

# The ABC's of Flying the World Cup

Cloudbase Mayhem Podcast 187

|               |                                                                                                                                                                           |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Published     | 2023-01-30                                                                                                                                                                |
| Episode page  | <a href="https://www.cloudbasemayhem.com/episode-187-the-abcs-of-flying-the-world-cup/">https://www.cloudbasemayhem.com/episode-187-the-abcs-of-flying-the-world-cup/</a> |
| Duration      | 00:46:22                                                                                                                                                                  |
| Speakers      | Bill Hughes, Gavin McClurg                                                                                                                                                |
| Languages     | English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)                                                                                                                               |
| Audio         | 0187-the-abc-s-of-flying-the-world-cup.mp3                                                                                                                                |
| Transcription | faster-whisper large-v3, language en                                                                                                                                      |
| Diarization   | pyannote/speaker-diarization-3.1                                                                                                                                          |
| Translation   | gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf                                                                                                                                              |
| Dictionary    | 50 correction(s) applied                                                                                                                                                  |

## Contents

|                      |           |
|----------------------|-----------|
| <b>English</b>       | <b>2</b>  |
| Show notes . . . . . | 2         |
| Transcript . . . . . | 2         |
| <b>Français</b>      | <b>12</b> |
| Show notes . . . . . | 12        |
| Transcript . . . . . | 12        |
| <b>Deutsch</b>       | <b>22</b> |
| Show notes . . . . . | 22        |
| Transcript . . . . . | 22        |

# English

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

## Show notes

The World Cup is as high as it gets in competition hang gliding and paragliding. For many it is the ultimate goal in cross country flying. But getting an invitation to fly in the world cup isn't very straightforward. First there are the many organizations- the FAI, CIVL, PWCA, and a nations flying organization (USHPA, BHPA, etc.). What's the difference between Cat 1 and Cat 2? What is the WPRS and how does it play into selection? What are letters and why are they important? How do you make the World's team and how is that different from a world cup? The road to a world cup isn't very straight, but with a little clarification of the acronyms, and an understanding of how it all works together you can navigate the process quite easily.

The post Episode 187- The ABC's of Flying the World Cup first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

## Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Hi there everybody, welcome to another episode of the Cloud Based Mayhem. My plan this week was to release what you're about to hear as just a short primer and then do the show on the back side of that. But just got off the horn here with Bill Hughes and the primer turned into about a 40 minute talk and so I'm just going to leave this one as a full show. I am traveling right now, helping my mom out with the surgery so I do not have my pro gear with me. But hopefully the sound will be all fine and dandy on my end. This is basically, I've been getting a lot of questions on how to get into World Cups. How does it all work? What does WPRS mean? What is civil? What is FAI? And we answer all this for you.

[00:00:56] Bill works for all of these organizations. He's the treasurer of the World Cup to the PWCA and he works for civil. And he's been at this game an awful long time and understands it intimately and understands Cat 1 and Cat 2 and NTSS and rankings and letters. And here you go, we explain it all. If you're wanting to play a little bit at the highest level. Have a listen. Cheers.

[00:01:32] Bill, good to see your face. Hasn't been too long since we were just racing down at the Menarca and the Superfinal. I've been getting, as I've told you before we started recording, I'm getting a lot of questions from listeners who are keen on watching this stuff. But don't really understand how it works and how you start competing in World Cups. And so I thought... I thought I'd go to the expert. The guy who works for all these organizations and understands it better than anybody and also understands the scoring. And so I thought where we'd start is just the difference between the various organizations. What is civil? What is the FAI? What is the World Cup? How do they differentiate? How do they work together?

[00:02:17] Why is it important? Let's start there.

[00:02:20] **Bill Hughes:** Okay. Great to be here again. Thank you, Gavin. And good to see you. Wish it was in warmer conditions like we had in Mexico.

[00:02:31] **Gavin McClurg:** It's just perfect every day, isn't it? It's just an amazing place.

