

Daniel Tyrkas and unlocking the secrets

Cloudbase Mayhem Podcast 171 — Daniel Tyrkas

Published	2022-05-21
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-171-daniel-tyrkas-and-unlocking-the-secrets/
Duration	01:19:39
Speakers	Daniel Tyrkas, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0171-daniel-tyrkas-and-unlocking-the-secrets.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	6 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	19
Show notes	19
Transcript	19
Deutsch	37
Show notes	37
Transcript	37

English

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

Show notes

Daniel Tyrkas is no stranger performing at a high level. He took a passion for gymnastics onto the slopes and soon after competed for Germany in snowboarding in the 2002 Salt Lake City Olympics after nearly qualifying for Nagano in '98 (while going to engineering school!). He sends huge airs in kiteboarding, but his true passion for the last couple decades has been paragliding. He's commonly ranked in the top 15 in the world, regularly represents Germany on their national team, and very often can be found at the top of XContest on big days in the Alps (in fact he just broke the site record from near his home in Kossen just after we had our talk).

The post Episode 171- Daniel Tyrkas and unlocking the secrets first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Thank you.

[00:00:30] He's got a lot of risk and flying huge triangles in the Alps. He's from kind of the Kimsey region, which the X-Alps goes through every year. And I always see him kind of ping up on those huge days on X-Contests. So he gets after it, but he's also got a real job and real family and so doesn't have all the time in the world. But he's managed to take a very methodical approach to flying and done really well with it for a long time. He's never had an accident. Talk about that and why and some of the reflections he's had over the years on getting good, going big and staying safe. So I think you're really going to enjoy this talk. I did. We talked a lot about the Olympics, too, which was a ton of fun.

[00:01:17] The only bit of housekeeping I have is as we get into the travel season for those in the Northern Hemisphere and I guess Southern Hemisphere going to the Northern Hemisphere to fly is the insurance scheme. And I think that's a big part of the reason why we're still in the middle of the pandemic. And I think that's a big part of the reason why we're still in the middle of the pandemic. The article I have on the website, if you go to cloudbasedmayhem.com and just put in the search term insurance, I am constantly updating that with recommendations. I'm, of course, no expert, but as I have pushed for years and years that we need to have proper coverage in case things go pear-shaped. A lot of our fellow friends who have gotten hurt, especially overseas. They don't have the right kind of coverage. You can quickly run into the six figures and be real painful for family, friends.

[00:02:07] You know, we see a lot of GoFundMe kind of things to try to get people home. So don't let that be you. Don't think it's not going to happen to you. Better to just be covered and prepared. It's literally the cup of less than the price of coffee a day kind of thing to get yearly coverage. And this is not just domestic insurance, but travel insurance. And repatriation insurance, evacuation insurance. So I make recommendations there and tell you why. And it's worth going through it and figuring it out, especially before you go off to a World Cup or go off to a competition or just go off to fly and have some fun. Hope you're all having a good spring. There's been some big flights going down lately.

[00:02:52] I'm envious. I've been building a house. I've been flying too much. So I'm watching it and getting ready for summer. So. Hope you're all having a great one. Enjoy this really fun talk with my friend, Daniel Turkis.

[00:03:13] Daniel, great to have you on the show. I've been really excited to talk to you since we chatted down at the World Cup in Columbia, which was, man, that was fun. And you ended up having a pretty good race. And so we're going to talk a lot about paragliding and comp flying and all that. And I'm going to enjoy the view out your window here. It sounds like it's dumping over there, which is great. I know the Alps needs more snow as we do, but I wanted to start off with the Olympics. You were in Salt Lake for the Olympics and snowboarding. So tell me about that. You know, I had pretty big aspirations as a ski racer and trashed my knees when I was 17 and then 18 again. And that all ended with that. But how did you make the transition and how was it? How was it being in the Olympics? Congratulations.

[00:03:59] **Daniel Tyrkas:** Thank you. I mean, it's a pretty long time ago. In fact, it's pretty much 20 years. I was going to say it's a 20 year anniversary. Exactly. Yeah, it was 2002, Salt Lake. Well, where should I start? First of all, thanks for having me. I really enjoy your podcast, too. I listen to them regularly on long drives. Regarding the snow, in fact, I don't need it anymore. It's paragliding season now. You know, skiing is over. Yeah, I think it's a bit strange here, the weather. But it will disappear quick, I think. Yeah. Anyhow.

[00:04:39] Well, where should I start? I was skiing like you. Yeah. And quite a lot because of my parents were skiing. And then when the snowboarding popped up, I was a skateboarder and also windsurfer. Now more the kitesurfer and always outdoor sports. And then I made the switch to snowboarding. And somehow I was pretty good. Probably also because of my gymnastics background. I also did gymnastics when I was a kid. Yeah. And then, in fact, I first I had a sponsor like from our local shop where I was living back then. And then I was like, yeah, I'm now having a sponsor. So I had some, you know, gear for free. So probably I should do some comps. And that's how it all started. Right. And it was pretty tough because in the beginning, well, I was a skater.

[00:05:28] I was a student. I had no money. So I slept in my car.

[00:05:32] **Gavin McClurg:** Dirt bag.

[00:05:33] **Daniel Tyrkas:** No heating, of course. Right. Yes, exactly. Classic dirt bag. But I somehow enjoyed these comps. And then at first was park and then the pipe riding came up and, you know, and it was still ISF. So International Snowboard Federation. And I kept getting better. So I went from regional comps to German to European. And then suddenly, oh, I'm qualified for the World Cup. I did in total. I did for four years of four seasons World Cup tour during my studies. In fact, I studied mechanical engineering. And this is

[00:06:10] **Gavin McClurg:** all was it pipe? Was it free ride? You know, now now there's a lot more events than what you had even back then. But what's what was what was your specialty?

[00:06:18] **Daniel Tyrkas:** It was well, first it was park, but then it kind of transitioned to pipe. Okay. And then in the beginning, I was also doing. Some border cross races and big air. So anything basically that came along while you were there already anyways, I never did any slalom or giant slalom. Okay. Stuff like that. You know, with the hard boots, I was always, always a soft boot rider. Okay. Border cross. Yeah. Okay. That you have some, some, some gates to pass. Right. Yeah. And then I kind of was here and the first two years I couldn't travel. I couldn't afford. I didn't have. I didn't have proper sponsors to travel overseas. So the first two world cup years were kind of in Europe, you know, everything you could reach with the car and sleeping in the car there.

[00:07:07] And for me, it was like, okay, I want to snowboard, you know, and that was, that was cool. And then I started being better and better. And then I saw, Oh, this is maybe the ticket to see the world. You know, that was a bit of a driver, you know, because I always had like a bit of a travel each and I wanted to see the world. Yeah. And that's basically how it evolved. Yeah. And then I had a sponsor and then I started traveling, you know, proper sponsor. I, then I also made the transition to the ski Federation and because my sponsor went bankrupt as well, a long story, but to make it short, it got better and better and better. And then, um, it was for me to ticket to see the world. So I was in Japan twice. I was in Chile. I was in, um, you know, it's in Lake Tahoe and in Vancouver and on the East coast.

[00:07:52] And it's been a great time then. Um, I was already close for the Olympics in Magano in 1998, but I couldn't make it. And then, um, I thought, okay, yeah, well maybe Salt Lake. Um, but it was also really close to be honest. So I really literally qualified in the last possible comp in the last possible run.

[00:08:17] **Gavin McClurg:** Whoa. That's some pressure.

[00:08:19] **Daniel Tyrkas:** It was me and another guy and, um, we were in the finals and I was second. And he was first. So I had to go, it was reverse order in the last one, two final runs. Right. So you both disappeared in the woods, you know, trying to focus. And I had a really, really, exactly. Yeah. The pressure was really on. And then, um, I did a really, really great run. And I think I finished the comp in the top five or something. And he slammed, he fell.

[00:08:56] **Gavin McClurg:** Wow. That was it. Meant to be meant to be.

[00:08:59] **Daniel Tyrkas:** Yes. Um, yeah. And then I went to Salt Lake city and that was really cool because, um, okay. Olympics, you know? I mean, that's still, I think for any athlete, it's the, the comp you want to be at, right? It's bigger than worlds or European championships or whatever.

[00:09:16] **Gavin McClurg:** Yeah. That's the mountain.

[00:09:17] **Daniel Tyrkas:** Yeah. Yeah. And that was cool because there was like a half stadium basically built around the pipe, loads of people and you could choose your music and, you know, like it was a cool event. That

[00:09:32] **Gavin McClurg:** Olympics was beautiful. And it was, you know, they, they did a really nice job. And it was, it was a, it was an amazing event. The whole thing that, that Olympics was this. Have you been

[00:09:43] **Daniel Tyrkas:** there or did you just follow because you just followed it too far? No, I was, I

[00:09:47] **Gavin McClurg:** was sailing then I was sailing around the world. So I actually didn't even get to see that much of it. But, um, but it was, you know, I, it was, it was weird watching Beijing this year, you know, Salt Lake really kind of lined up better for winter mountain sports. You know, that was, that was kind of bizarre in Beijing. Yeah. I agreed. It looked cold this year too, man. Yeah. It looked miserable. Holy moly. But what, what, so just, I mean, we got to talk about paragliding, but the, the, that experience, um, can you, can you summarize it? I mean, does it still just leave a huge mark on you? It must've been amazing to be part of, I mean, the Olympics. It's, ah, it's a dream.

[00:10:27] **Daniel Tyrkas:** And in fact, it left a mark because I still feel my shoulder.

[00:10:34] **Gavin McClurg:** Did you crash in it? Did you get hurt in the Olympics? Yeah.

[00:10:37] **Daniel Tyrkas:** In fact, it was a bit unfortunate. I mean, it was very unfortunate. Um, and while no illusions, I wouldn't be winning them. Right. But I thought, okay, I can be in the finals. You know, I mean, I was an amateur, right. I was studying at the same time and engineer having getting an engineering degree together. And, um, so in fact, I got injured before the comp and not in the half pipe, but playing volleyball after training. Yeah. You know, take to a bit of a cool down. And in fact, you know, I went up to blog and my, my trainer as well, and he jumped on my foot when landing. And so my ankle was fucked one day before the afternoon before.

[00:11:24] Yes. Oh, but I sure didn't want to give up. And of course I wanted to do it right. And, um, so I got fixed up as good as you can with tape around the, you know? And, you know, we're not gonna make it happen. painkillers and everything and it was kind of okay i could ride but um and i could also do all the years landing forward like you know not goofy yeah so not i was riding goofy but not backwards like so landing fake the other foot forward yeah because the pressure and the transition it was already super perfect then right i knew my ankle it's tough so i can't take it pressure probably so i avoided this last trick all the time training so i could ride yeah long story short um it was a switchhawk and flip so you know one one flip and two spins basically that's what it was landing

[00:12:18] landing fakie and then um my ankle couldn't take the pressure and smack full on on my shoulder dislocated my shoulder and i thought i just had caught the edge you know because it felt like it and then yeah my shoulder was fucked too and my ankle and you had two runs to qualify but i didn't want to give up and you know i had chosen highway to hell from acdc

[00:12:50] imagine in utah with the mormons right highway oh they would have been psyched where people just yeah yeah and i was flying high and it was really good and i you hear you know it goes silent and you hear while you're in the air really high and you hear the crowd i didn't hear the music i heard the crowd funny enough i heard the music before the run but in the run i heard the crowd i went up for the second run with more painkillers and then same thing smack again on the same shoulder yeah and then um well i rehab and everything but six weeks later i was in japan for the next world cup and um yeah so i finished that season basically and then i was fifth in the world ranking which wasn't too bad but you know i had to finish my engineering degree too and then i thought okay maybe it's a good time to you know call it a day and um then i finished my career basically um because i wasn't going to go for another four years you know i was already 27 and which is pretty old for you know a half pipe snowboarder you have to yeah

[00:14:03] be able to take some impact how

[00:14:05] **Gavin McClurg:** about sean white this year what was he 36 or something i mean it was the the the poundings that i mean the the height and the this it's just such a magnificent thing to watch but i mean they're doing that on ice i mean that basin pipe was just right i mean and it is regardless it's all it's ice no matter where it's just it's hard because you guys are riding it so hard and it's they shape it every day and it's freezing every night and it's just like you know you're 30 feet above the ledge you're what you're 50 feet off the bottom of the pot it's hardcore it's yeah you don't as long as everything you're just broken you

[00:14:44] **Daniel Tyrkas:** know you just shatter oh that's what i mean you need to take impact and uh it's okay as long as everything you land smooth in the transition right if you're if you push off a little bit too much boom flat yeah or if you push a little bit too little you land on the table right or even worse like just not enough and that's why it's called to disaster right one foot on top and one foot on and it's precision yeah and i also remember in finland also pure ice and you have to go and fly five meter high you know so yeah that's like when when

[00:15:18] **Gavin McClurg:** you when you watch that kind of so i we have a big pipe here at the local hill we've got the big hill and then we've got a little hill where they've you know they have they have the park and the pipe and you know really good athletes come and train here because they've got good snow and they've got good shaping and all you know i don't know anything about that but uh you know they've they've got a really good ski team here too alpine i was always alpine i never did any tricks and i always kind of sucked in the air i wasn't really that good at any of the stuff that you did and but when i watch what's you know this was a long time ago i'm almost 50 you know so this was back in the 80s and early 90s and you know but when i watch these kids now 14 15 16 17 i can't even believe it i i mean i i watch that and go god was i even close to that good you know it gives me kind of the it gives me kind of the creeps i mean the speed and the energy and man it's awesome

[00:16:13] **Daniel Tyrkas:** like any sport of course it evolved too so basically they're just adding another flip you know and another spin since the time you know when i did it so the level definitely evolved and like the young kids are charging but also you know the the whole training conditions got a lot better and even more professional you know we didn't have these airbags where you can practice your tricks into just didn't exist right right so now you have a bit more of safety to practice you know and of course also back at my time the good guys you know they had all some gymnastics background like me or um diving like um or diving you call it like that right yeah um and um right so that you knew okay this is how i'm in the air you know so that you could do all the tricks but basically we would practice in in the summertime during the summer camps when the pipe was slushy then the impact wasn't so hard right

[00:17:19] **Gavin McClurg:** yeah but it's not like going into balls i mean i mean even even back in your day i mean red bull was building sean his own pipe you know it's pretty hard to go up against a guy that's got his own oh no not

[00:17:30] **Daniel Tyrkas:** yet sean was a little so he showed up in one of the last comms and was a little kid okay

[00:17:39] **Gavin McClurg:** it was like all right i thought i thought that was his first yeah

[00:17:43] **Daniel Tyrkas:** he was just coming in right right okay yeah there was a canadian guy called mike michael chuck maybe you have heard about him like that sure of course terry harkinson had just basically retired and sean white was just coming yeah that was i mean now it's

[00:18:02] **Gavin McClurg:** it's got to be a little bit of a change i mean it's it's got to be a little bit of a change like the you know the the people coming into the x-ops for the first time and Chrigel you know one seven in a row i mean you're just you know they're a different level right so you've got two i mean right off the bat here you've got two things that to me add up to just whoa you've got these huge building blocks to be an awesome pilot engineering how many people have we had on the show or how many people do we see in this sport that are engineers it's just over and over and and then flow you know you're obviously a big time flow athlete and a lot of flow history with you know Will Gadd always said that when he when he sees people coming from flow sports whether it be even mountain bike riding but but you know surfing skateboarding snowboarding any kind of flow activity kayaking big one then they just get really good really fast at paragliding and i've often thought it's not just the flow it's the flow of the sport and i think that's a really good example is you know we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're

[00:19:21] we're we're we're we're we're

[00:19:25] **Daniel Tyrkas:** we're we're

[00:19:25] **Gavin McClurg:** we're we're we're we're

[00:19:25] **Daniel Tyrkas:** we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're

[00:19:27] **Gavin McClurg:** we're we're

[00:19:27] **Daniel Tyrkas:** we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're

[00:19:28] **Gavin McClurg:** we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're we're

[00:19:30] **Daniel Tyrkas:** I started flying 1997. So at the time of the Olympics, I was already flying for five years. Okay. And I always liked flying, you know, no matter which kind of thing it was, with the snowboard, flying, with the surfboard, hitting the waves, with the windsurfboard, right, flying. Yeah. And kickers and everything. I always loved it. Yeah, but I was a pilot already, and I kind of combined it also, you know, spring training in Davos, for example, you know, first snowboard, then go down to the parking lot, my house, my car. My car is my castle. You

[00:20:11] **Gavin McClurg:** got your skis, your glider, your windsurfboard.

[00:20:15] **Daniel Tyrkas:** Nowhere to sleep, but you got a lot of shit. Equipment in the car was worth a lot more than the car around it, right?

[00:20:23] **Gavin McClurg:** As it should be, dude, as it should be. That's right.

[00:20:26] **Daniel Tyrkas:** Yeah. So snowboard. Snowboard in, glider out. And so I kind of combined it already back then. Yeah.

[00:20:33] **Gavin McClurg:** Wow. You were pretty young then, because you said you were 27 when you kind of retired in Salt Lake. So you were early 20s when you were flying. You got here pretty early.

[00:20:44] **Daniel Tyrkas:** 22. Yeah. Yeah. Okay. When I started.

[00:20:47] **Gavin McClurg:** Tell me about that phase, you know, those first five, you know, when you're training for the Olympics and stuff, but you're also piloting. What was that period of your life like? In terms of the flying side, learning it, you know, if you went, if you could go back to that time, would you change anything?

[00:21:04] **Daniel Tyrkas:** No. No, I don't think so. I mean, I didn't do the standard progression maybe in flying either. Right. So I started flying and then I had all this outdoor sports background and, you know, I knew where I am in the air, you know, and where my arms and legs and, you know, like this. This motion control. Just good self-awareness. Yes. And the flight teacher back then quickly realized that I must have some talent. Right. So in fact, the fifth flight already, he was like, oh, we forgot our radio. Well, you, Daniel, you can go without. It's fine. You know?

[00:21:46] And then I kind of started.

[00:21:49] **Gavin McClurg:** He right away recognized you just had a better, you had better perception. You had better understanding of what was happening.

[00:21:57] **Daniel Tyrkas:** Well, it seems like at least. Right. I felt like, OK, I'm a beginner. And of course, I'm aware. And you need to be aware. What's your skill level? What's your skill set? Where are you? Right. And then what kind of risk or is it risk? Right. Is it the perception? So if I hit a kicker with like, you know, 80 kilometers an hour, your jacket flapping, you know, and you go like really flying 30 meters over the kicker and doing some spinny flippy stuff, you know, an outsider. Would go like fucking nuts. Right. But for me, it was like, no, I'm in control. I know how to handle this. I know how to do it. You know, I know my risk of injury is limited because this trick I done several times. You know, I hit the kicker first straight, of course, before I do any tricks to get used to the kicker and stuff.

[00:22:47] And new tricks you would practice into soft snow or powder or whatever. Right. So.

[00:22:53] And I was aware, OK, I'm a beginner here. But then. You know, I started already soaring. The wind was right. The conditions were good. All the other pupils were launching below me. I was watching them, you know, without the radio. And then the guy started waving at me that I should like kind of fly out, fly out, you know, like we're done for the day. I was still soaring back and forth. Wow. This is great. Exactly. Working out perfectly. But then. And then it was, of course, kind of exciting that, you know, I went exploring. Where I have. You know, like where I was snowboarding. OK. New mountain. New launch. New landing. New conditions. Kind of, you know, figuring it out. That was, of course, exciting.

[00:23:38] But maybe going back a bit. And then I did like my 50 flights. And then I went straight to an SIV. And then I did this SIV also with the same guy. And he was basically a bit of a mentor then because he knew I didn't have money. And, you know, so he always kept giving me some tips. And, you know, so that helped with my progression. And so I did this whole SIV, full stalling, everything. And then I was done with the SIV. And then he was like, yeah, OK. If you like, you can upgrade now. I have a high performance glider here. You know, like if you want to buy it, you can have it. I'm like, really? You know, so I stepped up from like a one to two to a two to three back then. So basically going straight to an E & D. And I'm like, really?

[00:24:23] Yeah, yeah. You can handle it. And then I was like, OK. I'll go up here. And that was then over ground already. And he taught me full stall is the reset button, right? I'm like, OK. I'm going up here. I'll do some full stalls, OK? Can you watch me? No? Oh, I handle it. Give me some feedback. And then I went up. And it wasn't best enough. Flew out. Full stall. OK. Went fine. Another one. The three landed. He was like, yeah, look good. And then we made the deal. And he sold me the glider. And then he was like. This is the glider you're going to learn flying with. Properly. Right? Wow. Wow. And since

[00:25:06] **Gavin McClurg:** then. I guess, I mean, for you, for somebody that's really good at aerobatics, SID must have been really boring. Oh, geez. I've done that.

[00:25:13] **Daniel Tyrkas:** I'm not doing an infinite yet. It wasn't boring. And the infinite didn't exist. It was just when the SUD was also founded. I remember then watching this SUD. On. On tape. Basically back then. Still. Right. No internet. Nothing. Yeah. Right. Yeah. Yeah. Yeah. And so the SUD was just invented, you know, and I was like already flying for three years or so. So what we did were wing overs and spirals and more wing overs and a stall or a spin and stuff like that. Right. And I kind of continued all the time with maneuvers for fun. Right. But I didn't find. I never found it boring. It was always exciting. Right.

[00:25:58] Because I knew consequences. You need to focus here. Right. And then of course. Yeah. So did you already fly to the Pinskow Valley? You know, like, no, I haven't like, what do you need to do? And so, you know, so I got into cross country flying. As well.

[00:26:13] **Gavin McClurg:** Were you living, were you living there again in the Northern Alps getting near where you are? Cause you're near Chemsee now. Is that where you were back then too?

[00:26:22] **Daniel Tyrkas:** During, I studied in Erlangen, which is close to Nuremberg. Which is like two hours north of Munich.

[00:26:30] That's where I grew up and I studied and everything. I couldn't afford to move anywhere else to study. So I just stayed home and did everything from there. But once I had finished my degree, it was clear for me. I wanted to be Munich or further south. I wanted to be needed to be closer to the mountains. And that's what I did. And then I was like Southeast of Munich, Southwest of Munich. And so since six years, I'm living where I'm living, which is the closest. To the mountains yet, but always south of me.

[00:26:59] **Gavin McClurg:** This is probably an impossible question, but I'd like to get your take on. If you could, if you could look at what's made you a really successful pilot now and compare it back to then. Which piece of the pie means more? Is it the engineering or is it the flow? Is it the, is it the sport background? How do those two mix in terms of your, your becoming a world-class pilot? Good question.

[00:27:28] **Daniel Tyrkas:** Neither maybe, honestly speaking. Yeah. I mean, surely there are elements of it, right? So that you have the, maybe a bit of an analytical mind and that you can reflect on what you have been doing and that you can visualize, you know, that comes from the sports that you have been doing a lot outside in the nature. You kind of can read, you know, we had to, you had to read the mountain when free riding or, you know, like. You need to read the elements when surfing or windsurfing or like you mentioned kayaking. Right. And I think that definitely helped, but finally it was just the pure fun. Okay. And maybe also engineers like to optimize everything.

[00:29:01] I read books, you know, about weather, about, you know, about everything you can have and then go flying a lot. And then if you combine these two, yeah, then you get a better pilot.

[00:29:57] It's up, it's up top. It's in your head. It's the strategy. It's the little things. What can you tell the audience about, you know, some of the tips and tricks and things that you've learned or things that focus on, you know, over your last 20 something years of experience when it comes to comps that, that have consistently helped you in results. Maybe

[00:31:06] And I was like, Oh, really?

[00:35:49] **Gavin McClurg:** or what or what does it or what doesn't he see yeah sometimes it's the opposite who is breaking away

[00:35:57] **Daniel Tyrkas:** right yes who is doing it who is doing it that's a big one so is it Jansen or is it so exactly I think this is this is really really important and with what I what do I mean with wing control I mean finally if you really simplify it it's all pitch control angle of attack control so the only job you have is to keep the angle of attack in the right window not too big not too small right too big stall too small collapse or frontal so yeah and for that I think every pilot and I also when I sometimes I give a talk you know and ask when should I step up I say okay

[00:36:46] you need to know your stall point ideally you can stall the wing smoothly and go enter a nice flyback your reset button flyback be able to spin the wing ideally 180 degrees so that you can basically oh something is ugly here you know I need to quickly turn around which is almost impossible on the aircraft we fly but yes 180 degrees spin so stall point again on one side it's stall point so many accidents happen because people try to squeeze their wing you know around the corner and they stall it they spin it on one side so that is important and then I add to it you should be comfortable flying

[00:37:34] ideally full speed collapses on your wing frontals or side collapses best is both and when you're comfortable doing all that on the wing you fly and then when it starts to be boring then you can consider stepping up

[00:37:53] **Gavin McClurg:** so when you have that totally down if that just doesn't even get your heart rate up then you might be ready

[00:37:58] **Daniel Tyrkas:** yeah but I mean that's of course unrealistic because also my heart rate still goes up when I go stalling and I go stalling a lot because I want to keep current with my practice so in winter time or no thermal time I go stalling

[00:38:14] **Gavin McClurg:** and are you doing that over the dirt or over the water but yeah

[00:38:18] **Daniel Tyrkas:** so you just go

[00:38:20] **Gavin McClurg:** off your local hill and just get the only SIV I

[00:38:24] **Daniel Tyrkas:** did over water was this very first one after 50 flights

[00:38:27] **Gavin McClurg:** wow really so everything since then has been over dirt I

[00:38:32] **Daniel Tyrkas:** don't recommend it to be honest just to be very clear I do not recommend it to the standard pilot population to do it like this but once you are comfortable stalling I think you can do a lot over dirt and I was pushing my limit but this is also maybe I think a good advice for everybody push your limit but push it slowly slowly slowly gradually right and back then it wasn't standard to have two rescues so I had one and then you're okay I have one rescue and so I better not use it I don't fuck it up you know so I would go stalling when I felt comfortable and the conditions were good and everything but I always had wings kind of like I always had high performance wings right in the beginning I wanted to have a wing that could do both that could go like cross country but you could also have some fun with it doing some maneuvers nowadays I have a freestyle wing for that with aqua harness and also two rescues but I never needed my rescues in 3,000 hours of flight 25 years I never threw my rescue because of need of a rescue no never

[00:39:39] **Gavin McClurg:** never wow was it was it hard for you to change from the you know the big FAIs where obviously you're still using a lot of bar to fly you know a 270 FAI in a day but you know for me still even to this day I don't use bar when I go on big flights like I do in a comp you know I mean in a comp you're just stomping all the time and was it was it pretty natural for you to speed wise and speed bar usage wise for you to make the transition from big you know to a big flight you know big XC flights to to comps because it wasn't really for me it was a whole nother learning curve of using bar and a lot of that's because here we fly we go downwind a lot you know we don't have weather to to allow for the FAIs you know we don't have the anhel set up here at all so often we're just going downwind and you just don't need as much bar but but we should probably we should the thing we always talk about is we need to be using more bar you know to go bigger and and but in a comp you're using it all the time it's just for me it's a different mindset you know when I go to a comp okay I'm using more bar

[00:40:49] **Daniel Tyrkas:** no not for me okay because make ready dictates bar so if you want to fly efficient and if you you need to bring up your average speed otherwise you don't fly 300 or whatever you know 200 plus FAI and and that's maybe also a difference because yeah okay in the beginning you know I wanted to fly from Germany all the way to Italy which I did right so with the wind basically one way I did in the beginning like everybody more one ways realizing okay the second part of the adventure getting home you know just takes also basically a lot of time almost yeah as a rule of thumb it was always okay you fly seven hours one direction you need seven hours to get home right that was like roughly the math behind it and then I said okay I prefer to do something like closed you know flat triangles or FIA triangles of course it's like the best you know FIA triangles this is what you do right if you want to be and this is the sexy one

[00:42:01] and thus I was also pushing bar already a lot because well when it's right also in a comp you don't push that was also made a little bit more difficult but you know

[illegible]

[00:42:37] we're gonna make it we're gonna make it staying with the gaggle, you know, having enough skills to climb as well as the gag, as the lead gaggle and, and picking decent enough lines that you can stay with them. And then phase two is, you know, yassening, I would say it, you know, is pushing. Obviously he's way beyond phase two, but I mean, but in terms of the learning side, you know, you, you push and you bomb out and you, you know, you, you, you take a little bit of ego hit for a couple years and learn how to fly fast, learn how to make your own decisions. And then you kind of start putting it all together in phase three, where you can pimp when it's the right thing to pimp and lead out when it's the right way to lead out, get the leading points, but not be overly aggressive, you know, Russ Ogden discipline.

