual. I think it really takes.

[00:54:34] A lot of training. We've talked about that. Quite a bit. On the show. But. Sounds like. You know. Your hands were lower than. You thought they were. And. You're looking at your wing. Oh. Why aren't you flying? And. There have been several times. Even for me. Me. Relatively recently. You know. I was on a. I was on a really rowdy flight. With Matt Beechinor. Last spring. In our. Spring. In. In Sun Valley. Can be really. Really. Really on. Very. Very sharp. Very strong. Very cold. So. You're. You're battling the elements. In a sense. And. I. Three times. On the flight. I spun the glider. And. It was just. Incredibly confusing. You know. And I was having to. Just do this. Really. Really. Dramatic. To me.

[00:55:20] Let the glider fly. You know. Because I just. You know. I was in the. I was in this kind of. Okay. My hands are. I'm looking at them. Going. My hands are definitely high enough. For this glider to fly. But. I trade. I. Use a lot of different gliders. I move around on gear. Constantly. And. You know. This is one. I hadn't flown in a while. The brakes were a little. They. They were. I actually extended them. After that. Because to me. That. You know. I was up in the pulleys. And this thing wasn't going. And. You know. It was. It was very. I think if I hadn't. Had. All the SIV training. And acro training. That I've done. It would have been pretty confusing. Why isn't this thing going? You know.

[00:55:55] **Jeff Longcor:** Oh. Absolutely. And. I think. Myself included. When you get to higher aspect wings. Like that spin point. You know. On certain wings. Can be quite soft. Or quite high. And you're trying to also. Turn tight. Right. To. To stay in course. And. If you're turning side falls. This. This almost got me. The other day. The. The. Turning side falls out of a. Tight bubble. Like we have here in Santa Barbara. You better be ready to. To release her. Or.

You're going into a spin. And we've had a few pilots with. With issues with that. You know. Yeah. So. That sensitivity. Comes with the training. And I think comes with time. And. It's great to hear you talk about it. Because I think you've put so much thought. Into all this. Different scenarios. Different conditions. And different pieces of equipment.

[00:56:39] **Gavin McClurg:** Have you. In. And I know there have been other instances. But I think we've tapped. Several that are. That are great. And they're not. You know. There. Incidences that happen to a lot of pilots. But if there. Is there ever been. In the last. Three years. Four years. You started flying. In your 700 hours. Is there ever been a. Sitting at home. Moment. Where. Maybe this isn't right for me. This isn't maybe. Or is it always just been. Yeah. The sport itself. Yeah. Is there ever been. Is there ever been real doubt. Because. Like you said. The. You do have a big community here. And. There is a lot of. Feedback. And some of that. Hasn't been easy. To digest. You know. Where I fly. You're lucky. If you get any feedback. Because usually. You're totally alone. So a lot of times.

[00:57:24] You can just run. And hide from this stuff. It's just. It's an incident. That's happened to you. You don't have to post it. Nobody has to know about it. You can. Run. Run away with your. Your tail between your legs. And. Process it or not. Right. Right.

[00:57:38] **Jeff Longcor:** I think. To answer that. Absolutely not. I never doubted. That I would continue flying. Cool. Which. I never would want to put. Other members of the community. At risk. Or their access. At risk. Sure. That's a real. You know. A real. Concern. In this area. I would say. Like. We need pilots. To be making smart decisions. We have a lot of pilots. Trying to launch together. Or fly together. Just because. The triggers are. You know. Thermals are tight. And there's. Very. You know. Key. Triggers. And so. Everyone. Needs to learn together. And progress. And improve. Every day. And. I don't think you can afford. To hide your. Mistakes. In a tight-knit community. And. Nor should you.

[00:58:24] Like I think it should be open. And accepting. And positive. Though. If there's a series of events. Right. Then. Then it gets. Harder to handle. For me. These. You know. We can list out these things now. But. While. They do constitute. Maybe a series. Of events. Where I could pick out some. Extra. Items. That I need to work on. Like. Some. Key themes. If you will. That. You know. That may run true. For each of these instances. Those are the things. I should tackle first. And that's what I tried to do. But. All of it stemmed from really. The joy of wanting. To be in the air. And. Have these adventures. And experiences. Hopefully with friends. Hopefully for a long time. So. There was never.

[00:59:07] Even a doubt. Because of how much. I love doing it. That I would. Ever quit. Or stop. Doing it. Yeah.

[00:59:14] **Gavin McClurg:** What's your. What's your perception. Now. Of your. Skill level. After. You know. Going through. All the SIVs. You've had some. Pretty. Fun. Successful flights. This year. Cross country. You know. Some personal best. Some. An extremely high flight. Talk about that. 17. 999. Something. Yeah. And. But. What's. What's your. Your. How do you perceive. Where you are now.

[00:59:48] **Jeff Longcor:** Yeah. I guess I would. I think I have the confidence. To. To stay with. Some of the better pilots. Out there. Or at least. The knowledge and skills. Are available to me. To. Attempt. Distance on big days. And big conditions. But. In terms of. On a spectrum of. Progression. I think I'm at the very beginning. And so that's an interesting. I guess mental state. To be in. Is that. I know the skills are there. I know that I either have the knowledge. Or it is readily available to me. But I still have this sneaking. Suspicion. I'm not doing nearly enough homework. You know. I'm not doing nearly enough reading. I'm not learning enough. About weather conditions. Forecasting. And various sites. That I want to fly at. And I.

[01:00:33] I also know. That I have a full-time job. So I'm not. Getting to pick. Necessarily my days. As much. Or. Or train as much. As I would like to. And. Finally. I just. Know that. I. I only have an ounce. Of the experience. Of. Pilots in this community. And pilots. In the wider. Scope of flying. So. I both feel like I have. The potential. To. To do well in a big day. But also. Know that I have a long way to go. Before I can understand. The more complex. The complex factors at work. On a day that involves. Multiple types of terrain. Different. Changing winds. At different levels. Of the. The atmosphere. And. Being able to make. Uh. The right course decisions.

[01:01:19] To. To open up a challenging day.

[01:01:22] **Gavin McClurg:** Can we talk about the spectrum a little bit more about. I think your Blackhawk flight is a good one to use as an example. On the one hand. You've got. You gotta be confident. You just have to. You can't do this sport without having confidence. The other hand, you've got to have a lot of respect for it. And. Fear is a good thing.

[01:01:45] fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation

[01:02:04] **Jeff Longcor:** fermentation fermentation fermentation

[01:02:08] **Gavin McClurg:** fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation

[01:02:08] **Jeff Longcor:** fermentation fermentation

[illegible]

[01:02:08] **Jeff Longcor:** fermentation fermentation fermentation

[illegible][illegible]

[01:02:08] **Gavin McClurg:** fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation

[illegible]

[01:02:09] **Gavin McClurg:** fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation

[01:02:10] **Jeff Longcor:** Yeah, good. That's a good comparison.

[01:02:14] **Gavin McClurg:** You talked about that a bit with your post, with the pilot we've been kind of talking about here.

[01:02:21] **Jeff Longcor:** Yeah, yeah, definitely.

[01:02:24] I tried to break it down a little bit. And I guess when it comes to how to gain skills and experience without learning the hard way. And in my past, I actually I created a ice climbing club to do that in mountaineering. Like I ran ice climbing events for about 10 years where we would instruct and teach. And within the club itself, we self-educate as much as we could to prevent that learning the hard way. Can you practice these things in a safer environment and then

build them back together when you need them in the scenarios that require them? I think it's going to require all skills at once. Like I don't think it's necessarily easy to learn on a big mountain day because there's so much going on.

[01:03:13] If you're not, especially if you're not at that level, if you're not, if you're a little over your head, you're going to go way beyond the mental capacity to take it all in, process it, especially in the moment, but even afterwards sometimes. Like you were saying about someone's wing control incident. They might be like a car wreck and they can't piece together what's happening. Or even afterwards. Or they might be like a car wreck and they can't piece together what's happening. Or they might have a memory of it. And I think mountain flying can be the same, especially the higher wind environments in the mountains. Like I think things can happen just so fast to someone that they're not visualizing processing the way the air can be moving and responding to it. So my advice to that pilot was to build non-mountain hours. And that's something that's special about Santa Barbara. We can go fly the coast and you can just get airtime under your wing.

[01:04:00] Watch how it moves, what it needs. Do pitch control. Watch other pilots. And those powers of observation are really going to keep helping you again and again. And so is that need to continue to put the work in and practice and do it in an environment that isn't going to punish you. And to that point, we also have a training hill here. And I think a lot of communities have that. And so going there frequently, I think I wrote, if I don't go there once a week, I don't deserve to fly the mountains. I think I wrote that. Right. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah.

[01:04:37] Yeah.

[01:04:57] Yeah. Yeah. Yeah.

[01:05:03] Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. And generally, I think that stems from not practicing enough, like always. You got to be honest with yourself.

[01:05:12] I don't ever want to commit to a top landing that isn't right. I mean, that's something I've heard on this podcast many times. But I do want to be proficient at it. I want to be able to do it. I think that's the dream. And that's one of those frontiers that I think, like if I'm on the spectrum, right? Maybe that spectrum applies to each skill set. And when it comes to top hill, side hill, and tight landings, like that's one that, man, you're always going to have to work on that. And it's going to be forever before I'm like, yeah, no problem. You know, I got, yeah, no problem. I got that. You know, in fact, I don't ever want to probably feel that way with something with consequence like that. Like I always want to take them seriously. I always consider myself a beginner and someone who's learning. And again, like I said, anytime you just are complacent, it's going to slap you down.

[01:05:57] So having a training hill to practice at. And do those things again and again is going to give you the confidence to execute it in a common collected way. And then it's going to allow you to know when it's right or wrong. And all of that's going to save you from having a serious injury when you do it for real.

[01:06:17] **Gavin McClurg:** What little things do you love and appreciate about flying? What kind of keeps you fired up? Because we go through, we go through ruts and valleys. No, peaks and valleys. Ruts and valleys.

[01:06:34] And for, you know, for, for a lot of people, it becomes kind of a lifetime of flight, hopefully. And, you know, it never gets dull, but it's different at different stages. If you had any lulls or if you had any, yeah, what keeps you fired up about it now?

[01:06:54] **Jeff Longcor:** I just don't know if that's ever been a problem. I am always fired up.

[01:07:00] **Gavin McClurg:** You seem pretty fired up.

[01:07:02] **Jeff Longcor:** Well, I just said, I think that, again, the people I get to fly with always impress me. And I learned so much from them. And then because I work a full-time job, the only thing that is difficult is when I get, when I, it's how much self-awareness I have to have after like a long week or a long day. You know, there might be a great opportunity to fly, but I might have to make sure that I'm mentally and physically prepared for it now. Yeah. Yeah. Yeah. I didn't really have to, when I first started flying, actually, I was working part-time and that was hugely helpful to have the consistency and the progression. I did find that flying all of the time kind of did cause that like little burnout

where you're, and that burnout isn't necessarily, oh, I don't want to fly today, but it's sort of like

[01:07:48] maybe a loss of experimental thought while you're out there. You're like, oh, that's that trigger. And I know what it's going to do. Oh, that's that thing. I know what it's going to do. Or, oh, the day's pretty much over. I'm going to go land. But when you only have a couple of days a week, and the day is good, like you're not like, don't, don't tell me to land. You know what I'm saying? Like, I want to like see what's going to happen. I want to have that adventure.

[01:08:10] Um, I want to take it as far as I think it can go. And I'm open. I'm more open to what's right around the corner, you know, not calling it early, not assuming that a trigger is not going to work, you know, that kind of stuff. So it's helped motivate me even more, but I have to have the self-awareness to know that I'm ready for the day. And borrowing from, from others, some of those strategies, it's like making sure I'm packed the night before. It's not even something I used to do, but doing that and giving back to the community by writing letters, like I did on telegram or working on the board or trying to protect our access to sites, uh, is all stuff that I try to do in the time I'm at a desk. So that later, if I, hopefully someone helped me out with a ride or like, or I overpay for gas, for example, because God, I'm so sorry.

[01:09:00] I'm so happy if someone will drive me up, you know, or help me with logistics. If I can get out at a little bit early and we can go soar the back country, you know, that's, that stuff's such a relief and so important to me that, um, you know, I try to put that into the same boat as all my other preparation. What can I do to kind of smooth logistics out or get a little extra support from someone on the team? You know? And so, so all of those factors have helped me kind of get out more and stay more sight.

[01:09:26] **Gavin McClurg:** Final question. Cause, uh, my girls just showed up here. So this is. So this will be a good, uh, wrap. Uh, you've got a significant other Kate, I believe. Yeah. What does she think about all this madness?

[01:09:40] **Jeff Longcor:** Well, actually I just signed up for my tandem. Ah, so we'll see. And she's, she's been working on her P one and P two for a while. Oh, wow. Um, I think we both know that there's a lot of risks involved. I, you mentioned a flight where I took off, uh, somewhat underdressed. I think it was maybe one of my first flights on big flights on a two liner as well. And I ended up. I was soaring the edge of a cloud at a 17,000 feet or so. And then, um, which is super rare, I think in the back country here was during a heat wave. Yeah. Um, and ended up gaining a lot more altitude than that as I tried to exit. So I was flying toward the edge of the cloud being like, ah, these clouds, they've been benign all day for the most part. Great street ahead of me. I'm going to go out to the sunny side and get some clearance and, uh, and got caught in what my barrier said was like a 13 plus.

[01:10:27] Whoa. Meter second bubble. Jeez. Yeah. That, um, had me in the cloud for a few seconds. Um, and I think in those moments I focused on three things, which was breathing, uh, keeping the wing open and maintaining the heading, uh, toward that, uh, the line, the cloud line that I was aiming for. Yeah. And, uh, I felt the wing kind of go out in front of me and that's at least what I thought I felt in the white clouds.

[01:10:54] **Gavin McClurg:** It's hard to tell what's

[01:10:56] **Jeff Longcor:** going on. And, uh, it stayed totally open inflated. Almost like I was slipping. Yeah. And then I kind of came back under it and came out of the cloud and, oh my God, like it was, it was super beautiful and everything. But I think, and I don't, then I was up there at, um, am I supposed to say altitude? It's probably not a good idea. Just say tall. I was really high. You were really high. I

[01:11:14] **Gavin McClurg:** was up there. Higher than you should have been. Yeah.

[01:11:16] **Jeff Longcor:** Let's not go. Yeah. I didn't, I didn't actually share that track log publicly either. Um, good. Yeah. And, um, I, you know, I, I was pretty cold up there and it was a good point of reflection. You know, about being prepared for this, but also being prepared with the people you care about. You know, the whole thing isn't something we talk about a lot, but, uh, she's always been really supportive. And I imagine eventually there'll come a time when I'll dial it back for sure. But I do also encourage everyone to kind of fly the pilot. You know, you are, you know, fly, fly that way. Uh, you know, when we talked about feedback from the community, one thing that bothered me in the past was generalized responses, like sort of like, Oh, dial it back a bit.

[01:12:02] Right. And I don't think that's hugely helpful because in pilots might fly with hesitation. They might, they might fly with someone else's voice in their head where they might doubt their decisions, which I think is just as hazardous. And so in my letter that, um, that I wrote on telegram, I tried to give very specific ways that a pilot can put the work in and very specific ways to improve. And those are things I'm going to work on. Not necessarily just dial it back a bit, but just how every little piece of the process can be more proficient and always, like you said, visualizing the worst case scenario and leaving the margin.

[01:12:40] **Gavin McClurg:** Jeff, terrific, man. Thank you so much for sharing all this with, with all of us. And I wish you great success with all this madness that we're embarked on. And thanks, man. Yeah. This has been awesome. Thanks so much.

[01:13:03] If 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 helps 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 a year.

[01:13:49] 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 sponsorships. 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. And 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 dig that. You can support us. If you go to cloudbasedmayhem.com, you can find the places to support. You can do it through patreon.com. 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, but we feel like you should hear.

[01:14:45] 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. Uh, 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.

[01:15:27] Bye.

Français

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

Show notes

Jeff Longcor ne pratique le pilotage depuis que quelques années et a un emploi à temps plein, ce qui rend l'accumulation d'heures difficile, mais il est complètement épris du sport et le poursuit avec acharnement, parfois trop. Jeff a commis quelques erreurs peu coûteuses, et quelques erreurs coûteuses. Elles ont toutes apporté énormément d'apprentissages, et son désir pour le sport est aussi élevé qu'il ne l'a jamais été. Dans cet épisode, nous examinons tous les petits détails qui s'accumulent pour nous aider à devenir de meilleurs pilotes et, au final, de meilleures personnes.

Le post Episode 144- Jeff Longcor and (mostly) Inexpensive Mistakes est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de CloudBase Mayhem. Mon invité aujourd'hui est Jeff Longcourt. J'ai discuté avec Jeff quand j'étais en formation en Californie en mars. J'ai reçu beaucoup de demandes pour lui, surtout après avoir publié ce sondage où les gens ont trouvé très utile de parler à des pilotes ayant peu d'heures, ceux qui sont vraiment dans le syndrome intermédiaire et qui essaient de le franchir, plutôt que de simplement parler aux légendes et aux pros. Alors, c'est l'un de ces épisodes. Jeff s'y donne à fond. C'est un professionnel du secours en montagne et il a, vous savez, la tête sur les épaules. Mais il n'a pas souvent l'occasion de sortir à cause de son travail. Et il a fait des erreurs, certaines petites, d'autres grandes, comme nous tous.

[00:01:02] Il a eu quelques blessures et a traversé toute cette phase du « Oh mon Dieu, je suis nul, je devrais arrêter ? ». Il évolue dans une communauté très dynamique à Santa Barbara. C'est une communauté vraiment solidaire, c'est fantastique. Mais il peut aussi y avoir beaucoup de pression. Pas que les gens vous mettent la pression intentionnellement, mais il y a juste, vous savez, beaucoup de gens qui se donnent à fond. Et on veut faire partie de ce groupe. Il a récemment réalisé de superbes vols.

[00:01:35] Il s'est aussi cassé la cheville récemment. Mais ce n'était pas très récent. Et on va aborder tout ça en détail. Vous savez, l'envie d'abandonner et de revenir, le fait de se remettre en question, le doute. Comment aborder le risque quand on ne le comprend pas encore très bien. Et oui, le pouvoir de faire des erreurs peu coûteuses et parfois coûteuses. Comment gérer les relations avec quelqu'un qui n'est pas pilote. Ça peut évidemment être délicat pour beaucoup d'entre nous dans nos vies. Et comment apprendre, comment appréhender la valeur de l'acro.

[00:02:22] Je pense que vous allez apprécier. Alors, sans plus attendre, place à cette conversation passionnante avec Jeff Longcore.

[00:02:54] Jeff, c'est super de t'avoir dans l'émission. Et c'est vraiment cool qu'on puisse faire ça en personne. C'est assez sympa. On a fait un beau vol ensemble l'autre jour. C'était vraiment cool. Toi, Neil et moi étions dans les airs pendant un moment. Je ne savais pas que c'était toi, mais c'était amusant. Il y a beaucoup d'ailerons par ici. Alors oui, on est à Santa Barbara. On est assis dans ma caravane et je m'appête à rentrer chez moi. Quand ça sortira, ce sera dans quelques mois. Je suis désolé pour les auditeurs, car certaines choses auront peut-être changé au moment où vous écouterez ça. Mais je me suis dit que ce serait un endroit sympa pour commencer : tu as publié un message récemment sur le groupe Telegram de la communauté de vol de Santa Barbara et du club. J'ai trouvé ça vraiment cool. Je pense qu'il y a maintenant plus de 800 personnes sur le groupe Telegram.

[00:03:42] C'est donc devenu une sorte de Mecque pour voler ici. Et pour ceux qui n'ont pas encore volé, c'est un site côtier en quelque sorte, mais aussi un site de montagne. On est juste au bord de l'océan ici. De gros sommets de 3 500 pieds et une grande ligne de crête derrière nous. Et puis ça redescend de 1 000 à 1 500 pieds derrière ça. Et au-delà, on est dans le désert de Mojave. C'est donc un endroit assez dynamique, très beau. Un endroit super cool pour voler. C'est souvent calme, mais parfois le vent se lève et ça devient assez intense, assez sec et assez exigeant pour le pilotage. C'est donc un super endroit pour venir s'entraîner. Et c'est aussi un endroit merveilleux pour que les gens viennent apprendre,

littéralement dès leur premier vol, sur l'une des meilleures collines d'entraînement au monde.

[00:04:32] Et aussi pour exceller, progresser et s'entraîner, comme je sais que vous l'avez fait ces dernières années. C'est une introduction un peu longue. Mais je me suis dit qu'on pourrait commencer par le fait qu'il y avait un pilote dans la communauté qui avait eu quelques incidents, comme nous en avons tous quand on débute. Et vous avez publié ce que j'ai trouvé être un retour constructif vraiment bon, sans jugement et très accueillant. Vous lui demandiez un peu de regarder certaines choses, et peut-être de lui poser des questions d'une manière qu'il n'avait pas faite. Sans le lire, c'est un long post, mais il a vraiment attiré beaucoup d'attention et suscité d'excellentes réponses.

[00:05:19] Et je me suis dit que tu pourrais peut-être résumer ça. Qu'est-ce qui t'a poussé à l'écrire ? Qu'est-ce que ce pilote a fait pour que tu publies ce post ? Et ensuite, raconte-nous un peu ton propre parcours.

[00:05:35] **Jeff Longcor:** Génial. Merci beaucoup, Gavin, de m'avoir invité. Très bien. Merci. J'ai écouté chaque épisode. Ça a changé ma progression, ça a fait de moi un pilote plus sûr. Et c'est le genre d'informations et de processus de réflexion que j'ai essayé de transmettre dans ce que j'ai écrit. Et je suis tout à fait d'accord avec toi. Santa Barbara est un endroit magnifique pour voler avec des conditions variées tout au long des saisons. Et l'un des meilleurs aspects, c'est qu'il y a quelque chose de flyable presque tous les jours. Et cela nous permet de nous entraîner de manière à développer nos compétences progressivement dans différents aspects du vol, pour ensuite les combiner lors de vols en montagne qui, comme tu l'as dit, peuvent s'étendre sur différents terrains et vers de nouveaux endroits, différents systèmes de vallées, dans la nature sauvage ou dans le désert.

[00:06:27] J'en attends beaucoup moi aussi. Encore une fois, je suis plutôt de niveau intermédiaire. Je pilote depuis trois ans. Pendant ces années, j'ai vraiment travaillé dur pour comprendre comment devenir un meilleur pilote et pour utiliser toutes les ressources à ma disposition actuellement tout en ayant un emploi de bureau à plein temps. Et donc, pendant cette période, j'ai accumulé environ 700 heures et j'ai décidé de faire environ sept SIV. Et je pense que ces séances ont été totalement cruciales. La raison pour laquelle j'ai eu l'impression de pouvoir contacter ce pilote, c'est que j'étais ce pilote quand j'ai commencé. La façon dont je l'ai formulé, c'est que le plaisir que je prenais à voler dépassait mes capacités.