[00:02:34] **Bill Hughes:** That was nice. That was nice. Yeah. So all the organizations are kind of confusing. So at the kind of like top is FAI. So FAI is responsible for all air sports all around the world. And they're actually an Olympic... organization. So even though paragliding isn't an Olympic sport, there are other air sports that have been Olympic sports or, you know, demonstration sports, various things. But they're actually affiliated with the IOC. So that helps a lot of countries, especially like in Asia, get sponsorship dollars and things like that because they can say, hey, FAI wants to do a competition here. You know, they're an Olympic affiliated organization.

[00:03:21] And so they can... get sponsorship that way. Civil is one of the air sports organizations underneath FAI. And Civil is responsible for all hang gliding and paragliding activities. So FAI kind of like sets the umbrella guidelines for the various air sports. And then there's commissions for... There's Civil. And then there's like also a parachuting

[illegible]

[00:04:18] And the reason that USPA can do that is NAA, who's an FAI member, has ceded that responsibility to USPA. And so

[00:04:31] **Gavin McClurg:** will every country have, and I'm asking these questions, we're trying to kind of paint the very generic, easy picture for people that don't understand and most people don't. Is USPA something that every country has, something like USPA and something like the NAA? In other words, to have competitions, you have to be sanctioned under the FAI?

[00:04:58] **Bill Hughes:** Exactly. Exactly. Yeah. Every country can have an organization and most of them do like NAA and USPA. You don't have to, but if you don't have an organization like that, you don't have to. And don't pay your dues to the FAI, then you can't do Cat 2 competitions and you can't send people to the Cat 1 competitions, which are the continental championships and the world championships.

[00:05:27] **Gavin McClurg:** Okay. And Civil would be the ones who create the WPRS, correct? Are they in charge of the, in the WPRS is the world ranking.

[00:05:38] **Bill Hughes:** Right. Exactly. Yeah. Civil manages the WPRS. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah.

[00:05:55] Yeah.

[00:05:58] Yeah. Yeah. Yeah. Yeah.

[illegible]

[00:06:07] **Gavin McClurg:** Yeah. you're talking about would have how competitions are scored, protested, all the things that go, you know, how, how they're

[00:06:16] **Bill Hughes:** operated. Exactly. Exactly. One, one common thing that people don't fully understand is, uh, the difference between a cat one and a cat two competition. So a cat one competition, that competition is actually run by civil. So civil sends a steward and a jury, and it's run strictly per the section seven rule book. A category two competition, uh, is the purview of the country who sanctioned it. And it's recommended that they follow section seven and most of them generally do, but you can override, uh, the section seven rules with local rules in a category two competition. And you can't do that in a category one competition.

[00:07:04] **Gavin McClurg:** IE the Menarche is category two open because they can override the rules. So give us some examples of cat one.

[00:07:13] **Bill Hughes:** So there's, there's four category ones in paragliding. Um, and then there's, then there's a separate ones in hang gliding. So in paragliding, you've got the continental championships. So there's a Europeans, there's a Pan Ams, and then there's the Asians. So each of those, um, is, you know, geographically bound. And so each, each, so like for example, in the Pan Americans, uh, anybody in North and South America is invited to send, uh, pilots to that competition. And then same for Europe, same for Asia. And then the world championship is the overall, you know, uh, is the overall highest level of category one competitions.

[00:08:00] And

[00:08:00] **Gavin McClurg:** these are run by whom?

[00:08:03] **Bill Hughes:** They're, they, they all have a local organizer, but they're, but they're all run by FAI, just like the world championship, even for the, the continentals, the FAI sends a steward and a jury, and it's all run, uh, strictly per the section seven, uh, rule books.

[00:08:22] **Gavin McClurg:** And important to understand, cause we're getting there with world cup, how to get into world cups, but these, you do not qualify to cat one via letters. We'll talk about letters here in a little bit, but how do you make the worlds or the Pan Americans or the Europeans or the Asians?

[00:08:39] **Bill Hughes:** Yeah, that's a good question. So every, uh, so we'll start with the, uh, continentals. So in the Pan Americans, um, each country that's an FAI member, uh, is invited. There's, there's a, there's what's called an allocation. So it's, there's allocations done in multiple rounds and you start off with every country getting to send, uh, a, a, a, a, a, a, usually three pilots. So it's usually three of, uh, of one gender plus one, uh, female. And then based on how many countries sign up and say that they want to send pilots, you, you then allocate more slots per nation based on their WPRS ranking.