[00:43:21] **Daniel Tyrkas:** I think he summarized it very well in the talk with you. I think it was as well. Right. Um, and I agree. So finally it is

[00:43:33] to be, a successful comp pilot. I realized that, um, you need to be able to strike the right balance

[00:43:44] between attack and control, slow down a bit. Right. Um, also, especially when conditions switch. So the switching gear part, I mean, there are days that are, as you said, crushing bar, you know, like all day long and then there it's climbing. So finally we all, if we all fly full bar, yeah, you can't gain anything, right? Because everybody is flying full bar. So then it's your climbing abilities and your ability. And this is, I think also very important, but very difficult to learn lines, lines, lines, lines,

[00:44:34] Columbia, you know, you hit the shitty line, you go from zero to zero, you hit a good line. Oh, I'm catching up with the top guys, you know, like, yeah. And, and all this together makes this game so interesting, complex on one hand, but I think this complexity also makes it a very interesting game to play.

[00:45:00] **Gavin McClurg:** Yes. Don't, don't you feel like, I feel like often it comps there's, there can really be a lot of lemming flying on lines. Do you, do you feel that I've, I often sense that it can be pretty easy to catch up. You know, if you, if you get dropped, if you, if you blow it, you know, even in Columbia, when it's really fast, if, you know, because I feel like, you know, the, the lead gaggle will often stay so glued together in a sense that, you know, like you said, you could be, it can often be a pretty nice place to be, to be just behind that. And you can pick out a better line and suddenly, boom, you're, you're, you can kind of play a little bit of leapfrog, but I find that lines are, like you said, you can, it can destroy you and it can really hero you.

[00:45:49] And, but I often see, you know, a whole bunch of people on not a great line and, and just not being searchy enough. I don't know that.

[00:45:59] **Daniel Tyrkas:** Yeah. Maybe it's because they just want to stay with their group, especially with, when it's the lead group. But I must also say at least on a really high level comp, like in Columbia, it was the world cup or in Gemina or wherever, you know, like we're really all the top, top, top guys come, uh, mistakes are painful. And at least

for me, it is ultra difficult. I don't find it so easy to catch up because, you know, then they are smart enough in this gaggle and they spread out a bit in this. Leading gaggle. Sometimes it even splits, you know, and then I've me personally, I find it pretty hard to catch up. Basically it's only possible when they make a mistake or they have some hang up somewhere, you know, because they have to thermal something weak because they raised too much to the ground and, you know, so, but if they don't get stuck and they continue full speed, boom, thermal, full speed, boom, thermal, and they're so good and efficient.

[00:47:03] It's important. It's possible to catch up.

[00:47:05] **Gavin McClurg:** Yeah. If they're being efficient. Yeah. I should clarify that. If I said easy, I didn't mean that it's never easy, but the, but the, I've just found that the, the line sometimes can be where you can really grab an advantage and I'm, and I'm not, and I'm not good at them. I'm just saying that if you're, if you're willing to stay searching, just like we are, when we climb, you can often, Oh, you know, and like you said, sometimes it's just, you got to stay with them and hammer bar, even if you're not in a good line, cause you don't want to lose them. But, but sometimes it's pretty worth just moving a little bit. This isn't a very good line. I'm going to just move.

[00:47:40] **Daniel Tyrkas:** Yeah. Especially flatlands. So I think we must differentiate here, flatland flying versus mountain flying because mountain flying, the line is the line, right? I mean, you don't suddenly start searching over the valley. You stay, you know, you stay, you know, with the model, you know, the model when you, when you paint it with honey and you turn it around, so basically you stay where the triggers are. That's your line, right? Along the ridge, basically. Or if it's ridge racing, like in Bassano or wherever. Yeah. There is only one line like, and that's it. But Columbia or Macedonia or flatlands in general, there, it can make sense to search a bit more.

[00:48:28] And there you have more of this impact of lines. I read also now in Brazil, apparently, I also never made it to Baishu. So I always wanted to go. This is torture,

[00:48:39] **Gavin McClurg:** my friend, watching this comp. And they're, they're just starting day seven, actually, right now. And I've never been to Baishu. I wanted to go so bad this year and I had to cancel, but it was, God, it looks good down there. Oh, just seven days.

[00:48:52] **Daniel Tyrkas:** Yeah. I mean, similar like you, I have other obligations. I have a family and, you know, I have a job and I can't be everywhere. It's impossible. And yes, it's a torture, but I think we, we don't need to cry too loud because we've been in Columbia and it's been really great.

[00:49:09] **Gavin McClurg:** Yeah, it was really, it was really great. It was, yeah. It seems like too long ago. None of us have anything to cry about. Too long ago, too long ago. Well, okay. So that, that's a good transition too. You, so you did the, you know, you did the crusher big flights. That was the real focus for a long time. And I still see you doing that. I know you're still doing that now, but, but you're in your German team a whole bunch of times and you're right at the top. Right. Right now in the world. What are your goals now? You know, you've been doing the racing thing for the last 10 years. You know, I, I've, I've never, I started racing about 10 years ago as well, but I haven't done it at your, your level. I've, I've been more focused on the X-Alps and that kind of takes me out of comps for a year, but now I'm really thinking, I think I'd really like to put some time and energy into that. And at the same time, I think, gosh, is that a worthy endeavor?

[00:49:56] I don't know. You know, I'm, I'm curious if, is it, is it something you're still really passionate about? Do you love it? Do you, do you want to keep pushing? That side of things?

[00:50:05] **Daniel Tyrkas:** Absolutely. I love it. You like, you like racing. I love racing. And, um, I think I still have a long way to, you know, get better and learn. Yes. Okay. I'm in the top 15 of the world, but you know, I, for example, I've never been on the world cup podium, right. Or Europeans. Okay. Europeans. I was six and the world in Argentina, I was nine. So top 10 also, I've been at the world cup top 10, top 10 is a good result, right? Sure. Top 10 is always good, but top three or top five is better. I also, also top 10 in the world sounds better than 15. Um, but maybe that's just a side effect, right?

[00:50:52] Um, because like you can't, as, and you talked a lot about it with, um, you know, with your ex-alps colleagues and, you know, these results oriented goals, you know? Thomas Terrier says it as well, right? Uh, it doesn't make sense. It, you can only try to improve yourself and, and your type of flying. And my goal is to become a better bird, let's say, right. Um, be more elegant, be better, be more efficient, be more in control of the wing and be a better pilot still. And I think this journey never ends. And sure. And, and I think that's also the good part about it and flying the comps.

[00:51:42] I, I think that it's a bit different because first of all, I haven't won them boom, boom, boom. Like, you know, like with the, with the other thing, like if, if I keep winning everything, okay, maybe it starts to be boring. I don't know, but I don't see that happening because I still have other obligations and I can only do as good as I can do. And I can't do so many comps. So, because so, and, and I cannot compare, let's say to Honora who flies, I don't know, 1000 hours a year or whatever. It's his job to fly, right. Um, so I'll probably never be as good as him, but I'd like to be, and there is potential, right. I can sniff it a bit here and there, and, you know, I have my highlights, but, but I also really do like about the comps is the, the community.

[00:52:33] Hmm. The, it's a bit of a social aspect too, right. With it compared to the lonesome Eagle thing, because you meet, like you meet the people all over the world and continues, but a lot of faces have been there for a long time, like you. Right. And so I'm, I'm happy to see you, Hey, Gavin, you know, like, or whoever. And I mean, I don't see you much, um, like, or, or the other side of it, right. So you just see those guys during, and, you know, and, and, and, and, and, and, and, you know, you meet people from all over the world or in Europe and, you know, and I can apply some language skills here, there, you know, I speak Spanish and English and Czech and German. So it's also fun, you know, to speak with those guys and speak with those guys and have a beer together afterwards.

[00:53:20] And, you know, it's the thrill, but then also like the community and then, you know, the let's have a beer afterwards. I like it.

[00:53:29] **Gavin McClurg:** It's fun. Daniel, we talked in Columbia that one of the things you're talking about is the, you know, really most proud of, and you've, you give talks about this and I know you talked about it in your, in your podcast, in the, the, the German podcast, um, 25 something years of flying now, no accidents. And as we started the show, you know, you're not risk averse, you're in the Olympics and the pipe, you know? So you, you know, you, you do, you take risks. You're obviously very comfortable with risk, you know, these big flights, the two seventies and stuff in the bigger, you know, these huge FAIs that, involves risk and you're flying in the lead. Um, what do you, what do you chalk up this, this very safe run to?

[00:54:12] **Daniel Tyrkas:** Luck maybe should be part of it. Um, of course there is, but I think it's, I try to calculate the risk, you know, um, like the risk reward part of it and the best way to mitigate risk. And I think I, I said it before already is skill.

[00:54:37] So if you're really skilled and smart, so don't be dumb, right? Um, don't take dumb decisions. Right. And I, and I also had close calls, right? I mean, no doubt about that. So that's why there was a bit of luck involved as well. Um, for sure. Um, but I think it's skills like, you know, in snowboarding or any other sport, surfing, let's take surfing as an example. If you're not a good surfer, you wouldn't even dare to go out in the big conditions, you know, like you wouldn't even manage because first of all, you see the waves, how big they are. And second, you try to go out and you probably don't even manage the shore break.

[00:55:26] You could just get spat out. And well, if you'd

[00:55:29] **Gavin McClurg:** never even get there, never even get there, you

[00:55:31] **Daniel Tyrkas:** probably, you know, will be spat out. Half drunk, half drowned, right? Drowned. Um, and so knowing, being able to assess the conditions

[00:55:47] and match them to your honest reflected skill level. I think this is what helps you stay safe. Right. So your skill level must match the conditions you are trying. Yeah. And the wise decisions. Um, so as I said, if it's maybe in the Lee side and I would never, for example, push bar into the Lee side full on when I don't have, let's say a hundred meters,

right? Better 150 because 150 is kind of my threshold 50 for the to happen 50 to assess, can I fix it? And 50 for the rescue to work.

[00:56:33] But that is already like really on the limit, right?

[00:56:37] **Gavin McClurg:** Yeah, that's close. Yeah. It's very

[00:56:38] **Daniel Tyrkas:** close. And okay. Then it makes a difference is it for rocky ugly terrain below or is it all a dense, nice forest? And in the worst case, okay, I go down in the woods. It's not nice to be hanging in a tree. I don't want that experience, but trees are your friends, right? A dense forest you probably won't be heavily injured. So also dead you must take into account in your risk calculations. You're not gonna make an Chinese Chinese Chinese Chinese! But having said all that, and I knock on wood here, there is remaining risk, and I think Will Gadd said it as well, which we are taking. But you're taking. I mean, it's called living.

[00:57:23] You drive a car. There is risk. You leave the house. There is risk. And so, yeah, but it's too much fun.

[00:57:36] **Gavin McClurg:** Remind me, you had a crazy incident in DeSantis, which that sounded like a dicey. Everybody I've talked to about DeSantis said it was really on the edge at times with the Lee and the wind. And didn't you have a barely clear the ground or something when you had a collapse near the cliff wall? You talk about that? That was crazy. Did I

[00:57:57] **Daniel Tyrkas:** tell you or did somebody else tell you? You told me. Yeah. You told me. Exactly. Yeah, because we're talking. Yeah, that was one of the closest calls, in fact, I ever had. And typical thing, yes, it was we were racing along the cliff, rocky faces, and there was like a shoulder. And the wind was coming like from the thermals, like on the right side kind of thing. But it was also this like kind of northerly, northwesterly.

[00:58:27] **Gavin McClurg:** Dumping in? Yeah.

[00:58:29] **Daniel Tyrkas:** And I believe that, you know, I came there and I saw the others climbing away. I wasn't in front front. But, you know, I saw them taking that line and I looked good. And I was like, OK, I'm just going to follow. But when I reached that kind of shoulder, it was ugly air. You know, I felt it. And I was like, ah, no, I don't like that. I, you know, release bar and I want to have more ground clearance. And so as I fly away from the terrain.

[00:58:58] I believe. I hit like some sort of road or basically coming a sideways rotor, maybe combined. People can't see me combined with a standard classic downwind rotor. And I'm flying away. And, well, I was still maybe on half bar, but boom, you know, the terrain side of my wing collapsed, which is kind of really nothing you want to have. And so there is my another another golden rule I have. I want to have enough space. To make at least one turn to the terrain. Right. One full 360. Yeah. To have that space.

[00:59:37] And I needed it. And I used all my skills I had from, you know, recovering wings. And but it was one of these events where everything slows down. And, you know, like, OK, this is really, really. No, you need full focus. Right. And I managed to recover. And I. I. I. I. I.

[01:00:12] I. I. I. I. I. I. I. I. I. I. I. I. I. I. Ii Ii Ii Ii!!

[01:00:20] Iii

[01:00:24] Ii Ii Ii Ii Ii and a good reminder to stay with these golden rules, 150 meters above the ground, enough space to make, to spin toward terrain. And no matter what your skill set is, you might get an, you know, and read the air and anticipate. And, you know, like I kind of felt, ah, it's not, it's getting ugly. And yeah, everything close to the terrain is dangerous.

[01:00:50] **Gavin McClurg:** Yeah, there are things that, there are things that can happen to us that skill doesn't matter too much anymore. You know, if you don't have the terrain clearance, you know, it's, you don't want to, you don't want to be relying on miracles, do you? Yeah,

[01:01:04] **Daniel Tyrkas:** but skill, I think still helps because it makes a big difference if you impact out of a pendulum because you let your wing shoot or you're skilled enough and aware enough that, okay, I can't recover it maybe, and I

don't have enough height. Okay, let's keep the wing above my head no matter what it looks like, but no pendulum. So, and I mean, I visualized a lot, everything, you know, like I do a lot of, and I never, it's not true. I threw my rescue once because it needed a repack. So, and it was in wintertime. Man, I was scared. I would have preferred to do five full stalls rather than throw my rescue because I had never done it.

[01:01:52] And so I threw my rescue. I threw straight, you know, and I was like, okay, how high am I over the landing field? Okay, yeah, this should do. Yeah, maybe wait a little bit because I don't want to search for my container, right? Ah, no, but now I'm going to do it. I had a steerable one, and I wanted to try, you know, the steering part of it. It took me a while to position and do, ah, okay, now I throw it, you know, and then I threw it, and the steering part, I mean, the thing opened, and I was looking, okay, my container is going this way, so, okay, let's release the glider here, and then, okay, now we could start steering. Oh, no, the ground's already here, so, yeah.

[01:02:35] **Gavin McClurg:** It all happens pretty quick. Yeah, the videos that Urs Hari puts out are really terrific for that because he's doing it every day, just over and over and over again, and it makes you realize how much there is to do, you know, disabling the wind. I did the same thing with the, I flew, I threw down in Columbia, a bunch of years ago on the EVOX on a practice day, and right when I got there, everybody said, oh, you know, roll the NEO is different this year. It's all spicy, and it's really strong, and I had just come from Menarca, and I just, get out. What are you talking? This isn't, it's not strong in Columbia, and it was pretty strong. Anyway, I lost my wing, and when I went to throw, I actually waited for quite a long time because my wing was okay. It was just, you know, I was too low to try to do something else.

[01:03:21] I wasn't comfortable trying to do something else because there was lots of power lines, and so I thought, okay, I'm just going to fly out over the bench because I was back over the, you know, and it drops away, and I thought, okay, I'm going to fly because there was a little teeny tiny field. Otherwise, it was all just forest, and I thought, okay, I'll get to windward of that teeny tiny field, then I'll throw. I mean, I have lots of time to think about this, and I'll throw, and I'll steer it in, and maybe I'll just be able to relaunch from there, you know, and it's because I had a steerable, so I did. I did all that, but by the time I threw, and duh, I was on the ground. I mean, there were, I never even got to the chance of trying to, it takes a while, you know, and I was able, I just packed it up and flew out of there. It was great. It all worked out really well, but yeah, it takes a bit of time. I mean, disabling the glider is, that's a big step, you

[01:04:09] **Daniel Tyrkas:** know? Well, I have quick outs for that reason. Yeah, I think it only makes sense. Yeah, that's great.

[01:04:14] **Gavin McClurg:** I have that with my Acro kit. I need to have

[01:04:16] **Daniel Tyrkas:** that on my XC kit. I have quick outs. I have a release system for my bar. I basically, boom, and I use it. And it's, maybe we haven't talked about it, but passive safety. So that's also an important part for me. So yeah, two reserves.

[01:04:34] **Gavin McClurg:** God, I have a whole nother set of that stuff. I need, I just haven't put it on my, with my, Yeah,

[01:04:40] **Daniel Tyrkas:** so I have them for various reasons, right? Mainly because of the Rogalo, because then it's more easy and faster to, okay, boom, then gone, right? Or you have it on one break or whatever. And then the whole system works a lot better. Number one. So put it on. Second, I use them already when I was landing backwards, you know, in howling wind. And, you know, then I just touch down and the moment I touch down, I do bling. And my wing is completely disabled, right? I'm not being dragged through any fuel.

[01:05:13] **Gavin McClurg:** You just, you just, you just get rid of one? Both. When you do that? I did

[01:05:18] **Daniel Tyrkas:** both. Oh, you just let it go. Okay. Well, basically you keep your brakes, right? And then your wing is, you know, landing softly on the brakes, even howling wind and you can easily manage it. So that's another reason. And well, who knows? Um, you have some shit going on. You, you, you, you mess up river, even a Creek, whatever you want to be able to get rid of it. Yeah. And, um, for, for that reason, I also carry a hook knife, a big fucking proper knife, you know, with a proper handle and it cuts everything. I tried, it cuts like through four layers of webbing,

like butter, like, right. So, um, I've never used it. I never, you, the, you know, I,

[01:06:05] but I heard stories also people coming down on rescues, you know, one on one almost disappeared in a, in a crevice in a glacier, you know, because when do you pull rescue when it's ugly and howling and really ugly, right? Otherwise, why wouldn't we need a rescue normally? Right. And so I want to be able to cut away the rescue. Um, on the other guy, I know he did, he was dragged into a ravine and he, he ended up being like, he was bandaged like a mummy top to toe. Um,

[01:06:38] from just getting pulled through the stuff. Yes. With

[01:06:42] **Gavin McClurg:** high winds. So

[01:06:43] **Daniel Tyrkas:** that's another reason I think, um, it's good to carry, um, a proper hook knife. And certainly, and this is, I think also big danger. Um, and that's why I think we should all be very, very friendly and very respectful with each other in this gaggles.

[01:06:58] And then a collision that is, yeah. And I, I, um, so as soon as I should have any lines around my head or neck, you know, I just take the hook knife and cut everything away. Like, you know, I will go ballistic with a hook knife all around myself before pulling the rescue. Yeah. Get rid of it. Get rid of that stuff.

[01:07:18] **Gavin McClurg:** This is the, uh, this is the, this is the one side of the sport that, that I, I frequently find, um, in a sense, when you're at a world cup, you feel better about being really close because everybody's really good. But you know, we had a, the world cup in Turkey, this, this fall, I don't know if it was because there was, there was a lot of pilots there that had never been in a world cup. There was, you know, it was, uh, there was 30 or so spots open, I think, cause of COVID and everything else. So I don't know if it was that, but there were, it was insanely aggressive. And, uh, um, especially before the start, which just infuriates me. And I, I, I find that, you know, we don't, we don't see gliders blowing up that much, you know, these days, what we see is mid airs.

[01:08:05] And that, that part of it is spooky. I don't like that. And I, and it does, it's unnecessary too.

[01:08:11] **Daniel Tyrkas:** But I haven't, I haven't seen many mid-air and basically the gaggles I choose to fly with. Um, of course, obviously it's the good ones, so if I fly with the good Frenchies, I am daring to go really close with them or with the really good Germans, you know, um, it's cool because I know everyone is away. Everyone is watching it. Everybody, you know, like, um, and they react as well. I had once also in the sentence, by the way, but the one previous world cup, I was circling together with Ferdi, you know, and, and I took a collapse on the outside and kind of, well, you know, it lifted me and kind of spun me towards him. And, and I was like, ah, he was like, I, I got no worries.

[01:08:57] I see you, you know? So he just made some space and we continued thermaling together. I didn't lose a lot of height or anything. Right. But just for a second too, I wasn't able to steer my glider where I want it to go. Right. Because of course, when you have a big collapse and it's a Lee thermal and you're being punched up with six meters per second and you know, half of your wing is missing. Well, you're not steering so much, right? You're fixing, you're fixing, you're not steering, you're fixing it. And, and then it of course helps when you have really good pilots around you that can also, for example, quickly spin the wing, you know, to make space for you if necessary or whatever. Yeah.

[01:09:42] **Gavin McClurg:** Sure. Yeah, sure. Yeah. It's surprising when you're, when you're with the lead gaggle, how, you know, nobody's, nobody's worried about too much, you know, you're, you're nice and tight on everybody and, and it's all just, I love that. I love that motion, you know, the motion of the birds and every, we were all just so in tune. I mean, everybody's trying to beat each other, but you're also just working together and you know, you could just be within inches and it just, nah, he's got me. I got him. We're good.

[01:10:11] **Daniel Tyrkas:** Yeah, exactly. Beautiful. Yeah. It's beautiful. Yeah. And you know, you see the grin under his full face helmet.

[01:10:20] I, at least that's what I imagined. You know, I'm having a green and I'm imagining the other guy having a green and we're enjoying ourselves. The Vario is screaming and we are going up and yeah, you know, we got the ballistic thermal. Go for it.

[01:10:36] **Gavin McClurg:** We're all adding wrinkles to our eyeballs and mouth and mouths every time we fly. Aren't we just from the smiling and

[01:10:43] **Daniel Tyrkas:** people are not having polyps. This, this level of people, we are not having polyps. The thermal, you know, the people are in control. Yeah. But it's cool. No, it's cool to be part of it.

[01:10:54] **Gavin McClurg:** That's cool. That's cool. This, this may be too obvious of a, of a question, but I'm gonna ask it anyway. We, I read in the commentary when we were down at Columbia that honor and has been on the podium in 40, I think she said 41 % of the races he's been in, which is just mind blowing. I mean, I, I can't imagine there's anybody else that's even at 10, but you know, we, uh, there's, there's all the obvious things what you see a thousand hours a year or whatever it is, you know, that this is his job. But what, what are the things that maybe aren't so obvious? You know, what, what are the things, why is he so consistent? Cause that's incredible consistency. I

[01:11:37] **Daniel Tyrkas:** don't know. I asked him, he doesn't know. I mean, he's probably also just a really good talent and he has a good headspace. And, you know, he's observant. But if he's just doing less mistakes than we do, right. I mean, we all do mistakes and the little mistakes is maybe just little mistakes and also little mistakes add up. And so maybe he is doing least mistakes.

[01:12:07] I don't know if I would know it. I would copy it. Try to.

[01:12:13] We all would. Yeah. I think it's all the pieces. And because it's such a complex, complex game, I think it's really hard to pinpoint it down to one thing, right? It's impossible. I think, I think he's just really good in all aspects. I mean, he's just from another planet. Maybe, maybe, maybe he's an alien. I don't know. He's putting that jigsaw together. Maybe, maybe he was, maybe he was a bird in his previous life or whatever. I don't know. I mean, Luke is also really good. And I mean, there are many, I often, there are more. And, and, and Russ, I mean, like, you know, he shows up and he's consistent to experience.

[01:12:58] Surely experience is also part of it. You know?

[01:13:02] **Gavin McClurg:** Yeah. I was just going to say, I mean, you just threw out three names that fly almost every day. You know, they're flying in Gordon and they're testing wings and they're out, they're out on the Hill almost every day. And, you know, so there's no magic here. Is there, it's just time, you know, and experience. Hours, hours, hours.

[01:13:20] **Daniel Tyrkas:** Yeah. Hours. And hours help. I mean, luckily we're not flying. No, we are not running marathon where, you know, you need to consistently train, train, train, or you lose your physique, right? You lose it. If you, if you stop running for a week or two, like, yeah. Or, you know, it about the excerpts, right? You need to build it and it takes long and you lose it quickly. All this endurance stuff. So it's not so much the endurance that we need. Right. So you can have a break for a month and you can still be good. Right. But of course it helps the more hours you have, the better you fly. It's these nuances, right? You have better wing control. You climb better. You feel more comfortable.

[01:14:06] You, you climb 0.1, 0.2, whatever better than because you're so current. So surely the hours are part of the game, but there are people that, yeah. Yeah. Maybe don't fly so many hours and still show up and boom, you know?

[01:14:24] **Gavin McClurg:** Yeah. It's it does. It does seem like there's a bit of a key, you know, in, in the game where, okay, you're right. The honor and the Luke's the Russ there, they're at another level, but you know, when you, you do see a lot of consistency at these world cups, you know, race after race after race. And it seems to me that there are, there are pilots to have somewhere along the line have gotten the key. They've, they've gotten the golden key and they've unlocked the door. And to them, like you said, it's, it's not quite like riding a bike, but it's pretty close. You know, they, they have figured out the little things that, in other words, it's not just totally crazy. You know, we, we all have good days. We all can show up at a comp and just have one and have a good comp, but, but to do it all the time is, isn't, to me is another level.

[01:15:10] **Daniel Tyrkas:** Yeah. There are some people that are really consistent. Julian builds Chalco. So, you know, they're also really consistent. I mean, they may be, not winning, but Ulrich, Prince, you know, they show up at a comp and, or Ferdi. So a very good example, right? They show up at the comp and they're in the top 10. Yeah. Well, let's say in the top 20 % for sure. Yeah. Right. Pretty much always. Yeah. Yeah.

[01:15:38] **Gavin McClurg:** Daniel, what a treat, man. I really appreciate it. I'm glad we got to do this. It's good to get to know you a little bit better and also just can't wait to fly with you. So more man, I got all fired up in Columbia and I'm building the house this year, so I'm not going to be able to do it as much, but hope to see in Macedonia. I will be in Macedonia. That's

[01:15:57] **Daniel Tyrkas:** where I'm going to.

[01:15:58] **Gavin McClurg:** I hope to too. Yes. And then Superfinal buddy, we're, we're going to Mexico.

[01:16:04] **Daniel Tyrkas:** No more holidays. I don't have enough holidays. You're not going to Superfinal. I can't. I mean, I spent already two weeks and I have a standard engineering job. You know, I have a standard job. I must cope with 30 days of holidays. And I must, I must also take a few for my family at least. That's important. Okay. That's important. I do Macedonia. I do the German open from the long comms. I do some smaller ones in between, but I already looked at the calendar and in shock, I realized I don't have enough left for.

[01:16:36] **Gavin McClurg:** Ah, it's too bad. Wasn't in January. You need the, you need the flip of the year, but yeah,

[01:16:41] **Daniel Tyrkas:** exactly. I already spent two weeks, you know, which I normally don't. It took me eight years to come back to Columbia.

[01:16:47] **Gavin McClurg:** Wow. Okay. All right. Well, like you said, we're, we're in no position to cry about. We're, we're, we're doing all right, but well, good. Well, I'll see you in Macedonia and I can't wait. And thank you very much, my friend. I appreciate it. Thanks for your time.

[01:17:02] **Daniel Tyrkas:** You're highly welcome.

[01:17:07] **Gavin McClurg:** 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 out 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.