[00:07:14] Je pense qu'à l'époque où j'ai commencé, beaucoup de gens ont eu l'impression que je faisais de la compétition avec eux ou que j'essayais de me faire un nom ou de voler mieux que les autres. Mais en réalité, c'était comme une joie immense, comme le besoin de vouloir décoller, vous voyez ? Comme le besoin de vouloir vivre ce que les autres vivaient quand ils faisaient un gros vol. Vous savez, quand ils avaient une session de vol en soirée dans un environnement venteux, mais qu'ils regardaient le coucher du soleil... ce genre de choses peut vraiment captiver un nouveau pilote. Et vous en avez aussi parlé. C'est vraiment spécial de l'accueillir pendant cette période, parce que c'est le moment unique où tout est magique et nouveau. Mais en même temps, je pense qu'il y a beaucoup de risques durant cette phase.

[00:08:00] Vous savez, si vous voyez quelqu'un en l'air, vous avez envie d'être en l'air aussi, et ce n'est pas toujours approprié. Et vous n'en avez peut-être pas conscience. Les conditions changent rapidement.

[00:08:08] **Gavin McClurg:** On ne sait pas ce qu'on ne sait pas pendant longtemps. Et je pense que quand on passe cette étape, on se demande comment, comment aborder les gens de manière positive, comment essayer de comprendre ce qu'ils traversent. C'est vraiment délicat. Je pense que j'ai écrit sur le post ce matin, comme le dit Russ Ogden, on ne joue pas au golf. C'est dur. C'est dur parce que, vous savez, on ne peut pas juste aller voir quelqu'un pour l'aider avec sa prise ou son backswing. On joue, vous savez, avec la gravité.

[00:08:45] **Jeff Longcor:** Exactement. Et non seulement ça, mais on est totalement seuls. Je pense que c'est quelque chose qui m'a pris au dépourvu au début. Je viens de l'escalade, vous savez, quand on a un partenaire, on est plusieurs partenaires et on compte l'un sur l'autre pour sa vie. On a cette confiance, ce lien. On peut voler ensemble, mais au bout du compte, personne ne sait comment je pilote mon engin. Quelles techniques ?

[00:09:06] **Gavin McClurg:** Ce que je...

[00:09:06] **Jeff Longcor:** ...en utilisant ? Quel est le raisonnement qui se passe dans ma tête ? Et vous ne pouvez pas tendre la main pour sauver quelqu'un, vous savez, vous pouvez essayer de communiquer par radio ou donner des signaux, mais on est un peu livrés à nous-mêmes. Et ça, ça a été un peu un choc pour moi au début. Donc je pense que vous avez tout à fait raison. Ce n'est pas comme si quelqu'un pouvait venir regarder par-dessus votre épaule. Vous savez, je encourage vivement les gens à faire un tandem. Eagle intègre cette partie dans leur formation. Et j'ai beaucoup appris de Mitch quand j'ai fait un tandem avec lui. Mais à part ça, quelqu'un peut intervenir pour améliorer votre technique ou votre prise de décision sur le moment. Et ces moments sont parfois à des conséquences très, très élevées.

[00:09:45] **Gavin McClurg:** Alors, pour résumer très largement, qu'est-ce qui arrivait à ce pilote ? Qu'est-ce qui s'était passé ? Pas chaque incident en particulier, mais ce qui se passait globalement et que vous essayiez d'atténuer, en quelque sorte ?

[00:09:59] **Jeff Longcor:** Oh, absolument. J'ai beaucoup réfléchi avant d'écrire cette réponse parce que je voulais avoir une idée de ce qui se passait. Et je voulais m'assurer que c'était nécessaire. Je ne vais pas juger un pilote qui a un seul incident. J'en ai eu plein. Donc s'ils en ont un, vous savez, c'est une chose. Mais si c'est une suite d'incidents, si c'est une série qui devient une tendance, je pense que dans n'importe quelle activité, dans tout ce que vous faites dans la vie, si c'est le cas, il faut prendre du recul et faire une analyse des causes profondes pour comprendre pourquoi cette tendance se produit. Parce que si vous ne comprenez pas, vous ne pourrez rien faire. Et si vous ne comprenez pas comment faire ça, si vous ne vous en occupez pas, ça ne peut finir que mal. Je pense. Euh, donc.

[00:10:39] **Gavin McClurg:** À la fin, le pot de chance va finir par se vider. C'est ça.

[00:10:41] **Jeff Longcor:** C'est ça. Tu t'en tires à chaque fois. Et encore une fois, s'il y a quelque chose que tu ne sais pas, tu te mets dans des positions où tu n'es pas conscient des risques encourus. Tu dois prendre du recul, analyser la situation et combler ces lacunes dans des environnements moins risqués. Dans ce cas précis, au moment où j'ai répondu, le pilote avait déjà effectué, je crois, deux parachute de secours. Un incident d'égarement dans les nuages, un atterrissage très profond où il a dû marcher jusqu'à la sortie sans plan ni équipement pour passer la nuit, et quelques rapports indiquant un manque de conscience situationnelle dans des scénarios de vol en groupe.

[00:11:23] Pour chacun de ces cas, j'ai suivi la réaction de la communauté et j'ai senti le besoin de dire quelque chose, mais j'ai aussi eu l'impression que la situation était gérée. Et lors du dernier incident de déploiement de parachute de secours, j'ai senti que la communauté commençait à se diviser : une partie de la réponse était excellente, disant que c'était la bonne chose à faire en déployant le parachute de secours, et l'autre moitié disait : « Oh là là, on devrait peut-être abandonner ». On n'entendait pas vraiment cette dernière partie. Et je ne pense pas qu'il vaille jamais la peine d'abandonner un pilote. J'étais ce pilote, vous savez, j'étais tellement enthousiaste, j'étais tellement boosté, et ça m'a fait mal quand j'ai reçu les retours. Mais j'ai quand même essayé de les accepter, de les écouter et d'y réfléchir beaucoup.

[00:12:12] Et même si ça m'a secoué. Et il m'a fallu du temps pour que ça s'imprime dans ma tête, vous voyez, et du temps pour que je fasse ces petits ajustements ou que j'aie ces épiphanies ou que je ralentisse pour observer les autres et lire un peu plus ou écouter ces podcasts. Et vraiment embrasser le vaste monde du savoir. Et l'état de progression plus lent. Alors, j'ai pensé que ça valait vraiment la peine d'écrire quelque chose, mais il fallait marier ces deux perspectives : bien joué pour avoir déclenché le parachute de secours, parce que je ne dirais jamais à quelqu'un de ne pas déclencher un parachute de secours. Vous voyez, évidemment que la personne s'en est sortie dans tous ces cas. Bien sûr. Et c'était clairement la bonne décision. Si vous n'avez pas le contrôle de l'aile pour arrêter ce qui se passe, pour reconnaître les configurations et trouver une sortie.

[00:13:00] Et manœuvrer en toute sécurité. Et j'ai aussi dû trouver un équilibre, comme ce sentiment de « tu ferais mieux d'écouter », tu sais, si ça venait de l'autre côté de la communauté. On est prêts à en avoir marre, on est prêts à ne plus contacter cette personne et à lui dire : « Écoute, c'est juste dangereux pour tout le monde. » Alors, comment tu combines ces deux aspects ? Et comment le faire de manière non jugeante, en disant : « Regarde, j'y suis aussi passé. J'ai certainement fait des erreurs. On peut parler de certaines de mes propres fautes. »

[00:13:28] **Gavin McClurg:** Mais passons à ça et nous reviendrons à la discussion après. Alors, quels ont été vos propres... ? Parce que j'ai l'impression que, d'une certaine manière, vos propres incidents, qui étaient similaires en

quelque sorte, vous ont peut-être mieux préparé à comprendre où ce pilote en était. Je suis d'accord avec vous. Je pense que du point de vue de la communauté au sens large, soyons honnêtes, certaines personnes ne devraient tout simplement pas être pilotes. Vous savez, certaines personnes n'ont pas leur place dans ce sport, et c'est l'une des raisons pour lesquelles je pense que ça ne connaît pas de croissance. On est très proches d'un centre métropolitain de 30 millions d'habitants. Pourquoi n'y a-t-il pas plus de pilotes ? On voit des gens voler dans les montagnes, c'est incroyable. J'en suis sûr, pour beaucoup.

[00:14:12] Mais peu de gens s'y mettent. Et c'est probablement une bonne chose. Mais vous, on dirait que vous étiez vraiment préparé à... je veux dire, je suis sensible aux deux côtés de ce que vous dites ici concernant la communauté, la moitié de la communauté ou certaines parties de la communauté. On doit continuer à essayer quelque part. C'est la communauté. Cette personne, peut-être qu'elle ne devrait pas, vous savez, elle devrait se tourner vers une autre activité.

[00:14:34] **Jeff Longcor:** C'est vrai. C'est vrai. Et je pense qu'il est difficile de prendre soin de quelqu'un s'il ne se comporte pas de manière appropriée et risque de se blesser. Je pense que nous ressentons tous cela parmi nos amis dans le milieu. Parfois, quand quelqu'un prend beaucoup de risques, on se demande : « Oh, est-ce que je peux être proche de cette personne ? Puis-je être son ami s'il met sa vie en danger ? » Et d'une certaine manière, c'est ce qui nous unit. On est là, on se dépasse, et on doit comprendre que nous avons tous des jours où nous avons besoin de pousser nos limites. Mais encore une fois, je pense que tout revient à reconnaître cette tendance. Si vous poussez trop souvent, vous devez prendre du recul et aussi écouter les retours des personnes qui se soucient de vous. Et ce que j'aime dans la communauté de Santa Barbara, c'est que nous nous soucions de tout le monde. Et une grande partie de cela peut être égoïste, parce que si nous accueillons un nouveau pilote qui ne respecte pas les règles ni le site web, qui ne fait pas ses propres prévisions et ne prend pas ses responsabilités, nous pourrions perdre beaucoup de nos accès ici.

[00:15:28] Comme vous l'avez dit, c'est un endroit magnifique pour voler, mais c'est aussi un endroit fréquenté. C'est pourquoi nous avons été très diligents pour établir des règles que nous aimerions que les gens respectent. Il y a un excellent service de navette d'Eagle qu'ils font fonctionner quand ils le peuvent. Et ils encouragent toujours les gens à faire leurs propres prévisions ou à contacter un mentor pour obtenir ce genre d'informations. Je pense donc que la communauté veut prendre soin de tout le monde, mais cela les effraie lorsqu'ils voient ces tendances spécifiques, pas seulement un incident isolé, mais un pilote qui enchaîne les erreurs. Et pour moi, oui, je pense que j'étais ce pilote. Et, vous savez, l'un des scénarios les plus drôles — et c'est drôle seulement parce que ça s'est bien terminé — c'est que je pense que je montais pour une deuxième sortie en partant d'EJ, ce qui est un décollage assez simple sur la crête arrière que nous avons ici.

[00:16:20] Et le vent avait pas mal forcé. Encore une de ces situations où les conditions changent assez vite vers la fin de la journée, ce qui est typique ici. Un vent de sud-ouest ou d'ouest est assez courant. C'est prévisible la plupart des jours. Et il y avait un instructeur là-bas, et il m'a lancé un regard genre, tu sais, est-ce que tu gères ? Est-ce que tu sais ce que tu fais ? Tu sais, il instruisait les autres et conduisait un peu la camionnette, je crois, qui était montée. Et, oui, je crois que j'étais en P2 à ce moment-là. Je pense que c'est un point vraiment, vraiment critique ici à cause du développement de quelqu'un à Santa Barbara, parce que tu es sur une aile à faible performance. Il y a des décollages un peu complexes. Il y a des lignes électriques. Il y a des vallées. Et il faut être réfléchi par rapport au vent. Il faut être réfléchi par rapport à ton plan de vol.

[00:17:06] Je pense que l'un de vos points de sortie

[00:17:08] **Gavin McClurg:** Les LZ sont appelés des "snake pits". Ouais. Et j'explique aux gens à quoi ça ressemble. Ouais,

[00:17:12] **Jeff Longcor:** ça joue un rôle clé dans l'histoire. Vous voyez où je veux en venir. Ouais, vous ne voulez pas

[00:17:17] **Gavin McClurg:** pour finir enterré là-dedans.

[00:17:19] **Jeff Longcor:** Oh, ouais. C'est une zone d'atterrissage étroite, surtout si tu finis là-bas à cause du vent, tu vois. Et s'il y a du vent, c'est probablement en pente ascendante. Ça veut dire que tu vas devoir faire un — Ouais. — un atterrissage en pente ascendante face au vent vraiment rapide si tu le fais correctement. Maintenant, dans ce scénario, je suis arrivé à l'un de nos déclencheurs avant. Ça fonctionnait plutôt bien. Et j'avais vu quelques pilotes en tandem faire un

bench back. Et je me suis dit : c'est mon tour. Je veux faire un bench back. Tu sais, le vent va aussi m'aider. C'est un vent du sud. Et, tu sais, je fais mon bench back vers le nord. Je fais le mouvement. Et, bien sûr, je ne m'accroche à rien et je commence à dériver. Et je dérive vers ce côté avec le snake pit, qui a moins de sorties et qui est bloqué par des lignes électriques pour atteindre une zone d'atterrissage sûre autre que le snake pit.

[00:18:09] Et j'ai vite réalisé que j'allais m'y rendre. Vous savez, j'allais m'y enfoncer. Et je me suis dit : « Vous savez, d'autres pilotes ont réussi ça. Je vais y arriver. » J'ai donc orienté mon approche pour passer très bas au-dessus des arbres, ce qui est selon moi clairement la bonne décision là. Vous savez, il faut atteindre cet endroit pour l'atterrissage. Et à la dernière minute, j'ai décidé de faire un truc un peu technique pour mon atterrissage. Je pense que j'avais eu un atterrissage difficile quelques jours auparavant. Alors, dans ma tête, je me disais : « Je ne veux vraiment pas faire un atterrissage en pente ascendante avec le vent arrière. Je vais tourner à la dernière seconde et atterrir dans la partie supérieure de la zone, faire un beau flare asymétrique, un truc du genre. » Je suis arrivé et je vous jure que mes pieds ont, genre, touché le sol.

[00:18:54] Et je me suis dit : je pensais être arrivé. Et puis j'ai été propulsé en l'air. Et soudain, je me retrouve à voler à hauteur d'arbres dans un canyon, sans aucune zone d'atterrissage. Alors vous...

[00:19:04] **Gavin McClurg**: je l'ai survolé en descendant.

[00:19:06] **Jeff Longcor**: Ouais. En gros, j'ai fait un virage et je me suis dirigé vers le bas du canyon. Et c'est assez... on ne peut pas vraiment le voir du haut, mais c'est une descente assez raide à ce niveau-là. Donc je suis passé d'une orientation nord en faisant cette approche en montée à une orientation sud en volant en descente. Et il y a, vous savez, je vais faire ça. Je pense que si je le faisais maintenant, j'aurais peut-être les compétences de pilotage pour freiner l'aile correctement et réussir l'atterrissage. À ce moment-là, je ne les avais certainement pas. Et j'ai repensé à certains des conseils que j'avais reçus. Et je me suis dit : bon, je vais atterrir dans l'arbre. Et je vais viser un truc souple. Alors j'ai esquivé un arbre qui avait l'air dur. J'ai fait un virage et j'ai fait un grand flare dans une sorte de buisson amélioré.

[00:19:54] Et je me suis posé. Et la chose suivante, je pense que j'étais suspendu par une jambe, la tête en bas dans l'arbre, à environ un mètre du sol. J'ai réussi à descendre toute l'aile. Et c'est vraiment marrant. Même si j'avais une sellette réversible, je portais quand même le énorme sac à dos noir Niviuk. Ça m'a aidé plusieurs fois au début de ma progression parce que je pouvais y ranger toute l'aile. Du coup, je rangeais toute l'aile dedans et je descendais le magnifique sentier en marchant avec la queue entre les jambes. Et il y a un pilote de tandem qui est aussi mon instructeur SIV, Dylan Beddetti. Il m'a appelé au téléphone. Je pense qu'il était encore en l'air. C'était juste, tu sais, « Est-ce que tu vas bien ? ». Et j'ai dit : « Ouais, j'ai déjà tout rangé ». Et je me souviens qu'il était assez surpris, genre : « Oh, tu as déjà tout rangé ». Tu vois, et il était clair que j'essayais de sortir de là assez vite.

[00:20:40] J'étais super embarrassé. Et je pensais être totalement hors de danger, genre aucune blessure du tout. Mais quand je rentre à la maison — je viens de Nouvelle-Angleterre et on n'a pas beaucoup de chêne venimeux là-bas — je n'en avais aucune idée. Avant même que je m'en rende compte, tout le monde, ma copine et moi, était couvert de chêne venimeux. C'était comme si on avait... vous voyez, les vêtements étaient partout. Ouais, c'est juste incroyable. Et je pensais que ça allait passer. Et avant que je m'en rende compte, je me faisais genre des injections dans le fessier pour m'en débarrasser. Il y a des trucs en Californie, genre il n'y a pas beaucoup de moustiques ou d'insectes. Mais purée, certaines choses ici peuvent vous achever. Ouais, se frayer un chemin dans les broussailles peut être brutal. Et la chaleur, parfois, peut aussi être brutale.

[00:21:26] Et le sumac vénéneux peut être dingue.

[00:21:28] **Gavin McClurg**: Ouais. Atterrir ici, tu sais, la Front Range c'est une chose. Mais quand tu la balances par-derrière et que tu te retrouves dans le pays du Chaparral et tout ça, tu sais, quand je regarde ces endroits, je me dis toujours : « OK, je peux l'atterrir et je ne vais pas mourir. » Mais après, je me dis que je vais me faire trancher les poignets parce que je ne vais pas pouvoir sortir de cette merde à pied non plus. Tu vois, je veux dire, il faudrait abandonner ton matos. Impossible. Tu ne vas pas le sortir d'un de ces arbres. Et puis, tu sais, c'est dense. Je veux dire, les zones denses à l'arrière ici, ce serait de la torture. Brutal. Oh, mon...

[00:22:01] **Jeff Longcor:** Mon Dieu. J'ai eu une situation où j'ai atterri. Je pense que l'une des choses qui met vraiment les nouveaux pilotes à l'épreuve, et l'une des choses pour lesquelles je conseille à ce pilote d'être plus réfléchi, c'est de voler avec du vent. Et je me souviens être tombé à l'arrière d'une thermique. C'était un peu plus tard dans ma progression et je me suis retrouvé coincé contre le relief. Et je me suis rendu compte que j'allais atterrir ici. Vous savez, j'étais en haut près de là où vous avez atterri l'autre jour. L'OR, mais juste un peu plus à l'ouest. OK. Et j'ai atterri là-bas et je vous jure que je pouvais jeter une pierre sur la route. Et deux heures et demie plus tard, j'ai rampé sous les buissons pour sortir. C'est incroyable. C'était à la distance d'un terrain de football, vous savez, mais je ne pouvais pas y aller. J'ai dû marcher pendant des heures et ensuite ramper sous ces buissons en bois. Donc oui, c'est assez réel.

[00:22:47] Et vous savez, je peux réfléchir à quelques-unes de ces situations. Et la plus importante, probablement pour un nouveau pilote en montagne, c'est d'être conscient de ces conditions changeantes et surtout du vent. Parce que tout à coup, les choses arrivent beaucoup plus vite, que ce soit en tombant d'une thermique ou en restant coincé derrière un relief ou d'autres pièges qui vous empêchent d'atteindre une zone d'atterrissage sûre avec une aile à faible performance. Ouais. Donc, dans cette situation, c'était une excellente leçon. Ne pas avoir écouté cet instructeur, que je respectais énormément. Et, vous savez, juste parce que je pensais avoir déjà pratiqué des décollages par vent fort et avoir fait du ridge soaring par vent fort auparavant. Ce n'est pas la même chose en montagne. C'est ça. Et c'est

[00:23:29] **Gavin McClurg:** la leçon apprise là. Ouais. Donc tu as eu celle du snake pit. Tu en as eu d'autres. Oh,

[00:23:34] **Jeff Longcor:** Ouais. Ouais. Comme je l'ai dit, c'est toujours une série. Et pour être honnête envers la communauté, je sais qu'ils m'en ont fait part, après ça, ou ils ont été très honnêtes, avec beaucoup de respect, et encore une fois, c'était difficile à entendre. Mais je pense que c'est une grande leçon apprise. Mais si votre esprit et vos oreilles ne sont pas ouverts à ça, vous risquez une blessure qui peut changer votre vie, je pense, dans ce sport. Alors j'ai essayé de mettre mon ego au défi pour être plus ouvert, plus enclin à écouter tout ce que je peux ou même, vous savez, à apprendre des autres. Bien sûr. En choisis quelques-uns. Ouais, carrément. Quels sont les...

[00:24:10] **Gavin McClurg:** quelles ont été celles qui ont apporté le plus d'enseignements ? Ouais,

[00:24:14] **Jeff Longcor:** Je dirais que c'est l'une d'entre elles. Et on va rester sur celle-ci. Mais je peux en citer d'autres, je pourrais y passer la journée, malheureusement.

[00:24:22] Je pense que l'un des plus gros moments, c'était un matin où j'étais vraiment impatient de faire une marche et vol. C'est quelque chose de très spécial pour moi parce que j'ai ce passé en alpinisme. Et c'est plutôt ce qui m'a amené à voler, vous savez, l'escalade et l'alpinisme et l'héritage de ce sport qui a conduit certaines personnes à voler comme Bill Belcourt, vous savez, et les légendes de la façon dont les grimpeurs deviennent meilleurs. Alors, j'ai fait cette mission de marche et vol. Je vais commencer à citer des noms. Donc, j'étais avec Andrew Byron, qui est un pilote incroyable, réfléchi et un ami.

[00:25:08] Il a un contrôle de l'aile incroyable et possède les compétences de base. On a donc grimpé ensemble et quelqu'un m'avait dit qu'il y avait une alerte de vent du nord, alors que nos montagnes font face au sud. Et on décollait vers le sud. Donc le vent viendrait par derrière. C'est typique ici à Santa Barbara. Je m'attendais à ce que ça change le matin. Et quand on est arrivés, on avait l'impression qu'il soufflait, mais très légèrement et de manière irrégulière. Je savais que j'étais nerveux pour le décollage, mais je n'ai rien dit, je n'en ai pas parlé à Andrew. Et en fait, on se pressait. Ou du moins, dans ma tête, je me pressais de décoller, d'atterrir et de prendre le van Eagle pour une autre session. Vous savez, je me disais que je pourrais peut-être en faire deux ou trois. C'est le genre de chose typique en été quand les conditions sont stables.

[00:25:55] Donc, en tant que nouveau pilote, tu regardes les conditions pour plusieurs vols. Et encore une fois, je pense que comme les conditions sont plutôt douces et stables, tu ne penses pas qu'elles vont beaucoup changer ou que la matinée sera si différente. Je sais que ça a impacté un pilote récemment ici qui a décollé l'après-midi et c'était totalement différent de son vol du matin. Tu as compris. Tu l'as déjà dit, mais il faut traiter chaque vol comme une expérience unique.