[00:09:25] So, you know, if Brazil is ranked, uh, number one in the, in the Pan American region, which I think they are right now, they would get, uh, the first pick. And then I believe we're second. So then we would get the second pick. So if, if, uh, let's say after round one, you've got 115 pilots allocated, uh, then there's 125 pilots total. So you'd have 10 slots that you could allocate. So Brazil could send one more, we could send one more, and then on down the list until the competition's full. And if, and if a country doesn't want to send three pilots or doesn't have three pilots that qualify, then those slots open up and are reallocated as well. So, and each, each, each country decides how it wants to send its pilots.

[00:10:15] So most countries have a, have a, just a, you know, a normal ranking system like the U S does where they just look at the results of the pilots competitions and, and rank them accordingly, but you don't have to do it that way. So some countries, uh, do it, uh, do it, uh, do it, uh, do it, uh, do it, uh, do it, uh, do it, uh, do it, do it a little bit more arbitrarily. France, for example, um, doesn't follow their ranking at all. Their, their team leader just chooses who they want to send. Yeah. It's 100 %

[00:10:42] **Gavin McClurg:** arbitrary. Yeah. Yeah. I was, I was curious to find that out. So they just decide based on who's, who's racing well at that level and, you know, team dynamics and they choose that

[00:10:53] **Bill Hughes:** way. Exactly. Exactly. So, so that's how the Continentals works. And then the Worlds, uh, works exactly the same way, just on a world, world level. So. Um, you know, and

[00:11:04] **Gavin McClurg:** the Continentals happen every year, but the Worlds are every other year,

[00:11:07] **Bill Hughes:** correct? No, they're both every other year and they alternate. So this year is Worlds. So there won't be, uh, Pan-Americans, um, or Asians. And then next year we'll have the Pan-American, Pan-Americans, Asians, and Europeans.

[00:11:23] **Gavin McClurg:** Okay. So next organization, I think we should talk about is the World Cup. How are they different? How is, how, and how do you go, compete in World Cups?

[00:11:34] **Bill Hughes:** Okay. Yeah. The World Cup is really a, a completely separate organization. However, World Cup competitions are also Cat 2 competitions. So you do still get WPRS points for them. Um, but aside from that, there's really, there's really no, no linkage. So World Cup was set up, I don't know, 15, 20 years ago by a group of pilots that

just kind of wanted to have, uh, their own thing. Um, but there's a lot of, there's a lot of, there's a lot of, there's a lot of, there's a lot of, outside the, the, the civil structure. I think back then, um, civil and FAI were like more complicated and they just, they, they wanted something simpler that they could decide how the scoring was going to work and so on and so forth. So World Cups are run by the Paralympic World Cup Association, which is a nonprofit, uh, headquartered in France.

[00:12:26] And there's five World Cup events each year. And then there's a Superfinal. And in addition, to those there's pre World Cups, which allow people to qualify for the World Cup events. And then it also allows the World Cup to vet, um, potential locations for future World Cups. They check out the organizer, they check out the site to see if it's, you know, to see if it's at the level of a World Cup. World Cups are, are some of the highest World Cup competitions have some of the highest level pilots, uh, of the World Cup. So, uh, so, uh, so, uh, so, uh, so, uh, so, uh, of any, uh, of any competition because of, uh, of the way you qualify for World Cup events.

[00:13:10] **Gavin McClurg:** Okay. So if you're a budding comp pilot, you want to start racing pre World Cups, World Cups, what's the path?

[00:13:22] **Bill Hughes:** Okay. Yep. So there's, there's a couple of different ways you can get into the, to the World Cup. So World Cup selection is done by letters and everybody will have two letters and there's a number of different ways you could get those letters. So the, the kind of easiest way to understand is every country can have a national championship, uh, and a league and your ranking within your league and within your national championship, um, gives you a letter. So for example, for the U S our league is the NTSS ranking. That's our, that's our, that's our, that's our, that's our, that's our, that's our, that's our, that's our, that's our, that's our, that's our, that's our national ranking. And then the national championship is our national championship.