[01:17:54] So way cheaper than a magazine subscription. And it makes all of this possible. I do not want to fund this show with advertising or sponsors. We get asked about that pretty frequently, but I, for a whole bunch of different reasons, which I've said many times on the show, I don't want to do that. I don't like having that stuff at the front of the show. And I also want you to know that these are authentic conversations with real people. And these are just our opinions, but our opinions are real. 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 forward slash cloud based mayhem. If you want a recurring subscription, you can also do that directly through the website. We've tried to make it really easy and that will give you access to all the bonus material, little video casts that we do and extra little nuggets that we find in conversations.

[01:18:46] We've got a lot of organizations that don't make it into the main show, but we feel like you should hear. We don't put any of that behind a paywall. If you can't afford to support us, then just let me know and I'll set you up with an account. Of course, that'll be lifetime. And hopefully you're being in a position someday to be able to support us. But you'll find all that on the website. All of you who have supported us or even joined our newsletter or bought Cloud Based Mayhem merchandise, t-shirts or hats or anything, you should be all set up. You should have an account. 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.

[01:19:45] Bye.

Français

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

Show notes

Daniel Tyrkas n'est pas un inconnu lorsqu'il s'agit de performer à haut niveau. Il a transposé sa passion pour la gymnastique sur les pistes et a peu après représenté l'Allemagne en snowboard aux Jeux olympiques de 2002 à Salt Lake City, après avoir failli se qualifier pour Nagano en 98 (tout en fréquentant une école d'ingénieurs !). Il envoie des sauts énormes en kiteboard, mais sa véritable passion depuis quelques décennies est le parapente. Il est couramment classé dans le top 15 mondial, représente régulièrement l'Allemagne dans son équipe nationale, et on peut très souvent le trouver au sommet de XContest lors des grosses journées dans les Alpes (en fait, il vient de battre le record du site près de chez lui à Kossen juste après notre discussion).

Le post Episode 171- Daniel Tyrkas and unlocking the secrets est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Merci.

[00:00:30] Il prend beaucoup de risques en volant de grandes triangles dans les Alpes. Il vient de la région de Kimsey, que la X-Alps traverse chaque année. Et je le vois toujours grimper sur ces grosses journées sur X-Contests. Il se donne à fond, mais il a aussi un vrai travail et une vraie famille, donc il n'a pas tout le temps du monde. Pourtant, il a réussi à adopter une approche très méthodique du vol et s'en sort très bien depuis longtemps. Il n'a jamais eu d'accident. Parlez-en, expliquez pourquoi, et partagez certaines de ses réflexions au fil des années sur le fait de devenir bon, de viser grand et de rester en sécurité. Je pense que vous allez vraiment apprécier cette discussion. Moi, j'ai adoré. On a aussi beaucoup parlé des Jeux Olympiques, ce qui était super sympa.

[00:01:17] Le seul point administratif que j'ai à aborder, alors que la saison des voyages commence pour ceux de l'hémisphère Nord — et je suppose pour ceux de l'hémisphère Sud qui se rendent au Nord pour voler — c'est le système d'assurance. Je pense que c'est une grande partie de la raison pour laquelle nous sommes encore en pleine pandémie. L'article que j'ai sur le site, si vous allez sur cloudbasedmayhem.com et que vous tapez simplement le mot-clé "assurance", je le mets constamment à jour avec des recommandations. Je ne suis bien sûr pas un expert, mais j'ai insisté pendant des années sur le fait que nous devons avoir une couverture adéquate au cas où les choses tourneraient mal. Beaucoup de nos amis qui se sont blessés, surtout à l'étranger, n'ont pas le bon type de couverture. On peut très vite atteindre les six chiffres, et c'est vraiment douloureux pour la famille et les amis.

[00:02:07] Vous savez, on voit beaucoup de collectes sur GoFundMe pour essayer de ramener des gens à la maison. Alors, ne soyez pas dans cette situation. Ne vous dites pas que ça ne vous arrivera pas. Il vaut mieux être couvert et préparé. Pour une assurance annuelle, c'est littéralement le prix d'un café par jour. Et il ne s'agit pas seulement d'une assurance domestique, mais d'une assurance voyage. Une assurance de rapatriement, d'évacuation. Je donne donc des recommandations là-dessus et je vous explique pourquoi. Ça vaut le coup de prendre le temps de regarder et de comprendre, surtout avant de partir pour une Coupe du monde, une compétition ou simplement pour voyager et s'amuser. J'espère que vous passez tous un bon printemps. Il y a eu quelques gros accidents aériens ces derniers temps.

[00:02:52] Je suis jaloux. Je suis en train de construire une maison. J'ai trop volé ces derniers temps. Donc je regarde ça et je me prépare pour l'été. Alors, j'espère que vous passez tous un excellent moment. Profitez bien de cette discussion super sympa avec mon ami Daniel Turkis.

[00:03:13] Daniel, c'est super de t'avoir avec nous. J'avais vraiment hâte de discuter avec toi depuis notre échange à la Coupe du monde en Colombie, qui était, mec, vraiment sympa. Et tu as fini par faire une assez bonne course. Alors, on va beaucoup parler de parapente, de compétition et tout ça. Et je vais profiter de la vue par ta fenêtre ici. On dirait qu'il tombe des cordes là-bas, ce qui est génial. Je sais que les Alpes ont besoin de plus de neige, comme nous, mais je voulais commencer par les JO. Tu étais à Salt Lake pour les JO et le snowboard. Alors, raconte-moi ça. Tu sais, j'avais de

grandes ambitions en tant que skieur de compétition et je me suis bousillé les genoux à 17 ans, puis encore à 18 ans. Et tout ça s'est arrêté avec ça. Mais comment as-tu fait la transition et comment ça s'est passé ? Comment c'était d'être aux JO ? Félicitations.

[00:03:59] **Daniel Tyrkas:** Merci. Enfin, ça remonte à assez longtemps. En fait, c'est presque 20 ans. J'allais dire que c'est le 20e anniversaire. Exactement. Ouais, c'était en 2002 à Salt Lake. Eh bien, par quoi je devrais commencer ? Tout d'abord, merci de m'accueillir. J'apprécie beaucoup votre podcast aussi. Je les écoute régulièrement pendant mes longs trajets en voiture. Concernant la neige, en fait, je n'en ai plus besoin. C'est la saison du parapente maintenant. Vous savez, le ski est terminé. Ouais, je trouve que la météo est un peu bizarre ici. Mais je pense que ça va vite disparaître. Ouais. Enfin bref.

[00:04:39] Alors, par quoi je devrais commencer ? Je faisais du ski comme vous. Ouais. Et pas mal, parce que mes parents skiaient aussi. Et quand le snowboard est apparu, j'étais skateur et aussi pratiquant de planche à voile. Maintenant, je fais plus de kitesurf et j'ai toujours fait des sports de plein air. Et puis, j'ai switché pour le snowboard. Et d'une manière ou d'une autre, j'étais plutôt bon. Probablement aussi grâce à mon passé en gymnastique. Je faisais de la gym quand j'étais gamin. Ouais. Et puis, en fait, au début, j'ai eu un sponsor, genre du magasin local où j'habitais à l'époque. Et là, je me suis dit : ouais, j'ai un sponsor maintenant. Du coup, j'avais du matos gratuit. Alors, je devrais probablement faire des compétitions. Et c'est comme ça que tout a commencé. C'est ça. Et c'était assez dur parce qu'au début, enfin, j'étais skateur.

[00:05:28] J'étais étudiant. Je n'avais pas d'argent. Alors je dormais dans ma voiture.

[00:05:32] **Gavin McClurg:** Un vrai marginal.

[00:05:33] **Daniel Tyrkas:** Pas de chauffage, évidemment. C'est ça. Oui, exactement. Le pur "dirt bag". Mais j'ai quand même aimé ces compétitions. Au début, c'était du park, puis le pipe est arrivé et, tu sais, c'était toujours l'ISF. La Fédération Internationale de Snowboard. Et je me suis amélioré. Je suis passé des compétitions régionales aux allemandes, puis aux européennes. Et puis soudain, oh, je suis qualifié pour la Coupe du Monde. J'en ai fait au total pendant quatre ans, quatre saisons de Coupe du Monde pendant mes études. En fait, j'étudiais le génie mécanique. Et c'est

[00:06:10] **Gavin McClurg:** C'était tout en pipe ? Ou en freeride ? Tu sais, aujourd'hui, il y a beaucoup plus d'événements que ce que tu avais, même à l'époque. Mais c'était quoi, c'était quoi ta spécialité ?

[00:06:18] **Daniel Tyrkas:** C'était bien, au début c'était le park, mais ça a fini par glisser vers le pipe. OK. Et au début, je faisais aussi des courses de border cross et du big air. Donc en gros, tout ce qui se présentait pendant que tu étais là de toute façon, j'ai jamais fait de slalom ou de slalom géant. OK. Des trucs comme ça. Tu sais, avec les chaussures rigides, j'ai toujours, toujours été un rider en chaussures souples. OK. Le border cross. Ouais. OK. Là, tu as des, des, des portes à passer. C'est ça. Ouais. Et puis je suis arrivé ici et pendant les deux premières années, je ne pouvais pas voyager. Je n'avais pas les moyens. Je n'avais pas de sponsors sérieux pour voyager à l'étranger. Donc les deux premières années de Coupe du monde étaient plutôt en Europe, tu sais, tout ce que tu pouvais atteindre en voiture et dormir dans la voiture.

[00:07:07] Pour moi, c'était genre : d'accord, je veux faire du snowboard, et c'était cool. Et puis j'ai commencé à devenir de plus en plus fort. Et là, je me suis dit : oh, c'est peut-être mon billet pour voir le monde. C'était un peu une motivation, parce que j'ai toujours eu une envie de voyager et je voulais voir le monde. Ouais. Et c'est grosso modo comme ça que ça a évolué. Ouais. Et puis j'ai eu un sponsor et j'ai commencé à voyager, un vrai sponsor. Ensuite, j'ai aussi fait la transition vers la Fédération de ski parce que mon sponsor a fait faillite aussi, c'est une longue histoire, mais pour faire court, ça allait de mieux en mieux. Et puis, c'était pour moi le billet pour voir le monde. J'ai été au Japon deux fois. J'ai été au Chili. J'ai été à Lake Tahoe, à Vancouver et sur la côte Est.

[00:07:52] Et c'était une super période à ce moment-là. J'étais déjà proche des Jeux olympiques de Nagano en 1998, mais je n'ai pas pu y aller. Et puis, je me suis dit, d'accord, bon, peut-être Salt Lake. Mais pour être honnête, c'était aussi vraiment serré. Je me suis littéralement qualifié lors de la dernière compétition possible, au dernier passage possible.

[00:08:17] **Gavin McClurg:** Waouh. Ça, c'est de la pression.

[00:08:19] **Daniel Tyrkas:** C'était moi et un autre gars et, on était en finale et j'étais deuxième. Lui était premier. Du coup, je devais y aller, c'était dans l'ordre inverse pour les deux dernières courses finales. Voilà. Vous avez tous les deux disparu dans les bois, vous savez, pour essayer de vous concentrer. Et j'ai fait une course vraiment, vraiment, exactement. Ouais. La pression était vraiment forte. Et puis, j'ai fait une super course. Je pense que j'ai fini dans le top cinq ou quelque chose comme ça. Et lui, il s'est planté, il est tombé.

[00:08:56] **Gavin McClurg:** Wow. C'était ça. C'était écrit.

[00:08:59] **Daniel Tyrkas:** Oui. Ouais. Et après, je suis allé à Salt Lake City et c'était vraiment cool parce que, bon, les JO, vous savez ? Je veux dire, pour n'importe quel athlète, je pense que c'est la compétition où on veut être, non ? C'est plus grand que les mondiaux ou les championnats d'Europe ou quoi que ce soit.

[00:09:16] **Gavin McClurg:** Ouais. C'est la montagne.

[00:09:17] **Daniel Tyrkas:** Ouais. Ouais. Et c'était cool parce qu'il y avait genre un demi-stade construit autour du tube, plein de monde, et tu pouvais choisir ta musique, enfin, c'était un super événement. Ça...

[00:09:32] **Gavin McClurg:** Les Jeux Olympiques étaient magnifiques. Et ils ont, vous savez, ils ont fait un super boulot. C'était un événement incroyable. Tout le concept que les JO soient ainsi. Est-ce que vous y êtes allé ?

[00:09:43] **Daniel Tyrkas:** là-bas ou est-ce que tu as juste suivi parce que tu as suivi ça trop loin ? Non, j'étais, j'ai...

[00:09:47] **Gavin McClurg:** j'étais en train de faire de la voile, je faisais le tour du monde. Du coup, je n'ai même pas pu en voir beaucoup. Mais, enfin, c'était, tu sais, c'était bizarre de voir Pékin cette année, tu sais, Salt Lake était vraiment mieux adapté pour les sports de montagne en hiver. C'était, c'était un peu bizarre à Pékin. Ouais. Je suis d'accord. Ça avait l'air froid aussi cette année, mec. Ouais. Ça avait l'air misérable. La vache. Mais alors, je veux dire, on doit parler de parapente, mais cette expérience, est-ce que tu peux la résumer ? Je veux dire, est-ce que ça te marque encore énormément ? Ça a dû être incroyable d'en faire partie, je veux dire, des JO. C'est, ah, c'est un rêve.

[00:10:27] **Daniel Tyrkas:** Et en fait, ça m'a marqué parce que je sens encore mon épaule.

[00:10:34] **Gavin McClurg:** Tu t'es crashé ? Tu t'es blessé aux JO ? Ouais.

[00:10:37] **Daniel Tyrkas:** En fait, c'était un peu malchanceux. Je veux dire, c'était très malchanceux. Et même s'il n'y avait pas d'illusions, je ne les aurais pas gagnées, c'est ça. Mais je me suis dit : d'accord, je peux être en finale. Je veux dire, j'étais amateur, j'étudiais en même temps, je préparais mon diplôme d'ingénieur. Et en fait, je me suis blessé avant la compétition, pas dans le half-pipe, mais en jouant au volley après l'entraînement. Ouais, pour décompresser un peu. Et en fait, je suis monté sur le bloc avec mon entraîneur aussi, et il a sauté sur mon pied à l'atterrissage. Du coup, ma cheville était foutue la veille, l'après-midi même.

[00:11:24] Oui. Oh, mais je n'avais vraiment pas envie d'abandonner. Et bien sûr, je voulais le faire correctement. Alors, on m'a soigné au mieux avec du tape autour de, vous voyez ? Et on ne va pas se mentir, on n'allait pas y arriver. Des antidouleurs et tout le reste, et c'était plutôt correct, je pouvais rouler mais je pouvais aussi faire tous les atterrissages vers l'avant, genre pas en goofy, oui, donc pas en arrière, mais en atterrissant fakie avec l'autre pied vers l'avant, parce que la pression et la transition étaient déjà super parfaites. Du coup, je savais que ma cheville était fragile, donc je ne pouvais probablement pas supporter la pression, alors j'avais évité ce dernier trick tout le temps de l'entraînement pour pouvoir rouler. Bref, c'était un switchback et un flip, donc un flip et deux rotations en gros, c'est ce que c'était pour l'atterrissage.

[00:12:18] j'ai atterri en fakie et mon cheville n'a pas supporté la pression et je me suis pris une énorme claque sur l'épaule, je me suis déboîté l'épaule et j'ai cru que j'avais juste accroché le bord, parce que c'est ce que ça m'a fait. Et puis ouais, mon épaule était foutue aussi, et ma cheville, et j'avais deux descentes pour me qualifier mais je ne voulais pas abandonner et j'avais choisi Highway to Hell d'AC/DC.

[00:12:50] Imagine au Utah avec les Mormons, Highway... oh, ils auraient été à fond, les gens, ouais, ouais. Et j'étais en plein vol, c'était vraiment bon, et tu sais, ça devient silencieux et tu entends la foule alors que tu es vraiment haut dans les airs. Je n'ai pas entendu la musique, j'ai entendu la foule. Curieusement, j'ai entendu la musique avant la descente,

mais pendant la descente, j'ai entendu la foule. Je suis reparti pour la deuxième descente avec plus d'antalgiques et puis même chose, encore un choc sur la même épaule, ouais. Et puis, enfin, j'ai fait de la rééduc et tout, mais six semaines plus tard, j'étais au Japon pour la prochaine Coupe du monde et, ouais, j'ai pratiquement fini cette saison. Et j'étais cinquième au classement mondial, ce qui n'était pas trop mal, mais tu sais, je devais aussi finir mon diplôme d'ingénieur et alors je me suis dit, d'accord, c'est peut-être le bon moment pour, tu sais, arrêter là et j'ai pratiquement fini ma carrière parce que je n'allais pas continuer pendant quatre ans, tu sais, j'avais déjà 27 ans, ce qui est assez vieux pour un snowboarder de halfpipe, il faut, ouais.

[00:14:03] être capable d'encaisser quelques impacts, comment

[00:14:05] **Gavin McClurg:** à propos de Sean White cette année, il avait quel âge, 36 ou quelque chose comme ça ? Je veux dire, les impacts, la hauteur, tout ça... c'est juste quelque chose de magnifique à regarder. Mais ils font ça sur de la glace. Je veux dire, ce bassin de neige, c'était juste parfait. Et peu importe, c'est de la glace, peu importe où, c'est juste dur parce que vous roulez tellement fort dessus, ils le façonnent chaque jour et il gèle chaque nuit. Et c'est genre, tu sais, tu es à 9 mètres au-dessus du rebord, tu es à 15 mètres du fond du bassin, c'est hardcore. Ouais, tant que tout est fluide, tu ne te casses pas.

[00:14:44] **Daniel Tyrkas:** tu te brises net. C'est ce que je veux dire, il faut encaisser l'impact et... c'est bon tant que tu atterris bien dans la transition, non ? Si tu pousses un peu trop, boum, tu es à plat. Ou si tu ne pousses pas assez, tu atterris sur la table, ou pire, pas assez, et c'est pour ça que ça s'appelle un "disaster", un pied sur le dessus et l'autre sur... c'est de la précision. Et je me rappelle aussi en Finlande, aussi de la glace pure, et tu dois prendre un vol de cinq mètres de haut. Alors ouais, c'est quand...

[00:15:18] **Gavin McClurg:** quand on regarde ça... on a un grand half-pipe ici sur la station locale, on a la grande pente et puis on a une petite pente où ils ont le parc et le pipe, et des athlètes vraiment bons viennent s'entraîner ici parce qu'ils ont de la bonne neige et un bon profilage, et enfin je ne sais rien de tout ça mais ils ont aussi une très bonne équipe de ski alpin ici. J'ai toujours fait de l'alpin, je n'ai jamais fait de figures et j'étais toujours assez nul en l'air, je n'étais pas vraiment doué pour tout ce que tu faisais. Mais quand je regarde ces gamins maintenant, à 14, 15, 16, 17 ans, je n'arrive même pas à y croire. Je regarde ça et je me dis : "Mon Dieu, est-ce que j'étais seulement proche de ce niveau ?" Ça me donne un peu le frisson, je veux dire, la vitesse et l'énergie, c'est juste incroyable.

[00:16:13] **Daniel Tyrkas:** Comme pour n'importe quel sport, ça a évolué aussi. En gros, ils ajoutent juste un autre flip, un autre spin par rapport à l'époque où je le faisais. Le niveau a clairement progressé et les jeunes foncent, mais aussi les conditions d'entraînement sont devenues bien meilleures et plus professionnelles. On n'avait pas ces airbags où tu peux t'exercer à tes figures, ça n'existait tout simplement pas, pas vrai ? Maintenant, tu as un peu plus de sécurité pour t'entraîner. Et bien sûr, à mon époque, les bons gars avaient tous un passé en gymnastique comme moi, ou en plongeon, on appelle ça ça, non ? Ouais. Et du coup, tu savais comment tu te tenais en l'air, donc tu pouvais faire toutes les figures. Mais en gros, on s'entraînait en été, pendant les camps d'été, quand la rampe était toute molle, du coup l'impact n'était pas si dur, pas vrai ?

[00:17:19] **Gavin McClurg:** Ouais, mais c'est pas comme s'il partait de rien. Je veux dire, même à ton époque, Red Bull construisait son propre pipe pour Sean. C'est quand même difficile de faire face à un gars qui a son propre... oh non, pas ça.

[00:17:30] **Daniel Tyrkas:** pourtant Sean était petit, il est apparu dans l'une des dernières comms et c'était un gamin, d'accord ?

[00:17:39] **Gavin McClurg:** C'était genre, d'accord, je pensais que c'était sa première, ouais.

[00:17:43] **Daniel Tyrkas:** il venait juste d'arriver, c'est ça. Ouais, il y avait un Canadien, Mike Michael Chuck, peut-être que vous avez entendu parler de lui. Genre, bien sûr, Terry Harkinson venait de prendre sa retraite et Sean White arrivait juste. Ouais, c'était... enfin, maintenant c'est

[00:18:02] **Gavin McClurg:** Ça doit être un petit changement, je veux dire, ça doit être un petit changement pour les gens qui arrivent aux X-Ops pour la première fois et Chrigel, tu sais, sept fois de suite, je veux dire, ils sont juste à un

autre niveau, non ? Alors là, d'entrée de jeu, tu as deux choses qui, pour moi, font juste "waouh". Tu as ces énormes bases pour être un pilote incroyable : l'ingénierie. Combien de personnes avons-nous eues dans l'émission ou combien de personnes voyons-nous dans ce sport qui sont ingénieurs ? C'est encore et encore. Et puis le flow, tu sais, tu es évidemment un athlète de flow de haut niveau et beaucoup d'histoire du flow avec, tu sais, Will Gadd a toujours dit ça quand il voit des gens venir des sports de flow, que ce soit même le VTT, mais tu sais, le surf, le skateboard, le snowboard, n'importe quelle activité de flow, le kayak, un gros morceau, alors ils deviennent vraiment bons très vite au parapente. Et j'ai souvent pensé que ce n'est pas seulement le flow, c'est le flow du sport, et je pense que c'est un très bon exemple, tu sais, on est on est on est on est on est on est on est on est on est on est on est on est on est on est on est

[00:19:21] on est on est on est on est on est on est

[00:19:25] **Daniel Tyrkas:** on est on est

[00:19:25] **Gavin McClurg:** on est on est on est on est on est

[00:19:25] **Daniel Tyrkas:** on on on on on on on on on on on on on on on

[00:19:27] **Gavin McClurg:** on est

[00:19:27] **Daniel Tyrkas:** on on on on on on on on on on on on on on on on

[00:19:28] **Gavin McClurg:** on est

[00:19:30] **Daniel Tyrkas:** J'ai commencé à voler en 1997. Donc au moment des JO, je volais déjà depuis cinq ans. D'accord. Et j'ai toujours aimé voler, peu importe la discipline, avec le snowboard, voler, avec le surf, prendre les vagues, avec le windsurf, tu vois, voler. Ouais. Et les kickers et tout ça. J'ai toujours adoré ça. Ouais, mais j'étais déjà pilote, et j'ai aussi un peu combiné les deux, tu sais, l'entraînement de printemps à Davos, par exemple, tu vois, d'abord le snowboard, puis on descend au parking, chez moi, ma voiture. Ma voiture est mon château. Tu

[00:20:11] **Gavin McClurg:** tu avais tes skis, ton aile, ton planche à voile.

[00:20:15] **Daniel Tyrkas:** Rien pour dormir, mais t'as un sacré paquet de trucs. Le matos dans la voiture valait bien plus que la voiture elle-même, non ?

[00:20:23] **Gavin McClurg:** C'est comme ça que ça doit être, mec, c'est comme ça que ça doit être. C'est ça.

[00:20:26] **Daniel Tyrkas:** Ouais. Donc snowboard. On rentre en snowboard, on sort en aile. Et donc je combinais déjà les deux à l'époque. Ouais.

[00:20:33] **Gavin McClurg:** Wow. Tu étais plutôt jeune à l'époque, parce que tu as dit avoir 27 ans quand tu as pris ta retraite à Salt Lake. Donc tu avais le début de la vingtaine quand tu volais. Tu es arrivé ici assez tôt.

[00:20:44] **Daniel Tyrkas:** 22 ans. Ouais. D'accord. Quand j'ai commencé.

[00:20:47] **Gavin McClurg:** Raconte-moi cette période, tu sais, ces cinq premiers, quand tu t'entraînes pour les JO et tout ça, mais que tu pilotes aussi. À quoi ressemblait cette période de ta vie ? Côté pilotage, l'apprentissage, si tu pouvais retourner à cette époque, est-ce que tu changerais quelque chose ?

[00:21:04] **Daniel Tyrkas:** Non. Non, je ne pense pas. Je veux dire, je n'ai peut-être pas suivi la progression standard en pilotage non plus. C'est vrai. J'ai commencé à piloter et j'avais tout ce bagage en sports de plein air et, tu sais, je savais où j'étais dans les airs, où étaient mes bras et mes jambes, et, tu vois, ce contrôle du mouvement. Juste une bonne conscience de soi. Oui. Et mon instructeur de vol de l'époque a vite réalisé que je devais avoir du talent. C'est vrai. En fait, dès le cinquième vol, il m'a dit : « Oh, on a oublié notre radio. Eh bien, toi, Daniel, tu peux y aller sans. C'est bon. » Tu vois ?

[00:21:46] Et là, j'ai commencé un peu.

[00:21:49] **Gavin McClurg:** Il a tout de suite reconnu que tu avais une meilleure perception. Que tu avais une meilleure compréhension de ce qui se passait.

[00:21:57] **Daniel Tyrkas:** Eh bien, au moins, on dirait ça. C'est vrai. Je me suis dit : OK, je suis débutant. Et bien sûr, je suis conscient. Et il faut l'être. Quel est ton niveau ? Quelles sont tes compétences ? Où en es-tu ? C'est ça. Et ensuite, quel genre de risque, ou est-ce un risque ? C'est la perception ? Alors, si je prends un kicker à genre, tu sais, 80 kilomètres à l'heure, avec ma veste qui bat au vent, et que je m'envole vraiment à 30 mètres au-dessus du kicker en faisant des pirouettes et des saltos, tu sais, un pur amateur, il piquerait une crise de dingue. C'est ça. Mais pour moi, c'était genre : non, je maîtrise. Je sais comment gérer ça. Je sais comment faire. Tu sais, je sais que mon risque de blessure est limité parce que j'ai fait ce trick plusieurs fois. Tu sais, je prends d'abord le kicker en ligne droite, évidemment, avant de faire des tricks pour m'habituer au kicker et tout ça.

[00:22:47] Et de nouveaux tricks que tu pratiquerais dans de la neige molle ou de la poudreuse ou quoi que ce soit. C'est ça. Donc.

[00:22:53] Et j'étais conscient que, d'accord, je suis un débutant ici. Mais ensuite, vous savez, j'ai déjà commencé à planer. Le vent était bon. Les conditions étaient idéales. Tous les autres élèves décollaient en dessous de moi. Je les regardais, sans la radio. Et puis le gars a commencé à me faire signe de la main pour que je sorte, que je sorte, genre, on a fini pour aujourd'hui. J'étais encore en train de planer d'avant en arrière. Waouh. C'est génial. Exactement. Ça marche parfaitement. Mais ensuite... Et puis c'était, bien sûr, assez excitant que, vous savez, j'aie explorer. Là où j'étais, vous savez, où je faisais du snowboard. OK. Nouvelle montagne. Nouveau décollage. Nouvel atterrissage. Nouvelles conditions. Genre, je découvrais le truc. C'était, bien sûr, excitant.