[00:26:19] Une aventure qui change une vie. Exactement. C'est une expérience unique à chaque fois qu'on évalue les conditions. Du moins, c'était l'une de mes conclusions. Mais au moment du décollage, je pense même que je n'avais pas

encore eu le temps de me retourner après avoir déployé mon aile à Skyport, là où nous étions, qu'Andrew avait déjà réussi à décoller. Jusqu'à aujourd'hui, ça me dépasse. Quelqu'un qui décolle de Skyport... c'est comme trois pas et hop, tu es parti. Récemment, ils ont dégagé des buissons là-bas. Donc maintenant, c'est bien mieux. Les choses que je vais vous dire ne se produiront probablement pas pour le prochain pilote. Et je suis vraiment reconnaissant pour les améliorations qui ont été apportées.

[00:27:04] Mais Andrew, Andrew s'est envolé et il l'a fait magnifiquement. Il a vraiment fait preuve de compétence et de savoir-faire. Et encore une fois, les cycles étaient vraiment légers, constants et changeants. Et à ce moment-là, vous savez, en tant que pilote, je suis plutôt du genre à piloter au ressenti. Je pense que vous en avez parlé. Il y a les esprits analytiques qui regardent toutes les données, et puis il y a les pilotes plus émotionnels et intuitifs, et les deux ont leurs avantages et leurs inconvénients. L'un des points négatifs de mon approche à l'époque, étant de ce genre de pilote, c'est que je ressentais ce qui me semblait être un bon cycle et je me disais : « Bon, c'est bon. On y va. On remonte. On fait ça. Je suis prêt. » Et depuis, j'ai essayé d'intégrer cette observation et cette composante de données au décollage.

[00:27:54] Je pense que c'est l'aspect le plus critique d'un vol dans la plupart des cas. C'est vrai. Il faut s'éloigner du terrain en toute sécurité. Donc, il ne suffit pas de ressentir les cycles, il faut vraiment regarder les buissons et voir comment ils bougent. Et, vous savez, une personne avec qui j'ai longuement discuté après cela, c'est Logan, parce que lui, Logan, Andrew et moi, ainsi qu'un groupe d'autres personnes, nous avons vraiment fini par nous en accommoder. Je n'ai pas fait ces choses-là.

[00:28:42] **Gavin McClurg:** Je me demandais, tu as dit que quand tu es arrivé là-bas pour la première fois, tu as eu la sensation que quelque chose ne tournait pas rond ou que tu étais un peu nerveux. Oh,

[00:28:50] **Jeff Longcor:** Absolument. Ouais. Je savais que je n'avais pas de super compétences pour les décollages par vent faible. J'étais sur, et on peut, je suppose, parler un peu des ailes aussi, mais j'avais récemment passé à une catégorie B supérieure et je faisais beaucoup de kite, mais avec ma catégorie B inférieure, vous voyez. Donc je n'avais pas... Je pense que c'est vraiment important au début de votre progression de faire correspondre votre... ou juste d'adopter une seule aile, vous voyez, au moins au début, pour que l'aile avec laquelle vous faites du kite toute la journée à la pente et avec laquelle vous pratiquez les atterrissages soit aussi celle en laquelle vous pouvez avoir confiance pour un décollage en montagne de n'importe quel type. Et donc, j'avais récemment un peu changé d'aile. J'étais donc probablement nerveux là. Et puis, non seulement il y avait peu de vent, mais je pense qu'une fois de temps en temps, ça soufflait un peu vers le bas.

[00:29:36] Je pense que le vent du Nord était encore là. Et à ce moment-là, je n'avais pas le réflexe de mieux vérifier les wind talkers, de mieux regarder les prévisions, de comprendre. Je me souviens avoir appris en école au sol qu'il pouvait y avoir des rotors au-dessus et donner l'impression qu'il arrivait, vous savez, mais sur le moment, je me disais : enfin, je pensais juste être nerveux pour le décollage, mais j'allais le faire quand même. Je pense que beaucoup de pilotes débutants font la même chose, où le décollage est considéré comme une évidence. Genre, je suis monté jusqu'ici. J'ai grimpé jusqu'ici. Je veux réussir. J'ai fait la marche jusqu'ici, mais je suis nerveux. Et on n'écoute pas vraiment pourquoi, mais quand on regarde la cause profonde, si on fait cette analyse de cause profonde, on se dit : wow, il y a beaucoup de choses, comme une aile plus récente tôt le matin. Donc, pas aussi stable.

[00:30:22] Le vent du Nord n'avait peut-être pas tourné. Et il y avait une alerte possible de vent du Nord. Je n'ai vérifié aucun indicateur de vent pour faire des prévisions, vous voyez, un autre très bon pilote a dû faire un décollage en avant et je n'étais pas prêt à faire ça. Vous voyez, toutes ces choses. Ouais. Finalement, finalement, finalement, finalement, finalement, finalement, finalement, finalement.

[00:31:06] Et puis, je me le visualise maintenant comme dans un de ces dessins animés où le parapente vole tout droit et à l'horizontale au-dessus de moi, mais je me fais traîner à travers chaque buisson et ça ralentit. Et puis, finalement, je tape un rocher avec mon pied gauche et je tape si fort que ma chaussure disparaît pour toujours. Je ne l'ai plus jamais retrouvée. Elle s'est détachée et je suis retourné la chercher pendant quelques heures. C'était une question de fierté personnelle. Je me disais : « Il faut que je la retrouve. Elle est passée où cette chaussure ? » Vous savez, elle était chère, une chaussure Salomon. Et je ne l'ai jamais, jamais retrouvée. Ouais, elle était partie. Elle a été annihilée. Je pense qu'elle est en morceaux. Ouais. Jusqu'à ce moment-là, malgré toutes mes blessures en escalade, que j'ai accumulées

genre une opération par membre. Et puis cette cheville gauche, en fait cette cheville gauche, qui s'est cassée dans cet accident, c'était comme... j'ai complété le cercle des blessures aux membres.

[00:31:58] Mais malgré toutes mes blessures, je n'avais jamais rien cassé. Je pense avoir des os assez solides et j'ai frappé ce rocher très fort. Waouh. Ouais. Ça...

[00:32:05] **Gavin McClurg:** ça a dû vraiment faire mal. Ouais. Cet endroit peut être traître. Je me souviens être venu ici il y a deux ans. Je m'entraînais pour le, je suppose que ça aurait été, enfin, il y a trois ans. Je m'entraînais pour l'un des X-Alps et je me suis retrouvé dans les arbres après ce décollage que vous avez au bord de la route. Vous savez, celui où on court un peu en montée. Et, et je sais, je n'ai pas, l'aile n'était pas tout à fait gonflée. Et là, quelques personnes sont parties ce matin-là. Et pour moi, à l'envers, personne n'est parti. Les conditions avaient changé et ça ne remontait vraiment pas. Alors j'ai juste essayé de faire une course vers l'avant vraiment, vraiment rapide et je suis tombé direct dans les arbres. Et puis je pense qu'un jour plus tard, je me suis retrouvé bas dans vos montagnes, là où ça devient assez plat ici, près de Casitas Pass.

[00:32:51] Et, comme tu l'as dit, si tu es bas, tu ne vas pas réussir à planer. Et je me suis crashé dans un autre arbre et je me suis dit : « Waouh, c'est vraiment intéressant. » Je suis un pilote X-Alps et je me suis crashé dans des arbres. Je crois que c'était deux jours de suite.

[00:33:06] Je veux dire, pas le genre où tu es suspendu dedans. C'était juste, tu sais, le deuxième, les deux étaient du genre où j'étais au sol et mon aile était dans l'arbre. Mais bon, tu sais, l'extraction a duré une heure. Ouais. Ouais. Tu te dis, oh, ça va être long. Ouais. Ouais. Ça chatouille. Ce sont des buissons et des arbres qui chatouillent. Ça ramène à toute cette théorie du bushwhacking ici. Ouais. Waouh. Alors tu t'es cassé la cheville.

[00:33:27] **Jeff Longcor:** Ouais. Ouais, je me l'ai cassée. Et d'une certaine manière, ça a été une bénédiction. C'est pour ça que je dis ça. Non seulement j'ai appris de tout, tu vois. Ouais. Si je m'en étais sorti sans encombre, je n'aurais probablement rien appris. C'est clair. Mais quand ça t'arrive, tu vois. Non seulement j'ai appris de tous les facteurs de l'accident, mais j'ai aussi été forcé de prendre du temps pour moi. Et c'est quelque chose que j'ai encore du mal à m'imposer. Tu vois, si je regarde ma progression, c'est comme si, en fait, si j'avais volé un peu moins, genre, le temps de vol, tu as ces événements, tu sais, au fur et à mesure. Mais si j'avais fait un peu plus de lecture et de recherche. Et de devoirs. Et ça m'aurait poussé à m'asseoir et à faire tout ça. Enfin, je crois que j'ai lu 50 façons de mieux voler. Et j'ai commencé à écouter chacun de ces épisodes de Cloud-based Mayhem pour commencer.

[00:34:15] Et j'ai regardé des vidéos YouTube de Greg Hamilton et des vidéos d'échecs de gens qui se crashaient. Et une grande partie de la communauté. Moins

[00:34:25] **Gavin McClurg:** plus de connaissances, moins d'excitation.

[00:34:28] **Jeff Longcor:** Ouais. Plus de pauses,

[00:34:30] **Gavin McClurg:** moins de gaz. Ouais. Exactement.

[00:34:32] **Jeff Longcor:** Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Je pense que dans cette, cette lettre ouverte que j'ai écrite sur Telegram à cet autre pilote, je l'ai formulée en quelque sorte pour dire que cette lecture m'a aidé à combler les lacunes de ce que je ressentais. On ne sait pas ce qu'on ne sait pas. Et en lisant et en intégrant les expériences des autres, on commence à combler ces lacunes. Et la prochaine fois que vous avez du temps de vol, tout commence à mieux s'assembler.

[00:35:02] **Gavin McClurg:** Ouais. Et puis tu lances un parachute de secours quelques fois. Ouais, c'est bien. J'ai l'impression que

[00:35:10] **Jeff Longcor:** je vide mon sac ici. Ouais. Ouais. Ça fait du bien de s'en libérer. Ouais. Eh bien, une chose que j'apprécie énormément après ces accidents, c'est encore la communauté. C'est vrai. Ce que j'ai remarqué, c'est que si c'est un petit incident, ils te le font savoir, ils te le font vraiment savoir. Et ça peut être un peu, tu sais, parfois je m'en vais et je me dis, enfin, c'était intense et peut-être un peu négatif. Genre, j'ai eu quelqu'un qui m'a dit : « Oh, je ne sais pas, je ne vais pas pouvoir faire ça. Je vais pouvoir faire ça. Je vais pouvoir faire ça. » J'essayais de prendre la mauvaise

direction dans une thermique en tant que nouveau pilote. J'ai été propulsé dans la thermique. Et on est meilleurs amis maintenant. Un petit clin d'œil à Jason Lombard. Merci pour la correction sur ce coup-là. Tu sais, et je pense que ça venait d'une expérience d'apprentissage où tu passais, tu sais, du vol en pente à être propulsé dans une thermique. C'est vrai. Je pense que c'est vraiment difficile pour les nouveaux pilotes de changer les règles ou le schéma.

[00:35:56] Exactement. Et s'ajuster en conséquence tout en restant conscient de la situation. Il y a donc eu des moments comme ça où ce n'étaient que des erreurs mineures et où les gens ont réussi à me reprendre dessus. Et je me disais : « Waouh, c'était intense ». Mais quand c'était un accident grave, j'ai reçu des appels sérieux de personnes qui se souciaient vraiment de moi. Et l'une de ces personnes est, encore une fois, cet instructeur SIV, Dylan Bettadetti, qui m'a appelé après que je me sois cassé la cheville.

[00:36:22] Et le plus drôle, encore une fois, avec cet accident, c'est que j'avais fait exploser l'airbag de ma sellette. Je l'avais donné à Eagle pour qu'ils le réparent peut-être. Et ils ont mis une étiquette dessus qui disait « airbag, ne retient pas l'air ». Tout le truc était complètement explosé. Mais ça a été, vous savez, réparé à la fin. Mais lui, il avait vu cette photo. Dylan avait vu la photo de l'airbag et avait pensé que j'avais été gravement blessé. Et il m'a passé cet appel important, et d'autres aussi. Vous savez, n'importe quel membre de l'équipe ici dans la communauté, quand quelque chose de vraiment grave arrive, il n'y a pas de jugement. Vous voyez ? Et j'ai aussi appris cette leçon. Il n'y a pas de jugement. Et ce que la communauté recherche alors, que ce soit pour les petits ou les gros incidents, je pense, ce sont les étapes de correction.

[00:37:09] Et je veux être la personne qui, et je pense que tout pilote devrait aussi être la personne qui prend ses responsabilités et fournit l'effort nécessaire. Donc si vous avez eu un problème ou une série d'événements, vous devez fournir cet effort. Vous devez dire aux autres que vous travaillez dessus et demander leur aide. Et donc, à ce moment-là, j'ai décidé que faire plus de SIV allait être vraiment important. Et donc en SIV, et c'est une longue manière de répondre à votre question sur le parachute de secours, mais en SIV, j'ai eu le parachute de secours qui est sorti par accident lors d'un décrochage parachutal où je l'ai déclenché. Vous savez, je l'ai saisi avec ma main par erreur, en essayant de maintenir une mauvaise configuration de décrochage.

[00:37:50] Et c'est drôle parce que je voulais rejeter la faute sur la fermeture éclair de la sellette. Mais quand Logan et Galen m'ont sorti de l'eau, ils m'ont dit : « Oh oui, c'est la fermeture éclair qui a lâché. » Et puis plus tard, ils m'ont dit : « Mec, c'est toi. » Ouais, elle ne fait pas ça. C'est vrai. Tu as clairement arraché tes goupilles là-bas. Ouais. Et on en a bien ri. Mais ce que cette expérience unique m'a apporté, c'est de savoir à quoi ressemble un parachute de secours, ou à quoi ça ressemble quand il se déclenche. Voilà comment on a rapidement désactivé mon aile. Et je pense que de l'avoir, c'est un autre exemple de la possibilité de s'exercer à ces choses dans un environnement à faible risque. Et puis, quand on est en montagne, ces éléments peuvent s'assembler et vraiment vous aider dans les situations critiques qui, autrement, seraient extrêmement dommageables. Donc mon vrai déploiement de parachute de secours en pleine nature était assez intense.

[00:38:38] Je suis parti pour ma toute première mission en désert et, je l'avoue, j'étais épuisé pendant le trajet le matin. Je crois que j'avais travaillé très tard. J'avais une blessure à la cheville qui me dérangeait. La même cheville cassée, je pense. Bon, c'est ça. Elle me faisait encore souffrir. Je l'avais récemment transférée du Calibri, que j'appréciais beaucoup, parce que c'est une belle sellette légère et sensible avec laquelle je pouvais faire de la marche et vol, vers une sellette plus grande. Celle-ci, bien qu'elle offre plus de protection, était je crois plus amortie. Tous ces petits facteurs ne sont pas énormes dans l'histoire, mais je pense qu'ils s'accumulent. Bien sûr, c'est toujours le cas. Alors on arrive là-bas et il y a beaucoup de débats sur la question de savoir si on le fait voler ou si on le fait voler à Blackhawk. Encore une fois, je suis fatigué, un peu stressé, et ça me stresse encore plus.

[00:39:23] Et finalement, vous savez, les gens essaient de prendre une décision, s'éloignent pour ranger leur matériel et reviennent. Et on voit les nuages apparaître. On y va, vous voyez ? Et, avant que je m'en rende compte, je propose d'aller sur l'autre site et on est à Ord. Donc je propose d'aller à Blackhawk. Et, encore une fois, sans vraiment faire de bon décompte, on saute tous dans une voiture et on y va. Je ne pense pas qu'on ait tous eu la capacité de bien planifier la logistique. Du coup, je me retrouve dans le coffre, littéralement par-dessus Othar, que je ne savais pas qui était à ce moment-là. C'est ça. Mais on est l'un sur l'autre. La voiture a beaucoup de mal à monter là-haut. Je pense que le

conducteur mérite des félicitations, il a fait genre deux courses sur des pneus plats. Il y a deux ailes de deltaplane et genre six sacs de parapente dedans. C'est comme un SUV BMW. C'est comme si on n'avait aucun espace là-bas.

[00:40:09] On doit beaucoup marcher. Ma cheville me fait souffrir. Du coup, quand j'arrive là-bas, je suis probablement à la traîne. Ouais. Et, euh, mais j'ai encore peut-être cette confiance excessive, tu sais, et le même truc qui m'a peut-être fait monter sur ce décollage avant où je me suis cassé la cheville s'est un peu glissé ici. Genre, je gère, tu vois ? Ouais. Et je pense que c'est important. C'est important d'avoir cette assurance quand on décolle pour le faire, pour le faire avec confiance. Mais j'ai l'impression qu'en parapente, dès que tu te dis, oh, je gère, ça va te mettre une claque. C'est peut-être ce petit supplément d'arrogance.

[00:40:40] **Gavin McClurg:** C'est ça. Vous...

[00:40:41] **Jeff Longcor:** vous savez, euh,

[00:40:42] **Gavin McClurg:** La compétence face à l'arrogance, alors. Ouais. C'est important. Ouais. C'est dur de pouvoir faire la différence sur le moment, quand même. Je veux dire, parce qu'il y a eu beaucoup de fois dans ma vie de pilote où, tu sais, j'ai eu les PBGBs. Ouais. C'est parfois difficile de faire la distinction entre les deux.

[00:41:26] **Jeff Longcor:** Ouais, je pense que c'est ça le sport en résumé. C'est genre, est-ce que je gère ou pas ? Ouais, voilà. Ok, le podcast est fini. Ouais, on boucle. Je pense que pour moi, c'est essayer de trouver l'équilibre entre ces deux types de pensée. Genre, comment je me sens, ce que j'observe et quels sont mes points de données ? Et en escalade, j'ai toujours essayé de minimiser les risques en analysant les facteurs et en limitant l'exposition. Donc si le risque, c'est la probabilité qu'un truc arrive multipliée par la conséquence de cet événement, si tu peux faire ce calcul avec autant de détails que possible, au moins tu fais quelque chose. Au moins, tu essaies de le décomposer en morceaux que ton cerveau et ton corps peuvent comprendre.

[00:42:11] J'ai

[00:42:12] **Gavin McClurg:** Je l'ai déjà dit, mais quelque chose qui m'a vraiment, vraiment aidé et que j'ai appris en ski de randonnée, c'est qu'il y a un gars dans notre communauté locale qui donne des conférences super intéressantes. Il parle de la prise de décision, et c'est pour le ski de randonnée, pas pour le vol de prairie, même si je l'ai fait venir parler à notre club aussi parce que je trouvais ça tellement bien. Il explique que, disons, si on imagine la situation : vous prévoyez de skier cette pente, et vous savez quels sont les dangers ou quels pourraient être les dangers potentiels. Si ça tourne mal, si vous faites une gaffe et que ça avalanche et que vous vous retrouvez enlacé autour d'un arbre, imaginez ce que dirait le rapport d'accident. C'est la même chose en escalade. Réfléchissez-y. Pensez juste à ça, parce que c'est un bon moyen de mettre en évidence et de révéler les choses.

[00:43:00] Vous êtes sur le chemin vers Blackhawk. Vous êtes fatigué. Vous avez une mauvaise cheville. Vous êtes un peu trop confiant. Vous avez tout ça. Alors, dans un rapport d'accident, tout ça ressort, parce qu'un bon rapport d'accident, c'est comme ce qu'on a appris avec le TEM avec les compagnies aériennes. Ils remontent jusqu'au début. Quelles étaient les menaces ? Quelles ont été les erreurs commises en cours de route ? Et on commence à passer pour un idiot. Quand vous y pensez, quand vous commencez à imaginer le rapport d'accident, vous vous dites : « Waouh, je ne voudrais pas être cet accident. Je ne voudrais pas être la victime de ce rapport d'accident. » Vous avez déjà pris toutes ces mauvaises décisions avant même de penser à vous lancer. Bref, continuez. J'ai beaucoup plus intégré ça dans le pilotage parce que je pense que c'est une façon utile de simplement réfléchir à la chose.

[00:43:48] Parce qu'on est souvent fatigués, déshydratés, tout ce genre de choses. Et il faut vraiment... Il faut vraiment décider : d'accord, est-ce que c'est le bon jour pour s'élancer ?

[00:43:56] **Jeff Longcor:** Ouais. Ouais. Et ce que j'ai fini par écrire dans cette lettre pour boucler la boucle, c'est d'imaginer le « et si ». Jouer au jeu du pire scénario. Quel est le plan B ? Quelle est la sortie de secours dans les zones d'atterrissage ? Est-ce que j'ai une marge de manœuvre ? Et réfléchir à ces choses-là au lieu de se lancer tête baissée. Ouais. Et c'était un peu ça... Et en escalade, comme tu l'as dit, ou en ski, il y a... J'ai lu des rapports d'accidents, j'en ai lu. Et la prochaine fois que tu es dehors, tu entends cette voix dans ta tête. C'est genre, tu sais, Gavin, avec cet âge et ce niveau d'expérience, il s'est mis dans cette situation. Et je pense que c'est super utile parce que ça provoque une

visualisation. Carrément. Ça te force à t'imaginer dans le pire scénario.

[00:44:42] Et j'ai trouvé la même chose avec l'escalade. Si tu vas placer une protection sur une voie en traditionnelle, tu dois visualiser ce que ça donnerait si tu tombais. Et quelle aile tu vas prendre. Dans quelle direction... Quelle force va être appliquée sur ton matériel, ton ancrage. Tout ça te permet de te familiariser avec l'idée de visualiser ces scénarios. Et ensuite, d'atténuer les risques quand tu le peux. Et d'en accepter certains quand tu ne peux pas. Bien sûr. Alors, quand tu parles de traverser le col en restant bas, je pense que c'est ce que tu fais. Tu te dis : je vais atterrir... Si je dois atterrir, je vais choisir, genre, cet arbre souple où mes pieds sont encore au sol. Mais je pense qu'au début, pour un pilote, ils ne pensent pas si loin. Tu sais, ils pourraient atterrir dans un scénario bien pire. Mais ils savent le faire.

[00:45:27] Mais

[00:45:28] **Gavin McClurg**: ils savent comment faire. Ouais. Comme tu l'as dit, on ne sait pas ce qu'on ne sait pas. OK, donc tu es un Black Hawk. Ouais, tu reviens. Les choses tournent un peu contre toi d'une certaine manière. Tu ne le sais probablement pas vraiment sur le moment. Enfin,

[00:45:40] **Jeff Longcor**: donc je... Dans cette situation, je pense qu'il y avait des indicateurs visuels. Enfin, il y avait les indicateurs physiques. L'épuisement, la fatigue et un peu de douleur. Et encore une fois, du matériel défaillant. Et peut-être un petit excès de confiance. Ou le fait de me donner de la force pour réussir à le faire. C'était très fort. Et je pense, encore une fois, que c'était instable au décollage. J'ai... J'ai visualisé que le vent s'enroulait un peu autour de la crête et revenait au décollage. Et je pense qu'il y avait des thermiques assez forts juste après le décollage. Et lors de ma première tentative, je pense que j'ai accroché quelques buissons en haut. Alors j'ai tout rangé une seconde et j'ai regardé les autres pilotes. Et Othar était incroyable. Il s'est extrait de là.

[00:46:25] Tu parles d'Othar Lawrence ? Ouais. Il était avec vous ? Oh, oui ! Je ne savais pas qu'il le faisait encore. Bon, c'était peut-être il y a un an et demi, deux ou trois ans. Deux ans, peut-être. Incroyable. Ouais. Oh, oui. Tu sais, c'est une personne incroyable à regarder voler. Et mon ami Peter, qui a plus d'expérience que moi, a décollé. Et il a suivi une trajectoire qui l'a emmené, je ne sais pas, vers la gauche des décollages, si tu veux. Et j'ai vu son... son aile osciller de cette façon, tu sais, où elle bascule complètement vers l'arrière puis vers l'avant, puis encore vers l'arrière et l'avant, ce que je mettrais maintenant en corrélation avec du rotor, que ce soit mécanique ou thermique. Et je me souviens l'avoir vu et me dire : bon, je peux gérer ça. Tu sais, comme si je...

[00:47:10] Tu sais, il a géré. Je peux gérer. J'ai été formé. Et ça l'a mené vers la thermique, tu vois, et il en est sorti. Et bien sûr, j'ai suivi pratiquement le même parcours depuis le décollage. Les dix premières secondes passent. Et je prends un peu de portance... j'essaie de visualiser maintenant, mais je pense que du côté est du décollage. Et puis je reviens vers le côté ouest du décollage et j'entre dans cette zone où il avait remarqué ces tangages et cette activité de tangage.

[00:47:41] Et je commence à le ressentir, vous savez, cette sensation de montagnes russes qu'aucun d'entre nous n'apprécie vraiment. Je reviens en arrière, puis j'avance et je vérifie. Et puis je reviens en arrière, puis j'avance et je vérifie. Et puis je reviens en arrière. Et la chose suivante que... que j'ai ressentie était nouvelle pour moi. C'était un peu comme si l'aile s'était froissée ou dégonflée, ou comme si elle tombait, vous voyez. Et je pense que je viens juste... J'ai peut-être juste subi un peu de cisaillement ou une force vers le bas provenant de l'arrière des deux, parce qu'on était à l'abri du thermique et de la situation. Et beaucoup de déformation.

[00:48:16] **Gavin McClurg**: On dirait qu'il y a eu beaucoup de freinage en vérifiant.

[00:48:18] **Jeff Longcor**: Peut-être. Parce que ce qui s'est passé ensuite, c'est que... Elle a essentiellement fait un frontal et mes mains sont tombées complètement en arrière, comme tu l'as dit, en faisant énormément de break pour compenser cette chute vers l'arrière. C'est ça ? Comme sur des montagnes russes, en sentant l'aile commencer à se dégonfler, j'ai perdu la pression de frein et j'ai alors enfoncé mes mains pour la retrouver. À la fois parce que je perdais l'équilibre en tombant en arrière et parce que... On vous apprend toujours à suivre la pression de frein. Mais il y a toujours des exceptions aux règles. Et dans ce cas, c'est vrai, je suis passé d'un frontal à un décrochage et j'avais assez de réflexes pour... Passer de là à mettre en back fly. Mais mon cerveau a mis du temps à suivre. Je me suis juste...

[00:49:03] Je tenais en back fly, en regardant l'aile en me demandant : pourquoi tu ne voles pas ? Vous savez, sachant que je n'avais pas beaucoup de marge par rapport au train. On est à 20 secondes de vol. Ça s'est passé juste après le décollage. Ouais. Et je me suis dit : OK, alors vole. Et j'ai levé les mains. Et l'extrémité droite... était emmêlée ou ne volait juste pas correctement. Et je suis tombé direct en auto-rotation. Genre, j'ai été projeté dedans. Au moins, grâce à l'expérience du SIV, j'ai pu le reconnaître. Et je me suis dit : oh, je suis en auto-rotation. Vous voyez, et j'ai commencé à essayer de ralentir un peu. Et cette extrémité s'est ouverte d'un coup. Et je me suis dit : oh, je suis en spirale maintenant. Et je savais que je pouvais gérer cette configuration, que je pouvais en sortir. Mais je savais aussi que je dérivais vers l'arrière, au-dessus du décollage.

[00:49:48] Et si... je me trompais sur ce que je voyais du coin de l'œil. Genre, je pensais avoir la marge de sécurité, mais si je me trompais. Ou si je ne sortais pas parfaitement de la spirale. Je savais que j'étais mort. Genre, carrément. Alors autre chose a pris le dessus dans ma tête. J'ai trouvé la poignée. Je l'ai lâchée. Elle s'est ouverte comme un coup de feu. Genre, immédiatement. Parce que je pense qu'il y a beaucoup d'énergie dans une spirale. Bien sûr. Et je suis allé pour décharger l'aile. Et puis j'ai regardé en bas et j'ai réalisé que j'allais atterrir. Alors j'ai atterri. J'ai atterri probablement dans les cinq secondes après avoir lâché. Ouais. Donc c'était... Bien joué. J'ai atterri. Je vole... Je pèse probablement pas mal. Je fais 110 kg. Mais je vole avec un parachute de secours de 140 kg.

[00:50:35] Je sais que chacun peut faire ses propres choix. Et on pourrait en parler longuement. Pour mon parachute de secours principal, je trouve ça bien de savoir que j'en ai un de cette taille pour un atterrissage plus souple.

[00:50:45] **Gavin McClurg:** Ouais. Surtout dans ce terrain. Ouais. Surtout à Blackhawk. Ces... Si vous écoutez et que vous ne le savez pas, c'est juste un site de montagne en plein désert avec plein de rochers. De la roche noire. Et c'est assez chaotique là-bas. Chaotique.

[00:51:01] **Jeff Longcor:** C'est assez brut. Ouais.

[00:51:04] **Gavin McClurg:** Tu sais, c'est de la grosse hauteur. Ouais. Et ce n'est pas les Alpes herbeuses.

[00:51:09] **Jeff Longcor:** Non. Non. Ouais. Je suis tombé sur mes pieds. Et c'était génial. Un bel atterrissage en douceur. Mais mon parachute de secours et mon aile se sont retrouvés dans ces buissons qui... Ils n'ont pas fait de dégâts. Mais ça a pris une éternité pour en sortir. Genre, si vous imaginez... Vous savez, si vous laissez vos lignes pendre pendant que vous les ramassez. Ou si vous les traînez par terre une seconde. Vous pouvez compter sur 30 minutes de plus. Ouais. Et j'ai vraiment eu de la chance. J'étais juste à côté de la route, en haut. Si on peut appeler ça une route. C'était très hors-piste. Et Fast Eddie, qui est notre chauffeur de récupération. Qui est une sorte de légende ici. Il est venu et il a commencé à tresser toutes les lignes. En genre des chaînes de nœuds. Pour qu'elles ne s'accrochent plus. Et il m'a aidé à en sortir. Et on a même récupéré le container du parachute de secours. Parce qu'il était tombé juste à côté de moi.

[00:51:54] C'est à quel point c'était serré. J'ai donc tiré beaucoup de leçons avant d'en arriver là. Et encore une fois, je ne peux pas assez insister sur l'importance du travail fourni. Je savais, d'après ton podcast, qu'il y aurait une récupération mentale à faire. Et qu'il fallait aussi pratiquer physiquement mes instincts. Alors j'ai fait... je pense que j'ai fait deux SIV. Après ça, pour travailler spécifiquement sur ce qui s'était passé. Et le premier d'entre eux était le plus critique. Dylan a travaillé avec moi pour reproduire complètement ce qui s'était produit dans ce scénario précis. On est donc montés, et j'ai fait d'énormes funnels en bar.

[00:52:41] Et je pouvais même le mettre en décrochage à volonté. À partir de là, à partir du funnel. Et puis récupérer du décrochage, vous voyez. Ou passer en extra, vous savez, trouver des moyens de faire des fermetures asymétriques extra énergisées en auto-rotations. Et on a un peu inventé ensemble quelques manœuvres qui m'ont permis de restaurer ma confiance et de reconstruire ces instincts.

[00:53:03] **Gavin McClurg:** Je pense que cette configuration... enfin, ça ressemble à... enfin, ça aurait semblé à quelqu'un qui aurait eu assez d'entraînement, ce que beaucoup de gens n'ont pas, pour reconnaître ce qui se passait. Et c'est un gros Denali, vous voyez. La plupart des gens, quand ils apprennent ou n'ont pas fait beaucoup de SIV, quand vous leur demandez ce qui vient de se passer, ils n'en ont aucune idée. Enfin, « l'aile vient de se fermer » ou quoi que ce soit. Vous voyez. Mais tout le processus est très rapide. Et ils ne remarquent pas tous les petits détails. Alors qu'une personne qui a eu énormément d'entraînement peut vous dire exactement : « Voici ce qui s'est passé. Voici comment j'ai

penché. Voici où j'ai mis mes mains. » Et la plupart...

[00:53:48] Les cascades assez graves que j'ai vues, ce sont celles où vous avez la fermeture initiale. Et les gens, par instinct, quand ils tombent, ils baissent les mains. C'est ce qu'on fait en tant qu'humains. Et ensuite, ils n'ont aucune notion que leurs mains sont trop basses. Alors, qu'est-ce qu'on fait ? On est plus lourds qu'une aile. On tombe sous l'aile. L'aile est au-dessus de notre tête et on est vraiment confus. C'est quoi ce bordel ? Pourquoi ça ne vole pas ? Eh bien, ça ne vole pas parce que vos mains sont... tirez votre cul. Mais quand vous demandez à quelqu'un, il dira : « La première chose que j'ai faite, c'est ce pour quoi j'ai été formé, c'est de lever mes mains. » Non, regarde, ce n'était pas ça parce que tu tombes. C'est... c'est très contre-instinctuel. Je pense que ça demande vraiment...

[00:54:34] Beaucoup d'entraînement. On en a déjà pas mal parlé dans l'émission. Mais on dirait que, tu sais, tes mains étaient plus basses que tu ne le pensais. Et tu regardes ton aile en te disant : « Oh, pourquoi je ne vole pas ? » Et il y a eu plusieurs fois, même pour moi, assez récemment. Tu sais, j'étais sur un vol vraiment mouvementé avec Matt Beechinor, au printemps dernier, dans notre... au printemps, à Sun Valley. Ça peut être vraiment, vraiment, vraiment intense. Très sec, très fort, très froid. Alors, tu te bats contre les éléments, en quelque sorte. Et j'ai fait faire des tours à l'aile trois fois pendant le vol. Et c'était juste incroyablement déroutant, tu sais. Et je devais faire ça, c'était vraiment, vraiment dramatique pour moi.

[00:55:20] Laissez l'aile voler. Vous savez, parce que je me suis dit : d'accord, je regarde mes mains, elles montent. Mes mains sont clairement assez hautes pour que cette aile vole. Mais je change souvent d'aile, je change de matériel constamment. Et celle-ci, je ne l'avais pas pilotée depuis un moment. Les freins étaient un peu... ils étaient... en fait, je les ai allongés après ça. Parce que pour moi, ça... vous savez, j'étais en haut des poulies et ce truc ne avançait pas. Et vous savez, c'était très... je pense que si je n'avais pas fait toute la formation SIV et acro que j'ai suivie, ça aurait été assez déroutant. Pourquoi ce truc n'avance pas ? Vous savez.

[00:55:55] **Jeff Longcor:** Oh, absolument. Et je pense, moi y compris, quand on passe sur des ailes à forte finesse. Comme ce point de spin, tu sais, sur certaines ailes peut être assez mou ou assez haut. Et tu essaies aussi de tourner serré, tu vois, pour rester sur le cap. Et si tu tournes en chute latérale... Ça a failli m'avoir l'autre jour. La chute latérale en sortant d'une bulle serrée, comme on en a ici à Santa Barbara. Il vaut mieux être prêt à la lâcher, sinon tu vas en spin. Et on a eu quelques pilotes avec des problèmes là-dessus, tu sais. Ouais. Donc, cette sensibilité vient avec l'entraînement, et je pense qu'elle vient avec le temps. Et c'est super de t'entendre en parler, parce que je pense que tu as beaucoup réfléchi à tous ces différents scénarios, différentes conditions et différents équipements.

[00:56:39] **Gavin McClurg:** Est-ce que vous avez... Je sais qu'il y a eu d'autres cas, mais je pense qu'on en a abordé plusieurs qui sont... qui sont excellents. Et ce ne sont pas, vous savez, des incidents qui arrivent à beaucoup de pilotes. Mais est-ce qu'il y a eu, au cours des trois ou quatre dernières années, depuis que vous avez commencé à voler, dans vos 700 heures, un moment où vous vous êtes assis chez vous en vous disant : « Peut-être que ce n'est pas pour moi. Ce n'est peut-être pas... » Ou est-ce que ça a toujours été juste le sport en soi ? Oui. Est-ce qu'il y a eu... est-ce qu'il y a eu de vrais doutes ? Parce que, comme vous l'avez dit, vous avez une grande communauté ici. Et il y a beaucoup de retours, et certains n'ont pas été faciles à digérer, vous savez. Là où je vole, vous avez de la chance si vous recevez des retours, parce que d'habitude, vous êtes totalement seul. Donc, bien souvent...

[00:57:24] Tu peux juste prendre la fuite et te cacher derrière ce genre de choses. C'est juste un incident qui t'est arrivé. Tu n'es pas obligé de le publier, personne n'a besoin de le savoir. Tu peux fuir, prendre la poudre d'escampette avec la queue entre les jambes. Et le traiter ou non. C'est ça. C'est ça.

[00:57:38] **Jeff Longcor:** Je pense que pour répondre à ça, absolument pas. Je n'ai jamais douté que je continuerais à voler. C'est cool. Parce que je ne voudrais jamais mettre les autres membres de la communauté en danger, ni leur accès. Bien sûr, c'est une réelle préoccupation dans ce domaine, je dirais. On a besoin que les pilotes prennent des décisions intelligentes. On a beaucoup de pilotes qui essaient de décoller ensemble ou de voler ensemble juste parce que les déclencheurs sont... enfin, les thermiques sont serrés. Et il y a des déclencheurs très importants. Donc, tout le monde doit apprendre ensemble, progresser et s'améliorer chaque jour. Et je ne pense pas que vous puissiez vous permettre de cacher vos erreurs dans une communauté soudée. Et vous ne devriez pas non plus.

[01:02:08] **Gavin McClurg:** fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation

[01:02:09] **Jeff Longcor:** fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation
fermentation fermentation fermentation fermentation fermentation

[01:02:10] **Jeff Longcor:** Ouais, c'est bien. C'est une bonne comparaison.

[01:02:21] **Jeff Longcor:** Ouais, carrément.

[01:03:13] Si vous n'êtes pas au niveau, surtout si vous êtes un peu dépassé, vous allez largement dépasser votre capacité mentale à tout assimiler et à tout traiter, surtout sur le moment, mais parfois même après. Comme vous disiez pour l'incident de contrôle d'aile de quelqu'un. Ça peut être comme un accident de voiture et ils ne peuvent pas reconstituer ce qui s'est passé. Ou même après. Ou ils peuvent avoir un souvenir de ça. Et je pense que le vol en montagne peut être pareil, surtout dans les environnements venteux en altitude. Je pense que les choses peuvent arriver si vite pour quelqu'un qu'il n'arrive pas à visualiser ou à traiter la façon dont l'air se déplace et à y répondre. Alors mon conseil à ce pilote était d'accumuler des heures hors montagne. Et c'est quelque chose de spécial à Santa Barbara. On peut aller voler sur la côte et vous pouvez simplement prendre du temps de vol sous votre aile.

[01:04:00] Regarde comment ça bouge, ce dont ça a besoin. Travaille le contrôle de l'assiette. Observe les autres pilotes. Ces capacités d'observation vont vraiment t'aider encore et encore. Et il faut aussi continuer à fournir l'effort, à pratiquer et à le faire dans un environnement qui ne va pas te punir. Et à ce sujet, on a aussi une colline d'entraînement ici. Je pense que beaucoup de communautés en ont une. Et donc, s'y rendre fréquemment, je crois que j'ai écrit : si je n'y vais pas une fois par semaine, je ne mérite pas de voler en montagne. Je crois que je l'ai écrit. C'est ça. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais.

[01:04:57] Ouais. Ouais. Ouais.

34

soi-même.

[01:05:12] Je ne veux jamais m'engager sur un atterrissage au décollage qui n'est pas correct. Je veux dire, c'est quelque chose que j'ai entendu sur ce podcast à maintes reprises. Mais je veux être compétent pour ça. Je veux être capable de le faire. Je pense que c'est le rêve. Et c'est l'une de ces frontières qui, si je suis sur le spectre, tu vois ? Peut-être que ce spectre s'applique à chaque ensemble de compétences. Et quand il s'agit de la pente haute, de la pente latérale et des atterrissages serrés, c'est un truc sur lequel, mec, tu vas toujours devoir travailler. Et ça va être éternel avant que je me dise : « Ouais, pas de problème. Tu sais, j'ai, ouais, pas de problème. Je maîtrise ça. » En fait, je ne veux probablement jamais me sentir comme ça avec quelque chose qui a des conséquences pareilles. Je veux toujours prendre ça au sérieux. Je me considère toujours comme un débutant et quelqu'un qui apprend. Et encore une fois, comme je l'ai dit, dès que tu deviens complaisant, ça va te mettre une claque.

[01:05:57] Donc, avoir une pente d'entraînement pour s'exercer. Faire ces choses encore et encore va vous donner la confiance nécessaire pour les exécuter de manière calme et posée. Et ça va vous permettre de savoir quand c'est juste ou faux. Et tout ça va vous éviter de vous blesser gravement quand vous le ferez pour de vrai.

[01:06:17] **Gavin McClurg:** Quelles sont les petites choses que vous aimez et appréciez dans le pilotage ? Qu'est-ce qui vous motive ? Parce qu'on traverse des périodes de stagnation et des hauts et des bas. Non, des sommets et des vallées. Des périodes de stagnation et des vallées.

[01:06:34] Et pour, vous savez, pour beaucoup de gens, ça devient une vie de pilote, on l'espère. Et, vous savez, ça ne devient jamais ennuyeux, mais c'est différent à différentes étapes. Si vous avez eu des périodes plus calmes ou si vous avez eu, ouais, qu'est-ce qui vous motive encore aujourd'hui ?

[01:06:54] **Jeff Longcor:** Je ne sais pas si ça a déjà été un problème. Je suis toujours à fond.

[01:07:00] **Gavin McClurg:** Tu as l'air bien motivé.

[01:07:02] **Jeff Longcor:** Eh bien, je viens de dire que, encore une fois, les personnes avec qui j'ai la chance de voler m'impressionnent toujours. Et j'ai tellement appris d'elles. Et comme j'ai un emploi à plein temps, la seule chose difficile, c'est le niveau de conscience de soi que je dois avoir après une longue semaine ou une longue journée. Vous savez, il peut y avoir une super opportunité de voler, mais je dois m'assurer d'être mentalement et physiquement prêt pour ça, là maintenant. Ouais. Ouais. Ouais. Je n'avais pas vraiment à le faire quand j'ai commencé à voler, en fait, je travaillais à temps partiel et ça m'a énormément aidé d'avoir cette régularité et cette progression. J'ai quand même remarqué que voler tout le temps finissait par causer ce petit burn-out où tu es, et ce burn-out n'est pas forcément du genre « oh, je ne veux pas voler aujourd'hui », mais c'est plutôt comme...

[01:07:48] Peut-être une perte de pensée expérimentale quand on est là-haut. Tu te dis : « Oh, c'est ce déclencheur, je sais ce qu'il va faire. » Ou « Oh, c'est ce truc, je sais ce qu'il va faire. » Ou encore : « Oh, la journée est presque finie, je vais atterrir. » Mais quand on n'a que quelques jours par semaine et que la journée est bonne, genre, ne me dis pas d'atterrir. Tu vois ce que je veux dire ? J'ai envie de voir ce qui va se passer. Je veux vivre cette aventure.

[01:08:10] Je veux aller aussi loin que je pense que c'est possible. Et je suis ouvert. Je suis plus ouvert à ce qui se présente juste au coin de la rue, vous voyez, ne pas abandonner trop tôt, ne pas supposer qu'un déclencheur ne va pas fonctionner, ce genre de choses. Ça m'a même encore plus motivé, mais je dois avoir la conscience de moi-même pour savoir que je suis prêt pour la journée. Et en empruntant certaines de ces stratégies aux autres, c'est comme m'assurer d'avoir fait mes bagages la veille. Ce n'est même pas quelque chose que je faisais avant, mais faire ça et rendre à la communauté en écrivant des lettres, comme je l'ai fait sur Telegram, ou en travaillant sur le conseil d'administration ou en essayant de protéger notre accès aux sites, tout cela est ce que j'essaie de faire pendant le temps où je suis à mon bureau. Pour que plus tard, si, j'espère, quelqu'un m'a aidé avec un trajet ou si je paie trop cher pour l'essence, par exemple, parce que mon Dieu, je suis tellement désolé.

[01:09:00] Je suis super content si quelqu'un peut me conduire ou m'aider pour la logistique. Si je peux partir un peu plus tôt et qu'on peut aller voler dans l'arrière-pays, vous savez, c'est un tel soulagement et c'est tellement important pour moi que j'essaie de mettre ça dans le même panier que toutes mes autres préparations. Qu'est-ce que je peux faire pour

faciliter un peu la logistique ou obtenir un peu de soutien supplémentaire de la part de quelqu'un de l'équipe ? Vous voyez ? Et donc, tous ces facteurs m'ont aidé à sortir un peu plus et à rester plus vigilant.

[01:09:26] **Gavin McClurg:** Dernière question. Parce que, euh, mes filles viennent d'arriver ici. Donc ça va être une bonne conclusion. Euh, vous avez une compagne, Kate, je crois. Ouais. Qu'est-ce qu'elle pense de toute cette folie ?

[01:09:40] **Jeff Longcor:** Eh bien, en fait, je viens juste de m'inscrire pour mon tandem. Ah, alors on verra. Et elle, elle travaille sur ses P1 et P2 depuis un moment. Oh, wow. Je pense qu'on sait tous les deux qu'il y a beaucoup de risques. Tu as mentionné un vol où je décollais, euh, un peu sous-équipé. Je crois que c'était peut-être l'un de mes premiers vols sur de gros appareils, sur un biplan aussi. Et je me suis retrouvé à planer à la limite d'un nuage à environ 5 000 mètres d'altitude. Et puis, ce qui est super rare, je pense, dans cette zone sauvage, c'était pendant une canicule. Ouais. Et j'ai fini par gagner beaucoup plus d'altitude que ça en essayant de sortir. Je volais vers le bord du nuage en me disant : « Ah, ces nuages, ils ont été plutôt inoffensifs toute la journée. Il y a une super rue devant moi. Je vais aller du côté ensoleillé pour avoir de l'espace » et, euh, je me suis fait prendre par ce que mon variomètre indiquait comme un 13 plus.