[00:23:38] Mais peut-être que je reviens un peu en arrière. Et là, j'ai fait genre mes 50 vols. Et après, je suis passé direct au SIV. Et j'ai fait ce SIV aussi avec le même gars. Et il était en quelque sorte un peu comme un mentor à ce moment-là parce qu'il savait que je n'avais pas d'argent. Et, vous voyez, il me donnait toujours des conseils. Et, vous voyez, ça a aidé pour ma progression. Donc j'ai fait tout ce SIV, les décrochages complets, tout ça. Et après, j'avais fini le SIV. Et là, il m'a dit : « Ouais, OK. Si tu veux, tu peux passer au niveau supérieur maintenant. J'ai une aile de haute performance ici. Tu sais, si tu veux l'acheter, elle est à toi. » Je me suis dit : « Sérieusement ? » Vous voyez, donc je suis passé d'une à deux, puis de deux à trois à cette époque. Donc en gros, je suis passé direct sur une E & D. Et je me suis dit : « Sérieusement ? »

[00:24:23] Ouais, ouais. Tu peux gérer ça. Et là, je me suis dit : OK, je vais monter là-haut. Et c'était déjà au-dessus du sol. Il m'a appris que le décrochage complet, c'est le bouton de réinitialisation, non ? Je me suis dit : OK, je monte là-haut. Je vais faire des décrochages complets, OK ? Tu peux me regarder ? Non ? Oh, je gère. Donne-moi ton avis. Et là, je suis monté. Et ce n'était pas assez bien. Je suis sorti. Décrochage complet. OK. Ça s'est bien passé. Un autre. Le troisième a atterri. Il m'a dit : ouais, ça a l'air bien. Et là, on a conclu l'accord. Il m'a vendu l'aile. Et il m'a dit : c'est avec cette aile que tu vas apprendre à piloter. Pour de vrai. Genre, wow. Wow. Et depuis

[00:25:06] **Gavin McClurg:** alors. Je suppose que pour toi, pour quelqu'un qui est vraiment doué en acrobaties, le SID a dû être vraiment ennuyeux. Oh là là, j'ai fait ça.

[00:25:13] **Daniel Tyrkas:** Je ne fais pas encore d'infini. Ce n'était pas ennuyeux. Et l'infini n'existait pas. C'était juste quand le SUD a aussi été fondé. Je me souviens d'avoir regardé ce SUD sur bande, en gros, à l'époque. Toujours. Pas d'internet. Rien. Ouais. C'est ça. Ouais. Ouais. Ouais. Et donc le SUD venait d'être inventé, tu sais, et je volais déjà depuis environ trois ans. Alors ce qu'on faisait, c'étaient des wing overs et des spirales et encore des wing overs et un décrochage ou un spin et des trucs comme ça. C'est ça. Et j'ai continué tout le temps avec des manœuvres pour le plaisir. C'est ça. Mais je n'ai pas trouvé... je ne l'ai jamais trouvé ennuyeux. C'était toujours passionnant. C'est ça.

[00:25:58] Parce que je connaissais les conséquences. Il faut se concentrer ici. C'est ça. Et puis bien sûr. Ouais. Alors, est-ce que tu as déjà volé dans la vallée de Pinskow ? Tu sais, genre, non, je n'ai pas... qu'est-ce qu'il faut faire ? Et donc, tu sais, je me suis mis au cross country aussi.

[00:26:13] **Gavin McClurg:** Tu vivais là-bas, tu vivais encore dans les Alpes du Nord, près d'où tu es ? Parce que tu es près de Chiemsee maintenant. C'est là que tu étais à l'époque aussi ?

[00:26:22] **Daniel Tyrkas:** Pendant cette période, j'ai étudié à Erlangen, qui est proche de Nuremberg. C'est à environ deux heures au nord de Munich.

[00:26:30] C'est là que j'ai grandi et étudié, et tout le reste. Je n'avais pas les moyens de partir ailleurs pour mes études. Alors je suis resté chez moi et j'ai tout fait de là-bas. Mais une fois mon diplôme en poche, c'était clair pour moi : je voulais être à Munich ou plus au sud. Je voulais être plus proche des montagnes. Et c'est ce que j'ai fait. Et puis j'étais au sud-est de Munich, au sud-ouest de Munich. Donc depuis six ans, je vis là où je vis, ce qui est le plus proche des montagnes, mais toujours au sud de moi.

[00:26:59] **Gavin McClurg:** C'est probablement une question impossible, mais j'aimerais avoir ton avis. Si tu pouvais regarder ce qui a fait de toi un pilote si performant aujourd'hui et comparer avec avant. Quelle part du gâteau compte le plus ? Est-ce l'ingénierie ou le flow ? Est-ce le passé sportif ? Comment ces deux aspects se mélangent dans ton parcours pour devenir un pilote de classe mondiale ? Bonne question.

[00:27:28] **Daniel Tyrkas:** Honnêtement, aucun des deux, peut-être. Ouais. Je veux dire, il y a sûrement des éléments là-dedans, non ? Le fait d'avoir un esprit un peu analytique, de pouvoir réfléchir à ce que vous avez fait et de pouvoir visualiser, ça vient des sports que vous avez pratiqués beaucoup en extérieur, dans la nature. Vous êtes capable de lire, vous savez, il fallait savoir lire la montagne quand on faisait du freeride, ou alors... il faut savoir lire les éléments quand on fait du surf, du windsurf ou comme vous l'avez mentionné, du kayak. C'est vrai. Et je pense que ça a certainement aidé, mais au final, c'était juste le pur plaisir. Et peut-être aussi que les ingénieurs aiment tout optimiser.

[00:28:13] Alors, j'aime aussi progresser dans les choses, non ? C'est juste amusant, un beau voyage. Du coup, je me demande : qu'est-ce que je peux entraîner ensuite ? Quelles sont mes lacunes ? OK. Ça vient peut-être du sport, quand tu te dis : OK, je ne dirais pas que c'est un plan d'entraînement, mais tu te dis : OK, je dois peut-être m'exercer davantage sur mes wing overs, ou je veux voler sur de plus longues distances. Mais au final, j'ai aussi dévoré pratiquement tout ce qui touche au vol. Et je pense que c'est beaucoup un jeu mental. En fait, c'est un gars finlandais qui me disait ça à l'époque lors d'une compétition de snowboard : tout est une question de mental, et il avait raison. Il avait raison. Je veux dire, on est tous de bons snowboarders. Alors, la toute dernière étape, c'est ton esprit.

[00:29:01] Je lis des livres, vous savez, sur la météo, sur tout ce qu'on peut apprendre, et ensuite je vais voler beaucoup. Et si on combine les deux, oui, alors on devient un meilleur pilote.

[00:29:12] **Gavin McClurg:** C'est une très bonne transition vers les compétitions, Daniel. Toi et moi, on en a beaucoup parlé en Colombie, juste sur ton parcours au 15e mondial ou quelque chose comme ça en ce moment. Tu as, tu sais, tu as eu énormément d'expérience en compétition, au niveau de la Coupe du monde. Ce qu'on entend souvent, pour la plupart, disons, en Colombie, c'était certainement vrai. Parce que c'était une Coupe du monde de très, très haut niveau ; la capacité technique, en d'autres termes, la capacité de pilotage et de vol plané, est, en fait, à quelques pourcents près, chez la plupart des pilotes, c'est à quelques pourcents près. D'accord. Donc cette différence, tu sais, pour gagner ou être dans le top 10 ou être régulier, elle se joue ici.

[00:29:57] C'est dans la tête. C'est la stratégie. Ce sont les petits détails. Qu'est-ce que vous pouvez dire au public sur, vous savez, quelques astuces ou choses que vous avez apprises, ou sur ce sur quoi vous vous concentrez, vous savez, au cours de vos 20 ans d'expérience quand il s'agit de compétitions qui vous ont systématiquement aidé à obtenir des résultats ? Peut-être

[00:30:20] **Daniel Tyrkas:** Je dois aussi revenir un peu en arrière parce que mon expérience en compétition, genre les compétitions classiques, 150 personnes qui se retrouvent ou une centaine ou quoi que ce soit, n'est que de 10 ans sur mes 25 années de vol actuelles. Donc avant, j'étais plutôt dans le long, genre style Eagle, vous savez, du gros cross country. Je faisais les concours en ligne, d'accord. J'ai aussi été champion d'Allemagne plusieurs fois. Il y a eu une période où j'étais vraiment, vraiment dedans. J'ai volé des triangles et, vous savez, j'ai entendu plus tard que certaines personnes ont commencé à l'appeler, vous savez, mon nom, le triangle, le triangle turc.

[00:31:06] Et je me suis dit : Oh, vraiment ?

[00:31:09] **Gavin McClurg:** Écoute, je suis un ancien accro aux concours, mon pote. Je suis sur ton radar depuis des années. Je pense même t'avoir contacté sur X plusieurs fois pour essayer de décrocher un contrat. Tu vois,

[00:31:27] **Daniel Tyrkas:** on n'est pas des Chinois, Chinois, Chinois

[00:31:30] **Gavin McClurg:** Chinois chinois chinois chinois chinois chinois chinois

[00:31:30] **Daniel Tyrkas:** Chinese Chinese

[00:31:30] **Gavin McClurg:** Please provide the text you would like me to translate. You haven't included the actual English speech in the SEGMENT section yet.

[00:31:30] **Daniel Tyrkas:** Please provide the text you would like me to translate under the SEGMENT field. The current segment is empty or contains placeholder text.

[00:31:43] **Gavin McClurg:** Il y a le chinois, puis l'Intal, puis le Piztal, le Kaunertal, l'Edstal, vous connaissez toutes ces vallées, donc je peux vous indiquer tout le chemin jusqu'à la crête principale des Alpes et le retour. Je pense que la plus grande à l'époque faisait environ 275 mètres d'altitude, et je l'ai faite.

[00:31:43] **Daniel Tyrkas:** ... et puis l'Inntal, puis le Piztal, le Kaunertal, l'Edstal, toutes ces vallées, donc je peux vous décrire tout le chemin jusqu'à la crête principale des Alpes et le retour. Je pense que la plus grande à l'époque, c'était la 275 FIA, que j'ai faite.

[00:32:02] Et donc, vous savez, j'ai été champion d'Allemagne quelques fois, je me suis dit : « Ouais, d'accord, et maintenant on fait quoi ? » Et je me suis dit : « Bon, peut-être que je reviens à... » J'avais tenté une compétition centrale il y a très longtemps avant ça, vous savez, et il pleuvait partout et je me disais : « Pourquoi tu ferais ça ? Tu prends tes précieuses vacances pour rester sous la pluie ? » Et je me suis dit : « Nan. » Et puis on est allés au Mexique pour les vacances et on s'est dit : « Allons combiner les deux. » Je savais qu'il y avait l'Open de Monaco et c'était ma première compétition, en gros, il y a environ 10 ans, plus ou moins. Ouais, d'accord. Waouh.

[00:32:43] **Gavin McClurg:** ça aurait été probablement ma première compétition, oui

[00:32:45] **Daniel Tyrkas:** Ça pourrait être, en fait, je pense que vous y étiez. Je suis allé deux fois à Valle et je me souviens qu'une fois, on a carrément fait le trajet jusqu'au décollage ensemble et on discutait pendant le trajet. Je ne sais plus lequel c'était, si c'était la première ou la deuxième fois que j'allais à Valle, ça pourrait être la première en fait.

[00:33:07] Ouais.

[00:33:07] **Gavin McClurg:** Ouais, je pense que c'était ma première en 2012, peut-être 2013, c'était ma première mais je ne l'ai pas manquée depuis. Enfin, évidemment avec le COVID je l'ai manquée, mais Monarch est spéciale.

[00:33:20] **Daniel Tyrkas:** Je suis d'accord, c'est l'un des meilleurs pour moi avec Columbia, c'est sûr. Columbia, c'est genre un vol de type Valle de Bravo plus doux, mais pour répondre à ta question, la première leçon, c'était : d'accord, tu es un aigle solitaire et tu es vraiment bon pour ça, mais en compétition, tu dois être un putain d'aigle solitaire vraiment, vraiment, vraiment royal, mais même lui, il reste avec le groupe, non ? Donc rester avec le groupe, c'est peut-être l'une des leçons que j'ai apprises assez tôt, et c'était assez stressant pour moi au début de voler avec autant de monde, surtout quand c'est proche du terrain et que c'est un terrain moche, comme dans DeSantis, avec des parois rocheuses et trop de monde, et tu sais, il n'y a pas beaucoup de marge d'erreur.

[00:34:17] C'est vrai, je trouve ça toujours stressant et je finirais par m'éloigner pour des raisons de sécurité, en gros. Donc c'est un point : c'est vraiment, vraiment difficile de s'améliorer tout seul au lieu d'utiliser l'intelligence collective. C'était donc une leçon, l'autre base, je pense que c'est vraiment, vraiment important, c'est que vous devez être capable de contrôler votre aile, l'aile sur laquelle vous volez, peu importe laquelle. Mais il y a des gens qui arrivent sur les ondes et, par exemple, l'Enzo est pilotable pour beaucoup de monde, mais est-il vraiment contrôlable quand ça tourne mal pour eux ? Est-ce qu'ils sont capables de le contrôler ? Je pense que c'est vraiment très important. Donc quand vous allez à un Chabre Open ou à des compétitions pour nouveaux venus ou même en cross country, quoi que vous fassiez, volez avec l'aile avec laquelle vous êtes à l'aise et que vous maîtrisez, parce que là, vous avez la capacité mentale de vous

concentrer sur tout le reste.

[00:35:29] vous avez la capacité d'observer la météo, ce que fait le vent, où est le soleil, tout ce qui concerne le cross country, mais aussi ce que font les autres. Pourquoi ce gars s'échappe ? Qu'est-ce qu'il voit que je ne vois pas ? Toutes ces choses qui s'accumulent.

[00:35:49] **Gavin McClurg**: ou quoi, ou qu'est-ce qu'il ne voit pas ? Ouais, parfois c'est l'inverse, c'est qui qui s'échappe.

[00:35:57] **Daniel Tyrkas**: Exactement, oui. Qui le fait ? Qui le fait ? C'est un point important. Alors, est-ce Jansen ou est-ce... C'est exactement ça. Je pense que c'est vraiment, vraiment important. Et quand je parle de contrôle de l'aile, je veux dire, si on simplifie vraiment les choses, tout est une question de contrôle de l'assiette, de contrôle de l'angle d'attaque. Donc, votre seul travail est de maintenir l'angle d'attaque dans la bonne fenêtre : pas trop grand, pas trop petit, d'accord ? Trop grand, c'est le décrochage ; trop petit, c'est la fermeture ou le frontal. Donc oui, et pour ça, je pense que chaque pilote — et moi aussi, quand je donne parfois une conférence, vous savez, et qu'on me demande quand je devrais passer à l'étape supérieure, je dis : d'accord.

[00:36:46] vous devez connaître votre point de décrochage. Idéalement, vous pouvez faire décrocher l'aile en douceur et entrer dans un beau vol arrière, votre bouton de réinitialisation, être capable de faire pivoter l'aile, idéalement à 180 degrés, pour pouvoir dire : « Oh, quelque chose ne va pas ici, je dois faire demi-tour rapidement », ce qui est presque impossible sur l'appareil que nous pilotons. Mais oui, un pivot de 180 degrés. Encore une fois, le point de décrochage d'un côté, c'est le décrochage. Tant d'accidents arrivent parce que les gens essaient de forcer leur aile dans un virage et qu'ils la font décrocher, la font pivoter d'un côté. C'est important, et j'ajoute à cela que vous devriez être à l'aise pour voler

[00:37:34] Idéalement, des fermetures à pleine vitesse sur les frontales ou des fermetures latérales, le mieux étant les deux. Quand vous êtes à l'aise pour faire tout ça sur l'aile, vous volez, et quand ça commence à devenir ennuyeux, vous pouvez envisager de passer à l'étape supérieure.

[00:37:53] **Gavin McClurg**: donc quand tu maîtrises ça parfaitement, au point que ça ne fait même plus monter ton rythme cardiaque, c'est que tu es peut-être prêt.

[00:37:58] **Daniel Tyrkas**: Ouais, mais je veux dire que c'est bien sûr irréaliste parce que mon rythme cardiaque monte quand même quand je fais des virages en vol stationnaire, et j'en fais beaucoup parce que je veux rester à jour dans ma pratique. Donc en hiver ou quand il n'y a pas de temps thermique, je fais des virages en vol stationnaire.

[00:38:14] **Gavin McClurg**: et est-ce que tu fais ça sur la terre ou sur l'eau ? mais oui

[00:38:18] **Daniel Tyrkas**: alors tu y vas tout simplement

[00:38:20] **Gavin McClurg**: quittez votre colline locale et prenez le seul SIV que j'ai

[00:38:24] **Daniel Tyrkas**: c'était au-dessus de l'eau, c'était le tout premier après 50 vols.

[00:38:27] **Gavin McClurg**: Wow, vraiment ? Donc tout depuis lors s'est fait sur de la terre ?

[00:38:32] **Daniel Tyrkas**: Pour être tout à fait clair, je ne le recommande pas, honnêtement. Je ne recommande pas aux pilotes standards de le faire comme ça, mais une fois que vous êtes à l'aise avec le décrochage, je pense qu'on peut faire beaucoup de choses en terrain accidenté. Je poussais mes limites, mais c'est aussi peut-être un bon conseil pour tout le monde : poussez vos limites, mais faites-le doucement, doucement, doucement, progressivement, d'accord ? Et à l'époque, il n'était pas standard d'avoir deux secours, j'en avais un seul et donc on se disait : « OK, j'ai un seul secours, donc je ne devrais pas l'utiliser, je ne dois pas le bousiller ». Du coup, je faisais du décrochage quand je me sentais à l'aise et que les conditions étaient bonnes et tout, mais j'avais toujours des ailes, genre j'avais toujours des ailes haute performance. Au début, je voulais une aile qui pouvait faire les deux, qui pouvait faire du cross country mais avec laquelle on pouvait aussi s'amuser en faisant des manœuvres. Aujourd'hui, j'ai une aile freestyle pour ça avec une sellette Aqua et aussi deux secours, mais je n'ai jamais eu besoin de mes secours en 3 000 heures de vol, en 25 ans. Je n'ai jamais déployé mon secours par nécessité, jamais.

groupe de tête reste souvent tellement soudé en quelque sorte que, comme tu l'as dit, ça peut être une position assez sympa d'être juste derrière. Et tu peux repérer une meilleure ligne et soudain, boum, tu peux un peu jouer au jeu de la chaise musicale, mais je trouve que les lignes, comme tu l'as dit, peuvent te détruire ou vraiment te faire passer pour un héros.

[00:45:49] Et pourtant, je vois souvent tout un groupe sur une ligne pas terrible, et ils ne sont juste pas assez attentifs. Je ne sais pas trop.

[00:45:59] **Daniel Tyrkas:** Ouais. C'est peut-être parce qu'ils veulent juste rester avec leur groupe, surtout quand c'est le groupe de tête. Mais je dois aussi dire qu'au moins dans une compétition de très haut niveau, genre à Columbia, c'était la Coupe du monde, ou à Gemina ou n'importe où, vous savez, quand tous les meilleurs, les meilleurs des meilleurs sont là, les erreurs font mal. Et pour moi au moins, c'est ultra difficile. Je ne trouve pas ça si facile de rattraper le peloton parce que, vous savez, ils sont assez intelligents dans ce groupe et ils s'étalent un peu dans cette tête de peloton. Parfois ça se divise même, vous savez, et pour moi personnellement, je trouve ça assez dur de rattraper. En gros, c'est seulement possible quand ils font une erreur ou qu'ils ont un problème quelque part, vous savez, parce qu'ils doivent faire une thermique sur quelque chose de faible parce qu'ils ont trop décollé du sol et, vous savez, donc, mais s'ils ne se coincent pas et qu'ils continuent à pleine vitesse, boum, thermique, pleine vitesse, boum, thermique, et ils sont tellement bons et efficaces.

[00:47:03] C'est important. C'est possible de rattraper.

[00:47:05] **Gavin McClurg:** Ouais. S'ils sont efficaces. Ouais. Je devrais préciser ça. Si j'ai dit facile, je ne voulais pas dire que ce n'est jamais facile, mais j'ai juste remarqué que la ligne est parfois là où on peut vraiment prendre un avantage, et je ne suis pas doué pour ça. Je dis juste que si vous êtes prêts à continuer à chercher, comme nous le faisons quand on grimpe, on peut souvent... Oh, vous savez, et comme vous l'avez dit, parfois il faut juste rester avec eux et tout donner, même si vous n'êtes pas sur une bonne ligne, parce que vous ne voulez pas les perdre. Mais parfois, ça vaut carrément le coup de bouger un peu. Cette ligne n'est pas très bonne, je vais juste me déplacer.

[00:47:40] **Daniel Tyrkas:** Ouais. Surtout en plaine. Je pense qu'on doit faire la distinction ici entre le vol en plaine et le vol en montagne, parce qu'en montagne, la ligne, c'est la ligne, non ? Je veux dire, on ne commence pas soudainement à chercher au-dessus de la vallée. On reste, tu sais, on reste sur le modèle, tu sais, le modèle quand tu le peins avec du miel et que tu le tournes, donc en gros, tu restes là où sont les déclencheurs. C'est ta ligne, non ? Le long de la crête, en gros. Ou s'il s'agit de course de crête, comme à Bassano ou ailleurs. Ouais. Il n'y a qu'une seule ligne, et c'est tout. Mais en Colombie ou en Macédoine ou en plaine en général, là, ça peut avoir du sens de chercher un peu plus.

[00:48:28] Et là, on a plus cet impact des lignes. J'ai aussi lu qu'au Brésil, apparemment, je n'ai jamais réussi à aller à Baishu non plus. J'ai toujours voulu y aller. C'est de la torture,

[00:48:39] **Gavin McClurg:** mon ami, regarde cette comp. Ils commencent à peine le septième jour, en fait, là maintenant. Et je ne suis jamais allé à Baishu. Je voulais tellement y aller cette année et j'ai dû annuler, mais c'est, mon Dieu, ça a l'air super là-bas. Oh, juste sept jours.

[00:48:52] **Daniel Tyrkas:** Ouais. Je veux dire, comme toi, j'ai d'autres obligations. J'ai une famille, tu sais, j'ai un boulot et je ne peux pas être partout. C'est impossible. Et oui, c'est une torture, mais je pense qu'on n'a pas besoin de se plaindre trop fort parce qu'on a été en Colombie et c'était vraiment génial.

[00:49:09] **Gavin McClurg:** Ouais, c'était vraiment, c'était vraiment génial. C'était, ouais. Ça semble si loin. On n'a rien à pleurer tous les deux. Trop loin, trop loin. Bon, d'accord. Alors ça, c'est aussi une bonne transition. Tu as fait les, tu sais, les gros vols de crusher. C'était le vrai focus pendant longtemps. Et je te vois encore faire ça. Je sais que tu le fais toujours maintenant, mais tu es dans ton équipe allemande un bon nombre de fois et tu es au sommet. Juste, là, au niveau mondial. Quels sont tes objectifs maintenant ? Tu sais, tu fais de la course depuis 10 ans. Tu sais, je, je n'ai jamais... j'ai commencé la course il y a environ 10 ans aussi, mais je ne l'ai pas fait à ton niveau. Je me suis plus concentré sur le X-Alps et ça me sort des compétitions pendant un an, mais maintenant je réfléchis vraiment, je pense que j'aimerais vraiment consacrer du temps et de l'énergie à ça. Et en même temps, je me dis, mince, est-ce que c'est une entreprise qui en vaut la peine ?

[00:49:56] Je ne sais pas. Je me demande si c'est quelque chose qui te passionne toujours autant ? Est-ce que tu aimes ça ? Est-ce que tu as envie de continuer à te dépasser dans ce domaine ?

[00:50:05] **Daniel Tyrkas:** Absolument. J'adore ça. Tu aimes la compétition, j'adore la compétition. Et je pense qu'il me reste encore un long chemin à parcourir pour progresser et apprendre. Oui. D'accord. Je suis dans le top 15 mondial, mais vous savez, par exemple, je n'ai jamais été sur le podium de la Coupe du monde, ou des Européens. D'accord. Les Européens. J'étais sixième au monde en Argentine, j'étais neuvième. Donc le top 10 aussi, j'ai été dans le top 10 de la Coupe du monde, le top 10 est un bon résultat, non ? Bien sûr. Le top 10 est toujours bien, mais le top trois ou le top cinq, c'est mieux. Je pense aussi que le top 10 mondial sonne mieux que 15. Mais c'est peut-être juste un effet secondaire, non ?

[00:50:52] Euh, parce que tu ne peux pas, comme, et tu en as beaucoup parlé avec, euh, tu sais, avec tes collègues de X-Alps, ces objectifs orientés vers les résultats, tu vois ? Thomas Terrier le dit aussi, non ? Euh, ça n'a pas de sens. Tu ne peux que chercher à t'améliorer, toi et ton style de vol. Et mon objectif est de devenir un meilleur Bir, disons, non ? Euh, être plus élégant, être meilleur, plus efficace, avoir plus de contrôle sur l'aile et être un meilleur pilote encore. Et je pense que ce voyage ne s'arrête jamais. Et bien sûr. Et je pense que c'est aussi le bon côté des choses, et de faire les compétitions.

[00:51:42] Je pense que c'est un peu différent parce que, avant tout, je ne les ai pas gagnées toutes, boom, boom, boom. Enfin, comme pour l'autre chose, si je continue à tout gagner, d'accord, ça risque de devenir ennuyeux. Je ne sais pas, mais je ne vois pas ça arriver parce que j'ai encore d'autres obligations et je ne peux faire que ce que je peux faire. Et je ne peux pas faire autant de compétitions. Donc, je ne peux pas me comparer, disons, à Honora qui vole, je ne sais pas, 1000 heures par an ou quoi. C'est son métier de voler, non ? Donc je ne serai probablement jamais aussi bon que lui, mais j'aimerais l'être, et il y a un potentiel, d'accord. Je le sens un peu par moments, et j'ai mes moments forts, mais ce que j'aime vraiment dans les compétitions, c'est aussi la communauté.

[00:52:33] Hmm. Il y a aussi un aspect social, non ? Comparé à la solitude de l'Eagle, parce qu'on rencontre des gens du monde entier et ça continue, mais beaucoup de visages sont là depuis longtemps, comme toi. C'est vrai. Et donc je suis content de te voir, "Hé, Gavin", tu vois, ou peu importe qui. Et je veux dire, je ne te vois pas souvent, ou de l'autre côté, tu vois. Tu ne vois ces gars que pendant, et tu sais, tu rencontres des gens du monde entier ou d'Europe, et je peux utiliser mes compétences linguistiques ici et là, tu sais, je parle espagnol, anglais, tchèque et allemand. C'est aussi sympa de parler avec ces gars et de prendre une bière ensemble après.

[00:53:20] Et, tu sais, il y a le frisson, mais aussi la communauté et le côté « on va boire une bière après ». J'aime ça.

[00:53:29] **Gavin McClurg:** C'est amusant. Daniel, on a parlé à Columbia que l'une des choses dont tu es le plus fier, et dont tu donnes des conférences, c'est, tu sais, le fait d'avoir plus de 25 ans de vol sans aucun accident. Je sais que tu en as parlé dans ton podcast, le podcast allemand. Et comme on a commencé l'émission, tu n'es pas quelqu'un d'averse au risque, tu es aux JO et sur la pipe, tu sais ? Donc tu prends des risques. Tu es évidemment très à l'aise avec le risque, tu sais, ces gros vols, les années 70 et tout le reste dans les plus grosses FAI qui impliquent des risques et où tu voles en tête. À quoi attribues-tu cette série de vols très sûrs ?

[00:54:12] **Daniel Tyrkas:** La chance en fait peut-être partie du jeu. Évidemment qu'il y en a, mais je pense que j'essaie de calculer le risque, vous savez, le rapport risque-récompense et la meilleure façon d'atténuer le risque. Et je pense que je l'ai déjà dit, c'est une question de compétence.