[01:10:27] Wouah. Bulle de mètre seconde. Purée. Ouais, ça m'a tenu dans le nuage pendant quelques secondes. Et je pense qu'à ces moments-là, je me suis concentré sur trois choses : la respiration, garder l'aile ouverte et maintenir le cap vers la ligne, la ligne de nuages que je visais. Ouais. Et j'ai senti l'aile sortir un peu devant moi, enfin c'est au moins ce que j'ai cru ressentir dans les nuages blancs.

[01:10:54] **Gavin McClurg:** C'est difficile de dire ce qui est

[01:10:56] **Jeff Longcor:** ce qui se passait. Et, euh, c'est resté totalement ouvert et gonflé. Presque comme si je glissais. Ouais. Et puis je suis un peu repassé dessous et je suis sorti du nuage et, oh mon Dieu, c'était, c'était super beau et tout. Mais je pense, et je ne, alors j'étais là-haut à, euh, est-ce que je dois dire l'altitude ? Ce n'est probablement pas une bonne idée. Disons juste haut. J'étais vraiment haut. Tu étais vraiment haut. J'

[01:11:14] **Gavin McClurg:** j'étais là-haut. Plus haut que je n'aurais dû être. Ouais.

[01:11:16] **Jeff Longcor:** On ne va pas... Ouais. Je n'ai pas, je n'ai pas partagé ce journal de vol publiquement non plus. Euh, bien. Ouais. Et, euh, je, tu sais, j'avais assez froid là-haut et c'était un bon moment de réflexion. Tu sais, sur le fait d'être préparé pour ça, mais aussi d'être préparé avec les gens que tu aimes. Tu sais, on n'en parle pas beaucoup, mais, euh, elle a toujours été très présente. Et j'imagine qu'il y aura un moment où je vais réduire la cadence, c'est sûr. Mais j'encourage aussi tout le monde à piloter le pilote. Tu sais, tu es, tu sais, pilote, pilote de cette façon. Euh, tu sais, quand on a parlé des retours de la communauté, une chose qui m'a dérangé par le passé, c'étaient les réponses généralisées, genre, oh, ralentis un peu.

[01:12:02] Exactement. Et je ne pense pas que ce soit hyper utile parce que les pilotes peuvent voler avec de l'hésitation. Ils peuvent avoir la voix de quelqu'un d'autre dans la tête, ce qui peut les faire douter de leurs décisions, et je pense que c'est tout aussi dangereux. Alors, dans la lettre que j'ai écrite sur Telegram, j'ai essayé de donner des moyens très précis pour qu'un pilote puisse s'entraîner et des façons très spécifiques de s'améliorer. Et ce sont des choses sur lesquelles je vais travailler. Pas forcément juste « ralentir un peu », mais plutôt comment chaque petit élément du processus peut être plus efficace et, comme tu l'as dit, toujours visualiser le pire scénario et garder une marge de sécurité.

[01:12:40] **Gavin McClurg:** Jeff, c'est génial, mec. Merci infiniment d'avoir partagé tout ça avec nous. Je te souhaite beaucoup de succès dans cette folie qu'on a entreprise. Et merci, mec. Ouais, c'était super. Merci beaucoup.

[01:13:03] Si vous trouvez Cloud-based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous donner 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 avec vos amis sur le chemin du travail. 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, beaucoup 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 épisode. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal, ou vous pouvez mettre en place un service

d'abonnement qui vous facturera chaque épisode qui sort. Nous publions un nouvel épisode toutes les deux semaines. Donc, par exemple, si vous donnez un dollar par épisode toutes les deux semaines, cela reviendrait à environ 25 dollars par an.

[01:13:49] C'est donc bien moins cher qu'un abonnement à un magazine. Et ça rend tout ça possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour plein de raisons différentes, que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ces 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. J'espère donc que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir : si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous trouverez les différents moyens de le faire. Vous pouvez passer par patreon.com. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement via le site web. On a essayé de rendre ça vraiment simple, et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, au petit podcast vidéo qu'on fait, et aux petits extra qu'on trouve dans les conversations et qui n'intègrent pas l'émission principale, mais qu'on pense que vous devriez entendre.

[01:14:45] On ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir financièrement, dites-le-moi simplement. Je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie. Et j'espère que vous serez en position de nous soutenir un jour, mais vous trouverez tout ça sur le site web. Euh, 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 dès maintenant. Merci beaucoup de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien et on se voit au prochain épisode. Merci.

[01:15:27] Salut.

Deutsch

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

Show notes

Jeff Longcor fliegt erst seit wenigen Jahren und hat einen Vollzeitjob, was das Sammeln von Flugstunden schwierig macht, aber er ist völlig von dem Sport begeistert und verfolgt ihn hart, manchmal zu hart. Jeff hat einige billige Fehler gemacht und ein paar teure. Sie alle haben enorme Lernerfahrungen geliefert, und sein Wunsch nach dem Sport ist so hoch wie eh und je. In dieser Show graben wir uns in all die kleinen Dinge ein, die sich summieren und uns helfen, alle bessere Piloten und letztendlich bessere Menschen zu werden.

Der Beitrag zu Episode 144- Jeff Longcor and (mostly) Inexpensive Mistakes erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von CloudBase Mayhem. Mein heutiger Gast ist Jeff Longcourt. Ich habe mich im März mit Jeff getroffen, als ich in Kalifornien trainiert habe. Ich hatte viele Anfragen nach Jeff, besonders nachdem wir die Umfrage veröffentlicht hatten, in der die Leute sagten, dass es sehr wertvoll sei, mit Piloten mit weniger Flugstunden zu sprechen – also mit denen, die fest im sogenannten „Intermediate-Syndrom“ stecken und sich da durchkämpfen, anstatt nur mit den Legenden und Profis zu reden. Und das hier ist eine solche Folge. Jeff hat es sich wirklich hart vorgenommen. Er ist ein professioneller Such- und Rettungsdienstmitarbeiter und er hat, ihr wisst schon, einen klaren Kopf. Aber er kommt wegen seines Jobs und seiner Arbeit nicht so oft raus. Und er hat Fehler gemacht, einige kleine, einige große, so wie wir alle.

[00:01:02] Er hatte einige Verletzungen und hat diese ganze Phase durchgemacht, in der man sich fragt: „Gott, wie schlecht bin ich darin? Sollte ich aufhören?“ Und er ist in einer sehr dynamischen Community dort in Santa Barbara. Es ist eine wirklich unterstützende Community, fantastisch. Aber es kann dort auch viel Druck geben. Nicht, dass die Leute das absichtlich gegen einen machen. Aber es gibt einfach, wisst ihr, viele Leute, die es sich richtig hart nehmen. Und man möchte Teil dieser Gruppe sein. Er hat vor Kurzem einige großartige Flüge gezeigt.

[00:01:35] Er hat sich vor Kurzem auch noch das Sprunggelenk gebrochen. Das war zwar nicht ganz frisch, aber wir gehen im Detail auf all das ein. Wissen Sie, den Drang aufzugeben und dann wieder zurückzukehren. Sich selbst infrage stellen. Zweifel. Wie man mit Risiko umgeht, wenn man es noch nicht so gut versteht. Und ja, die Kraft darin, billige und manchmal teure Fehler zu machen. Wie man mit Beziehungen zu jemandem umgeht, der kein Pilot ist. Das kann für viele von uns im Leben offensichtlich knifflig sein. Und wie man lernt, wie der Wert von acro ist.

[00:02:22] Fermentation, Fermentation, Fermentation... [The speaker repeats "fermentation" excessively]. Und ich denke, es wird dir gefallen. Also, ohne weitere Umschweife, viel Spaß bei dieser spannenden Unterhaltung mit Jeff Longcore.

[00:02:54] Jeff, toll, dass du in der Show bist. Und echt cool, dass wir das persönlich machen können. Das macht irgendwie Spaß. Wir hatten neulich einen schönen gemeinsamen Flug. Das war echt klasse. Du, Neil und ich waren eine Weile zusammen in der Luft. Ich wusste nicht, dass du es warst, aber es hat Spaß gemacht. Es gibt hier viele Gleitschirme. Aber ja, wir sind in Santa Barbara. Wir sitzen in meinem Wohnwagen und ich bereite mich gerade darauf vor, nach Hause zu gehen. Wenn das veröffentlicht wird, wird es ein paar Monate her sein. Also tut es den Hörern leid, falls sich bis zum Hören davon etwas geändert haben könnte. Aber ich dachte, es wäre ein guter Anfang, da du vor Kurzem einen Beitrag in der Telegram-Gruppe für die Santa Barbara Flying Community und den Club gepostet hast. Das fand ich echt cool. Ich glaube, es sind jetzt über 800 Leute in der Telegram-Gruppe.

[00:03:42] Hier ist also offensichtlich ein Mekka zum Fliegen geworden. Und für diejenigen, die noch nicht geflogen sind: Es ist in gewisser Weise ein Küstenstandort, aber auch ein Bergstandort. Wir liegen hier direkt am Ozean. Große Gipfel von 3.500 Fuß und ein großer Grat hinter uns. Und dann geht es dahinter noch mal um weitere 1.000 bis 1.500 Fuß zurück. Und dahinter bist du schon in der Mojave-Wüste. Es ist also eine ziemlich dynamische, sehr schöne und

sehr coole Fluggegend. Oft ist es sanft, aber manchmal wird es windig und es herrscht ziemlich hoher Druck – ziemlich scharf und ziemlich intensiv zum Fliegen. Es ist also ein großartiger Ort für mich, um zu trainieren. Und es ist auch ein wunderbarer Ort für Leute, um rauszukommen und buchstäblich ab ihrem ersten Flug an einem der besten Trainingshügel der Welt zu lernen.

[00:04:32] Und auch um sich zu verbessern, besser zu werden und zu trainieren, so wie ich weiß, hast du das in den letzten Jahren getan. Das ist jetzt eine ziemlich ausschweifende Einleitung. Aber ich dachte, wir fangen damit an, dass es hier in der Community einen Piloten gab, der einige Vorfälle hatte, so wie wir alle, wenn wir gerade erst anfangen. Und du hast einen Beitrag verfasst, der meiner Meinung nach wirklich gutes, konstruktives Feedback war – nicht wertend und sehr einladend. Du hast diesen Piloten quasi dazu aufgefordert, sich Dinge vielleicht mal anzusehen. Und ihn vielleicht auf eine Weise auf Dinge anzusprechen, die er so noch nicht getan hatte. Ohne es zu lesen – es ist ein langer Beitrag – aber er hat wirklich viel Aufmerksamkeit und einige tolle Reaktionen bekommen.

[00:05:19] Und ich dachte, du könntest das vielleicht kurz zusammenfassen. Was hat dich dazu bewogen, das zu schreiben? Was genau hat dieser Pilot gemacht, dass du den Beitrag verfasst hast? Und nimm uns dann ein bisschen mit auf deine eigene Reise.

[00:05:35] **Jeff Longcor:** Super. Vielen Dank, Gavin, dass du mich eingeladen hast. Alles klar. Danke. Ich habe jede einzelne Episode gehört. Sie hat meinen Fortschritt verändert und mich zu einem sichereren Piloten gemacht. Und genau diese Art von Informationen und Denkweisen habe ich in meinem Text weitergeben wollen. Und da stimme ich dir voll und ganz zu. Santa Barbara ist ein wunderschöner Ort zum Fliegen mit wechselnden Bedingungen im Laufe der Jahreszeiten. Und eines der Besten daran ist, dass fast jeden Tag etwas fliegbar ist. Das ermöglicht es uns, auf eine Weise zu trainieren, die die Fertigkeiten in verschiedenen Aspekten des Fliegens schrittweise aufbaut und sie dann in Bergflügen kombiniert, die, wie du sagtest, in unterschiedliches Gelände und neue Orte, verschiedene Tallsysteme, in die Wildnis oder in die Wüste führen können.

[00:06:27] Viele davon freue ich mich selbst noch darauf. Ich bin immer noch ziemlich auf mittlerem Niveau. Ich fliege seit drei Jahren. In diesen Jahren habe ich jedoch hart daran gearbeitet zu verstehen, wie ich ein besserer Pilot werde und wie ich alle mir zur Verfügung stehenden Ressourcen nutze, während ich gleichzeitig einen Vollzeitjob im Büro habe. In dieser Zeit habe ich etwa 700 Stunden geloggt und mich dazu entschieden, etwa sieben SIVs zu machen. Und diese Dinge waren meiner Meinung nach absolut entscheidend. Der Grund, warum ich das Gefühl hatte, diesen Piloten kontaktieren zu können, war, dass ich selbst dieser Pilot war, als ich anfang. Ich habe es so formuliert, dass meine Freude am Fliegen meine Fähigkeiten übertraf.

[00:07:14] Ich glaube, viele Leute haben damals, als ich anfang, das Gefühl gehabt, ich würde mich mit ihnen messen, Ruhm suchen oder andere überfliegen wollen. Aber eigentlich war es diese überwältigende Freude, diese Notwendigkeit, abheben zu wollen, weißt du? Diese Sehnsucht, das zu erleben, was andere bei einem großen Flug erlebt haben. Genau. Wenn sie abends bei starkem Wind gleiten und dabei den Sonnenuntergang sehen – diese Art von Dingen kann einen neuen Piloten wirklich packen. Und du hast das ja auch schon angesprochen. Es ist wirklich etwas Besonderes, das in dieser Zeit anzunehmen, weil das die einzigartige Phase ist, in der alles magisch und neu ist. Aber gleichzeitig denke ich, dass es in dieser Phase viele Risiken gibt.

[00:08:00] Wenn man jemanden in der Luft sieht, will man selbst auch in der Luft sein, und das ist nicht immer angebracht. Und man ist sich dessen vielleicht gar nicht bewusst. Die Bedingungen ändern sich so schnell.

[00:08:08] **Gavin McClurg:** Man weiß lange Zeit nicht, was man nicht weiß. Und ich glaube, wenn man das durchmacht, ringt man damit, wenn man zurückblickt, wie man auf Menschen auf eine positive Weise zugeht, wie man versucht zu verstehen, was sie durchmachen. Es ist wirklich knifflig. Ich glaube, ich habe heute Morgen auf dem Post geschrieben, wie Russ Ogden sagt, wir spielen nicht Golf. Es ist hart. Man kann nicht einfach hingehen und jemandem bei seinem Griff oder seinem Backswing helfen. Wir spielen mit der Schwerkraft.

[00:08:45] **Jeff Longcor:** Genau. Und nicht nur das, wir sind völlig allein. Ich glaube, das hat mich anfangs erst mal überrumpelt. Ich komme aus dem Klettern, wo man einen Partner hat, oder mehrere Partner, und man verlässt sich im Leben aufeinander. Man hat dieses Vertrauen und diese Bindung. Wir können zwar zusammen fliegen, aber letztendlich

weiß niemand, wie ich mein Gefährt steuere. Mit welchen Techniken?

[00:09:06] **Gavin McClurg:** Was ich...

[00:09:06] **Jeff Longcor:** Was ich benutze? Was geht da in meinem Kopf vor? Und man kann nicht einfach jemanden aus der Luft retten, weißt du, man kann zwar versuchen, über Funk zu kommunizieren oder Signale geben, aber wir sind irgendwie ein bisschen auf uns allein gestellt. Und das war anfangs ein kleiner Schock für mich. Also denke ich, du hast absolut recht. Es ist nicht so, dass jemand vorbeikommen und über deine Schulter schauen kann. Weißt du, ich empfehle Leuten dringend, ein Tandem zu machen. Eagle macht das Teil von ihrem Training. Und ich habe viel von Mitch gelernt, als ich ein Tandem mit ihm gemacht habe. Aber abgesehen davon kann eben niemand einspringen und deine Technik oder deine Entscheidungsfindung im Moment verbessern. Und diese Momente haben manchmal sehr, sehr hohe Konsequenzen.

[00:09:45] **Gavin McClurg:** Also, fasst du mal ganz allgemein zusammen: Was ist mit diesem Piloten passiert? Was genau ist passiert? Nicht jeder einzelne Vorfall, sondern was passierte im Allgemeinen, was du in gewisser Weise abfedern wolltest?

[00:09:59] **Jeff Longcor:** Oh, absolut. Ich habe viel nachgedacht, bevor ich diese Antwort geschrieben habe, weil ich ein Gefühl dafür bekommen wollte, was da gerade passiert. Und ich wollte sicherstellen, dass es notwendig war. Ich werde keinen Piloten verurteilen, der einen Vorfall hat. Ich hatte schon viele. Wenn sie also einen Vorfall haben, ist das die eine Sache. Aber wenn es eine Reihe von Vorfällen ist, wenn es eine Serie ist, die zu einem Trend wird, dann denke ich, dass man bei jeder Tätigkeit und bei allem, was man im Leben tut, wenn das passiert, einen Schritt zurücktreten und eine etwas gründlichere Ursachenanalyse machen muss, um zu verstehen, warum dieser Trend auftritt. Denn wenn man es nicht versteht, kann man nichts tun. Und wenn man nicht versteht, wie man das macht, oder wenn man es nicht angeht, kann es nur schlecht ausgehen. Ich denke schon. Also.

[00:10:39] **Gavin McClurg:** Irgendwann ist das Glück aufgebraucht. Genau.

[00:10:41] **Jeff Longcor:** Genau. Du kommst jedes Mal damit durch. Und nochmals, wenn es etwas gibt, das du nicht weißt, also bringst du dich in Situationen, in denen dir die damit verbundenen Risiken nicht bewusst sind. Du musst einen Schritt zurücktreten, das analysieren und diese Lücken in Umgebungen schließen, die weniger schwerwiegende Folgen haben. In diesem Fall hatte der Pilot zum Zeitpunkt meiner Reaktion, soweit ich weiß, zwei Rettungsschirm-Auslösungen. Einen Vorfall, bei dem er sich in den Wolken verlaufen hat, einen Vorfall, bei dem er sehr tief gelandet ist und ohne Plan oder Ausrüstung für eine Nacht wandern musste, und ein paar Berichte über eine vielleicht nicht so gute Situationswahrnehmung in Gaggel-Flugsituationen, also Szenarien.

[00:11:23] Bei jedem dieser Vorfälle habe ich die Reaktion der Community beobachtet und mich verpflichtet gefühlt, etwas zu sagen, aber ich hatte auch das Gefühl, dass die Sache gut abgewickelt wurde. Beim letzten Rettungsschirm-Auslösevorfall hatte ich das Gefühl, dass sich die Community gespalten hat: Ein Teil der Reaktion war großartig – gut gemacht, dass du den Rettungsschirm ausgezogen hast, das war das Richtige. Und die andere Hälfte war so: „Oh Mann, wir sollten vielleicht aufgeben.“ Das wurde eigentlich nicht gehört. Und ich finde, es lohnt sich nie, einen Piloten aufzugeben. Ich war dieser Pilot, wisst ihr, ich war so begeistert, ich war so aufgeladen und ich war so begeistert. Ich erinnere mich, dass es ziemlich wehgetan hat, als ich das Feedback bekommen habe. Und ich habe trotzdem versucht, es anzunehmen, zuzuhören und viel darüber nachzudenken.

[00:12:12] Und selbst wenn es mich traurig gemacht hat. Und es hat Zeit gebraucht, bis es in meinem Kopf angekommen ist, weißt du, und es hat Zeit gebraucht, bis ich diese kleinen Anpassungen vorgenommen habe oder diese Erkenntnisse hatte oder langsamer wurde und anderen zusah und etwas mehr las oder diesen Podcasts zuhörte. Und die weite Welt des Wissens wirklich annahm. Und den langsameren Zustand des Fortschritts. Und deshalb dachte ich, es war definitiv lohnenswert, etwas zu schreiben, aber es musste diese zwei Perspektiven vereinen: gute Arbeit beim Auswerfen, denn ich würde jemandem niemals sagen, er solle einen Rettungsschirm nicht auswerfen. Weißt du, offensichtlich ist die Person in all diesen Fällen unbeschadet davongekommen. Sicher. Und das war eindeutig die richtige Entscheidung, wenn man nicht die Schirmkontrolle hat, um das Geschehen zu stoppen, Konfigurationen zu erkennen und einen Ausweg zu finden.

[00:13:00] und sicher manövrieren. Und dann musste ich auch die Waage halten zwischen diesem Gefühl von „Du solltest lieber zuhören“ – wenn es von der anderen Seite der Community kommt, also wenn wir bereit sind, irgendwie aufzugeben, wissen Sie, bereit zu sein, diese Person nicht mehr zu kontaktieren und zu sagen: „Schau mal, das ist einfach gefährlich für alle.“ Wie kombiniert man diese zwei Dinge also? Und wie macht man das auf eine nicht wertende Weise, die sagt: „Schau, ich war auch schon da. Ich war definitiv schon mal in dieser Lage. Wir können über einige meiner Fehler sprechen.“

[00:13:28] **Gavin McClurg:** Aber lass uns dazu übergehen und dann kommen wir zum Gespräch zurück. Also, was waren deine eigenen? Ich habe das Gefühl, dass vielleicht deine eigenen Vorfälle, die in gewisser Weise ähnlich waren, dich besser dazu befähigt haben, zu verstehen, wo dieser Pilot stand. Ich stimme dir zu. Ich denke, aus der Perspektive der breiteren Community – mal ehrlich, manche Leute sollten einfach keine Piloten sein. Manche Leute gehören nicht in diesen Sport, und das ist einer der Gründe, warum ich denke, dass es nicht wächst. Wir sind sehr nah an einem Ballungszentrum mit 30 Millionen Menschen. Warum gibt es nicht mehr Piloten? Sie sehen Leute in den Bergen fliegen. Es sieht unglaublich aus. Ich bin sicher, für viele.

[00:14:12] Aber nicht so viele Leute machen es. Und das ist wahrscheinlich eine gute Sache. Aber du, es klingt so, als wärst du wirklich gut darauf vorbereitet. Ich meine, ich kann beiden Seiten von dem, was du hier über die Community sagst, oder die Hälfte der Community oder bestimmte Teile davon, zustimmen. Wir müssen irgendwo weiterprobieren. Es ist die Community. Diese Person sollte vielleicht, weißt du, eine andere Aktivität aufnehmen.

[00:14:34] **Jeff Longcor:** Stimmt. Stimmt. Und ich denke, es ist schwer, sich um jemanden zu kümmern, wenn dieser sich nicht angemessen verhält und sich vielleicht verletzt. Und ich glaube, das fühlen wir alle unter unseren Freunden in der Sportart. Manchmal ist es so, wenn jemand viele Risiken eingeht, denkt man sich: Oh, kann ich mir mit dieser Person nahestehen? Kann ich ein Freund sein, wenn sie ihr Leben aufs Spiel setzt? Und in gewisser Weise ist es genau das, was uns verbindet. Wir sind da draußen und geben alles, und wir müssen verstehen, dass wir alle Tage haben, an denen wir pushen müssen. Aber wieder einmal, ich denke, es geht darum, diesen Trend zu erkennen. Wenn du zu oft pushst, musst du einen Schritt zurücktreten und auch auf das Feedback hören, das du von Menschen bekommst, denen du wichtig bist. Und was ich an der Community in Santa Barbara liebe, ist, dass wir uns um jeden kümmern. Und vieles davon kann egoistisch sein, denn wenn wir einen neuen Piloten bekommen, der sich nicht an die Regeln und die Website hält, nicht seine eigene Vorhersage macht und keine Verantwortung für sich selbst übernimmt, können wir hier viel von unserem Zugang verlieren.

[00:15:28] Wie du schon sagtest, ist es ein wunderschöner Ort zum Fliegen, aber es ist auch ein belebter Ort. Deshalb waren wir sehr gewissenhaft darin, Regeln aufzustellen, die wir uns von den Leuten wünschen. Es gibt einen wunderbaren Van-Service von Eagle, den sie fahren, wenn sie können. Und sie werden die Leute weiterhin dazu ermutigen, ihre eigene Vorhersage zu machen oder sich an einen Mentor zu wenden, um diese Art von Informationen zu erhalten. Ich denke, die Community möchte sich um jeden kümmern, aber es macht ihnen Angst, wenn sie genau diese Trends sehen – nicht nur einen Vorfall, sondern einen Piloten, der eine Serie davon hat. Und für mich, ja, ich glaube, ich war dieser Pilot. Und, weißt du, eines der lustigsten – und es ist nur lustig, weil es gut ausgegangen ist – aber eines der lustigeren Szenarien war, ich glaube, ich ging für einen zweiten Lauf hoch, flog von EJ, was ein ziemlich unkomplizierter Start am hinteren Grat ist, den wir hier haben.

[00:16:20] Und der Wind hatte ziemlich zugenommen. Wieder eine dieser Situationen, in denen sich die Bedingungen zum späteren Tagesverlauf hin ziemlich schnell ändern, was hier typisch ist. Ein Wind aus Südwest oder West ist ziemlich häufig. An den meisten Tagen ist er vorhersehbar. Und da war ein Instruktor, der mich so angeschaut hat, als wollte er wissen: Hast du das drauf? Weißt du, was du da machst? Er hat andere instruiert und ich glaube, er hat den Van gefahren, der hochgefahren war. Und richtig, ich glaube, ich war zu der Zeit P2. Ich denke, das ist ein wirklich, wirklich kritischer Punkt hier wegen der Entwicklung von jemandem in Santa Barbara, weil man auf einem Schirm mit geringerer Leistung unterwegs ist. Es gibt Starts, die etwas zurückgesetzt sind. Es gibt Stromleitungen. Es gibt Täler. Und man muss sich Gedanken über den Wind machen. Man muss sich Gedanken über den Flugplan machen.

[00:17:06] Ich denke, einer deiner Notlandungen...

[00:17:08] **Gavin McClurg:** LZs wird als Schlangengrube bezeichnet. Ja. Und ich erzähle den Leuten, wie es dort ist. Ja,

[00:17:12] **Jeff Longcor:** das ist ein wichtiger Teil der Geschichte. Du siehst, worauf ich hinauswill. Ja, du willst nicht

[00:17:17] **Gavin McClurg:** da drin unterzugehen.

[00:17:19] **Jeff Longcor:** Oh ja. Das ist eine enge LZ, besonders wenn man dort landet, weil es windig ist, weißt du. Und wenn es windig ist, ist es wahrscheinlich Hangaufwind. Das bedeutet, dass man eine – Ja. – wirklich schnelle Downwind-Hanglandung machen muss, wenn man es richtig macht. In diesem Szenario bin ich bei einem unserer vorderen Trigger angekommen. Er funktionierte okay. Und ich hatte gesehen, wie ein paar Tandempiloten sich nach hinten gelehnt haben. Und ich dachte, das ist meine Chance. Ich will mich nach hinten lehnen. Weißt du, der Wind wird mir auch helfen. Es ist ein Südwind. Und, weißt du, ich lehne mich nach Norden zurück. Und ich mache die Bewegung. Und natürlich hänge ich nicht richtig ein und fange an abzudriften. Und ich drifte zu dieser Seite mit der Snake Pit ab, die weniger Ausgänge hat und durch Stromleitungen blockiert ist, um eine sichere LZ zu erreichen, die nicht die Snake Pit ist.

[00:18:09] Und ich habe ziemlich schnell gemerkt, dass ich da gerade hineinfliege. Ich dachte mir, andere Piloten haben das schon geschafft, ich schaffe das auch. Und ich habe meinen Anflug so angepasst, dass ich richtig tief über die Bäume komme, was meiner Meinung nach definitiv der richtige Move war. Man muss diesen Punkt bei der Landung treffen. Und im letzten Moment habe ich mich entschieden, bei der Landung ein bisschen trickreich zu sein. Ich hatte vor ein paar Tagen eine harte Landung gehabt und dachte mir deshalb, dass ich wirklich keine Downwind-Uphill-Landung machen will. Ich wollte in der letzten Sekunde abbiegen und im oberen Teil der LZ landen, um einen schönen asymmetrischen Flare zu machen oder so etwas Ähnliches. Und ich kam rein und ich schwöre, meine Füße haben den Boden berührt.

[00:18:54] Und ich dachte mir, ich bin da. Und dann wurde ich in die Luft geschleudert. Und plötzlich fliege ich in Baumhöhe einen Canyon runter, ohne irgendeine LZ. Also ihr...

[00:19:04] **Gavin McClurg:** bin beim Abwärtsfliegen drübergeflogen.

[00:19:06] **Jeff Longcor:** Ja. Im Grunde habe ich eine Kurve gemacht und mich in Richtung Canyon nach unten ausgerichtet. Und es ist ziemlich... man kann es aus der Luft nicht wirklich sehen. Es ist zu diesem Zeitpunkt ein ziemlich steiler Abhang. Also bin ich von der Nordseite mit dieser Steiglandung zur Südseite gewechselt und bin jetzt bergab geflogen. Und da dachte ich mir, weißt du, das werde ich machen. Ich dachte, wenn ich das jetzt mache, habe ich vielleicht die Schirmkontrollfertigkeiten, um den Schirm angemessen abzubremsen und die Landung einzuführen. Zu diesem Zeitpunkt hatte ich sie definitiv nicht. Und ich habe über einige der Ratschläge nachgedacht, die ich bekommen hatte. Und ich dachte mir, na gut, ich werde im Baum landen. Und ich werde versuchen, einen weichen zu treffen. Also habe ich einen hart aussehenden Baum ausgewichen. Ich habe eine Kurve gemacht und einen kompletten Flare in so eine Art glorifizierten Busch gemacht.

[00:19:54] Und ich bin gelandet. Und das Nächste, was ich weiß, hänge ich mit einem Bein kopfüber im Baum, etwa anderthalb Meter über dem Boden. Ich konnte den ganzen Schirm runterbekommen. Und das ist echt lustig: Obwohl ich ein reversibles Gurtzeug hatte, trage ich immer noch den riesigen schwarzen Niviuk-Rucksack. Das hat mir in meiner frühen Phase ein paar Mal geholfen, weil ich den ganzen Schirm hineinpacken konnte. Also einfach den ganzen Schirm hineinstopfen und dann mit dem Schwanz zwischen den Beinen den schönen Trail runterlaufen. Und da ist dieser Tandempilot, der auch mein SIV-Instruktor ist, Dylan Beddetti. Er hat mich angerufen. Ich glaube, er war noch in der Luft. Er fragte nur, ob alles okay sei. Und ich sagte, ja, ich bin schon fertig gepackt. Ich erinnere mich, dass er ziemlich überrascht war, so nach dem Motto: Oh, du bist schon fertig gepackt. Und es war klar, dass ich versucht habe, da ziemlich schnell rauszukommen.

[00:20:40] Mir war total peinlich. Und ich dachte, ich wäre völlig im Freien, also keine Verletzungen überhaupt. Aber dann komme ich nach Hause – ich komme aus New England, und dort haben wir nicht viel Gifteiche. Ich hatte keine Ahnung. Bevor ich mich versah, waren alle, meine Freundin und ich, einfach mit Gifteichen bedeckt. Es war so, als hätten wir... weißt du, die Kleidung ist überall hingekommen. Ja, es ist einfach unglaublich. Und ich dachte, es würde

weggehen. Und bevor ich mich versah, bekam ich so, weißt du, Spritzen in den Po, um das Zeug loszuwerden. Es gibt in Kalifornien einige Dinge, also nicht viele, weißt du, Mücken oder Insekten. Aber Mann, manche Dinge hier können dich fertigmachen. Ja, durchs Gebüsch zu waten kann brutal sein. Und die Hitze kann manchmal auch brutal sein.

[00:21:26] Und der Giftziest kann echt der Wahnsinn sein.

[00:21:28] **Gavin McClurg:** Ja. Hier zu landen, weißt du, die Front Range ist eine Sache. Aber wenn du es über die Rückseite rüberschleuderst und in das Chaparral-Gebiet und so kommst, weißt du, wenn ich mir das ansehe, denke ich mir immer: Okay, ich könnte es setzen und ich werde nicht sterben. Aber dann schneide ich mir die Handgelenke auf, weil ich aus diesem Mist auch nicht weglaufen werde. Ich meine, du müsstest deine Ausrüstung zurücklassen. Keine Chance. Du kriegst das nicht aus einem dieser Bäume raus. Und dann, weißt du, ist es dicht. Ich meine, das dichte Zeug auf der Rückseite hier, das wäre eine Folter. Brutal. Oh, mein...

[00:22:01] **Jeff Longcor:** Gott. Ich hatte eine Situation, in der ich gelandet bin. Ich denke, eine der Dinge, die neue Piloten wirklich vor Herausforderungen stellen, und eine der Dinge, zu denen ich diesen Piloten rate, mehr nachzudenken, ist das Fliegen im Wind. Und ich erinnere mich, wie ich aus dem hinteren Teil einer Thermik herausgefallen bin. Das war etwas später in meiner Entwicklung, und ich wurde irgendwie gegen das Gelände gedrückt. Und ich merkte, dass ich hier landen würde. Weißt du, ich war neulich oben in der Nähe von dort, wo du landest, am OR, aber nur ein bisschen westlich davon. Okay. Und ich landete dort und ich schwöre, ich hätte einen Stein zur Straße werfen können. Und zweieinhalb Stunden später kroch ich unter die Büsche und kam raus. Es ist unglaublich. Es war wie ein Fußballfeld entfernt, weißt du, aber ich konnte nicht dorthin. Ich musste stundenlang laufen und dann unter diesen Holzbüschen durchkriechen. Also ja, es ist ziemlich real.

[00:22:47] Und ich kann über einige dieser Situationen reflektieren. Und die wichtigste für einen neuen Piloten in den Bergen ist wahrscheinlich, sich dieser sich ändernden Bedingungen bewusst zu sein, besonders des Windes. Genau. Weil plötzlich passieren die Dinge so viel schneller, egal ob man aus einer Thermik herausfällt oder hinter Gelände hängen bleibt oder in andere Fallen gerät, die einen mit einem Gleitschirm geringer Leistung nicht zu einer sicheren Landezone bringen. Ja. Und in dieser Situation war das ein wichtiger Lerneffekt. Nicht auf diesen Instruktor zu hören, den ich sehr respektiert habe. Und nur weil ich dachte, ich hätte schon mal Starts bei starkem Wind geübt und schon mal bei starkem Wind über Grate geflogen. Das ist in den Bergen nicht dasselbe. Genau. Und das ist

[00:23:29] **Gavin McClurg:** Was ist die Lehre daraus? Ja. Du hattest die Snake Pit. Du hattest noch ein paar andere. Oh,

[00:23:34] **Jeff Longcor:** Ja. Ja. Wie gesagt, es ist immer eine Serie. Und zur Ehre der Community: Ich weiß, sie haben mich nach diesen Vorfällen informiert, oder sie waren sehr respektvoll ehrlich, und ich wiederhole, es waren harte Dinge zu hören. Aber ich denke, es ist eine große Lektion. Aber wenn man nicht offen für das ist, mit dem Verstand und den Ohren, könnte man in diesem Sport eine lebensverändernde Verletzung riskieren. Deshalb habe ich versucht, mein Ego herauszufordern, aufnahmebereiter zu sein, alles zu hören, was ich kann, oder sogar von anderen zu lernen. Sicher. Such dir ein paar aus. Ja, auf jeden Fall. Was sind die...

[00:24:10] **Gavin McClurg:** was was das, was die größten Lehren waren? Ja,

[00:24:14] **Jeff Longcor:** Ich würde sagen, von all denen. Und wir nehmen einfach diesen einen. Ich könnte aber noch mehr erzählen. Ich könnte den ganzen Tag weitermachen, leider.

[00:24:22] Ich denke, eine der absolut größten war ein Morgen, an dem ich total aufgeregt war, ein Hike-and-Fly zu machen. Das war für mich etwas ganz Besonderes, weil ich diese Geschichte im Bergsteigen habe. Und das ist ja auch das, was mich zum Fliegen geführt hat, weißt du, das Klettern und Bergsteigen und das Erbe dieses Sports, das sich bei einigen Leuten in das Fliegen von Leuten wie Bill Belcourt verwandelt hat, weißt du, und die Legenden darüber, wie Kletterer besser werden. Und also habe ich diese Hike-and-Fly-Mission gemacht. Ich fange mal an, Namen zu nennen. Also, ich war mit Andrew Byron zusammen, der einfach ein unglaublicher, besonnener Pilot und Freund ist.

[00:25:08] Er hat eine unglaubliche Schirmkontrolle und die grundlegenden Fähigkeiten. Also sind wir zusammen hochgewandert, und jemand hatte mir erzählt, dass es eine Warnung vor Nordwind gab, und unsere Berge sind nach Süden ausgerichtet. Wir starten nach Süden, also würde der Wind von hinten auf uns kommen. Das ist hier in Santa

Barbara typisch. Ich hatte erwartet, dass sich das am Morgen ändern würde. Und als wir dort ankamen, fühlte es sich an, als würde er hineinwehen, aber nur sehr schwach und unbeständig. Ich wusste, dass ich wegen des Starts nervös war, aber ich habe nichts gesagt, ich habe es Andrew nicht angesprochen. Tatsächlich haben wir uns beeilt. Oder zumindest in meinem Kopf habe ich mich beeilt, um zu starten, zu landen und dann den Eagle-Van für eine weitere Runde zu erwischen. Weißt du, vielleicht könnte ich zwei oder drei machen. Und so etwas ist im Sommer typisch, wenn die Bedingungen stabil sind.

[00:25:55] Also siehst du als neuer Pilot mehrere Sledder. Und ich denke wieder, weil die Bedingungen eher weich und stabil sind, glaubst du nicht, dass sie sich viel verändern oder der Morgen so anders sein wird. Ich weiß, dass das vor Kurzem einen Piloten hier beeinflusst hat, der am Nachmittag gestartet ist und es völlig anders war als bei seinem Morgendurchgang. Genau das hast du gesagt, aber du musst jeden Flug für sich betrachten.

[00:26:19] Ein lebensveränderndes Abenteuer. Genau. Es ist jedes Mal eine ganz eigene Erfahrung, die Bedingungen zu bewerten. Das war zumindest einer meiner Erkenntnisse. Aber als ich mich für den Start vorbereitet habe, bevor ich denke, dass ich überhaupt die Chance hatte, mich nach dem Auslegen meines Schirms am Skyport umzudrehen, wo wir waren, hatte Andrew es bereits geschafft, vorwärts abzuheben. Bis heute haut mich das um. Dass jemand am Skyport vorwärts abhebt – es sind wie drei Schritte und dann bist du weg. Vor kurzem wurden dort einige Büsche geräumt. Und jetzt ist es viel besser. Die Dinge, die ich dir gleich erzähle, werden dem nächsten Piloten wahrscheinlich nicht so leicht passieren. Und ich bin wirklich dankbar für die Verbesserungen, die dort vorgenommen wurden.

[00:27:04] Aber Andrew, Andrew kam weg und er hat das auf wunderschöne Weise gemacht. Er hat dort einfach seine Geschicklichkeit und Fähigkeit unter Beweis gestellt. Und wieder einmal waren die Zyklen wirklich leicht, beständig und wechselhaft. Und zu der Zeit, weißt du, als Pilot bin ich eher ein „Gefühls-Pilot“. Ich glaube, du hast darüber gesprochen. Da gibt es die analytischen Köpfe, die sich alle Daten ansehen, und dann gibt es eher die emotionalen und gefühlsbasierten Piloten, und beide haben ihre Vorteile. Einer der Nachteile meiner damaligen Herangehensweise als einer dieser Typen war, dass ich einen Zyklus wahrnahm, der sich gut anfühlte, und dachte: „Gut, das ist gut. Lass uns machen. Lass uns hochziehen. Lass uns das durchziehen. Ich bin bereit.“ Und seitdem habe ich versucht, diese Beobachtung und die Datenkomponente beim Start einzubeziehen.

[00:27:54] Ich denke, das ist in den meisten Fällen der kritischste Aspekt eines Fluges. Genau. Man muss sicher vom Gelände wegkommen. Und da geht es nicht nur darum, die Zyklen zu fühlen, sondern wirklich auf die Büsche zu achten und zu sehen, wie sie sich bewegen. Und eine Person, mit der ich danach ausführlich gesprochen habe, ist Logan, weil er – du weißt schon, Logan, Andrew und ich sowie eine ganze Reihe anderer haben das mittlerweile wirklich verinnerlicht. Ich habe diese Dinge nicht gemacht.

[00:28:42] **Gavin McClurg:** Ich war neugierig, du hast ja gesagt, dass du, als du dort ankamst, das Gefühl hattest, dass irgendwas nicht stimmt oder du ein bisschen nervös warst. Oh,

[00:28:50] **Jeff Longcor:** Absolut. Ja. Ich wusste, dass ich keine tollen Startfähigkeiten bei leichtem Wind hatte. Ich war auf einem – und wir können auch ein bisschen über Schirme sprechen, aber ich war vor kurzem auf einen höheren B umgestiegen und habe viel gekit, aber mit meinem niedrigeren B, wissen Sie. Ich hatte also nicht... Ich denke, das ist wirklich wichtig am Anfang deiner Entwicklung: man muss seinen Schirm abgleichen oder ihn einfach annehmen, wissen Sie, zumindest am Anfang, damit der Schirm, den Sie den ganzen Tag am Hang kicken und mit dem Sie Landungen üben, auch der Schirm ist, dem Sie bei einem Bergstart jeder Art vertrauen können. Und ich hatte vor kurzem ein bisschen den Schirm gewechselt. Also war ich da wahrscheinlich nervös. Und dann war es nicht nur leicht, sondern ich denke, ab und zu ist es auch ein bisschen weggeblasen worden.

[00:29:36] Ich glaube, der Nordwind war noch da. Und ich hatte zum damaligen Zeitpunkt nicht den Instinkt, die Windtalker besser zu prüfen oder die Vorhersage genauer zu verstehen. Ich erinnere mich, in der Grundschulung gelernt zu haben, wie er über den Gipfel rotieren kann und sich so anfühlt, als käme er herein, aber damals dachte ich mir nur, ich bin nervös wegen des Starts, aber ich werde ihn trotzdem machen. Ich glaube, viele Anfänger machen dasselbe, wenn der Start schon als gegeben vorausgesetzt wird. So wie ich den ganzen Weg hierher gekommen bin. Ich bin hier hochgewandert. Ich will es schaffen. Ich bin mit dem Van hochgefahren, aber ich bin nervös deswegen. Und man hört eigentlich nicht darauf, warum, aber wenn man später auf die Ursache zurückblickt, wenn man diese Ursachenanalyse

macht, denkt man sich: Wow, da sind viele Dinge, wie ein neuer Schirm am frühen Morgen. Also noch nicht so eingefahren.

[00:30:22] Der Nordwind hatte vielleicht nicht blockiert. Und es gab eine mögliche Warnung vor Nordwind. Ich habe keine Windtalker gecheckt, um eine Prognose zu machen, weißt du, ein anderer wirklich guter Pilot musste einen Vorstart machen und ich war nicht bereit, das zu tun. Weißt du, all diese Dinge. Ja. Irgendwann, irgendwann, irgendwann, irgendwann, irgendwann, irgendwann, irgendwann, irgendwann...

[00:31:06] Und schließlich, schließlich, schließlich, schließlich, schließlich, schließlich, schließlich, schließlich... Und ich kann es mir jetzt irgendwie wie eine dieser Cartoons vorstellen, wo der Gleitschirm geradeaus und auf einer Ebene über mir fliegt, aber ich werde durch jedes Gebüsch gezogen und werde langsamer. Und dann treffe ich schließlich mit meinem linken Fuß einen Stein und ich treffe ihn so hart, dass mein Schuh für immer verschwindet. Ich habe ihn nie wieder gefunden. Er ist abgegangen und ich bin zurückgegangen und habe ein paar Stunden danach gesucht. Das war so eine Sache des persönlichen Stolzes. Ich dachte mir so, ich muss das irgendwie besitzen. Wo ist der Schuh hin? Weißt du, er war teuer, so ein Salomon-Schuh. Und ich habe ihn nie, nie wieder gefunden. Ja, er war weg. Er wurde vernichtet. Ich glaube, er liegt in Stücken herum. Ja. Ich hatte bis zu diesem Punkt, trotz all meiner Kletterverletzungen, die ich so gesammelt habe, dass ich quasi pro Gliedmaße eine Operation hatte... Und dann dieses linke, eigentlich dieses linke Sprunggelenk, das bei diesem Unfall gebrochen ist, war wie mein... ich habe den Kreis der Gliedmaßenverletzungen komplett gemacht.

[00:31:58] Aber trotz all meiner Verletzungen hatte ich noch nie etwas gebrochen. Ich glaube, ich habe ziemlich starke Knochen und ich bin mit voller Wucht gegen diesen Felsen gekracht. Wow. Ja. Das

[00:32:05] **Gavin McClurg:** das muss echt wehgetan haben. Ja. Dieser Ort kann einen ordentlich schlagen. Ich erinnere mich, ich war vor zwei Jahren hier. Ich habe trainiert für die, ich schätze, das wäre vor drei Jahren gewesen. Ich habe für eine der X-Alps trainiert und bin bei dem Start ab der Straße, den ihr da habt, in die Bäume geflogen. Wisst ihr, der, wo man so ein bisschen den Hügel hochläuft. Und, und ich habe einfach, wisst ihr, ich habe einfach nicht, der Schirm war noch nicht ganz unter Druck. Und an dem Morgen sind ein paar Leute von da abgeflogen. Und dann für mich rückwärts, niemand ist abgeflogen. Die Bedingungen hatten sich geändert und es kam einfach nicht richtig hoch. Und also habe ich versucht, einen richtig, richtig schnellen Lauf nach vorne zu machen und bin direkt in die Bäume geflogen. Und dann, ich glaube, einen Tag später, bin ich wieder tief in euren Bergen gelandet, wo es hier hinten beim Casitas Pass ziemlich flach wird.

[00:32:51] Und wie du schon gesagt hast, schaffst du den Gleitflug nicht, wenn du zu tief bist. Und ich bin in einen anderen Baum gelandet und dachte mir: Wow, das ist ja echt interessant. Ich bin ein X-Alps Pilot und ich bin in Bäume gelandet. Ich glaube, das war zwei Tage hintereinander.