[00:54:37] Donc si vous êtes vraiment compétent et intelligent, alors ne soyez pas bêtes, d'accord ? Ne prenez pas de décisions stupides. C'est ça. Et j'ai aussi eu des moments critiques, sans aucun doute. C'est pour ça qu'il y a eu une part de chance aussi, c'est sûr. Mais je pense que c'est une question de compétences, comme au snowboard ou dans n'importe quel autre sport, le surf, prenons le surf comme exemple. Si vous n'êtes pas un bon surfeur, vous n'oseriez même pas aller dans de grosses conditions, vous ne pourriez même pas y arriver parce que d'abord, vous voyez la taille des vagues. Et ensuite, vous essayez de sortir et vous ne gérez probablement même pas la zone près du bord.

[00:55:26] Tu pourrais juste être projeté dehors. Et eh bien, si tu avais

[00:55:29] **Gavin McClurg:** ne même pas y arriver, ne même pas y arriver, vous

[00:55:31] **Daniel Tyrkas:** tu vas probablement, tu sais, être recraché. À moitié ivre, à moitié noyé, non ? Noyé. Et donc, savoir, être capable d'évaluer les conditions

[00:55:47] et les adapter à votre niveau de compétence réel. Je pense que c'est ce qui vous permet de rester en sécurité. Exactement. Votre niveau doit correspondre aux conditions dans lesquelles vous essayez de naviguer. Oui. Et prendre les bonnes décisions. Comme je disais, si on est peut-être du côté sous le vent, je ne pousserais jamais, par exemple, la barre à fond du côté sous le vent quand je n'ai pas, disons, cent mètres, d'accord ? Mieux vaut 150 parce que 150, c'est un peu mon seuil : 50 pour que ça arrive, 50 pour évaluer si je peux le corriger, et 50 pour que le sauvetage fonctionne.

[00:56:33] Mais là, on est déjà vraiment à la limite, non ?

[00:56:37] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est proche. Ouais. C'est très

[00:56:38] **Daniel Tyrkas:** proche. Et d'accord. Du coup, ça fait une différence si c'est un terrain rocheux et moche en bas ou si c'est une forêt dense et agréable ? Et dans le pire des cas, d'accord, je me retrouve dans les bois. Ce n'est pas agréable de rester suspendu à un arbre, je ne veux pas vivre ça, mais les arbres sont vos amis, non ? Dans une forêt dense, vous ne serez probablement pas gravement blessé. Il faut aussi prendre en compte la mort dans vos calculs de risque. Vous n'allez pas faire un... un... un... un... ! Mais malgré tout ça, et je touche du bois ici, il reste un risque, et je pense que Will Gadd l'a aussi dit, que nous prenons. Mais vous le prenez. Je veux dire, c'est ça, vivre.

[00:57:23] Tu conduis une voiture, il y a des risques. Tu sors de chez toi, il y a des risques. Alors oui, mais c'est trop amusant.

[00:57:36] **Gavin McClurg:** Rappelle-moi, tu as eu un incident de dingue à DeSantis, ça avait l'air périlleux. Tous ceux à qui j'ai parlé de DeSantis ont dit que c'était vraiment limite par moments avec la Lee et le vent. Et tu n'as pas failli toucher le sol ou quelque chose comme ça quand tu as eu une fermeture près de la paroi de la falaise ? Tu en parles ? C'était dingue. Est-ce que j'ai...

[00:57:57] **Daniel Tyrkas:** Je te l'ai dit ou quelqu'un d'autre te l'a dit ? Tu me l'as dit. Ouais. Tu me l'as dit. Exactement. Ouais, parce qu'on en parle. Ouais, c'était l'un des moments les plus proches de la catastrophe que j'aie jamais eus, en fait. Et typiquement, oui, on filait le long de la falaise, sur des parois rocheuses, et il y avait genre un épaulement. Et le vent venait genre des thermiques, genre sur le côté droit. Mais c'était aussi un genre de vent du nord, nord-ouest.

[00:58:27] **Gavin McClurg:** On est dans le tas ? Ouais.

[00:58:29] **Daniel Tyrkas:** Et je crois que, tu sais, je suis arrivé là-bas et j'ai vu les autres s'éloigner en montant. Je n'étais pas devant. Mais, tu sais, je les ai vus prendre cette ligne et ça avait l'air bien. Je me suis dit : OK, je vais juste les suivre. Mais quand j'ai atteint ce genre d'épaulement, c'était de l'air sale. Tu sais, je l'ai senti. Et je me suis dit : ah non, je n'aime pas ça. J'ai lâché la barre parce que je voulais avoir plus d'espace par rapport au sol. Et donc, alors que je m'éloigne du terrain.

[00:58:58] Je pense que j'ai percuté une sorte de route ou, en gros, un rotor latéral, peut-être combiné. Les gens ne peuvent pas me voir combiné avec un rotor classique de vent arrière standard. Et je m'éloigne. Et, eh bien, j'étais encore peut-être à moitié sur la barre, mais boum, vous savez, le côté terrain de mon aile a subi une fermeture, ce qui n'est vraiment pas ce qu'on veut. Et donc, il y a mon autre règle d'or. Je veux avoir assez d'espace pour faire au moins un virage vers le terrain. C'est ça. Un 360 complet. Ouais. Pour avoir cet espace.

[00:59:37] Et j'en avais besoin. J'ai utilisé toutes les compétences que j'avais pour récupérer des ailes. Mais c'était l'un de ces moments où tout ralentit. Et, tu sais, genre, OK, là c'est vraiment, vraiment... Non, il faut une concentration totale. C'est ça. Et j'ai réussi à me rétablir. Et je... je... je...

[01:00:12] Je. Je. Je. Je. Je. Je. Je. Je. Je. Je. Je. Je. Je. Je. Je. Je !!

[01:00:20] Iii

[01:00:24] Et c'est un bon rappel de respecter ces règles d'or : 150 mètres au-dessus du sol, assez d'espace pour pouvoir pivoter vers le terrain. Et peu importe votre niveau, vous pourriez avoir un... vous savez, il faut lire l'air et anticiper. Et, vous savez, j'ai un peu senti : ah, ça devient moche. Et oui, tout ce qui est proche du terrain est dangereux.

[01:00:50] **Gavin McClurg:** Ouais, il y a des choses qui peuvent nous arriver où la compétence ne compte plus vraiment. Tu sais, si tu n'as pas de marge de sécurité par rapport au relief, tu ne veux pas, tu ne veux pas dépendre de miracles, si ? Ouais.

[01:01:04] **Daniel Tyrkas:** mais la technique, je pense que ça aide toujours parce que ça fait une grande différence si vous vous encastrez en pendule parce que vous laissez votre aile partir ou parce que vous êtes assez compétent et conscient pour vous dire : d'accord, je ne peux peut-être pas la récupérer et je n'ai pas assez de hauteur. D'accord, gardons l'aile au-dessus de ma tête peu importe à quoi elle ressemble, mais pas de pendule. Et je veux dire, j'ai beaucoup visualisé, tout, vous savez, comme je fais beaucoup de... et je ne l'ai jamais, ce n'est pas vrai. J'ai jeté mon secours une fois parce qu'il fallait le reconditionner. Et c'était en hiver. Mec, j'avais peur. J'aurais préféré faire cinq décrochages complets plutôt que de jeter mon secours parce que je ne l'avais jamais fait.

[01:01:52] Et donc j'ai sorti mon secours. Je l'ai lancé tout droit, et je me suis dit : d'accord, à quelle hauteur je suis au-dessus de la zone d'atterrissage ? OK, oui, ça devrait le faire. Ouais, peut-être attendre un peu parce que je ne veux pas avoir à chercher mon sac, non ? Ah non, mais là je vais le faire. J'en avais un directionnel et je voulais essayer, tu sais, la partie directionnelle. Ça m'a pris un moment pour me positionner et faire, ah, OK, maintenant je le lance, tu sais, et puis je l'ai lancé, et pour la partie directionnelle, je veux dire, le truc s'est ouvert, et je regardais : OK, mon sac va dans cette direction, donc OK, on libère l'aile ici, et puis, OK, maintenant on pourrait commencer à diriger. Oh non, le sol est déjà là, donc, ouais.

[01:02:35] **Gavin McClurg:** Tout se passe assez vite. Ouais, les vidéos qu'Urs Hari publie sont vraiment géniales pour ça parce qu'il le fait tous les jours, encore et encore, et ça te fait réaliser tout ce qu'il y a à faire, tu sais, pour gérer le vent. J'ai fait la même chose avec le... j'ai volé, j'ai sauté en Colombie il y a quelques années sur l'EVOX lors d'une journée d'entraînement, et dès que je suis arrivé là-bas, tout le monde disait : « Oh, tu sais, le NEO est différent cette année. C'est super piquant, et c'est vraiment fort. » Et moi, je venais juste de Menarca, et je me suis dit : « Mais qu'est-ce que vous racontez ? Ce n'est pas fort en Colombie. » Et pourtant, c'était assez fort. Enfin bref, j'ai perdu mon aile, et quand je suis allé pour sauter, j'ai en fait attendu assez longtemps parce que mon aile allait bien. C'était juste, tu sais, j'étais trop bas pour essayer de faire autre chose.

[01:03:21] Je n'étais pas à l'aise pour tenter autre chose parce qu'il y avait beaucoup de lignes électriques, alors je me suis dit : d'accord, je vais juste voler au-dessus du banc parce que j'étais revenu sur le, vous savez, et ça chute, et je me suis dit : d'accord, je vais voler parce qu'il y avait un tout petit champ. Sinon, c'était juste de la forêt, et je me suis dit : d'accord, je vais me mettre au vent de ce tout petit champ, puis je lancerai. Je veux dire, j'ai beaucoup de temps pour réfléchir à ça, et je lancerai, et je le dirigerai à l'intérieur, et peut-être que je pourrai juste relancer de là, vous savez, et c'est parce que j'avais un modèle directionnel, donc je l'ai fait. J'ai fait tout ça, mais au moment où j'ai lancé, et bien sûr, j'étais au sol. Je veux dire, je n'ai même pas eu la chance d'essayer de, ça prend du temps, vous savez, et j'ai pu, je l'ai juste replié et je suis sorti de là. C'était super. Tout s'est très bien passé, mais ouais, ça prend un peu de temps. Je veux dire, désactiver l'aile, c'est une grosse étape, vous

[01:04:09] **Daniel Tyrkas:** Tu sais ? Eh bien, j'ai des sorties rapides pour cette raison. Ouais, je pense que c'est la seule chose logique. Ouais, c'est super.

[01:04:14] **Gavin McClurg:** J'ai ça avec mon kit acro. Je dois avoir

[01:04:16] **Daniel Tyrkas:** ça sur mon kit XC. J'ai des sorties rapides. J'ai un système de largage pour ma barre. En gros, boum, et je l'utilise. Et c'est, on n'en a peut-être pas parlé, mais la sécurité passive. C'est aussi une partie importante pour moi. Donc ouais, deux parachutes de secours.

[01:04:34] **Gavin McClurg:** Mon Dieu, j'ai tout un autre jeu de ce genre. Il me faut, je ne l'ai juste pas mis sur mon, avec mon, ouais,

[01:04:40] **Daniel Tyrkas:** donc je les ai pour diverses raisons, d'accord ? Principalement à cause du Rogalo, parce que c'est plus facile et plus rapide de, ok, boum, ça disparaît, non ? Ou si tu l'as sur une cassure ou quoi que ce soit. Et alors tout le système fonctionne beaucoup mieux. Numéro un. Alors, mets-le. Deuxièmement, je les utilisais déjà quand j'atterrissais à l'envers, tu sais, avec un vent hurlant. Et, tu sais, là je touche le sol et au moment où je touche le sol, je fais bling. Et mon aile est complètement désactivée, non ? Je ne suis pas traîné dans le carburant.

[01:05:13] **Gavin McClurg:** Tu enlèves juste l'un d'eux ? Les deux. Quand tu fais ça ? J'ai fait...

[01:05:18] **Daniel Tyrkas:** les deux. Oh, tu le lâches, c'est tout. Bon, en gros, tu gardes tes freins, d'accord ? Et alors ton aile, tu sais, elle se pose en douceur sur les freins, même avec un vent hurlant, et tu peux gérer ça facilement. C'est une autre raison. Et puis, qui sait ? Tu peux avoir un pépin. Tu te prends une rivière, même un ruisseau, peu importe, tu veux être capable de t'en débarrasser. Ouais. Et, pour cette raison, je porte aussi un couteau à crochet, un gros putain de vrai couteau, tu vois, avec une vraie poignée et il coupe tout. J'ai essayé, il coupe à travers quatre couches de sangle comme dans du beurre, genre, ouais. Donc, je ne l'ai jamais utilisé. Je ne l'ai jamais, tu sais, je...

[01:06:05] mais j'ai aussi entendu des histoires de gens qui se font secourir, tu sais, l'un d'eux a presque disparu dans une crevasse d'un glacier, parce que quand est-ce qu'on fait un secours quand c'est moche, qu'il y a un vent hurlant et que c'est vraiment horrible, non ? Sinon, pourquoi est-ce qu'on aurait besoin d'un secours normalement ? C'est ça. Et donc je veux être capable de couper le dispositif de secours. Sur l'autre gars, je sais qu'il l'a fait, il a été traîné dans un ravin et il a fini par être bandé comme une momie de la tête aux pieds.

[01:06:38] just du fait d'être traîné à travers tout ça. Oui. Avec

[01:06:42] **Gavin McClurg:** des vents forts. Donc

[01:06:43] **Daniel Tyrkas:** C'est une autre raison pour laquelle je pense qu'il est bon d'avoir un vrai couteau de plongée. Et certainement, et je pense que c'est aussi un gros danger. C'est pourquoi je pense que nous devrions tous être très, très cordiaux et très respectueux les uns envers les autres dans ces groupes.

[01:06:58] Et puis une collision, c'est, ouais. Et moi, dès que j'ai des lignes autour de la tête ou du cou, je prends le couteau à crochet et je coupe tout. Genre, je vais devenir dingue avec le couteau à crochet tout autour de moi avant de déclencher le parachute de secours. Ouais. Je m'en débarrasse. Je retire tout ça.

[01:07:18] **Gavin McClurg:** C'est le, c'est le côté du sport que je trouve, d'une certaine manière, quand on est à une Coupe du monde, on se sent plus à l'aise à être vraiment proche parce que tout le monde est très bon. Mais vous savez, on a eu la Coupe du monde en Turquie cet automne, je ne sais pas si c'était parce qu'il y avait beaucoup de pilotes qui n'avaient jamais participé à une Coupe du monde. Il y avait, vous savez, il y avait environ 30 places libres, je crois, à cause du COVID et de tout le reste. Alors je ne sais pas si c'était ça, mais c'était incroyablement agressif. Et, surtout avant le départ, ce qui m'exaspère vraiment. Et je trouve que, vous savez, on ne voit pas beaucoup d'ailes qui explosent ces jours-ci, ce qu'on voit, ce sont des collisions en vol.

[01:08:05] Et cette partie-là, c'est flippant. Je n'aime pas ça. Et en plus, c'est inutile.

[01:08:11] **Daniel Tyrkas:** Mais je n'ai pas vu beaucoup de collisions en vol, surtout avec les groupes avec lesquels je choisis de voler. Bien sûr, ce sont les bons, donc si je vole avec les bons Français, j'ose m'approcher très près d'eux, ou avec les très bons Allemands, vous voyez, c'est cool parce que je sais que tout le monde est là. Tout le monde regarde. Tout le monde, vous voyez, et ils réagissent aussi. J'en ai eu une aussi une fois, d'ailleurs, lors de la Coupe du monde précédente, je tournais avec Ferdi, vous voyez, et j'ai pris une fermeture à l'extérieur et ça m'a un peu, enfin, vous voyez, ça m'a soulevé et m'a un peu envoyé en rotation vers lui. Et j'étais genre, ah, et lui était genre, je ne m'inquiète pas.

[01:08:57] Je te vois, tu vois ? Alors il a juste créé un peu d'espace et on a continué à thermiquer ensemble. Je n'ai pas perdu beaucoup d'altitude ou quoi que ce soit. C'est ça. Mais juste pour une seconde, je n'ai pas pu diriger mon aile là où je voulais qu'elle aille. C'est ça. Parce que bien sûr, quand tu as une grosse fermeture et que c'est une thermique de type Lee et que tu te fais propulser vers le haut à six mètres par seconde alors que la moitié de ton aile a disparu... Eh bien, tu ne diriges pas vraiment, n'est-ce pas ? Tu ré pares, tu ré pares, tu ne diriges pas, tu ré pares. Et, et puis ça aide bien d'avoir de très bons pilotes autour de toi qui peuvent aussi, par exemple, faire pivoter l'aile rapidement, tu vois, pour te faire de

la place si nécessaire ou quoi que ce soit. Ouais.

[01:09:42] **Gavin McClurg:** Carrément. Ouais, carrément. C'est surprenant quand tu es avec le groupe de tête, comment, tu sais, personne ne s'inquiète pour grand-chose, tu es bien serré sur tout le monde, et j'adore ça. J'adore ce mouvement, tu sais, le mouvement des oiseaux et on était tous tellement en phase. Je veux dire, tout le monde essaie de se dépasser, mais on travaille aussi ensemble et tu peux être à quelques centimètres et se dire : non, il m'a eu. Je l'ai eu. On est bons.

[01:10:11] **Daniel Tyrkas:** Ouais, exactement. Magnifique. Ouais. C'est magnifique. Ouais. Et tu vois son sourire sous son casque intégral.

[01:10:20] Moi, au moins, c'est ce que j'imaginai. Vous savez, je suis en train de prendre une courbe et j'imagine l'autre gars en prendre une aussi et on s'amuse. La Vario hurle, on monte et ouais, vous savez, on a la thermique balistique. Allez-y.

[01:10:36] **Gavin McClurg:** On se fait tous des rides aux yeux et à la bouche à chaque fois qu'on vole. On ne se fait pas juste des rides en souriant et...

[01:10:43] **Daniel Tyrkas:** les gens n'ont pas de polypes. À ce niveau-là, les gens n'ont pas de polypes. Le thermique, vous savez, les gens ont le contrôle. Ouais. Mais c'est cool. Non, c'est cool d'en faire partie.

[01:10:54] **Gavin McClurg:** C'est cool. C'est cool. Ça, ça peut être une question un peu trop évidente, mais je vais la poser quand même. J'ai lu dans le commentaire quand on était à Columbia qu'Honor a été sur le podium dans 40, je crois qu'elle a dit 41 % des courses auxquelles il a participé, ce qui est juste hallucinant. Je veux dire, je n'imagine même pas qu'il y ait quelqu'un d'autre qui atteigne ne serait-ce que 10 %, mais bon, il y a toutes les choses évidentes, ce que tu vois mille heures par an ou peu importe, tu sais, que c'est son métier. Mais quelles sont les choses qui ne sont peut-être pas si évidentes ? Tu sais, quelles sont les choses, pourquoi est-il si constant ? Parce que c'est une constance incroyable. Je

[01:11:37] **Daniel Tyrkas:** Je ne sais pas. Je lui ai demandé, il ne sait pas. Je veux dire, c'est probablement aussi juste un très bon talent avec un bon état d'esprit. Et, vous savez, il est observateur. Mais s'il fait juste moins d'erreurs que nous, n'est-ce pas ? Je veux dire, on fait tous des erreurs, et les petites erreurs ne sont peut-être que des petites erreurs, mais les petites erreurs s'accumulent. Alors peut-être qu'il fait simplement moins d'erreurs.

[01:12:07] Je ne sais pas si je pourrais le savoir. Je le copierais. J'essaierais.

[01:12:13] On le serait tous. Ouais. Je pense que c'est l'ensemble des pièces. Et comme c'est un jeu tellement complexe, je pense qu'il est vraiment difficile de réduire ça à une seule chose, non ? C'est impossible. Je pense qu'il est juste vraiment bon dans tous les aspects. Je veux dire, il vient d'une autre planète. Peut-être qu'il est un extraterrestre. Je ne sais pas. Il assemble ce puzzle. Peut-être qu'il était un oiseau dans sa vie précédente ou je ne sais quoi. Je ne sais pas. Je veux dire, Luke est aussi vraiment bon. Et je veux dire, il y en a beaucoup, j'en vois souvent, il y en a plus. Et Russ, je veux dire, tu sais, il se présente et il est constant au niveau de l'expérience.

[01:12:58] Bien sûr, l'expérience en fait aussi partie, tu vois ?

[01:13:02] **Gavin McClurg:** Ouais. J'allais justement dire, je veux dire, tu viens de citer trois noms qui volent presque tous les jours. Tu sais, ils volent à Gordon, ils testent des ailes et ils sont dehors, ils sont sur la Hill presque tous les jours. Et, tu sais, il n'y a pas de magie là-dedans. C'est juste du temps, tu vois, et de l'expérience. Des heures, des heures, des heures.

[01:13:20] **Daniel Tyrkas:** Ouais. Les heures. Et les heures aident. Je veux dire, heureusement, on ne fait pas de... non, on ne court pas un marathon où, tu sais, tu dois t'entraîner, t'entraîner, t'entraîner constamment ou tu perds ta condition physique, pas vrai ? Tu la perds. Si tu arrêtes de courir pendant une semaine ou deux, genre, ouais. Ou, tu sais, c'est à propos des extraits, non ? Tu dois le construire et ça prend du temps et tu le perds vite. Tout ce truc d'endurance. Donc ce n'est pas tant l'endurance dont on a besoin. C'est ça. Tu peux faire une pause pendant un mois et être encore bon. C'est ça. Mais bien sûr, ça aide, plus tu as d'heures, mieux tu voles. Ce sont ces nuances, non ? Tu as un meilleur contrôle de l'aile. Tu montes mieux. Tu te sens plus à l'aise.

[01:14:06] Tu grimpes de 0,1 ou 0,2 de plus, peu importe, parce que tu es tellement à l'aise. Alors bien sûr, les heures font partie du jeu, mais il y a des gens qui, ouais, qui ne volent peut-être pas autant d'heures et qui se présentent quand même et bam, tu vois ?

[01:14:24] **Gavin McClurg:** Ouais. C'est vrai. On dirait qu'il y a un genre de clé, tu vois, dans le jeu où, d'accord, tu as raison. Honor et Luke, les Russes là, ils sont à un autre niveau, mais tu sais, quand tu vois beaucoup de régularité à ces Coupes du monde, course après course après course. Et il me semble qu'il y a des pilotes qui, à un moment donné, ont trouvé la clé. Ils ont eu la clé d'or et ils ont déverrouillé la porte. Et pour eux, comme tu l'as dit, ce n'est pas tout à fait comme faire du vélo, mais c'est assez proche. Tu sais, ils ont compris les petits détails qui, en d'autres termes, ne sont pas juste totalement dingues. On a tous de bons jours. On peut tous se présenter à une compétition et en avoir un et passer une bonne comp, mais le faire tout le temps, pour moi, c'est un autre niveau.

[01:15:10] **Daniel Tyrkas:** Ouais. Il y a des gens qui sont vraiment constants. Julian construit Chalco. Donc, tu sais, ils sont aussi très réguliers. Je veux dire, ils ne gagnent peut-être pas, mais Ulrich, Prince, tu sais, ils se présentent à une compétition, ou Ferdi. C'est un très bon exemple, non ? Ils se présentent à la compétition et ils sont dans le top 10. Ouais. Enfin, disons dans les 20 % du haut, c'est sûr. Ouais. C'est ça. Presque toujours. Ouais. Ouais.

[01:15:38] **Gavin McClurg:** Daniel, quel plaisir, mec. J'apprécie vraiment. Je suis content qu'on ait pu faire ça. C'est cool de mieux te connaître et j'ai aussi hâte de voler avec toi. Donc, on se voit plus tard, je me suis vraiment motivé en Colombie et je construis la maison cette année, donc je ne pourrai pas le faire aussi souvent, mais j'espère te voir en Macédoine. Je serai en Macédoine. C'est

[01:15:57] **Daniel Tyrkas:** où je vais aller.

[01:15:58] **Gavin McClurg:** J'espère aussi. Oui. Et puis Superfinal mon pote, on va au Mexique.

[01:16:04] **Daniel Tyrkas:** Plus de vacances. Je n'ai pas assez de vacances. Tu ne vas pas à Superfinal. Je ne peux pas. Je veux dire, j'ai déjà passé deux semaines et j'ai un job d'ingénieur classique. Vous savez, j'ai un job normal. Je dois composer avec 30 jours de congés. Et je dois aussi en prendre quelques-uns pour ma famille au moins. C'est important. D'accord. C'est important. Je fais la Macédoine. Je fais l'Open allemand en longue distance. J'en fais quelques plus petits entre-temps, mais j'ai déjà regardé le calendrier et, sous le choc, je me suis rendu compte qu'il ne m'en reste pas assez pour.

[01:16:36] **Gavin McClurg:** Ah, c'est dommage. Ce n'était pas en janvier. Il te faut le tournant de l'année, mais ouais,

[01:16:41] **Daniel Tyrkas:** Exactement. J'ai déjà passé deux semaines, tu sais, ce que je ne fais pas d'habitude. Il m'a fallu huit ans pour revenir à Columbia.

[01:16:47] **Gavin McClurg:** Wow. D'accord. Très bien. Eh bien, comme tu l'as dit, on n'est pas en position de se plaindre. On s'en sort bien, mais bon, c'est cool. Bon, je te verrai en Macédoine et j'ai hâte. Et merci beaucoup, mon ami. J'apprécie. Merci pour ton temps.

[01:17:02] **Daniel Tyrkas:** Je vous en prie.

[01:17:07] **Gavin McClurg:** Si vous trouvez Cloud-based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des manières. Vous pouvez nous laisser une note sur iTunes ou Stitcher, peu importe la plateforme que vous utilisez pour écouter votre podcast, cela compte beaucoup et aide à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez aussi en discuter en sortant du travail avec vos collègues. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette façon. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, beaucoup de stockage, de musique et toutes sortes de frais logistiques. Alors, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal, ou configurer un service d'abonnement qui vous facturera chaque émission qui sort. Nous publions une nouvelle émission toutes les deux semaines. Donc, par exemple, si vous donnez un dollar par émission toutes les deux semaines, cela revient à environ 25 dollars par an.

[01:17:54] C'est bien moins cher qu'un abonnement à un magazine, et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour une multitude de raisons que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission. Et je veux aussi que vous sachiez qu'il s'agit de conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions sont réelles. Elles 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/cloudbasedmayhem. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement via le site web. Nous avons essayé de rendre la chose très simple, et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, aux petits podcasts vidéo que nous faisons et aux petites pépites supplémentaires que nous découvrons lors des conversations.

[01:18:46] On a beaucoup d'organisations qui ne passent pas dans l'émission principale, mais qu'on pense que vous devriez entendre. On ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous n'avez pas les moyens de nous soutenir, dites-le-moi simplement et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie. Et j'espère qu'un jour vous serez en position de pouvoir nous soutenir. Mais vous trouverez tout ça sur le site web. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou qui ont acheté du merchandising Cloud Based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez être tous installés. Vous devriez avoir un compte. Vous devriez pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant. Merci infiniment de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien. Et on se voit au prochain épisode. Merci.

[01:19:45] Au revoir.

Deutsch

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

Show notes

Daniel Tyrkas ist kein Unbekannter, wenn es darum geht, auf hohem Niveau zu performen. Er brachte seine Leidenschaft für die Gymnastik auf die Pisten und trat kurz darauf bei den 2002er Salt Lake City Olympics für Deutschland im Snowboarding an, nachdem er 98' fast für Nagano qualifiziert hatte (während er gleichzeitig das Ingenieurstudium absolvierte!). Er macht riesige Sprünge im Kiteboarding, aber seine wahre Leidenschaft in den letzten zwei Jahrzehnten war das Paragliding. Er ist regelmäßig unter den Top 15 der Welt gelistet, vertritt regelmäßig Deutschland in der Nationalmannschaft und ist an großen Tagen in den Alpen sehr oft ganz oben bei XContest zu finden (tatsächlich hat er gerade kurz nach unserem Gespräch den Website-Rekord in der Nähe seines Zuhauses in Kossen gebrochen).

Der Beitrag zu Episode 171- Daniel Tyrkas and unlocking the secrets erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Danke.