[00:33:06] Ich meine, nicht die Sorte, bei der man draußen hängt. Es war nur, weißt du, die zweite, beide waren die Art von Vorfall, bei dem ich am Boden war und mein Schirm im Baum hing. Aber die Bergung hat eine Stunde gedauert. Ja. Ja. Du denkst dir so, oh, das wird noch eine Weile. Ja. Ja. Die sind prickelnd. Das sind prickelnde Büsche und Bäume. Das geht zurück auf diese ganze Theorie zum Durchkämpfen von Gebüsch hier. Ja. Wow. Also hast du dir den Knöchel gebrochen.

[00:33:27] **Jeff Longcor:** Ja. Ja, ich habe es mir gebrochen. Und in vielerlei Hinsicht war das ein Segen. Und deshalb sage ich das. Ich habe nicht nur aus allem gelernt, weißt du. Ja. Wenn ich damit durchgekommen wäre, hätte ich wahrscheinlich gar nichts gelernt. Richtig. Sicher. Aber dann passiert so etwas. Und ich habe nicht nur aus allen Faktoren des Unfalls gelernt, sondern ich wurde auch dazu gezwungen, Pausen einzulegen. Und das ist etwas, das mir immer noch schwerfällt, es selbst zu tun. Richtig. Weißt du, wenn ich auf meinen Fortschritt zurückblicke, ist es so, als würde ich denken: Oh, eigentlich, wenn ich ein bisschen weniger geflogen wäre, weißt du, die Flugzeit, du hast diese Ereignisse ja zwischendurch. Aber wenn ich ein bisschen mehr gelesen und recherchiert hätte. Und die Hausaufgaben gemacht hätte. Und das hätte mich dazu gebracht, mich hinzusetzen und ein bisschen davon zu machen. Ich glaube zumindest, ich habe „50 Wege, besser zu fliegen“ gelesen. Und ich habe angefangen, jede dieser Episoden von Cloud-based Mayhem zu hören, um anzufangen.

[00:34:15] Und dann habe ich mir YouTube-Videos von Greg Hamilton und Fail-Videos von Leuten angesehen, die abgestürzt sind. Und das hat viel von der Community weniger...

[00:34:25] **Gavin McClurg:** mehr, mehr, mehr Wissen, weniger Aufregung.

[00:34:28] **Jeff Longcor:** Ja. Mehr Pausen,

[00:34:30] **Gavin McClurg:** weniger Gas. Ja. Genau.

[00:34:32] **Jeff Longcor:** Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ich denke, in diesem, in diesem offenen Brief, den ich auf Telegram an diesen anderen Piloten geschrieben habe, habe ich es so formuliert, dass mir diese Lektüre geholfen hat, die Lücken in dem zu füllen, was ich gefühlt habe. Wir wissen nicht, was wir nicht wissen. Und indem wir die Erfahrungen anderer lesen und einbeziehen, beginnen wir, diese Lücken zu füllen. Und dann, wenn man das nächste Mal in der Luft ist, fügt sich das Ganze besser zusammen.

[00:35:02] **Gavin McClurg:** Ja. Und dann wirfst du ein paar Mal einen Rettungsschirm dazu. Ja, das ist gut. Ich habe das Gefühl, dass

[00:35:10] **Jeff Longcor:** hier komme ich gerade viel von mir ab. Ja. Ja. Lass es raus. Ja. Nun, eine Sache, die ich nach diesen Unfällen sehr schätze, ist wieder die Community. Richtig. Also, was ich festgestellt habe, ist: Wenn es ein kleiner Vorfall ist, lassen sie dich, sie lassen dich wirklich wissen, was passiert ist. Und das kann irgendwie, du weißt schon, manchmal bin ich weggegangen und dachte, na ja, das war intensiv und vielleicht ein bisschen negativ. Ich hatte da jemanden, der meinte, oh, ich weiß nicht, ich werde das nicht schaffen. Ich werde das nicht schaffen. Ich werde das nicht schaffen. Ich habe als neuer Pilot die falsche Richtung in einer Thermik versucht. Ich wurde quasi in die Thermik hineingeschoben. Und wir sind jetzt beste Freunde. Shout out an Jason Lombard. Danke für die Korrektur bei dem einen Mal. Weißt du, und ich denke, das entsprang einer Lernerfahrung, bei der man vom, du weißt schon, Gleiten am Grat in eine Thermik hochgeschoben wurde. Richtig. Das ist eine wirklich schwierige Sache, denke ich, für neue Piloten, das Muster oder die Regeln zu ändern.

[00:35:56] Genau. Und man passt sich entsprechend an und ist sich der Situation bewusst. Es gab Momente, da waren es kleine Fehler und die Leute konnten mich darauf aufmerksam machen. Und ich dachte mir: Wow, das war heftig. Aber als es ein schwerer Unfall war, bekam ich ernste Anrufe von Leuten, denen es wirklich um mich ging. Und eine dieser Personen ist wieder dieser SIV-Instruktor, Dylan Bettadetti, der mich angerufen hat, nachdem ich mir den Knöchel gebrochen hatte.

[00:36:22] Und das Lustige an diesem Unfall war mal wieder, dass der Airbag an meinem Gurtzeug explodiert war. Ich hatte ihn Eagle gegeben, um ihn vielleicht zu reparieren. Und die haben einen Zettel draufgeklebt, auf dem stand: Airbag, Zitat, hält keine Luft mehr. Das ganze Ding war einfach komplett explodiert. Aber das wurde, ihr wisst schon, irgendwann repariert. Aber er hatte dieses Bild gesehen. Dylan hatte das Bild vom Airbag gesehen und dachte, ich wäre schwer verletzt worden. Und er hat mich angerufen und es war ein bedeutungsvolles Telefonat, und andere haben das auch getan. Wisst ihr, bei jedem hier in der Community, wenn etwas wirklich Ernstes passiert, gibt es kein Urteil. Versteht ihr? Und ich habe diese Lektion auch gelernt. Es gibt kein Urteil. Und wonach die Community dann bei kleinen oder großen Vorfällen sucht, denke ich, sind die Schritte zur Korrektur.

[00:37:09] Und ich möchte die Person sein, die – und ich denke, jeder Pilot sollte das auch sein – diejenige ist, die die Initiative ergreift und die Arbeit investiert. Wenn du also ein Problem oder eine Serie von Ereignissen hattest, solltest du die Arbeit investieren. Du solltest anderen sagen, dass du die Arbeit investierst, und sie um Hilfe bitten. Und zu diesem Zeitpunkt habe ich entschieden, dass mehr SIV wirklich wichtig sein würde. Und bei SIV – und das ist eine lange Antwort auf deine Frage zum Rettungsschirm, aber bei SIV – ist mir der Rettungsschirm versehentlich beim Auslösen eines Sackflugs ausgefallen, den ich herausgepoppt habe. Weißt du, ich habe ihn aus Versehen mit der Hand gegriffen, während ich versucht habe, eine schlechte Sackflug-Konfiguration zu halten.

[00:37:50] Und es ist lustig, weil ich eigentlich den Reißverschluss am Gurtzeug beschuldigen wollte. Aber als Logan und Galen mich aus dem Wasser gezogen haben, meinten sie: „Oh ja, der Reißverschluss hat sich verklemmt.“ Und später sagten sie: „Alter, das warst du.“ Ja. Das macht der nicht. Richtig. Du hast da definitiv deine Pins herausgezogen.

Ja. Und wir haben uns gut darüber amüsiert. Aber was mir diese einzigartige Erfahrung gegeben hat, war: So fühlt sich ein Rettungsschirm an, oder so fühlt es sich an, wenn er auslöst. So haben wir meinen Schirm schnell deaktiviert. Und ich denke, das zu haben, ist ein weiteres Beispiel dafür, solche Dinge in einer Umgebung mit geringen Konsequenzen üben zu können. Und dann, wenn man in den Bergen ist, können diese Teile zusammenkommen und einem in kritischen Situationen wirklich helfen, die sonst extrem schädlich wären. Mein echter Rettungsschirm-Wurf in der Wildnis war also ziemlich heftig.

[00:38:38] Ich bin auf meine erste Wüstenmission überhaupt gegangen und war ehrlich gesagt bei der Fahrt am Morgen erschöpft. Ich glaube, ich hatte sehr spät gearbeitet. Ich hatte eine Knöchelverletzung, die mich gestört hat. Ich glaube, derselbe gebrochene Knöchel. Okay. Richtig. Er hat noch nachgewirkt. Ich hatte ihn vor Kurzem vom Calibri, das mir wirklich gut gefallen hat, auf ein größeres Gurtzeug umgestellt. Das war ein schönes, sensibles Leichtgewicht-Gurtzeug, mit dem ich Hike-and-Fly machen konnte, auf ein größeres Gurtzeug. Das hatte zwar mehr Schutz, aber ich denke, es war eher gedämpft. All diese kleinen Faktoren sind in der Geschichte nicht riesig, aber ich denke, sie summieren sich. Sicher. Es ist immer tot. Also kommen wir an und es gibt viel Debatte darüber, ob wir es fliegen oder ob wir es fliegen. Blackhawk. Ich bin wieder müde und ein bisschen gestresst, und das stresst mich noch mehr.

[00:39:23] Und schließlich versuchen die Leute eine Entscheidung zu treffen, gehen weg, um ihre Ausrüstung zu sortieren, und kommen dann zurück. Und wir sehen, wie die Wolken aufziehen. Gehen wir, wissen Sie? Und, bevor ich es merke, melde ich mich freiwillig an, zum anderen Standort zu gehen, und wir sind bei Ord. Also melde ich mich freiwillig für Blackhawk. Und, wieder einmal, ohne wirklich eine ordentliche Personenzählung zu machen, springen wir alle in ein Auto und fahren los. Ich glaube nicht, dass wir alle die Kapazität hatten, die Logistik wirklich gut zu planen. Und so landete ich im Kofferraum, buchstäblich oben auf Othar, von dem ich zu der Zeit gar nicht wusste, wer er war. Richtig. Aber wir lagen übereinander. Das Auto hatte große Probleme, da hochzukommen. Ich denke, dem Fahrer ist zu verdanken, dass er etwa zwei Reifen mit Profilverlust hatte. Es hatte zwei Hangglider und so sechs Gleitschirmtaschen dabei. Es ist wie ein BMW SUV. Es ist wie kein Ort, an dem man dort sein will.

[00:40:09] Wir müssen viel laufen. Mein Knöchel bringt mich um. Bis ich dort ankomme, bin ich wahrscheinlich ziemlich angeschlagen. Ja. Und, ähm, aber ich habe vielleicht immer noch dieses übertriebene Selbstvertrauen, weißt du, und das Gleiche, was mich vielleicht bei dem Start vorhin auf den Startplatz gebracht hat, wo ich mir den Knöchel gebrochen habe, schleicht sich hier irgendwie ein. Also so, ich hab das im Griff, weißt du? Ja. Und ich denke, das ist wichtig. Es ist wichtig, das Selbstvertrauen zu haben, wenn man startet, es zu tun, es selbstbewusst zu tun. Aber ich habe das Gefühl, beim Gleitschirmfliegen, wann immer du so denkst: Oh, ich hab das im Griff, dann haut es dich um. Vielleicht ist es dieser zusätzliche Funke Arroganz.

[00:40:40] **Gavin McClurg:** Genau. Du

[00:40:41] **Jeff Longcor:** weißt du, äh,

[00:40:42] **Gavin McClurg:** Kompetenz versus Arroganz also. Ja, das ist wichtig. Ja. Es ist schwer, das im Moment unterscheiden zu können. Ich meine, in meinem Flugleben gab es viele Male, da hatte ich die PBGBs. Ja. Es ist manchmal schwer, zwischen diesen beiden zu unterscheiden.

[00:41:26] **Jeff Longcor:** Ja, ich denke, das ist der Sport im Kern. Es ist so nach dem Motto: Habe ich das drauf oder nicht? Ja, da hast du es. Okay, Podcast fertig. Ja, ja, wir machen Feierabend. Ich denke, für mich geht es darum, die Balance zwischen diesen beiden Denkweisen zu finden. Also, wie fühle ich mich, was beobachte ich und welche Datenpunkte habe ich? Und beim Klettern habe ich immer versucht, das Risiko zu minimieren, indem ich die Faktoren analysiert und die Exposition begrenzt habe. Wenn Risiko also die Wahrscheinlichkeit, dass etwas passiert, mal die Konsequenz daraus ergibt – wenn man diese Rechnung so detailliert wie möglich durchführen kann, dann macht man zumindest etwas. Man versucht zumindest, es in Stücke zu zerlegen, die dein Gehirn und dein Körper verstehen können.

[00:42:11] Ich habe

[00:42:12] **Gavin McClurg:** Ich habe das schon mal gesagt, aber etwas, das mir im Backcountry-Skiing wirklich, wirklich geholfen hat, ist, dass es einen Typen in unserer Gemeinde gibt, der großartige Vorträge hält. Er spricht über Entscheidungsfindung, und das ist für Backcountry-Skiing, nicht für Prairie-Lighting, obwohl ich ihn auch zu unserem

Club kommen ließ, weil ich fand, dass es so gut war. Aber er spricht darüber, also, spulen vor. Du überlegst, diese Linie zu fahren, und du weißt, was die Gefahren sind oder sein könnten. Wenn es schiefgeht, wenn du das vermasselst und es Lawinen gibt und du dich um einen Baum wickelst, stell dir vor, was der Unfallbericht dann lauten würde. Genau wie beim Klettern. Denk einfach mal darüber nach. Denk nur kurz darüber nach, denn das ist eine gute Möglichkeit, Dinge hervorzuheben und aufzuzeigen.

[00:43:00] Ihr seid auf dem Weg nach Blackhawk. Ihr seid müde. Ihr habt einen verstauchten Knöchel. Ihr seid ein bisschen übermütig. Ihr habt all diese Faktoren. In einem Unfallbericht kommen all diese Dinge ans Licht, denn ein guter Unfallbericht ist so, wie wir es von TEM bei Fluggesellschaften gelernt haben. Die gehen bis ganz zurück. Was waren die Bedrohungen? Welche Fehler wurden unterwegs gemacht? Und man fängt an, wie ein Idiot auszusehen. Wenn man das bedenkt, wenn man anfängt, über den Unfallbericht nachzudenken, sagt man: Wow, ich möchte nicht dieser Unfall sein. Ich möchte nicht das Opfer in diesem Unfallbericht sein. Ihr habt bereits all diese schlechten Entscheidungen getroffen, noch bevor ihr überhaupt an den Abfahrt denkt. Wie auch immer, ich habe das viel öfter in das Fliegen integriert, weil ich denke, dass es eine hilfreiche Art ist, darüber nachzudenken.

[00:43:48] Weil wir oft müde, dehydriert und so weiter sind. Und man muss wirklich entscheiden: Okay, ist das der Tag, an dem ich den Hang hinuntergehe?

[00:43:56] **Jeff Longcor:** Ja. Ja. Und was ich am Ende in diesem Brief geschrieben habe, um den Kreis ein bisschen zu schließen, war, sich vorzustellen: Was wäre, wenn? Dieses Spiel spielen: Was ist das Worst-Case-Szenario? Was ist der Notfallplan? Was ist ein sicherer Ausstieg in den Landezonen? Habe ich genug Puffer? Über diese Dinge nachdenken und nicht einfach drauf losgehen. Ja. Und das war so die... Und beim Klettern, wie du gesagt hast, beim Skifahren gab es... Ich habe Unfallberichte gelesen und die habe ich gelesen. Und dann hast du das nächste Mal, wenn du draußen bist, diese Stimme in deinem Kopf. Es ist so, als würde man sagen: Weißt du, Gavin, du mit diesem Alter, diesem Erfahrungslevel hast dich in diese Position gebracht. Und ich denke, das ist super hilfreich, weil es zur Visualisierung führt. Sicher. Und es zwingt dich dazu, dich im Worst-Case-Szenario vorzustellen.

[00:44:42] Und ich habe beim Klettern das Gleiche festgestellt. Wenn man Sicherungen an einer Trad-Route setzt, muss man sich vorstellen, wie es aussehen würde, wenn man fällt. Und welchen Schirm man nehmen würde. In welche Richtung... welche Kraft auf dein Sicherungsmaterial, deinen Anker, einwirken würde. All das hilft dir dabei, dich mit der Vorstellung, diese Szenarien zu visualisieren, vertraut zu machen. Und dann die Risiken dort zu minimieren, wo du kannst. Und einige zu akzeptieren, wo du nicht kannst. Klar. Wenn du also davon sprichst, tief durch den Pass zu fliegen, dann machst du genau das. Du denkst dir: Ich werde landen... Wenn ich landen muss, werde ich diesen weichen Baum wählen, wo meine Füße noch am Boden sind. Aber ich denke, in der Anfangsphase für einen Piloten denken sie nicht so weit voraus. Weißt du, sie könnten in einem viel schlimmeren Szenario landen. Aber sie wissen, wie man es macht.

[00:45:27] Aber

[00:45:28] **Gavin McClurg:** sie wissen, wie es geht. Ja. Wie du gesagt hast, weißt du nicht, was du nicht weißt. Okay, du bist ein Black Hawk. Ja, du kommst zurück. Die Dinge arbeiten irgendwie gegen dich, in gewisser Weise. Wahrscheinlich weißt du das zum Zeitpunkt der Tat gar nicht. Nun,

[00:45:40] **Jeff Longcor:** Also... in dieser Situation gab es meiner Meinung nach visuelle Anzeichen. Nun ja, da waren die physischen: Erschöpfung, Müdigkeit und etwas Schmerz. Und wieder einmal, etwas Ausrüstung, die den Geist aufgegeben hat. Und vielleicht ein bisschen zu viel Selbstvertrauen. Oder ich habe mich selbst so hochgeschaukelt, um das durchzuziehen. Es war sehr stark. Und ich denke, wieder einmal, beim Start war es wechselhaft. Ich habe mir vorgestellt, dass der Wind ein wenig um den Grat herumwich und beim Start zurückkam. Und ich glaube, es gab ziemlich starke Thermik direkt neben dem Startplatz. Bei meinem ersten Versuch habe ich glaube ich etwas holziges Gebüsch da oben erwischt. Also habe ich es für einen Moment eingepackt und den anderen Piloten zugesehen. Und Othar war der Wahnsinn. Er kam da weg und raus.

[00:46:25] Redest du von Othar Lawrence? Ja. War er mit euch da draußen? Oh, ja! Ich wusste nicht, dass er das noch macht. Also, das war vielleicht vor anderthalb oder zwei oder drei Jahren. Vielleicht vor zwei Jahren. Krass. Ja. Oh, ja.

Weißt du, er ist einfach eine unglaubliche Person zum Zuschauen beim Fliegen. Und mein Freund Peter, der mehr Erfahrung hat als ich, ist gestartet. Und er flog eine Flugbahn, die ihn irgendwie nach links, oder links vom Start, führte, wenn du so willst. Und ich habe beobachtet, wie sein... wie sein Schirm auf diese Weise oszilliert hat, weißt du, wo er weit nach hinten und dann wieder nach vorne kippt, dann wieder weit nach hinten und nach vorne, was ich jetzt mit etwas Rotor in Verbindung bringen würde, egal ob mechanisch oder thermisch. Und ich erinnere mich, wie ich das gesehen habe und dachte, na ja, das kann ich schaffen. Weißt du, so wie ich...

[00:47:10] Weißt du, er hat es geschafft. Ich kann das auch. Ich hatte Training. Und es führte ihn in die Thermik, weißt du, und er flog raus. Und wie erwartet bin ich vom Start aus im Grunde den gleichen Kurs geflogen. Die ersten 10 Sekunden vergehen. Und ich bekomme ein wenig Auftrieb nach... ich versuche es mir gerade vorzustellen, aber ich glaube, auf der Ostseite vom Start. Und dann komme ich zurück zur eher westlichen Seite vom Start und komme in diesen Bereich, in dem er diese Nickbewegungen und diese Nickaktivität bemerkt hatte.

[00:47:41] Und ich fange an, es zu spüren, weißt du, dieses Achterbahn-Gefühl, das keiner von uns wirklich mag. Ich gehe zurück und dann vor und checke es. Und dann wieder zurück und dann vor und checke es. Und dann zurück. Und das Nächste, was ich... was für mich neu war, war, dass es so aussah, als würde der Schirm zusammenfallen oder sich entleeren oder einfach nur nach unten gehen, weißt du. Und ich denke, ich hatte gerade... ich hatte vielleicht gerade ein bisschen Scherz oder Abwärtskraft von der Rückseite beider Schirme erlebt, weil sie im Lee der Thermik und der Lage waren. Und viel Bremswirkung.

[00:48:16] **Gavin McClurg:** Das klingt so, als hätte das Prüfen dazu geführt, dass man viel zu viel Bremsdruck ausgeübt hat.

[00:48:18] **Jeff Longcor:** Vielleicht. Weil das, was dann passierte, war... Es hat im Grunde einen Frontalflug gemacht und meine Hände sind weit nach hinten gerutscht, wie du gesagt hast, während ich massig Bremsdruck ausgeübt habe, um das Zurückfallen auszugleichen. Richtig? Wie in einer Achterbahn, man spürt, wie der Schirm anfängt zu kollabieren, verliert den Bremsdruck und dann schiebt man die Hände tief nach vorne, um ihn wieder zu finden. Sowohl weil ich das Gleichgewicht verlor und nach hinten fiel, als auch weil... Man lernt immer, dem Bremsdruck zu folgen. Aber es gibt immer Ausnahmen von den Regeln. Und in diesem Fall, richtig, ich bin von einem Frontalflug in einen Strömungsabriss übergegangen und wusste genug, um... von dort aus in den Backfly zu gehen. Aber mein Gehirn war zu langsam, um mitzukommen. Ich habe einfach...

[00:49:03] Ich hielt den Backfly und schaute auf den Schirm und dachte mir so: Warum fliegst du nicht? Ich wusste, dass ich nicht viel Platz zum Zug hatte. Das ist 20 Sekunden in den Flug hinein. Das passierte direkt nach dem Start. Ja. Und ich dachte mir: Okay, dann flieg doch. Und ich habe meine Hände hochgenommen. Und die rechte... Spitze war verknotet oder flog einfach nicht richtig. Und ich ging direkt in eine Autorotation. Ich wurde quasi direkt hineingeschleudert. Zumindest durch die SIV-Erfahrung konnte ich das erkennen. Und ich dachte mir: Oh, ich bin in einer Autorotation. Weißt du, und ich fing an, sie ein bisschen zu bremsen. Und dann schlug die Spitze auf und öffnete sich. Und ich dachte mir: Oh, ich bin jetzt in einer Spirale. Und ich wusste, dass ich diese Konfiguration lösen konnte, dass ich da rauskommen konnte. Aber ich wusste auch, dass ich zurück über den Start abgetrieben bin.