[00:00:30] Er trägt ein hohes Risiko und fliegt riesige Dreiecke in den Alpen. Er kommt aus der Region Kitzbühel, durch die die X-Alps jedes Jahr führt. Und ich sehe ihn immer wieder bei diesen riesigen Tagen auf den X-Contests auftauchen. Er gibt also alles, hat aber auch einen richtigen Job und eine Familie, also nicht die ganze Weltzeit zur Verfügung. Aber er hat es geschafft, einen sehr methodischen Ansatz beim Fliegen zu verfolgen und ist damit über lange Zeit sehr erfolgreich gewesen. Er hatte noch nie einen Unfall. Sprich darüber, warum das so ist, und über einige seiner Reflexionen aus den letzten Jahren zum Thema „gut werden, groß fliegen und sicher bleiben“. Ich denke, du wirst dieses Gespräch wirklich genießen. Ich habe es. Wir haben auch viel über die Olympischen Spiele gesprochen, was wahnsinnig viel Spaß gemacht hat.

[00:01:17] Der einzige organisatorische Punkt, den ich noch ansprechen möchte, ist das Thema Versicherung, da wir nun in die Reisesaison für die Bewohner der nördlichen Hemisphäre kommen – und ich nehme an, auch für diejenigen aus der südlichen Hemisphäre, die nach Norden fliegen, um dort zu fliegen. Ich denke, das ist ein großer Grund dafür, warum wir uns noch mitten in der Pandemie befinden. Der Artikel auf meiner Website, wenn ihr auf cloudbasedmayhem.com geht und einfach den Suchbegriff Versicherung eingibt, aktualisiere ich ständig mit Empfehlungen. Ich bin natürlich kein Experte, aber ich habe jahrelang darauf gedrängt, dass wir eine ordentliche Absicherung haben, falls etwas schiefgeht. Viele unserer Freunde, die sich verletzt haben, besonders im Ausland, haben nicht die richtige Art von Versicherung. Da kann man schnell in die sechststelligen Beträge kommen, was für Familie und Freunde wirklich schmerzhaft ist.

[00:02:07] Wisst ihr, wir sehen oft diese GoFundMe-Aktionen, um Leute nach Hause zu bringen. Lasst nicht, dass das euch passiert. Denkt nicht, dass euch das nicht treffen wird. Es ist besser, versichert und vorbereitet zu sein. Eine jährliche Absicherung kostet buchstäblich weniger als eine Tasse Kaffee am Tag. Und das ist nicht nur die Inlandsversicherung, sondern die Reiseversicherung. Und die Rückführungsversicherung, die Evakuierungsversicherung. Ich gebe dort Empfehlungen ab und erkläre euch, warum. Es lohnt sich, das durchzugehen und sich zu informieren, besonders bevor ihr zur Weltmeisterschaft oder zu einem Wettkampf fahrt oder einfach nur fliegen geht, um Spaß zu haben. Ich hoffe, ihr habt alle einen schönen Frühling. In letzter Zeit gab es einige schwere Flugunfälle.

[00:02:52] Ich bin neidisch. Ich baue gerade ein Haus und bin zu viel geflogen. Also schaue ich mir das an und bereite mich auf den Sommer vor. Ich hoffe, ihr habt alle eine tolle Zeit. Genießt dieses wirklich spannende Gespräch mit meinem Freund Daniel Turkis.

[00:03:13] Daniel, schön, dass du dabei bist. Ich freue mich schon richtig darauf, mit dir zu sprechen, seit wir uns beim World Cup in Columbia unterhalten haben – Mann, das war echt lustig. Und du hattest am Ende ein ziemlich gutes Rennen. Also werden wir viel über Gleitschirmfliegen, Wettkampffliegen und all das reden. Und ich genieße die

Aussicht aus deinem Fenster hier. Es klingt so, als würde es dort gerade ordentlich schütten, was super ist. Ich weiß, die Alpen brauchen mehr Schnee als wir, aber ich wollte mit den Olympischen Spielen anfangen. Du warst in Salt Lake bei den Olympischen Spielen im Snowboarding. Also erzähl mir davon. Weißt du, ich hatte ziemlich große Ambitionen als Skirennfahrer und habe mir mit 17 und dann wieder mit 18 die Knie kaputt gemacht. Und das alles endete damit. Aber wie hast du den Wechsel geschafft und wie war es? Wie war es, bei den Olympischen Spielen dabei zu sein? Herzlichen Glückwunsch.

[00:03:59] **Daniel Tyrkas:** Danke. Ich meine, das ist schon ziemlich lange her. Eigentlich sind es fast 20 Jahre. Ich wollte gerade sagen, es ist das 20-jährige Jubiläum. Genau. Ja, es war 2002 in Salt Lake. Nun, wo soll ich anfangen? Erst einmal danke, dass ich hier sein darf. Ich genieße deinen Podcast auch sehr. Ich höre ihn regelmäßig auf langen Autofahrten. Was den Schnee angeht, den brauche ich eigentlich nicht mehr. Es ist jetzt Gleitschirmfliegen-Saison. Du weißt schon, Skifahren ist vorbei. Ja, ich finde das Wetter hier ein bisschen seltsam. Aber ich denke, es wird schnell verschwinden. Ja. Wie auch immer.

[00:04:39] Nun, wo soll ich anfangen? Ich bin wie du Ski gefahren. Ja. Und ziemlich viel, weil meine Eltern Ski gefahren sind. Und als dann das Snowboarding aufkam, war ich Skater und auch Windsurfer. Heute eher Kitesurfer und immer Outdoor-Sport. Und dann bin ich zum Snowboarding gewechselt. Und irgendwie war ich ziemlich gut. Wahrscheinlich auch wegen meines Turnhintergrunds. Ich habe als Kind auch geturnt. Ja. Und dann hatte ich tatsächlich zuerst einen Sponsor von unserem lokalen Laden, in dem ich damals gewohnt habe. Und dann dachte ich mir so: Ja, jetzt habe ich einen Sponsor. Also hatte ich etwas Ausrüstung geschenkt bekommen. Also sollte ich wahrscheinlich ein paar Wettkämpfe machen. Und so fing alles an. Genau. Und es war ziemlich hart, weil ich am Anfang, na ja, ein Skater war.

[00:05:28] Ich war Student. Ich hatte kein Geld. Also habe ich in meinem Auto geschlafen.

[00:05:32] **Gavin McClurg:** Dirtbag.

[00:05:33] **Daniel Tyrkas:** Keine Heizung, natürlich. Richtig. Ja, genau. Der klassische Dirtbag. Aber irgendwie haben mir diese Wettkämpfe Spaß gemacht. Und am Anfang war es Park, dann kam das Pipe-Riding dazu, und weißt du, es war immer noch ISF. Also International Snowboard Federation. Und ich wurde immer besser. Also bin ich von regionalen Wettkämpfen zu deutschen, dann europäischen gegangen. Und dann plötzlich: Oh, ich bin für den World Cup qualifiziert. Ich habe insgesamt während meines Studiums vier Jahre, also vier Saisons, an der World Cup Tour teilgenommen. Eigentlich habe ich Maschinenbau studiert. Und das ist

[00:06:10] **Gavin McClurg:** War das alles nur Pipe? Oder Freeride? Weißt du, heute gibt es viel mehr Events als damals. Aber was war deine Spezialität?

[00:06:18] **Daniel Tyrkas:** Es war, nun ja, zuerst war es Park, aber dann ging es eher in Richtung Pipe über. Okay. Und am Anfang habe ich auch einige Bordercross-Rennen und Big Air gemacht. Also im Grunde alles, was sich ergeben hat, während man dort sowieso schon war. Ich habe nie Slalom oder Riesenslalom gemacht. Okay. So Zeug mit den Hartschalenbooten, ich war immer, immer ein Softboot-Fahrer. Okay. Bordercross. Ja. Okay. Da hast du ein paar Tore, die du passieren musst. Richtig. Ja. Und dann war ich irgendwie hier und die ersten zwei Jahre konnte ich nicht reisen. Ich konnte es mir nicht leisten. Ich hatte keine richtigen Sponsoren, um übersee zu reisen. Die ersten zwei Weltcup-Jahre waren also irgendwie in Europa, weißt du, alles, was man mit dem Auto erreichen konnte und darin geschlafen hat.

[00:07:07] Für mich war es so: Okay, ich will Snowboarden, weißt du, und das war cool. Und dann wurde ich immer besser und besser. Und dann dachte ich mir: Oh, das ist vielleicht das Ticket, um die Welt zu sehen. Das war ein kleiner Antrieb, weißt du, weil ich immer ein bisschen das Fernweh hatte und die Welt sehen wollte. Ja. Und so hat es sich im Grunde entwickelt. Ja. Und dann hatte ich einen Sponsor und fing an zu reisen, weißt du, einen richtigen Sponsor. Dann bin ich auch zum Skiverband gewechselt, weil mein Sponsor auch pleitegegangen ist – eine lange Geschichte, aber kurz gesagt, es wurde immer besser und besser. Und dann war es für mich das Ticket, um die Welt zu sehen. Ich war zweimal in Japan. Ich war in Chile. Ich war in, ähm, weißt du, in Lake Tahoe und in Vancouver und an der Ostküste.

[00:07:52] Und es war eine tolle Zeit damals. Ich war 1998 bei den Olympischen Spielen in Nagano schon sehr nah dran, aber es hat nicht gereicht. Und dann dachte ich mir, okay, ja, vielleicht Salt Lake. Aber um ehrlich zu sein, war das

auch extrem knapp. Ich habe mich also buchstäblich im allerletzten Wettkampf im allerletzten Lauf qualifiziert.

[00:08:17] **Gavin McClurg:** Wow. Das ist mal Druck.

[00:08:19] **Daniel Tyrkas:** Es waren ich und ein anderer Typ und wir waren im Finale und ich war Zweiter. Er war Erster. Also musste ich gehen, es war umgekehrte Reihenfolge im letzten Teil, zwei Finalläufe. Richtig. Also seid ihr beide im Wald verschwunden, wisst ihr, um euch zu konzentrieren. Und ich hatte einen wirklich, wirklich, genau. Ja. Der Druck war echt enorm. Und dann habe ich einen wirklich, wirklich tollen Lauf gemacht. Und ich glaube, ich habe den Wettbewerb unter den Top fünf oder so beendet. Und er ist abgeschmiert, er ist hingefallen.

[00:08:56] **Gavin McClurg:** Wow. Das war's eben. Es sollte so sein.

[00:08:59] **Daniel Tyrkas:** Ja. Also ja. Und dann bin ich nach Salt Lake City gefahren, und das war echt cool, weil, okay, die Olympischen Spiele, ihr wisst schon? Ich meine, das ist für jeden Athleten immer noch die Meisterschaft, bei der man dabei sein will, oder? Das ist größer als die Weltmeisterschaften oder die Europameisterschaften oder was auch immer.

[00:09:16] **Gavin McClurg:** Ja. Das ist der Berg.

[00:09:17] **Daniel Tyrkas:** Ja. Ja. Und das war cool, weil da quasi ein halbes Stadion um die Pipe herum gebaut wurde, massenweise Leute und man konnte seine eigene Musik wählen und, weißt du, es war eine coole Veranstaltung. Das war

[00:09:32] **Gavin McClurg:** Die Olympischen Spiele waren wunderschön. Und sie haben, weißt du, wirklich einen tollen Job gemacht. Es war eine, es war eine unglaubliche Veranstaltung. Das Ganze, dass die Olympischen Spiele so waren. Warst du schon mal dort?

[00:09:43] **Daniel Tyrkas:** warst du da oder hast du es nur verfolgt, weil du es zu weit verfolgt hast? Nein, ich war, ich

[00:09:47] **Gavin McClurg:** ich war gerade auf einer Weltumsegelung. Ich habe also eigentlich gar nicht so viel davon gesehen. Aber, ähm, es war, wissen Sie, es war seltsam, Beijing dieses Jahr zu sehen, wissen Sie, Salt Lake hat für Wintersport in den Bergen eigentlich besser gepasst. Das war, das war irgendwie bizarr in Beijing. Ja. Da stimme ich dir zu. Es sah dieses Jahr auch kalt aus, Mann. Ja. Es sah schrecklich aus. Wahnsinn. Aber was, was, also, ich meine, wir müssen über Gleitschirmfliegen reden, aber diese, diese Erfahrung, ähm, kannst du, kannst du die zusammenfassen? Ich meine, hinterlässt das immer noch so eine große Spur bei dir? Es muss unglaublich gewesen sein, Teil der, ich meine, der Olympischen Spiele zu sein. Es ist, ah, es ist ein Traum.

[00:10:27] **Daniel Tyrkas:** Und tatsächlich hat es Spuren hinterlassen, weil ich meine Schulter immer noch spüre.

[00:10:34] **Gavin McClurg:** Bist du dabei abgestürzt? Hast du dich bei den Olympischen Spielen verletzt? Ja.

[00:10:37] **Daniel Tyrkas:** Eigentlich war es etwas unglücklich. Ich meine, es war sehr unglücklich. Und auch wenn ich keine Illusionen hatte, dass ich damit gewinnen würde, dachte ich mir: Okay, ich kann in das Finale kommen. Ich war ja ein Amateur, weißt du? Ich habe gleichzeitig studiert und meinen Ingenieurstitel gemacht. Und tatsächlich habe ich mich vor dem Wettkampf verletzt, aber nicht im Halfpipe, sondern beim Volleyballspielen nach dem Training. Ja, um ein bisschen runterzukommen. Und tatsächlich bin ich zu Blog gegangen und mein Trainer ist auch dabei gewesen, und er ist bei der Landung auf meinen Fuß gesprungen. Mein Knöchel war also einen Tag vorher, am Nachmittag davor, komplett im Eimer.

[00:11:24] Ja. Oh, aber ich wollte auf keinen Fall aufgeben. Und natürlich wollte ich es richtig machen. Also wurde es so gut wie möglich fixiert, mit Tape um den... weißt du? Und wir haben es mit Schmerzmitteln und allem hingekriegt, und es war irgendwie okay, ich konnte fahren, aber ich konnte auch alle Landungen nach vorne machen, also nicht Goofy, ja? Also ich bin Goofy gefahren, aber nicht rückwärts, also beim Landen den anderen Fuß nach vorne, ja? Weil der Druck und die Transition waren schon super perfekt, dann wusste ich, mein Knöchel ist hart, also kann ich den Druck wahrscheinlich nicht aushalten, also habe ich diesen letzten Trick im ganzen Training vermieden, damit ich fahren konnte. Um es kurz zu machen, es war ein Switchback und Flip, also im Grunde ein Flip und zwei Drehungen, das war es beim Landen.

[00:12:18] ich landete fakie und dann konnte mein Knöchel den Druck nicht mehr aushalten und ich knallte voll auf die Schulter, die Schulter hat sich luxiert und ich dachte, ich hätte nur die Kante erwischt, weil es sich so angefühlt hat und dann ja, meine Schulter war auch im Eimer und mein Knöchel und ich hatte zwei Läufe zur Qualifikation, aber ich wollte nicht aufgeben und ich hatte Highway to Hell von AC/DC gewählt

[00:12:50] Stell dir das in Utah mit den Mormonen vor, Highway – oh, die wären total ausgeflippt, wo die Leute einfach... ja, ja, und ich bin voll abgegangen und es war echt gut. Und du weißt schon, es wird still und du hörst, während du richtig hoch in der Luft bist, die Menge. Ich habe die Musik nicht gehört, ich habe die Menge gehört. Lustigerweise habe ich die Musik vor dem Run gehört, aber während des Runs habe ich die Menge gehört. Ich bin für den zweiten Run mit mehr Schmerzmitteln hochgegangen und dann das Gleiche, wieder voll auf dieselbe Schulter. Ja, und dann, na ja, ich habe alles rehabilitiert, aber sechs Wochen später war ich in Japan zum nächsten Weltcup und ja, ich habe die Saison quasi beendet. Und dann war ich auf Platz fünf in der Welt-Rangliste, was nicht so schlecht war, aber du weißt schon, ich musste auch meinen Ingenieurstitel abschließen. Und dann dachte ich, okay, vielleicht ist es ein guter Zeitpunkt, um das Ganze zu beenden, und dann habe ich meine Karriere quasi beendet, weil ich nicht noch vier Jahre weitermachen wollte, weißt du, ich war schon 27, was für einen Halfpipe-Snowboarder ziemlich alt ist, man muss ja...

[00:14:03] man muss ein bisschen Einschläge aushalten können, wie

[00:14:05] **Gavin McClurg:** Was Sean White dieses Jahr gemacht hat, war er 36 oder so? Ich meine, diese Landungen, ich meine die Höhe und das Ganze – es ist einfach so eine großartige Sache anzusehen. Aber ich meine, die machen das auf Eis. Ich meine, diese Basin-Pipe war einfach perfekt. Und egal wie, es ist alles Eis, egal wo, es ist einfach hart, weil ihr so hart darauf fahrt und sie es jeden Tag formen und es jede Nacht gefriert. Und es ist so, weißt du, du bist 30 Fuß über der Kante, du bist 50 Fuß vom Boden der Pipe weg, das ist extrem hart. Ja, solange alles glatt läuft, bist du einfach fertig.

[00:14:44] **Daniel Tyrkas:** weißt du, du zerbrichst einfach. Das meine ich, du musst den Aufprall abfangen und äh, es ist okay, solange du sanft in die Kurve landest, oder? Wenn du aber ein bisschen zu viel abstößt, bumm, flach. Ja, oder wenn du ein bisschen zu wenig abstößt, landest du auf der Kante, oder noch schlimmer, wenn du einfach nicht genug hast. Und deshalb heißt das Disaster, oder? Ein Fuß oben drauf und einer auf der Kante, es ist Präzision. Ja, und ich erinnere mich auch an Finnland, auch reines Eis, und du musst fünf Meter hoch fliegen, weißt du? Also ja, das ist so, wenn...

[00:15:18] **Gavin McClurg:** Wenn man sich das ansieht... also wir haben hier am lokalen Hang eine große Pipe, wir haben den großen Hang und dann haben sie da einen kleinen Hang, wo sie den Park und die Pipe haben, und da kommen wirklich gute Athleten zum Training, weil sie guten Schnee und eine gute Form haben, und ich weiß davon nichts, aber sie haben hier auch ein richtig gutes Skiteam, Alpin. Ich war immer Alpin, ich habe nie Tricks gemacht und in der Luft war ich immer eher mies, ich war nicht wirklich gut in den Sachen, die du gemacht hast. Aber wenn ich mir das anschau – das war schon lange her, ich bin fast 50, das war in den 80ern und frühen 90ern – aber wenn ich mir diese Kids heute anschau, 14, 15, 16, 17 Jahre alt, kann ich es kaum glauben. Ich schau mir das an und denke: Gott, war ich jemals auch nur annähernd so gut? Das gibt mir irgendwie das Gruseln, ich meine, die Geschwindigkeit und die Energie, Mann, das ist der Wahnsinn.

[00:16:13] **Daniel Tyrkas:** Natürlich hat sich jede Sportart weiterentwickelt. Im Grunde fügen sie einfach noch eine Überschlag oder eine weitere Drehung hinzu, seitdem ich das gemacht habe. Das Niveau hat sich definitiv gesteigert, und die jungen Kids geben richtig Gas, aber auch die Trainingsbedingungen wurden viel besser und professioneller. Wir hatten diese Airbags, an denen man seine Tricks üben kann – die gab es damals einfach nicht, oder? Jetzt hast du etwas mehr Sicherheit beim Üben. Und natürlich hatten auch zu meiner Zeit die guten Jungs alle einen Hintergrund in der Gymnastik, wie ich, oder im Turmsprung, oder wie man das nennt, oder? Damit wussten sie, okay, so bin ich in der Luft, damit man all die Tricks machen konnte. Aber im Grunde haben wir im Sommer während der Sommercamps geübt, wenn die Pipe matschig war, dann war der Aufprall nicht so hart, oder?

[00:17:19] **Gavin McClurg:** Ja, aber es ist nicht so, als würde man gegen die Wand fahren. Ich meine, selbst zu deiner Zeit hat Red Bull Sean seine eigene Pipe bauen lassen. Es ist ziemlich schwer, gegen einen Typen anzutreten, der seine eigene hat. Oh nein, nicht...

[00:20:47] **Gavin McClurg:** Erzähl mir mal von dieser Phase, weißt du, diese ersten fünf, wenn du für die Olympischen Spiele und so trainierst, aber gleichzeitig fliegst. Wie war diese Zeit in deinem Leben? Was die Flugseite angeht, das Lernen – wenn du in diese Zeit zurückkehren könntest, würdest du etwas ändern?

[00:21:04] **Daniel Tyrkas:** Nein. Nein, ich glaube nicht. Ich meine, ich habe beim Fliegen vielleicht auch nicht den Standardweg genommen. Richtig. Ich habe angefangen zu fliegen und hatte dann diesen ganzen Hintergrund im Outdoor-Sport und, weißt du, ich wusste, wo ich mich in der Luft befinde, wo meine Arme und Beine sind und so. Diese Bewegungskontrolle. Einfach eine gute Selbstwahrnehmung. Ja. Und der Fluglehrer damals hat schnell gemerkt, dass ich wohl Talent haben muss. Richtig. Tatsächlich war er schon beim fünften Flug so: Oh, wir haben unser Funkgerät vergessen. Aber du, Daniel, du kannst auch ohne gehen. Ist völlig okay. Weißt du?

[00:21:46] Und dann habe ich so angefangen.

[00:21:49] **Gavin McClurg:** Er hat sofort erkannt, dass du einfach eine bessere Wahrnehmung hattest. Dass du ein besseres Verständnis dafür hattest, was gerade passiert ist.

[00:21:57] **Daniel Tyrkas:** Nun, zumindest scheint es so. Richtig. Ich hatte das Gefühl, okay, ich bin ein Anfänger. Und natürlich bin ich mir bewusst – und man muss sich bewusst sein –, was mein Skill-Level ist, was mein Skillset ist, wo ich stehe. Richtig. Und dann, was für ein Risiko ist das oder ist es überhaupt ein Risiko? Richtig. Ist es die Wahrnehmung? Wenn ich also mit sagen wir mal 80 Kilometern pro Stunde einen Kicker ramme, meine Jacke flattert, du weißt schon, und du fliegst dann richtig 30 Meter über den Kicker und machst so ein paar Drehungen und Saltos, weißt du, ein Außenstehender würde völlig ausrasten. Richtig. Aber für mich war es so: Nein, ich habe die Kontrolle. Ich weiß, wie ich das handhabe. Ich weiß, wie ich das mache. Weißt du, ich weiß, dass mein Verletzungsrisiko begrenzt ist, weil ich diesen Trick schon mehrmals gemacht habe. Du weißt, ich bin zuerst gerade auf den Kicker gefahren, natürlich, bevor ich irgendwelche Tricks mache, um mich an den Kicker und so zu gewöhnen.

[00:22:47] Und neue Tricks würdest du in weichem Schnee oder Pulver oder was auch immer üben. Richtig. Also.

[00:22:53] Und mir war klar: Okay, ich bin hier ein Anfänger. Aber dann, weißt du, habe ich schon angefangen zu segeln. Der Wind war richtig. Die Bedingungen waren gut. Alle anderen Schüler starteten unter mir. Ich habe ihnen zugeschaut, weißt du, ohne Funkgerät. Und dann fing der Typ an, mir zuzuwinken, dass ich so abfliegen sollte, abfliegen, weißt du, als wären wir für den Tag fertig. Ich bin immer noch hin und her gesegelt. Wow. Das ist toll. Genau. Funktioniert perfekt. Aber dann. Und dann war es natürlich irgendwie aufregend, dass ich, weißt du, losgezogen bin. Wo ich, weißt du, wo ich Snowboarden war. Okay. Neuer Berg. Neuer Start. Neue Landung. Neue Bedingungen. So ein bisschen, weißt du, herausfinden. Das war natürlich aufregend.

[00:23:38] Aber vielleicht gehen wir ein Stück zurück. Ich habe dann so meine 50 Flüge gemacht. Und dann bin ich direkt zum SIV gegangen. Und diesen SIV habe ich auch mit demselben Typen gemacht. Er war dann quasi ein bisschen wie ein Mentor, weil er wusste, dass ich kein Geld hatte. Und weißt du, deshalb hat er mir ständig Tipps gegeben. Und das hat mir bei meinem Fortschritt geholfen. Also habe ich diesen ganzen SIV gemacht, Fullstall, alles. Und dann war ich mit dem SIV fertig. Und dann meinte er: Ja, okay, wenn du willst, kannst du jetzt upgraden. Ich habe hier einen High-Performance-Gleitschirm. Weißt du, wenn du ihn kaufen willst, kannst du ihn haben. Ich war wie: Echt jetzt? Also bin ich damals von einer eins auf zwei und von zwei auf drei gestiegen. Also im Grunde direkt zu einem E & D gegangen. Und ich war wie: Echt jetzt?

[00:24:23] Ja, ja. Du kannst das schaffen. Und dann dachte ich mir, okay, ich gehe da hoch. Und das war dann schon über Land. Und er hat mir beigebracht, dass der Fullstall der Reset-Knopf ist, oder? Ich dachte mir, okay, ich gehe da hoch. Ich mache ein paar Fullstalls, okay? Kannst du mich beobachten? Nein? Oh, ich schaffe das. Gib mir Feedback. Und dann bin ich hochgegangen. Und es war nicht gut genug. Bin rausgeflogen. Fullstall. Okay. Ging gut. Noch einer. Die drei sind gelandet. Er meinte, ja, sieht gut aus. Und dann haben wir den Deal gemacht. Und er hat mir den Gleitschirm verkauft. Und dann meinte er: Das ist der Gleitschirm, mit dem du das Fliegen richtig lernen wirst. Alles klar? Wow. Wow. Und seitdem

[00:25:06] **Gavin McClurg:** dann. Ich schätze, für dich, für jemanden, der wirklich gut in Aerobatik ist, müssen SID wohl extrem langweilig gewesen sein. Oh je, das habe ich auch schon gemacht.

[00:25:13] **Daniel Tyrkas:** Ich mache noch keine unendlichen. Es war nicht langweilig. Und die unendlichen gab es noch gar nicht. Das war erst, als auch die SUD gegründet wurde. Ich erinnere mich, wie ich mir damals diese SUD auf Band angesehen habe. Im Grunde damals. Immer noch. Richtig. Kein Internet. Nichts. Ja. Richtig. Ja. Ja. Ja. Und die SUD wurde gerade erst erfunden, weißt du, und ich flog schon seit etwa drei Jahren oder so. Also haben wir Wing-overs und Spiralen gemacht und mehr Wing-overs und einen Strömungsabriss oder einen Spin und so Zeug. Richtig. Und ich habe die ganze Zeit mit Manövern aus Spaß weitergemacht. Richtig. Aber ich fand es nicht... ich fand es nie langweilig. Es war immer aufregend. Richtig.

[00:25:58] Weil ich die Konsequenzen kannte. Man muss sich hier konzentrieren. Richtig. Und dann natürlich. Ja. Also, bist du schon ins Pinskow-Tal geflogen? Weißt du, so nach dem Motto: Nein, ich bin noch nicht da, was musst du machen? Und so bin ich auch zum cross country Fliegen gekommen.

[00:26:13] **Gavin McClurg:** Hast du damals wieder in den Nördlichen Alpen gewohnt, in der Nähe von dort, wo du jetzt bist? Du bist ja jetzt in der Nähe von Chiemsee. Warst du damals auch dort?

[00:26:22] **Daniel Tyrkas:** Währenddessen habe ich in Erlangen studiert, das in der Nähe von Nürnberg liegt. Das ist etwa zwei Stunden nördlich von München.

[00:26:30] Da bin ich aufgewachsen und habe studiert und alles andere auch. Ich konnte mir nicht leisten, für das Studium woandershin zu ziehen. Also bin ich einfach zu Hause geblieben und habe alles von dort aus gemacht. Aber als ich meinen Abschluss hatte, war mir klar: Ich wollte nach München oder noch weiter in den Süden. Ich wollte näher an den Bergen sein. Und das habe ich auch gemacht. Dann war ich so südöstlich von München, südwestlich von München. Und seit sechs Jahren lebe ich dort, wo ich jetzt wohne, was den Bergen am nächsten ist, aber immer noch südlich von mir.

[00:26:59] **Gavin McClurg:** Das ist wahrscheinlich eine unlösbare Frage, aber ich würde gerne deine Meinung dazu hören. Wenn du dir ansehen könntest, was dich heute zu einem wirklich erfolgreichen Piloten gemacht hat, und das mit damals vergleichen würdest: Welcher Teil des Kuchens zählt mehr? Ist es das Engineering oder der Flow? Ist es der sportliche Hintergrund? Wie mischen sich diese beiden Dinge in Bezug auf deine Entwicklung zum Weltklasse-Piloten? Gute Frage.

[00:27:28] **Daniel Tyrkas:** Ehrlich gesagt vielleicht keines von beidem. Ja. Ich meine, sicher gibt es Elemente davon, oder? Dass du vielleicht einen etwas analytischen Verstand hast und darüber reflektieren kannst, was du getan hast, und dass du dir das visualisieren kannst – das kommt von dem Sport, den du viel draußen in der Natur gemacht hast. Man kann die Umgebung irgendwie lesen, weißt du, man musste den Berg lesen, wenn man Freeriden ging, oder eben die Elemente lesen, wenn man surft oder Windsurft oder wie du erwähnt hast, Kajak fährt. Das hat definitiv geholfen, aber letztendlich war es einfach der pure Spaß. Und vielleicht mögen Ingenieure es auch, alles zu optimieren.

[00:28:13] Ich möchte auch einfach besser in Dingen werden, oder? Es macht einfach Spaß, ist eine gute Reise. Also, weißt du, was kann ich als Nächstes trainieren? Wo sind meine Lücken? Okay. Das kommt vielleicht vom Sport-Hintergrund, wo man sagt, okay, was – ich würde es nicht als Trainingsplan bezeichnen, aber man sagt, okay, ich muss vielleicht meine Wing Overs mehr üben, weißt du, oder ich will größere Distanzen fliegen oder. Aber letztendlich habe ich auch quasi alles über das Fliegen aufgesogen. Richtig. Und ich denke, es ist viel ein Kopfspiel. Tatsächlich hat mir damals ein Finnischer Typ bei einem Snowboard-Wettbewerb gesagt, weißt du, das ist alles ein Kopfspiel, und er hatte recht. Er hatte recht. Richtig. Ich meine, wir sind alle gute Snowboarder. Also ist der letzte entscheidende Teil dein Kopf.

[00:29:01] Ich lese Bücher über das Wetter, über alles, was man sich vorstellen kann, und gehe dann viel fliegen. Und wenn man beides kombiniert, dann wird man zu einem besseren Piloten.

[00:29:12] **Gavin McClurg:** Das ist ein sehr guter Übergang zu den Wettkämpfen, Daniel. Du und ich haben in Columbia ziemlich viel über deine Geschichte gesprochen, etwa über deinen Platz auf Rang 15 der Welt oder so. Du hast, weißt du, viel Wettkampferfahrung auf Weltcup-Niveau gesammelt. Was man da oft hört – nennen wir es mal so, in Columbia war das definitiv der Fall – weil es ein sehr, sehr hochklassiger Weltcup war. Die technische Fähigkeit, also mit anderen Worten die Kletter- und Gleitfähigkeit, liegt bei den meisten Piloten innerhalb von nur wenigen Prozent.

Genau. Dieser Unterschied, also wer gewinnt, wer unter den Top 10 landet oder wer konstant ist, entscheidet sich hier.

[00:29:57] Es liegt oben, es ist im Kopf. Es ist die Strategie. Es sind die kleinen Dinge. Was kannst du dem Publikum über einige der Tipps und Tricks erzählen, die du gelernt hast, oder worauf du dich in deinen letzten 20 oder so Jahren Erfahrung konzentriert hast, wenn es um Wettkämpfe geht, die dir beständig bei den Ergebnissen geholfen haben? Vielleicht

[00:30:20] **Daniel Tyrkas:** Ich muss hier auch ein bisschen zurückspulen, weil meine Erfahrung mit Wettkämpfen – also klassischen Central-Wettkämpfen, wo sich 150 Leute treffen oder hundert oder was auch immer, richtig – an einem Ort und das, was wir so gerne machen, liegt nur 10 Jahre von meinen jetzigen 25 Jahren Flugerfahrung zurück. Davor war ich eher der Typ für die langen Strecken, so Eagle-Style, wisst ihr, große cross country. Ich habe also den Online-Wettbewerb gemacht, richtig. Ich war auch mehrfacher deutscher Meister. Es gab eine Zeit, in der ich mich wirklich, wirklich dafür begeistert habe. Ich habe einige Dreiecke geflogen und dann habe ich später gehört, dass einige Leute es angefangen haben zu nennen, wisst ihr, nach meinem Namen, das Dreieck, das Türkische Dreieck.

[00:31:06] Und ich dachte mir so: Oh, wirklich?

[00:31:09] **Gavin McClurg:** Ich bin, ich bin ein, ich bin ein ehemaliger Contest-Junkie, Kumpel. Ich verfolge deinen Namen schon seit Jahren. Ich glaube, ich habe dich auf X Contest sogar schon ein paar Mal kontaktiert, um in die Bank zu kommen. Du weißt schon,

[00:31:27] **Daniel Tyrkas:** wir sind nicht chinesisch chinesisch chinesisch

[00:31:30] **Gavin McClurg:** Chinesisch Chinesisch Chinesisch Chinesisch Chinesisch Chinesisch Chinesisch

[00:31:30] **Daniel Tyrkas:** Chinese Chinese

[00:31:30] **Gavin McClurg:** Please provide the English text you would like me to translate. The segment you provided appears to be placeholder text ("Chinese Chinese..."). Once you provide the actual English speech, I will translate it into natural, idiomatic German for you.

[00:31:30] **Daniel Tyrkas:** Please provide the text you would like me to translate. You haven't included the actual English speech in the SEGMENT section yet.

[00:31:43] **Gavin McClurg:** Ich kann dir den ganzen Weg zum Hauptkamm der Alpen und zurück zeigen, da ich alle diese Täler kenne – Intal, Piztal, Kaunertal, Edstal und so weiter. Ich denke, die größte Strecke damals war so um die 275 FIA, die ich gemacht habe.

[00:31:43] **Daniel Tyrkas:** und dann Inntal und dann Pitztal, Kaunertal, Ötztal, weißt du, all diese Täler, also ich kann dir den ganzen Weg zum Hauptkamm der Alpen und zurück beschreiben. Ich glaube, das größte damals war so 275 FIA, das habe ich gemacht.

[00:32:02] Und dann war ich ein paar Mal Deutscher Meister und dachte mir: Okay, gut. Und jetzt, was machen wir jetzt? Und ich dachte mir, okay, vielleicht gehe ich zurück. Ich habe vor langer Zeit, bevor das war, mal an einer Central-Comp teilgenommen, weißt du, und es hat die ganze Zeit geregnet und ich dachte mir: Warum machst du das denn? Du nimmst deinen wertvollen Urlaub, um im Regen zu sitzen, und ich dachte mir: Nee. Und dann sind wir tatsächlich nach Mexiko in den Urlaub geflogen und haben gesagt, lass uns das kombinieren. Ich wusste, dass es die Monaco Open gab, und das war quasi mein erster Wettkampf, so vor etwa 10 Jahren, ja, okay, wow.

[00:32:43] **Gavin McClurg:** das wäre wahrscheinlich mein erster Wettkampf gewesen, ja

[00:32:45] **Daniel Tyrkas:** Es könnte tatsächlich sein, ich glaube, du warst da. Ich war zweimal in Valle und ich erinnere mich, dass wir einmal definitiv zusammen zum Takeoff gefahren sind und uns während der Fahrt unterhalten haben. Ich weiß nicht mehr genau, welches Mal es war, ob es das erste oder das zweite Mal war, in dem ich in Valle war. Es könnte tatsächlich das erste gewesen sein.

[00:33:07] ja

[00:33:07] **Gavin McClurg:** Ja, ich glaube, das war mein erstes Mal 2012, vielleicht war es 2013, das war mein erstes, aber ich habe es seitdem nicht mehr verpasst. Ich meine, natürlich habe ich es wegen Corona verpasst, aber Monarch ist etwas Besonderes. Ich...

[00:33:20] **Daniel Tyrkas:** Stimmt, für mich ist es eines der besten, mit der Columbia auf jeden Fall. Die Columbia ist eher so ein sanfterer Valle de Bravo Typ Flug. Aber um deine Frage zu beantworten: Die wichtigste Lektion war, okay, du bist der einsame Adler und du bist verdammt gut darin, aber in einem Wettkampf musst du ein richtig, richtig, richtig verdammt souveräner einsamer Adler sein, aber selbst der bleibt bei der Gruppe, oder? Also, bei der Gruppe zu bleiben, ist vielleicht eine der Lektionen, die ich ziemlich früh gelernt habe, und es war am Anfang ziemlich stressig für mich, mit so vielen Leuten zu fliegen, besonders wenn es nah am Gelände ist und es unschönes Gelände ist, wie in DeSantis, so eine Felswand und zu viele Leute, und du weißt, da ist nicht viel Spielraum für Fehler.

[00:34:17] Genau, ich finde das immer noch stressig und dann würde ich aus Sicherheitsgründen eigentlich wegfliegen. Das ist also eines: Es ist wirklich, wirklich schwer, alleine besser zu werden, anstatt die Schwarmintelligenz zu nutzen. Das war definitiv eine Erkenntnis. Die andere grundlegende, die meiner Meinung nach wirklich wichtig ist, ist, dass du deinen Schirm kontrollieren musst – den Schirm, den du fliegst, egal welcher das ist. Aber wenn Leute in die Comms kommen, zum Beispiel ist der Enzo für viele fliegbare, aber ist er wirklich kontrollierbar, wenn es richtig zur Sache geht? Können sie ihn dann kontrollieren? Das ist meiner Meinung nach sehr wichtig. Wenn du also zu einem Chabre Open gehst oder zu diesen Newcomer-Comms oder auch zum cross country Fliegen, egal was du machst, flieg den Schirm, mit dem du dich wohlfühlst und den du unter Kontrolle hast, weil du dann die mentale Kapazität hast, dich auf alles andere zu konzentrieren.

[00:35:29] du hast die Kapazität zu beobachten, wie das Wetter ist, wie der Wind weht, wo die Sonne steht – also alles beim cross country Fliegen – aber auch, was die anderen machen. Warum bricht dieser Typ aus? Was sieht er, was ich nicht sehe? All diese Dinge summieren sich.

[00:35:49] **Gavin McClurg:** oder was oder was sieht er nicht? Ja, manchmal ist es genau umgekehrt, wer da ausbricht.

[00:35:57] **Daniel Tyrkas:** Genau, ja, wer macht es, wer macht es? Das ist ein wichtiger Punkt. Also ist es Jansen oder ist es so? Genau, ich denke, das ist wirklich, wirklich wichtig. Und was meine ich mit Schirmkontrolle? Ich meine, wenn man es wirklich vereinfacht, ist es alles Pitch-Kontrolle, Anstellwinkelkontrolle. Deine einzige Aufgabe ist es, den Anstellwinkel im richtigen Fenster zu halten – nicht zu groß, nicht zu klein, richtig. Zu groß ist ein Strömungsabriss, zu klein ist ein Klapper oder ein Frontalflug. Und dafür denke ich, dass jeder Pilot – und ich auch, wenn ich manchmal einen Vortrag halte und frage, wann ich die Bremse ziehen soll, sage ich: Okay.

[00:36:46] Du musst deinen Strömungsabrisspunkt kennen. Idealerweise kannst du den Schirm sanft abreißen lassen und in einen schönen Flyback gehen – deinen Reset-Knopf, den Flyback. Du solltest in der Lage sein, den Schirm idealerweise um 180 Grad zu drehen, damit du quasi sagen kannst: „Oh, da ist was schief, ich muss mich schnell umdrehen“, was bei dem Flugzeug, das wir fliegen, fast unmöglich ist. Aber ja, 180 Grad Drehung. Wieder der Strömungsabrisspunkt auf einer Seite, also Strömungsabriss. So viele Unfälle passieren, weil Leute versuchen, ihren Schirm um die Ecke zu pressen, und ihn dabei abreißen lassen. Er dreht sich auf einer Seite um. Das ist wichtig. Und dazu komme ich noch hinzu: Du solltest dich wohl dabei fühlen, zu fliegen.

[00:37:34] Idealerweise Klapper bei voller Geschwindigkeit auf den Schirmfronten oder Seitenklapper, am besten beides. Wenn du dich mit all dem am Schirm wohlfühlst, während du fliegst, und es dann anfängt, langweilig zu werden, kannst du über den nächsten Schritt nachdenken.

[00:37:53] **Gavin McClurg:** Wenn du das dann völlig im Griff hast und es deine Herzfrequenz nicht mehr in die Höhe treibt, dann bist du vielleicht bereit.

[00:37:58] **Daniel Tyrkas:** Ja, aber ich meine, das ist natürlich unrealistisch, weil mein Puls auch noch steigt, wenn ich im Stalling bin, und ich bin oft im Stalling, weil ich mit meinem Training Schritt halten will. In der Winterzeit oder wenn keine Thermik ist, mache ich Stalling.

[00:38:14] **Gavin McClurg:** und machst du das über den Schlamm oder über das Wasser? Aber ja

kleinen Ego-Schaden und lernst, wie man schnell fliegt und wie man eigene Entscheidungen trifft. Und dann fängst du an, in Phase drei alles zusammenzuführen, wo du pimpst, wenn es das Richtige ist zu pimpen, und ausleitest, wenn es der richtige Weg ist auszuleiten, die Lead-Punkte holst, aber nicht übermäßig aggressiv bist, weißt du, die Russ Ogden Disziplin.

[00:43:21] **Daniel Tyrkas:** Ich denke, er hat das in dem Gespräch mit dir sehr gut zusammengefasst. Ich finde, das war auch gut. Richtig. Und ich stimme zu. Also letztendlich ist es

[00:43:33] um, man muss in der Lage sein, die richtige Balance zu finden,

[00:43:44] zwischen Angriff und Kontrolle, ein bisschen langsamer werden. Genau. Äh, auch besonders, wenn sich die Bedingungen ändern. Also dieser Teil mit dem Schalten der Gänge, ich meine, es gibt Tage, die sind, wie du sagtest, Dauer-Bar, weißt du, den ganzen Tag lang, und dann ist da das Steigen. Wenn wir also alle mit voller Bar fliegen, ja, dann gewinnst du nichts, oder? Weil jeder fliegt mit voller Bar. Dann kommt es auf deine Steigfähigkeit und deine Fähigkeit an. Und das ist, ich denke, auch sehr wichtig, aber sehr schwierig zu lernen: Linien, Linien, Linien, Linien,

[00:44:34] Bei Columbia, weißt du, triffst du auf die schlechte Linie und gehst von Null auf Null zurück, dann triffst du auf eine gute Linie und denkst dir: Oh, ich hole die Spitzen Leute ein, weißt du? Und all das zusammen macht das Spiel so interessant – einerseits komplex, aber ich denke, genau diese Komplexität macht es zu einem sehr spannenden Spiel.

[00:45:00] **Gavin McClurg:** Ja. Findest du nicht auch, ich habe oft das Gefühl, dass da echt viele Lemminge auf den Linien herumfliegen können. Spürst du das auch? Ich habe oft das Gefühl, dass es ziemlich einfach sein kann, aufzuholen. Weißt du, wenn du abgehängt wirst, wenn du es vermasselst, sogar in Columbia, wenn es richtig schnell ist, weil ich das Gefühl habe, dass die vordere Gruppe oft in gewisser Weise so eng beieinander bleibt, dass man, wie du gesagt hast, es oft eine ziemlich gute Position sein kann, direkt dahinter zu sein. Und man kann sich eine bessere Linie aussuchen und plötzlich, bumm, man kann so eine Art Entenjagd spielen, aber ich finde, dass Linien, wie du gesagt hast, einen zerstören oder einen auch richtig zum Helden machen können.

[00:45:49] Und ich sehe oft eine ganze Menge Leute auf keiner besonders guten Linie und sie sind einfach nicht aufmerksam genug. Ich weiß nicht.

[00:45:59] **Daniel Tyrkas:** Ja. Vielleicht liegt es daran, dass sie einfach bei ihrer Gruppe bleiben wollen, besonders wenn es die Leitgruppe ist. Aber ich muss auch sagen, zumindest bei einem wirklich hochklassigen Wettbewerb, wie in Columbia, beim Weltcup oder in Gemina oder wo auch immer, ihr wisst schon, wenn da wirklich alle absoluten Top-Leute kommen, sind Fehler schmerzhaft. Und für mich ist es zumindest ultra schwierig. Ich finde es nicht so einfach aufzuholen, weil sie in dieser Gruppe schlau genug sind und sich in dieser Leitgruppe ein bisschen verteilen. Manchmal spaltet sie sich sogar auf, und ich finde es persönlich ziemlich schwer aufzuholen. Im Grunde ist es nur möglich, wenn sie einen Fehler machen oder irgendwo hängen bleiben, weil sie etwas Schwaches in Thermik nutzen müssen, weil sie zu viel vom Boden abgehoben sind, und so. Aber wenn sie nicht hängen bleiben und mit voller Geschwindigkeit weiterfliegen, bumm, Thermik, volle Geschwindigkeit, bumm, Thermik, und sie sind so gut und effizient.

[00:47:03] Es ist wichtig. Es ist möglich, aufzuholen.

[00:47:05] **Gavin McClurg:** Ja. Wenn sie effizient sind. Ja, das sollte ich klarstellen. Wenn ich „einfach“ gesagt habe, meinte ich nicht, dass es nie einfach ist, aber ich habe festgestellt, dass die Linie manchmal die Stelle ist, an der man einen echten Vorteil erlangen kann, und ich bin da nicht gut. Ich sage nur, wenn ihr bereit seid, weiter zu suchen, so wie wir beim Steigen, dann könnt ihr oft – oh, und wie du gesagt hast, manchmal musst du einfach bei ihnen bleiben und Vollgas geben, auch wenn du nicht in einer guten Linie bist, weil du sie nicht verlieren willst. Aber manchmal ist es die Mühe durchaus wert, sich ein bisschen zu bewegen. Das ist keine sehr gute Linie. Ich werde mich einfach bewegen.

[00:47:40] **Daniel Tyrkas:** Ja. Besonders in Flachlandgebieten. Ich denke, wir müssen hier unterscheiden: Flachlandfliegen versus Bergfliegen, denn beim Bergfliegen ist die Linie die Linie, oder? Ich meine, man fängt nicht plötzlich an, über das Tal zu suchen. Man bleibt, man bleibt bei dem Modell, wenn man es mit Honig bestrichen und umgedreht hat, also bleibt man im Grunde dort, wo die Trigger sind. Das ist deine Linie, richtig? Entlang des Grates, im

Grunde. Oder wenn es ein Gratenrennen ist, wie in Bassano oder wo auch immer. Ja. Da gibt es nur eine Linie, und das war's. Aber in Kolumbien oder Mazedonien oder allgemein im Flachland kann es Sinn ergeben, etwas mehr zu suchen.

[00:48:28] Und da hast du mehr von diesem Einfluss der Linien. Ich habe auch gelesen, dass es in Brasilien so ist, anscheinend bin ich auch nie nach Baishu gekommen. Ich wollte da immer hin. Das ist eine Qual,

[00:48:39] **Gavin McClurg:** mein Freund schaut sich diese Comp gerade an. Und die fangen eigentlich gerade erst mit Tag sieben an. Und ich war noch nie in Baishu. Ich wollte dieses Jahr so gerne hin und musste absagen, aber Gott, das sieht dort unten gut aus. Oh, nur sieben Tage.

[00:48:52] **Daniel Tyrkas:** Ja. Ich meine, ähnlich wie du habe ich andere Verpflichtungen. Ich habe eine Familie, ich habe einen Job und ich kann nicht überall sein. Es ist unmöglich. Und ja, es ist eine Qual, aber ich denke, wir müssen nicht zu laut weinen, weil wir in Kolumbien waren und es wirklich toll war.

[00:49:09] **Gavin McClurg:** Ja, es war wirklich, es war wirklich toll. Es war, ja. Es scheint schon viel zu lange her zu sein. Wir haben doch nichts zu betrauern. Viel zu lange her, viel zu lange her. Na gut. Also, das ist auch ein guter Übergang. Du hast die, du weißt schon, die Crusher Big Flights gemacht. Das war lange Zeit der eigentliche Fokus. Und ich sehe dich immer noch dabei. Ich weiß, dass du das jetzt immer noch machst, aber du bist auch eine ganze Menge Mal in deinem deutschen Team und ganz obenauf. Genau. Jetzt gerade weltweit. Was sind deine Ziele jetzt? Du weißt, du machst das Rennen jetzt seit 10 Jahren. Weißt du, ich, ich habe, ich habe auch vor etwa 10 Jahren mit dem Rennen angefangen, aber ich habe es nicht auf deinem Niveau gemacht. Ich habe mich mehr auf die X-Alps konzentriert und das nimmt mich für ein Jahr aus den Wettkämpfen raus, aber jetzt denke ich wirklich, ich würde gerne etwas Zeit und Energie da hineinstecken. Und gleichzeitig denke ich, ach du meine, ist das ein lohnenswertes Unterfangen?

[00:49:56] Ich weiß nicht. Ich bin neugierig, ob das immer noch etwas ist, für das du brennst? Liebst du es? Willst du diesen Bereich weiter vorantreiben?

[00:50:05] **Daniel Tyrkas:** Absolut. Ich liebe es. Du magst das Rennen, ich liebe das Rennen. Und ich denke, ich habe noch einen langen Weg vor mir, um besser zu werden und zu lernen. Ja. Okay, ich gehöre zu den besten 15 der Welt, aber ich war zum Beispiel noch nie auf dem Weltcup-Podest, oder bei den Europäern. Okay, Europäern. Ich war Sechster bei der Weltmeisterschaft in Argentinien, ich war Neunter. Also Top 10 auch, ich war beim Weltcup in den Top 10, Top 10 ist ein gutes Ergebnis, oder? Sicher. Top 10 ist immer gut, aber Top 3 oder Top 5 ist besser. Auch Top 10 der Welt klingt besser als 15. Aber vielleicht ist das nur ein Nebeneffekt, oder?

[00:50:52] Äh, weil man kann nicht, und du hast viel darüber gesprochen mit, ähm, weißt du, mit deinen X-Alps Kollegen und diesen leistungsorientierten Zielen, weißt du? Thomas Terrier sagt es auch so, oder? Äh, es macht keinen Sinn. Man kann nur versuchen, sich selbst und seine Art zu fliegen zu verbessern. Und mein Ziel ist es, ein besserer Pilot zu werden, sagen wir mal, oder? Äh, eleganter sein, besser sein, effizienter sein, mehr Kontrolle über den Schirm haben und immer noch ein besserer Pilot sein. Und ich denke, diese Reise endet nie. Und klar. Und ich denke, das ist auch der gute Teil daran, die Wettkämpfe zu fliegen.

[00:51:42] Ich denke, das ist ein bisschen anders, weil ich zum einen nicht ständig alles gewinne. Wenn ich, wie bei der anderen Sache, ständig alles gewinnen würde, okay, dann wird es vielleicht irgendwann langweilig. Ich weiß nicht, aber ich sehe das nicht passieren, weil ich noch andere Verpflichtungen habe und nur so gut sein kann, wie ich eben kann. Und ich kann nicht so viele Wettkämpfe bestreiten. Also kann ich mich nicht, sagen wir mal, mit Honora vergleichen, der, ich weiß nicht, 1000 Stunden im Jahr fliegt oder so. Fliegen ist sein Job, oder? Also werde ich wahrscheinlich nie so gut sein wie er, aber ich möchte es sein, und da ist Potenzial vorhanden, richtig? Ich kann es hier und da ein bisschen riechen, und ich habe meine Höhepunkte, aber was ich an den Wettkämpfen wirklich mag, ist die Community.

[00:52:33] Hmm. Es hat auch einen sozialen Aspekt, oder? Im Vergleich zum einsamen Eagle-Ding, weil man Leute aus der ganzen Welt trifft und man sieht viele Gesichter schon lange, wie dich. Genau. Und ich freue mich, dich zu sehen, hey Gavin, oder wer auch immer. Ich meine, ich sehe dich nicht oft, oder, oder die andere Seite davon, oder? Man sieht diese Typen nur währenddessen, und man trifft Leute aus der ganzen Welt oder aus Europa, und da kann ich hier und da meine Sprachkenntnisse einsetzen, ich spreche Spanisch, Englisch, Tschechisch und Deutsch. Es macht also auch Spaß, mit diesen Leuten zu sprechen und danach zusammen ein Bier zu trinken.

[00:53:20] Es ist der Nervenkitzel, aber dann auch die Gemeinschaft und das anschließende „Lass uns ein Bier trinken gehen“. Ich mag das.

[00:53:29] **Gavin McClurg:** Es macht Spaß. Daniel, wir haben in Columbia darüber gesprochen, dass eine der Dinge, auf die du am meisten stolz bist, die Tatsache ist, dass du seit über 25 Jahren fliegst und keinen Unfall hattest. Du hältst Vorträge darüber und ich weiß, dass du es auch in deinem Podcast, dem deutschen Podcast, erwähnt hast. Und als wir mit der Show begannen, hast du gesagt, dass du nicht risikoscheu bist, du bist bei den Olympischen Spielen und im Pipe, weißt du? Du gehst also Risiken ein. Du bist offensichtlich sehr vertraut mit Risiken, diese großen Flüge, die 70er und so weiter in den größeren, diesen riesigen FAIs, die Risiken beinhalten und bei denen du vorne fliegst. Worauf schreibst du diesen sehr sicheren Lauf zurück?

[00:54:12] **Daniel Tyrkas:** Glück sollte vielleicht auch ein Teil davon sein. Natürlich spielt es eine Rolle, aber ich versuche das Risiko zu berechnen, weißt du, den Risiko-Nutzen-Aspekt und die beste Art, das Risiko zu minimieren. Und ich denke, ich habe es schon vorher gesagt: Es ist die Fähigkeit.

[00:54:37] Wenn du also wirklich geschickt und klug bist – also sei nicht dumm, okay? Triff keine dummen Entscheidungen. Genau. Und ich hatte auch schon knappe Momente, ohne Zweifel. Deshalb war da auch ein bisschen Glück dabei, ganz sicher. Aber ich denke, es ist Können, so wie beim Snowboarding oder bei jedem anderen Sport, zum Beispiel beim Surfen. Wenn du kein guter Surfer bist, würdest du es nicht mal wagen, bei großen Wellen rauszugehen, weißt du? Du würdest es nicht mal schaffen, weil du erstens siehst, wie groß die Wellen sind. Und zweitens, wenn du rausgehst, schaffst du wahrscheinlich nicht mal den Shore Break.

[00:55:26] Du könntest einfach wieder ausgespuckt werden. Und nun, wenn du...

[00:55:29] **Gavin McClurg:** gar nicht erst ankommen, gar nicht erst ankommen, du

[00:55:31] **Daniel Tyrkas:** wahrscheinlich wirst du, weißt du, einfach ausgespuckt. Halbdicht, halb ertrunken, oder? Ertrunken. Und also zu wissen, in der Lage zu sein, die Bedingungen einzuschätzen

[00:55:47] und sie mit deinem ehrlichen, realistischen Können abgleichen. Ich denke, das hilft dir, sicher zu bleiben. Genau. Dein Können muss zu den Bedingungen passen, die du ausprobst. Ja. Und die klugen Entscheidungen. Also wie gesagt, wenn es vielleicht auf der Lee-Seite ist, würde ich zum Beispiel niemals voll auf die Lee-Seite pushen, wenn ich nicht, sagen wir mal, hundert Meter habe, oder? Besser 150, weil 150 so meine Schwelle sind – 50 für das Geschehen, 50 um zu beurteilen, ob ich es fixen kann, und 50 damit die Rettung funktioniert.