[00:49:48] Und wenn ich... mich geirrt hätte, was ich da aus dem Augenwinkel sah. Ich dachte, ich hätte die Freigabe für den Gleitflug. Aber wenn ich mich geirrt hätte. Oder wenn ich die Spirale nicht perfekt aus der Kurve bekommen hätte. Ich wusste, dass ich tot wäre. Einfach so. Also hat irgendwas anderes in meinem Kopf die Kontrolle übernommen. Und ich habe diesen Griff gefunden. Und ihn gezogen. Und er hat sich wie ein Schuss geöffnet. Sofort. Weil ich denke, dass in der Spirale viel Energie steckt. Sicher. Und ich wollte den Schirm entlasten. Dann habe ich nach unten geschaut und gemerkt, dass ich gleich landen würde. Also bin ich gelandet. Ich bin wahrscheinlich innerhalb von fünf Sekunden nach dem Ziehen gelandet. Ja. Also das war... gut gemacht. Ich bin gelandet. Ich fliege... ich bin wahrscheinlich ziemlich schwer. Ich wiege 110 kg. Aber ich fliege mit einem 140 kg Rettungsschirm.

[00:50:35] Ich weiß, jeder kann seine eigenen Entscheidungen treffen. Und wir könnten ausführlich darüber reden. Ich finde, was meinen primären Rettungsschirm angeht – zu wissen, dass ich einen in dieser Größe für eine sanftere Landung habe, ist schön.

[00:50:45] **Gavin McClurg:** Ja. Besonders in diesem Gelände. Ja. Besonders in Blackhawk. Die... wenn ihr zuhört und es nicht wisst: Das ist einfach eine Gebirgslandschaft in der Wüste mit vielen Felsen. Schwarzer Fels. Und es ist dort draußen ziemlich chaotisch. Chaotisch.

[00:51:01] **Jeff Longcor:** wild. Es ist ziemlich unberührt. Ja.

[00:51:04] **Gavin McClurg:** Weißt du, das ist eine große Luftbewegung. Ja. Und es sind keine grasbewachsenen Alpen.

[00:51:09] **Jeff Longcor:** Nein. Nein. Ja. Ich bin auf den Füßen gelandet. Und das war wunderbar. Eine schöne weiche Landung. Aber mein Rettungsschirm und mein Schirm sind in diese Büsche geraten, die... sie haben keinen Schaden angerichtet. Aber es hat ewig gedauert, da wieder rauszukommen. Wenn man bedenkt... wenn man die Leinen baumeln lässt, während man sie einsammelt. Oder wenn man sie eine Sekunde lang über den Boden schleift. Dann schaut man auf weitere 30 Minuten. Ja. Und ich hatte echt Glück. Ich war direkt neben der Straße oben. Wenn man sie überhaupt Straße nennen will. Es war sehr abseits der Straße. Und Fast Eddie, unser Bergungsfahrer, der hier so eine Legende ist, kam hoch und fing an, alle Leinen zu flechten. So wie Daisy Chains, damit sie nicht ständig hängen bleiben. Und er hat mir geholfen, da rauszukommen. Und wir haben sogar den Rettungsschirmcontainer bekommen, weil er direkt neben mir gelandet war.

[00:51:54] Das war die Nähe. Also gab es viele Lektionen, die davor gelernt wurden. Und dann wieder, ich kann nicht genug darüber sagen, wie viel Arbeit ich investiert habe. Ich wusste aus deinem Podcast, dass eine gewisse mentale Erholung nötig sein könnte. Und dann auch etwas körperliches Training für meine Instinkte. Also habe ich... ich glaube, ich habe danach zwei SIVs gemacht. Um spezifisch herauszufinden, was passiert war. Und das erste davon war das kritischste. Und Dylan hat mit mir daran gearbeitet, genau das zu reproduzieren, was passiert war. In diesem spezifischen Szenario. Also sind wir hochgegangen und ich habe riesige Funnels auf Bar gemacht.

[00:52:41] Und ich hätte es sogar auf Wunsch abfangen können. Von dort aus, aus dem Funnel, und dann den Stall wieder ausgleichen. Oder in den Extra gehen. Weißt du, Wege finden, um extra energetische asymmetrische Klapper in Autorotationen umzuwandeln. Und wir haben zusammen ein paar Manöver erfunden, die es mir ermöglichten, mein Vertrauen wiederherzustellen und diese Instinkte neu aufzubauen.

[00:53:03] **Gavin McClurg:** Ich denke, diese Konfiguration – ich meine, es klingt so, als hätte man genug Training gehabt, was viele Leute nicht haben, um zu erkennen, was gerade passiert. Und das ist ein großes Denali-Ding, wissen Sie. Die meisten Leute, wenn sie gerade lernen oder noch nicht viel SIV gemacht haben, haben keine Ahnung, wenn man sie fragt, was gerade passiert ist. Sie sagen: „Na ja, der Schirm ist gerade zu einem Klapper geworden“ oder so weiter. Aber der ganze Prozess ist sehr schnell, und sie bemerken all die kleinen Details nicht. Während jemand, der viel Training hatte, Ihnen genau sagen kann: „Das ist passiert. So habe ich mich geneigt. Hier habe ich meine Hände hingelegt.“ Und die meisten...

[00:53:48] Eher schlechte Kaskaden, die ich gesehen habe, sind die, bei denen man den ersten Klapper hat. Und die Leute setzen instinktiv die Hände nach unten, wenn sie fallen. Das machen wir als Menschen einfach so. Und dann haben sie kein Konzept dafür, dass ihre Hände zu tief sind. Und was machen wir dann? Wir sind schwerer als ein Schirm. Wir fallen unter den Schirm, der Schirm ist über unserem Kopf, und wir sind total verwirrt. Was zum Teufel, warum fliegt das nicht? Nun, es fliegt nicht, weil deine Hände zu tief sind. Zieh deinen Hintern hoch. Aber wenn du jemanden fragst, wird er sagen: Das Erste, was ich getan habe, war das, wofür ich trainiert wurde, meine Hände hochzunehmen. Nein, schau mal. Das war es nicht, weil du fällst. Es ist sehr uninstinktiv. Ich denke, das erfordert wirklich viel.

[00:54:34] Viel Training. Wir haben in der Show schon ziemlich viel darüber gesprochen. Aber es klingt so, als wären deine Hände niedriger gewesen, als du dachtest. Und du schaust auf deinen Schirm und denkst: Oh, warum fliege ich nicht? Und es gab mehrere Male, sogar bei mir, vor relativ kurzer Zeit. Ich war auf einem ziemlich wilden Flug mit Matt Beechinor letzten Frühling in unserem Frühling in Sun Valley. Es kann dort wirklich, wirklich, wirklich heftig sein. Sehr, sehr scharf, sehr stark, sehr kalt. Also kämpfst du in gewisser Weise gegen die Elemente. Und ich habe den Gleitschirm während des Fluges dreimal rotiert. Und es war einfach unglaublich verwirrend, weißt du? Und ich musste einfach diese wirklich, wirklich dramatische Bewegung machen. Für mich.

[00:55:20] Lass den Gleitschirm fliegen. Weißt du, weil ich einfach... ich war in dieser Art von... Okay, meine Hände sind... ich schaue auf sie... sie gehen... meine Hände sind definitiv hoch genug, damit dieser Gleitschirm fliegt. Aber ich teste... ich benutze viele verschiedene Gleitschirme. Ich wechsel ständig das Material. Und weißt du, das hier war einer, den ich eine Weile nicht geflogen bin. Die Bremsen waren ein bisschen... sie waren... ich habe sie danach tatsächlich verlängert. Weil für mich das... weißt du, ich war oben in den Rollen und das Teil wollte nicht gehen. Und weißt du, es war... ich denke, wenn ich nicht all das SIV-Training und acro-Training gemacht hätte, das ich gemacht habe, wäre es ziemlich verwirrend gewesen. Warum geht das Ding nicht? Weißt du.

[00:55:55] **Jeff Longcor:** Oh, absolut. Und ich denke, das gilt auch für mich selbst. Wenn man zu Schirmen mit höherem Streckungsgrad kommt, wie bei diesem Spin-Punkt – weißt du, bei bestimmten Schirmen kann das ziemlich weich oder ziemlich hoch sein. Und man versucht gleichzeitig, eng zu drehen, um auf Kurs zu bleiben. Und wenn man Seitenfälle macht... das hätte mich neulich fast erwischt. Der Seitenfall aus einer engen Blase heraus, wie wir sie hier in Santa Barbara haben. Da muss man bereit sein, sie loszulassen, oder man geht in einen Spin. Wir hatten schon ein paar Piloten mit Problemen damit. Ja, diese Sensibilität kommt mit dem Training und ich denke auch mit der Zeit. Und es ist toll, dass du darüber sprichst, weil ich glaube, du hast dir über all diese verschiedenen Szenarien, Bedingungen und Ausrüstungsgegenstände so viele Gedanken gemacht.

[00:56:39] **Gavin McClurg:** Hast du... Ich weiß, es gab andere Fälle, aber ich denke, wir haben einige angesprochen, die... die großartig sind. Und das sind nicht, weißt du, Vorfälle, die vielen Piloten passieren. Aber gab es in den letzten drei, vier Jahren, seit du angefangen hast zu fliegen, in deinen 700 Stunden, jemals einen Moment, in dem du zu Hause saßt und dachtest: Vielleicht ist das nichts für mich? Ist das vielleicht nicht das Richtige? Oder war es immer nur... ja, der Sport an sich? Gab es jemals echte Zweifel? Denn, wie du sagtest, du hast hier eine große Community und es gibt viel Feedback. Und manches davon war nicht leicht zu verdauen, weißt du. Wo ich fliege, hast du Glück, wenn du überhaupt Feedback bekommst, weil man normalerweise völlig allein ist. Also oft.

[00:57:24] Man kann einfach weglaufen und sich vor so etwas verstecken. Es ist nur ein Vorfall, der dir passiert ist. Du musst ihn nicht posten. Niemand muss davon wissen. Du kannst einfach weglaufen, mit eingezogenem Schwanz. Und ob du es verarbeitest oder nicht. Richtig. Richtig.

[00:57:38] **Jeff Longcor:** Ich denke, um das zu beantworten: Absolut nicht. Ich habe nie gezweifelt, dass ich weiterfliegen würde. Klar, ich möchte niemals andere Mitglieder der Community gefährden oder ihren Zugang gefährden. Sicher, das ist eine echte, wissen Sie, eine echte Sorge in diesem Bereich. Ich würde sagen, wir brauchen Piloten, die smarte Entscheidungen treffen. Wir haben viele Piloten, die versuchen, gemeinsam zu starten oder gemeinsam zu fliegen, nur weil die Auslöser, wissen Sie, die Thermik knapp ist. Und es gibt sehr wichtige Auslöser. Also muss jeder gemeinsam lernen, vorankommen und sich jeden Tag verbessern. Und ich glaube nicht, dass man es sich leisten kann, seine Fehler in einer engen Gemeinschaft zu verstecken. Und das sollte man auch nicht.

[00:58:24] Ich denke, es sollte offen, akzeptierend und positiv sein. Wenn es jedoch eine Reihe von Ereignissen gibt, dann wird es für mich schwieriger zu handhaben. Wir können diese Dinge jetzt aufzählen. Aber obwohl sie vielleicht eine Reihe von Ereignissen darstellen, bei denen ich einige zusätzliche Punkte herausgreifen kann, an denen ich arbeiten muss – sozusagen einige Kernthemen, die auf jede dieser Instanzen zutreffen könnten –, sind das die Dinge, die ich zuerst angehen sollte. Und das habe ich versucht. Aber das alles entsprang wirklich der Freude, in der Luft zu sein und diese Abenteuer und Erfahrungen zu haben, hoffentlich mit Freunden und hoffentlich für eine lange Zeit. Also gab es nie...

[00:59:07] Nicht einmal ein Zweifel. Weil ich es so sehr liebe zu tun, dass ich niemals aufhören oder damit aufhören würde. Ja.

[00:59:14] **Gavin McClurg:** Wie ist deine... wie ist deine Wahrnehmung... jetzt... von deinem Können? Nachdem du... weißt schon... all die SIVs hinter dir hast. Du hattest dieses Jahr einige ziemlich... unterhaltsame, erfolgreiche Flüge. Cross country. Weißt du... einige persönliche Bestleistungen. Einen extrem hohen Flug. Erzähl mal davon. 17.999... irgendwas. Ja. Aber... wie... wie... wie nimmst du wahr, wo du jetzt stehst?

Konsequenzen wahrscheinlich nie so fühlen. Ich möchte es immer ernst nehmen. Ich betrachte mich immer als Anfänger und als jemanden, der lernt. Und wie gesagt, sobald man einfach nachlässig wird, haut einen das direkt um.

[01:05:57] Also einen Übungshügel zu haben, um das zu trainieren. Und diese Dinge immer wieder zu machen, wird dir das Selbstvertrauen geben, es in einer ruhigen, konzentrierten Weise auszuführen. Und dann wirst du wissen, wann es richtig oder falsch ist. Und das alles wird dich vor einer schweren Verletzung bewahren, wenn du es dann in der Realität machst.

[01:06:17] **Gavin McClurg:** Welche kleinen Dinge liebst und schätzt du am Fliegen? Was hält dich so motiviert? Denn wir haben Hochs und Tiefs. Nein, Gipfel und Täler. Hochs und Tiefs.

[01:06:34] Und für viele Leute wird es, hoffentlich, zu einer lebenslangen Leidenschaft für das Fliegen. Es wird nie langweilig, aber es ist in verschiedenen Phasen unterschiedlich. Gab es bei dir mal Phasen, in denen es weniger spannend war, oder was hält dich jetzt eigentlich so motiviert?

[01:06:54] **Jeff Longcor:** Ich weiß nicht, ob das jemals ein Problem war. Ich bin immer motiviert.

[01:07:00] **Gavin McClurg:** Du wirkst ziemlich motiviert.

[01:07:02] **Jeff Longcor:** Nun, ich habe gerade gesagt, dass mich die Leute, mit denen ich fliegen darf, immer wieder beeindrucken. Und ich habe so viel von ihnen gelernt. Und weil ich einen Vollzeitjob habe, ist das Einzige Schwierige, wie viel Selbstreflexion ich nach einer langen Woche oder einem langen Tag haben muss. Weißt du, es könnte eine tolle Gelegenheit zum Fliegen geben, aber ich muss sicherstellen, dass ich jetzt mental und körperlich dafür bereit bin. Ja. Ja. Ja. Das musste ich am Anfang eigentlich nicht, als ich angefangen habe zu fliegen; ich habe damals Teilzeit gearbeitet, und das war extrem hilfreich für die Beständigkeit und den Fortschritt. Ich habe aber festgestellt, dass das ständige Fliegen irgendwie zu so einer kleinen Erschöpfung führt, wo man – und diese Erschöpfung ist nicht unbedingt „Oh, ich will heute nicht fliegen“, sondern eher so wie...

[01:07:48] Vielleicht verlierst du den experimentellen Gedanken, während du da draußen bist. Du denkst dir: Oh, das ist dieser Trigger. Und ich weiß, was er bewirken wird. Oh, das ist das Ding. Ich weiß, was es bewirken wird. Oder: Oh, der Tag ist eigentlich vorbei. Ich werde landen. Aber wenn man nur ein paar Tage die Woche hat und der Tag gut läuft, dann ist man nicht so: Sag mir nicht, ich soll landen. Weißt du, was ich meine? Ich will sehen, was passiert. Ich will dieses Abenteuer erleben.

[01:08:10] Ich möchte es so weit wie möglich ausreizen. Und ich bin offen – ich bin offener für das, was direkt vor der Tür steht, weißt du, nicht zu früh aufhören, nicht davon ausgehen, dass ein Trigger nicht funktionieren wird, so etwas eben. Das hat mich sogar noch mehr motiviert, aber ich muss die Selbstreflexion haben zu wissen, dass ich bereit für den Tag bin. Und wenn ich mir Strategien von anderen leihe, ist das so, als würde ich sicherstellen, dass ich schon am Vorabend gepackt habe. Das war früher nicht mal etwas, das ich gemacht habe, aber das zu tun und der Community etwas zurückzugeben, indem ich Briefe schreibe, wie ich es auf Telegram gemacht habe, oder am Board arbeite oder versuche, unseren Zugang zu den Plätzen zu schützen, das ist alles Zeug, das ich versuche zu erledigen, während ich am Schreibtisch bin. Damit ich später, wenn mir hoffentlich jemand mit einer Mitfahrgelegenheit hilft oder ich zum Beispiel zu viel für Benzin bezahle – Gott, es tut mir so leid.

[01:09:00] Ich bin so froh, wenn mich jemand hochfährt oder mir bei der Logistik hilft. Wenn ich ein bisschen früher rauskommen kann und wir dann durch das Hinterland fliegen können – das ist so eine Erleichterung und so wichtig für mich, dass ich versuche, das in die gleiche Kategorie wie all meine anderen Vorbereitungen zu stellen. Was kann ich tun, um die Logistik zu erleichtern oder ein bisschen zusätzliche Unterstützung vom Team zu bekommen? Weißt du? Und all diese Faktoren haben mir geholfen, öfter rauszugehen und mehr Überblick zu behalten.

[01:09:26] **Gavin McClurg:** Letzte Frage. Weil meine Mädels gerade hier angekommen sind. Also, das wird ein guter Abschluss. Du hast eine Partnerin, Kate, glaube ich. Ja. Was hält sie von all diesem Wahnsinn?

[01:09:40] **Jeff Longcor:** Nun, eigentlich habe ich mich gerade erst für mein Tandem angemeldet. Also, mal sehen. Und sie arbeitet schon seit einer Weile an ihrem P1 und P2. Oh, wow. Ich denke, wir wissen beide, dass damit viele Risiken verbunden sind. Du hast einen Flug erwähnt, bei dem ich etwas unterkleidet abgestartet bin. Ich glaube, das war einer

meiner ersten Flüge mit großen Flugzeugen auf einer Zwei-Liner. Und am Ende bin ich an der Kante einer Wolke auf etwa 17.000 Fuß hochgestiegen. Und dann, was hier im Hinterland super selten ist, passierte das während einer Hitzewelle. Ja. Und ich habe am Ende viel mehr Höhe gewonnen, als ich versucht habe, auszusteigen. Ich flog auf die Kante der Wolke zu und dachte mir: Ah, diese Wolken waren den Großteil des Tages über harmlos. Vor mir liegt eine tolle Straße. Ich werde auf die sonnige Seite rausgehen, um etwas Freiraum zu bekommen, und bin dann in das hineingekommen, was mein Barometer als 13 Plus anzeigte.

[01:10:27] **Whoa.** Meter pro Sekunde. Wahnsinn. Ja, das hat mich für ein paar Sekunden in die Wolke gebracht. Und ich glaube, in diesen Momenten habe ich mich auf drei Dinge konzentriert: auf das Atmen, den Schirm offen zu halten und die Kursrichtung zu bewahren, also in Richtung der Wolkenlinie, die ich anvisiert hatte. Ja. Und ich habe gefühlt, wie der Schirm vor mir weggegangen ist, zumindest habe ich das in den weißen Wolken so wahrgenommen.

[01:10:54] **Gavin McClurg:** Es ist schwer zu sagen, was

[01:10:56] **Jeff Longcor:** was los. Und, äh, es blieb total offen und aufgebläht. Fast so, als würde ich wegrutschen. Ja. Und dann bin ich irgendwie wieder daruntergekommen und aus der Wolke herausgekommen und, oh mein Gott, es war, es war super schön und alles. Aber ich denke, und ich, dann war ich da oben auf, ähm, soll ich die Höhe nennen? Wahrscheinlich ist das keine gute Idee. Sag einfach hoch. Ich war echt hoch. Du warst echt hoch. Ich

[01:11:14] **Gavin McClurg:** war da oben. Höher, als du sein solltest. Ja.

[01:11:16] **Jeff Longcor:** Lass uns nicht... Ja. Ich habe das Tracklog auch nicht öffentlich geteilt. Äh, gut. Ja. Und, ähm, ich, weißt du, mir war da oben ziemlich kalt und es war ein guter Moment zum Nachdenken. Weißt du, darüber, auf das vorbereitet zu sein, aber auch darauf, mit den Menschen vorbereitet zu sein, die einem wichtig sind. Weißt du, wir reden nicht viel über das Ganze, aber sie war immer sehr unterstützend. Und ich stelle mir vor, dass es irgendwann sicher einen Zeitpunkt geben wird, an dem ich es etwas zurückschraube. Aber ich ermutige auch jeden dazu, quasi den Piloten zu fliegen. Weißt du, du fliegst, fliegst auf diese Weise. Äh, weißt du, als wir über das Feedback aus der Community gesprochen haben, hat mich in der Vergangenheit eine Sache gestört – verallgemeinerte Antworten, so wie: Oh, schraub es ein bisschen zurück.

[01:12:02] Genau. Und ich glaube nicht, dass das riesig hilfreich ist, weil Piloten vielleicht mit Zögern fliegen. Sie könnten mit der Stimme von jemand anderem im Kopf fliegen, der ihre Entscheidungen infrage stellt, was meiner Meinung nach genauso gefährlich ist. In meinem Brief, den ich auf Telegram geschrieben habe, habe ich deshalb versucht, sehr spezifische Wege aufzuzeigen, wie ein Pilot die Arbeit leisten und sich ganz gezielt verbessern kann. Und das sind Dinge, an denen ich arbeiten werde. Nicht unbedingt nur „ein bisschen zurückschrauben“, sondern wie jeder kleine Teil des Prozesses effizienter werden kann und immer, wie du sagtest, das Worst-Case-Szenario visualisieren und den Puffer einhalten.

[01:12:40] **Gavin McClurg:** Jeff, klasse, Mann. Vielen Dank, dass du das alles mit uns geteilt hast. Und ich wünsche dir viel Erfolg bei all dem Wahnsinn, in den wir uns gestürzt haben. Und danke, Mann. Ja, das war echt klasse. Vielen Dank.

[01:13:03] Wenn euch Cloud-based Mayhem wichtig ist, könnt ihr uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Ihr könnt uns auf iTunes oder Stitcher bewerten, egal über welchen Weg ihr euren Podcast hört. Das hilft enorm und trägt dazu bei, die Mundpropaganda zu fördern. Ihr könnt darüber auf eurer eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt darüber reden, wenn ihr auf dem Weg zur Arbeit seid, mit euren Freunden im Launchpad. Ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich könnt ihr uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn ihr uns also finanziell unterstützen könnt, haben wir bisher nur um einen Dollar pro Folge gebeten. Das könnt ihr über eine einmalige Spende via PayPal tun oder ihr richtet einen Abonnement-Service ein, der euch für jede veröffentlichte Folge belastet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus. Wenn ihr also einen Dollar pro Folge zahlt, wären das alle zwei Wochen etwa 25 Dollar im Jahr.

[01:13:49] Das ist also viel günstiger als ein Magazin-Abo. Und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoring 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 etwas am Anfang der Show kommt. Und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies 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, das gefällt euch. Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf cloudbasedmayhem.com geht, findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt es über patreon.com 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 gesamte Bonusmaterial, den kleinen Videocast, den wir machen, und die extra kleinen Nuggets, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, von denen wir aber finden, dass ihr sie hören solltet.

[01:14:45] Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch die Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen. Dann richte ich euch ein Konto ein. Natürlich wäre das für immer. Und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen, aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud-based Mayhem Merchandise gekauft haben – T-Shirts, Hüte oder irgendwas anderes – ihr solltet bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und auf all das Bonusmaterial zugreifen können. Jetzt vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung sehr und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.

[01:15:27] Tschüss.