[00:56:33] Aber das ist ja schon echt an der Grenze, oder?

[00:56:37] **Gavin McClurg:** Ja, das kommt nah dran. Ja. Es ist sehr

[00:56:38] **Daniel Tyrkas:** nahezu. Und okay. Dann macht es einen Unterschied, ob es unten felsiges, hässliches Gelände ist oder ob es ein dichter, schöner Wald ist? Und im schlimmsten Fall, okay, ich lande im Wald. Es ist nicht schön, in einem Baum festzuhängen. Das möchte ich nicht erleben, aber Bäume sind deine Freunde, oder? In einem dichten Wald wirst du wahrscheinlich nicht schwer verletzt werden. Also musst du auch den Tod in deine Risikoberechnung einbeziehen. Du wirst nicht einfach chinesisch, chinesisch, chinesisch, chinesisch! Aber trotz alledem, und ich klopfe hier mal auf Holz, bleibt ein Restrisiko, und ich denke, Will Gadd hat es auch so gesagt, das nehmen wir in Kauf. Aber du nimmst es in Kauf. Ich meine, das nennt man Leben.

[00:57:23] Du fährst ein Auto. Da besteht ein Risiko. Du verlässt das Haus. Da besteht ein Risiko. Und ja, aber es macht einfach zu viel Spaß.

[00:57:36] **Gavin McClurg:** Erinner mich mal kurz: Du hattest einen heftigen Vorfall in DeSantis, was ja ziemlich riskant klang. Jeder, mit dem ich über DeSantis gesprochen habe, meinte, dass es wegen des Lee und des Windes zeitweise echt knapp war. Und habt ihr nicht kaum den Boden berührt oder so, als es einen Klapper in der Nähe der Klippenwand gab? Erzählst du davon? Das war verrückt. Habe ich...

[00:57:57] **Daniel Tyrkas:** habe ich dir erzählt oder hat es dir jemand anderes erzählt? Du hast es mir erzählt. Ja. Du hast es mir erzählt. Genau. Ja, weil wir ja gerade darüber reden. Ja, das war einer der knappsten Momente, die ich je

hatte. Und typisch war es, ja, wir sind an der Klippe entlanggerast, über die Felswände, und da gab es so eine Art Schulter. Und der Wind kam so aus der Thermik, so von der rechten Seite irgendwie. Aber es war auch so eine Art Nord- bis Nordwestwind.

[00:58:27] **Gavin McClurg:** Einfach reingekippt? Ja.

[00:58:29] **Daniel Tyrkas:** Und ich glaube, ich bin da angekommen und habe gesehen, wie die anderen wegaufgestiegen sind. Ich war nicht vorne. Aber ich habe gesehen, wie sie diese Linie geflogen sind und es sah gut aus. Und ich dachte mir: Okay, ich folge ihnen einfach. Aber als ich diese Art von Schulter erreichte, war die Luft unsauber. Ich habe es gespürt. Und ich dachte mir: Ah, nein, das mag ich nicht. Ich habe den Bar losgelassen und wollte mehr Abstand zum Boden haben. Und so fliege ich vom Gelände weg.

[00:58:58] Ich glaube, ich bin gegen eine Art Straße oder im Grunde in einen seitlichen Rotor gekommen, vielleicht kombiniert. Die Leute können mich nicht sehen, wenn ich mit einem Standard-klassischen Downwind-Rotor kombiniert bin. Und ich fliege weg. Und, naja, ich war vielleicht noch auf der halben Bar, aber bumm, weißt du, die Gelände-Seite meines Schirms hat einen Klapper gemacht, was man wirklich nicht haben will. Und da gibt es meine andere goldene Regel. Ich will genug Platz haben, um mindestens eine Kurve zum Gelände zu machen. Richtig. Eine volle 360 Grad. Ja. Um diesen Platz zu haben.

[00:59:37] Und ich brauchte es. Ich habe all meine Fähigkeiten benutzt, die ich vom Bergen von Schirmen hatte. Aber es war einer dieser Momente, in denen alles langsamer wird. Und, weißt du, so wie: Okay, das ist wirklich, wirklich... Nein, du brauchst volle Konzentration. Richtig. Und ich habe es geschafft, ihn zu bergen. Und ich. I. I. I. I.

[01:00:12] I. I. I. I. I. I. I. I. I. I. I. I. Ii Ii Ii Ii!!

[01:00:20] Iii

[01:00:24] Und eine gute Erinnerung, bei diesen goldenen Regeln zu bleiben: 150 Meter über dem Boden, genug Platz, um sich zur Gelände zu drehen. Und egal, wie deine Fähigkeiten sind, du könntest einen, weißt du, und die Luft lesen und vorausschauend handeln. Und, weißt du, ich hatte irgendwie das Gefühl: Ah, das wird nicht gut, das wird hässlich. Und ja, alles in der Nähe des Geländes ist gefährlich.

[01:00:50] **Gavin McClurg:** Ja, es gibt Dinge, die uns passieren können, bei denen Können nicht mehr viel zählt. Wenn du keinen Abstand zum Gelände hast, willst du dich nicht auf Wunder verlassen, oder? Ja.

[01:01:04] **Daniel Tyrkas:** aber die Technik hilft meiner Meinung nach trotzdem, weil es einen großen Unterschied macht, wenn man aus einem Pendeln heraus aufschlägt, weil man seinen Schirm wegschießen lässt oder eben geschickt und bewusst genug ist, um zu wissen: Okay, ich kann ihn vielleicht nicht mehr retten und habe nicht genug Höhe. Okay, halten wir den Schirm egal wie er aussieht über meinem Kopf, aber kein Pendeln. Und ich meine, ich habe mir vieles visualisiert, alles, weißt du, ich mache viel davon, und ich habe es nie – das stimmt nicht, ich habe meinen Rettungsschirm einmal geworfen, weil er neu verpackt werden musste. Und das war im Winter. Mann, ich hatte Angst. Ich hätte lieber fünf Fullstalls gemacht, als meinen Rettungsschirm zu werfen, weil ich das noch nie gemacht hatte.

[01:01:52] Und also habe ich meinen Rettungsschirm geworfen. Ich habe geradeaus geworfen, weißt du, und dachte mir: Okay, wie hoch bin ich über dem Landeplatz? Okay, ja, das sollte reichen. Ja, vielleicht noch ein bisschen warten, weil ich nicht nach meinem Container suchen will, oder? Ah, nein, jetzt mache ich es. Ich hatte einen steuerbaren und wollte mal den Steuerteil ausprobieren. Es hat eine Weile gedauert, mich zu positionieren und zu machen, ah, okay, jetzt werfe ich ihn, weißt du, und dann habe ich ihn geworfen, und der Steuerteil, ich meine, das Teil hat sich geöffnet, und ich habe geschaut: Okay, mein Container geht in diese Richtung, also, okay, lass uns den Gleitschirm hier abwerfen, und dann, okay, jetzt könnten wir anfangen zu steuern. Oh, nein, der Boden ist schon da, also, ja.

[01:02:35] **Gavin McClurg:** Es geht alles ziemlich schnell. Ja, die Videos, die Urs Hari veröffentlicht, sind dafür wirklich klasse, weil er das jeden Tag macht, immer und immer wieder, und man merkt dann erst, wie viel da zu tun ist, weißt du, den Wind auszukoppeln. Ich habe das Gleiche gemacht mit dem... ich bin geflogen, ich bin vor ein paar Jahren in Columbia mit dem EVOX an einem Übungstag runtergekommen, und als ich ankam, sagten alle: „Oh, weißt du, das Rollen des NEO ist dieses Jahr anders. Es ist alles ziemlich heftig und wirklich stark.“ Und ich war gerade aus Menarca

gekommen und dachte nur: „Was redet ihr da? Das ist nicht stark in Columbia.“ Aber es war ziemlich stark. Wie dem auch sei, ich habe meinen Schirm verloren, und als ich ihn werfen wollte, habe ich tatsächlich ziemlich lange gewartet, weil mein Schirm okay war. Es war nur, weißt du, ich war zu tief, um etwas anderes zu versuchen.

[01:03:21] Ich habe mich nicht getraut, etwas anderes zu versuchen, weil es viele Stromleitungen gab, also dachte ich mir: Okay, ich fliege einfach über die Bank raus, weil ich wieder über dem, weißt du, und es fällt weg, und ich dachte mir: Okay, ich fliege, weil da ein winzig kleines Feld war. Ansonsten war es überall nur Wald, und ich dachte mir: Okay, ich komme auf die Luvseite von diesem winzigen Feld, dann werfe ich. Ich meine, ich habe viel Zeit, um darüber nachzudenken, und ich werde werfen, es hineinsteuern und vielleicht kann ich von dort aus einfach wieder starten, weißt du, und das war, weil ich ein steuerbares hatte, also habe ich es getan. Ich habe das alles gemacht, aber bis ich geworfen habe, und natürlich, war ich am Boden. Ich meine, ich hatte nicht mal die Chance, es zu versuchen, das dauert eine Weile, weißt du, und ich konnte es einfach zusammenpacken und von dort wegfliegen. Es war toll. Es hat alles super geklappt, aber ja, das dauert ein bisschen. Ich meine, den Gleitschirm zu deaktivieren, das ist ein großer Schritt, du

[01:04:09] **Daniel Tyrkas:** Weißt du? Also, ich habe aus diesem Grund schnelle Auswege. Ja, ich denke, das ist nur sinnvoll. Ja, das ist super.

[01:04:14] **Gavin McClurg:** Das habe ich bei meinem Acro-Kit. Ich muss haben

[01:04:16] **Daniel Tyrkas:** das auf meinem XC-Set. Ich habe Quick-Outs. Ich habe ein Ablösesystem für meine Bar. Im Grunde, bumm, und ich benutze es. Und es ist, vielleicht haben wir noch nicht darüber gesprochen, aber passive Sicherheit. Das ist auch ein wichtiger Teil für mich. Also ja, zwei Rettungsschirme.

[01:04:34] **Gavin McClurg:** Gott, ich habe noch einen ganzen anderen Satz davon. Ich brauche ihn, ich habe ihn nur noch nicht an mein, mit meinem, Ja,

[01:04:40] **Daniel Tyrkas:** also habe ich die aus verschiedenen Gründen, richtig? Hauptsächlich wegen des Rogalo, weil es dann einfacher und schneller ist, okay, bumm, dann weg, richtig? Oder du hast es bei einem Break oder so. Und dann funktioniert das ganze System viel besser. Nummer eins. Also setz es auf. Zweitens benutze ich sie schon, als ich rückwärts gelandet bin, weißt du, bei heulendem Wind. Und, weißt du, dann lande ich gerade und im Moment des Aufsetzens mache ich bling. Und mein Schirm ist komplett deaktiviert, richtig? Ich werde nicht durch irgendein Fuel gezogen.

[01:05:13] **Gavin McClurg:** Du machst das einfach, du machst das einfach, du machst einfach eins weg? Beide? Wenn du das tust? Ich habe...

[01:05:18] **Daniel Tyrkas:** beide. Oh, du lässt es einfach los. Okay. Also im Grunde behältst du deine Bremsen, richtig? Und dann landet dein Schirm, du weißt schon, sanft auf den Bremsen, selbst bei heulendem Wind und du kannst es locker meistern. Das ist also ein weiterer Grund. Und na ja, wer weiß? Du hast irgendwelchen Mist am Laufen. Du, du, du, du verhedderst dich im Fluss, sogar in einem Bach, egal was, du willst es einfach loswerden können. Ja. Und, ähm, aus diesem Grund trage ich auch ein Hakenmesser, ein großes, richtiges verdammtes Messer, weißt du, mit einem richtigen Griff und es schneidet alles durch. Ich hab's probiert, es schneidet durch vier Lagen Gurtband wie durch Butter, genau. Also, ähm, ich hab's noch nie benutzt. Ich hab nie, du, weißt schon, ich,

[01:06:05] aber ich habe auch Geschichten gehört von Leuten, die bei Rettungseinsätzen runtergekommen sind, weißt du, einer ist fast in einer Spalte in einem Gletscher verschwunden, weil wann rettet man schon, wenn es hässlich ist und der Wind heult und es richtig schlimm ist, oder? Ansonsten bräuchten wir normalerweise ja keine Rettung, richtig? Und deshalb möchte ich in der Lage sein, die Rettung abzutrennen. Äh, bei dem anderen Typen, ich weiß, er wurde in eine Schlucht gezogen und er, er landete so, er war von Kopf bis Fuß wie eine Mumie eingewickelt. Äh,

[01:06:38] nur dadurch, dass man durch das Zeug gezogen wurde. Ja. Mit

[01:06:42] **Gavin McClurg:** starke Winde. Also

[01:06:43] **Daniel Tyrkas:** das ist noch ein Grund, warum ich denke, dass es gut ist, ein ordentliches Hook Knife dabei zu haben. Und auf jeden Fall, und das ist meiner Meinung nach auch eine große Gefahr. Deshalb denke ich, dass wir in

diesen Gruppen alle sehr, sehr freundlich und respektvoll miteinander umgehen sollten.

[01:06:58] Und dann eine Kollision, die ist, ja. Und ich, also sobald ich irgendwelche Leinen um meinen Kopf oder Hals habe, nehme ich einfach das Hook Knife und schneide alles weg. Ich werde mit dem Hook Knife um mich herum völlig ausrasten, bevor ich den Rettungsschirm auslöse. Ja. Weg damit. Das Zeug muss weg.

[01:07:18] **Gavin McClurg:** Das ist die, das ist die eine Seite des Sports, die ich, die ich häufig finde, in gewisser Weise – wenn man bei einem Weltcup ist, fühlt man sich wohler damit, wirklich nah dran zu sein, weil alle sehr gut sind. Aber wisst ihr, wir hatten den Weltcup in der Türkei diesen Herbst, ich weiß nicht, ob es daran lag, dass viele Piloten dabei waren, die noch nie bei einem Weltcup waren. Es gab, ihr wisst schon, es gab etwa 30 freie Plätze, glaube ich, wegen Corona und allem anderen. Also weiß ich nicht, ob es das war, aber es war wahnsinnig aggressiv. Und, besonders vor dem Start, was mich einfach nur wütend macht. Und ich finde, wir sehen heutzutage nicht so oft, wie Gleitschirme explodieren, was wir sehen, sind Mid-Airs.

[01:08:05] Und dieser Teil davon ist unheimlich. Das mag mir nicht. Und es ist auch unnötig.

[01:08:11] **Daniel Tyrkas:** Aber ich habe nicht viele Mid-Airs gesehen, und das liegt im Grunde an den Gruppen, mit denen ich fliege. Natürlich sind das die guten, also wenn ich mit den guten Franzosen fliege, wage ich es, ihnen wirklich nah zu kommen, oder mit den richtig guten Deutschen, wisst ihr schon, es ist cool, weil ich weiß, dass alle weg sind. Alle schauen zu. Alle, wisst ihr schon, und sie reagieren auch. Ich hatte übrigens einmal auch in der Nähe, aber beim vorletzten Weltcup, ich kreiste zusammen mit Ferdi, wisst ihr schon, und ich bekam einen Klapper außen und es hat mich irgendwie, na ja, angehoben und mich irgendwie zu ihm hin gedreht. Und ich dachte, ah, und er war so, ich, keine Sorge.

[01:08:57] Ich sehe dich, verstehst du? Also hat er einfach etwas Platz gemacht und wir sind weiter zusammen in der Thermik geflogen. Ich habe nicht viel an Höhe verloren oder so. Richtig. Aber nur für eine Sekunde konnte ich meinen Gleitschirm nicht dorthin steuern, wo ich ihn haben wollte. Richtig. Denn natürlich, wenn du einen großen Klapper hast und es eine Lee-Thermik ist und du mit sechs Metern pro Sekunde nach oben geschubst wirst und du weißt, dass die Hälfte deines Schirms fehlt – na ja, du steuerst da nicht wirklich, oder? Du korrigierst, du korrigierst, du steuerst nicht, du korrigierst es. Und natürlich hilft es, wenn man wirklich gute Piloten um sich hat, die zum Beispiel den Schirm auch schnell drehen können, um dir bei Bedarf Platz zu machen oder so. Ja.

[01:09:42] **Gavin McClurg:** Stimmt. Ja, klar. Es ist überraschend, wenn man mit der vorderen Gruppe unterwegs ist, wie – weißt du – niemand sich um zu viel sorgt, man hält alle schön dicht beieinander und das ist einfach toll. Ich liebe diese Bewegung, die Bewegung der Vögel und wir waren alle so im Einklang. Ich meine, jeder versucht den anderen zu schlagen, aber man arbeitet auch zusammen und man kann sich nur Zentimeter entfernt sein und denkt sich einfach: Nein, er hat mich. Ich hab ihn. Wir sind gut.

[01:10:11] **Daniel Tyrkas:** Ja, genau. Wunderschön. Ja. Es ist wunderschön. Ja. Und du siehst das Grinsen unter seinem Vollgesichtshelm.

[01:10:20] Ich, zumindest habe ich mir das so vorgestellt. Wisst ihr, ich hab einen Grinsen im Gesicht und stelle mir vor, dass der andere Typ auch eins hat und wir uns amüsieren. Die Vario heult und wir steigen auf und ja, ihr wisst schon, wir haben die ballistische Thermik. Ab geht's.

[01:10:36] **Gavin McClurg:** Wir bekommen alle Falten um die Augen und den Mund, jedes Mal wenn wir fliegen. Kommen die nicht nur vom Lächeln und...

[01:10:43] **Daniel Tyrkas:** Die Leute haben keine Polypen. Auf diesem Niveau haben die Leute keine Polypen. Die Thermik, wisst ihr, die Leute haben die Kontrolle. Ja. Aber es ist cool. Nein, es ist cool, ein Teil davon zu sein.

[01:10:54] **Gavin McClurg:** Das ist cool. Das ist cool. Das ist vielleicht eine zu offensichtliche Frage, aber ich werde sie trotzdem stellen. Ich habe in den Kommentaren gelesen, als wir unten bei Columbia waren, dass Honor auf dem Podium bei 40, ich glaube sie sagte 41 % der Rennen gestanden hat, in denen er mitgefahren ist, was einfach überwältigend ist. Ich kann mir nicht vorstellen, dass es irgendjemanden sonst gibt, der auch nur bei 10 % liegt, aber ihr wisst schon, es gibt all die offensichtlichen Dinge, die man tausend Stunden im Jahr sieht oder wie auch immer, ihr wisst

schon, dass das sein Job ist. Aber was sind die Dinge, die vielleicht nicht so offensichtlich sind? Was sind die Dinge, warum ist er so beständig? Denn das ist eine unglaubliche Beständigkeit. Ich

[01:11:37] **Daniel Tyrkas:** Keine Ahnung. Ich habe ihn gefragt, er weiß es auch nicht. Ich meine, er ist wahrscheinlich auch einfach ein verdammt gutes Talent und hat eine gute Einstellung. Und er ist beobachtend. Aber wenn er einfach weniger Fehler macht als wir, richtig? Ich meine, wir machen alle Fehler, und die kleinen Fehler sind vielleicht nur kleine Fehler, aber kleine Fehler summieren sich auch. Vielleicht macht er also einfach die wenigsten Fehler.

[01:12:07] Ich weiß nicht, ob ich das wissen würde. Ich würde es kopieren. Versuchen zu.

[01:12:13] Das würden wir alle. Ja. Ich denke, es sind all die Einzelteile. Und weil es so ein komplexes, komplexes Spiel ist, halte ich es für wirklich schwer, es auf eine einzige Sache herunterzubrechen, oder? Es ist unmöglich. Ich denke, ich denke, er ist in allen Aspekten einfach wirklich gut. Ich meine, er kommt einfach von einem anderen Planeten. Vielleicht, vielleicht, vielleicht ist er ein Alien. Ich weiß nicht. Er setzt dieses Puzzle zusammen. Vielleicht, vielleicht war er in seinem früheren Leben ein Vogel oder was auch immer. Ich weiß nicht. Ich meine, Luke ist auch wirklich gut. Und ich meine, es gibt viele, oft gibt es mehr. Und, und, und Russ, ich meine, wie, du weißt schon, er taucht auf und ist beständig in seiner Erfahrung.

[01:12:58] Sicherlich gehört Erfahrung auch dazu, weißt du?

[01:13:02] **Gavin McClurg:** Ja. Ich wollte gerade sagen, ich meine, du hast gerade drei Namen genannt, die fast jeden Tag fliegen. Weißt du, die fliegen in Gordon, sie testen Schirme und sie sind draußen, sie sind fast jeden Tag am Hill draußen. Und, weißt du, da gibt es keine Magie. Es ist einfach Zeit, weißt du, und Erfahrung. Stunden, Stunden, Stunden.

[01:13:20] **Daniel Tyrkas:** Ja. Stunden. Und Stunden helfen. Ich meine, zum Glück fliegen wir nicht... nein, wir laufen keinen Marathon, bei dem man sich ständig trainieren, trainieren, trainieren muss, sonst verliert man seine Fitness, oder? Man verliert sie. Wenn man eine Woche oder zwei nicht läuft, dann... ja. Oder, ihr wisst schon, es geht um die Ausdauer, oder? Man muss sie aufbauen, das dauert lange und man verliert sie schnell. Das ganze Ausdauerzeug. Es ist also nicht so sehr die Ausdauer, die wir brauchen. Richtig. Man kann also einen Monat Pause machen und trotzdem gut sein. Richtig. Aber natürlich hilft es: Je mehr Stunden du hast, desto besser fliegst du. Es sind diese Nuancen, oder? Du hast eine bessere Schirmkontrolle. Du steigst besser. Du fühlst dich sicherer.

[01:14:06] Du fliegst 0,1 oder 0,2 besser, weil du so präsent bist. Die Flugstunden sind also sicher Teil des Spiels, aber es gibt Leute, die ja, die vielleicht nicht so viele Stunden fliegen und trotzdem auftauchen und dann – bumm – einfach abliefern.

[01:14:24] **Gavin McClurg:** Ja. Es scheint tatsächlich einen gewissen Schlüssel zu geben, verstehst du, im Spiel, wo – okay, du hast recht. Honor und Luke sind da auf einem anderen Level, aber weißt du, wenn man bei diesen Weltcups so viel Beständigkeit sieht, Rennen für Rennen, dann scheint es mir, dass es Piloten gibt, die irgendwann den Schlüssel gefunden haben. Sie haben den goldenen Schlüssel bekommen und die Tür aufgeschlossen. Und für sie ist es, wie du sagtest, nicht ganz so wie Fahrradfahren, aber es kommt dem ziemlich nahe. Weißt du, sie haben die kleinen Dinge herausgefunden, die mit anderen Worten bedeuten, dass es nicht einfach nur total verrückt ist. Wir haben alle gute Tage. Wir können alle zu einem Wettkampf kommen und einfach einen guten Tag haben und einen guten Wettkampf abliefern, aber das ständig zu tun, ist für mich ein anderes Level.

[01:15:10] **Daniel Tyrkas:** Ja. Es gibt Leute, die wirklich konstant sind. Julian baut Chalco. Also, die sind auch sehr beständig. Ich meine, sie gewinnen vielleicht nicht, aber Ulrich, Prince, weißt du, die tauchen bei einem Wettkampf auf, oder Ferdi. Das ist ein sehr gutes Beispiel, oder? Sie tauchen bei einem Wettkampf auf und sind unter den Top 10. Ja. Also sagen wir mal, sicher unter den besten 20 %. Ja. Genau. Fast immer. Ja. Ja.

[01:15:38] **Gavin McClurg:** Daniel, was für ein Vergnügen, Mann. Ich weiß das wirklich zu schätzen. Ich freue mich, dass wir das machen konnten. Es ist schön, dich ein bisschen besser kennenzulernen, und ich kann es auch kaum erwarten, mit dir zu fliegen. Also, mehr später, Mann, ich bin in Columbia total motiviert und ich baue dieses Jahr das Haus, also werde ich es nicht so oft schaffen, aber ich hoffe, dich in Mazedonien zu sehen. Ich werde in Mazedonien

sein. Das ist

[01:15:57] **Daniel Tyrkas:** wohin ich gehen werde.

[01:15:58] **Gavin McClurg:** Ich hoffe auch. Ja. Und dann Superfinal, Kumpel, wir fliegen nach Mexiko.

[01:16:04] **Daniel Tyrkas:** Keine mehr Urlaubstage. Ich habe nicht genug Urlaubstage. Du wirst nicht zum Superfinal fahren. Ich kann nicht. Ich meine, ich habe schon zwei Wochen verbraucht und ich habe einen ganz normalen Ingenieursjob. Wisst ihr, ich habe einen normalen Job. Ich muss mit 30 Urlaubstagen auskommen. Und ich muss, ich muss auch mindestens ein paar für meine Familie nehmen. Das ist wichtig. Okay. Das ist wichtig. Ich mache Mazedonien. Ich mache die German Open aus der langen Kommunikation. Ich mache zwischendurch noch ein paar kleinere, aber ich habe mir schon den Kalender angesehen und war schockiert, als ich gemerkt habe, dass ich nicht genug mehr für übrig habe.

[01:16:36] **Gavin McClurg:** Ach, das ist schade. War nicht im Januar. Du brauchst den, du brauchst den Umschwung des Jahres, aber ja,

[01:16:41] **Daniel Tyrkas:** Genau. Ich habe bereits zwei Wochen verbracht, was ich normalerweise nicht tue. Es hat mich acht Jahre gedauert, um nach Columbia zurückzukehren.

[01:16:47] **Gavin McClurg:** Wow. Okay. Alles klar. Nun, wie du schon sagtest, wir haben keinen Grund zum Heulen. Uns geht's gut, aber na ja, schön. Also, ich sehe dich in Mazedonien und ich kann es kaum erwarten. Und vielen Dank, mein Freund. Ich weiß das zu schätzen. Danke für deine Zeit.

[01:17:02] **Daniel Tyrkas:** Sehr gerne.

[01:17:07] **Gavin McClurg:** Wenn du Cloud-based Mayhem wertvoll findest, kannst du uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Du kannst uns auf iTunes oder Stitcher bewerten – egal, über welche Plattform du deinen Podcast hörst – das hilft enorm und trägt dazu bei, die Mundpropaganda zu verbreiten. Du kannst darüber auf deiner eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst darüber reden, wenn du mit deinen Freunden unterwegs bist. Ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich kannst du uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn du uns also finanziell unterstützen kannst, haben wir bisher nur einen Dollar pro Folge gebeten. Das kannst du über eine einmalige Spende via PayPal machen oder du richtest einen Abonnement-Service ein, der dich für jede veröffentlichte Folge belastet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus. Wenn du also einen Dollar pro Folge und alle zwei Wochen zahlst, wären das etwa 25 Dollar im Jahr.

[01:17:54] Das ist also viel günstiger als ein Magazin-Abonnement. Und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt, aber ich möchte das aus vielen verschiedenen Gründen nicht tun, die ich in der Show schon oft erwähnt habe. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show steht. Und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen, aber unsere Meinungen sind echt. Unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, ihr findet das gut. Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf cloudbasedmayhem.com geht, findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasedmayhem 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, die kleinen Videocasts, die wir machen, und die zusätzlichen kleinen Schätze, die wir in Gesprächen finden.

[01:18:46] Wir haben viele Organisationen, die nicht in die Hauptshow kommen, aber von denen wir finden, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch unsere Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Natürlich wird das ein Lifetime-Account sein. 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, T-Shirts, Hüte oder irgendetwas anderes gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben. Ihr solltet jetzt auf all

diese Bonusinhalte zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr. Und wir sehen uns in der nächsten Show. Danke.

[01:19:45] Tschüss.