[00:14:07] So it's the, it's the U S Nats. So it's your score, uh, within that. Um, so those generate letters and there's a, what's called a nation's table. So each, uh, the, the, the level of the letter that gets generated is based on essentially how good the country is. So there's from level one to level seven. So, uh, so there's a, there's a, there's a, there's a, there's a, there's a, there's a, there's a, there's a, there's a, there's a, there's a, there's a, there's a, there's a, France is pretty much always a level one country. So it has really good letters. Um, let me look at something real quick and I'll, I'll tell you. So if you're, if you're a level one country, um, your winner of your national championship is going to get an A and I think second place also,

[00:14:54] also gets an A. Uh, yeah. And, and then it goes, down until, let's say, if you're a level one country, your 20th place pilot gets an E for a letter. A country that's not as good like a level seven country, the winner of their national championship would get a D as their letter as opposed to an A. And the way the level is calculated is you take the top three pilots from that country in the last world championship and the top three pilots from all of the World Cups that were flown last year.

[00:15:42] So taking France, for example, in the last world championship they had the second, third, and fourth ranked pilot. So that's pretty good. Yeah, that's pretty good. And four of the World Cups last year were won by French pilots. Four of the five. Plus the Superfinal. Plus the Superfinal, exactly. So that's three points from PWC events and nine points from the World. So you add those up and that's their score. And the lower your score is, the better

[00:16:24] your level is. So this year there's five countries that are level one and then a handful of countries that are level two. We're level two which is actually really good. And then it kind of like drops off from there. So last year we were level three. We had some pilots that did pretty well in World Cups last year and so we bumped up to level two this year.

[00:16:53] **Gavin McClurg:** Interesting. And you're looking at something. What are you looking at to go see that? Can anybody look at that?

[00:17:00] **Bill Hughes:** You can look at it. So if you go to the PWCA website, you can click on rules and you can see the nations table and then you can also see the rule book. So the nations table changes every year and it gives the current ranking of all the nations. And then the rule book has the table that says, okay, if you're a level one, then these are the letters that you get. If you're a level two, these are the letters that you get.

[00:17:26] **Gavin McClurg:** And that was interesting. You just spelled out something that I was unaware. The nations tables is based on results. And in a sense, WPRS is, obviously, but that's not the same. The two don't seem to tie in right there when it comes to letters. I didn't know that.

[00:17:48] **Bill Hughes:** Yeah, exactly. One of the things that PWC doesn't like about WPRS which I think is a fair criticism, is that WPRS is very European-centric. So if you live in Europe, on any given weekend, there's probably two or three national championships that you can drive to that are going to give you really high WPRS points because top pilots from Germany and Switzerland and France just might decide to show up on any given weekend at a competition. Whereas in the U.S. and Asia, that's not the case at all. Yeah,

[00:18:29] **Gavin McClurg:** we don't have it. Any comps that would be equivalent. Exactly, yeah. We don't have enough people.

[00:18:34] **Bill Hughes:** So it's a real catch-22. We don't have high WPRS-ranked pilots, or not as many as Europe has. So therefore, our competitions aren't worth as much. And because our competitions aren't worth as much, we, again, can't

[00:18:49] **Gavin McClurg:** get ranked.

[00:18:50] **Bill Hughes:** Can't get ranked. So it's just kind of a cycle. So the nations table is meant to deal with that. So like, for example, if we have three, three really hot pilots that go to a bunch of PWC events and score reasonably well, we can generate good letters for the country. We don't have to, you know, we don't have to somehow figure out how to draw, you know, Russ Ogden and Luc Armant over to the U.S. to fly competitions in order to to get up in the high WPRS rankings.

[00:19:22] **Gavin McClurg:** Yeah. And I noticed, you know, this year as an example, to back that up, I think I was third in the in the league results and I got an A from it. Yeah. I was blown away. That's really surprised me. And so that's because the nation's table was two.

[00:19:37] **Bill Hughes:** Right. Exactly. We're second. We're second. Yeah, exactly. Wow. That's because we're level two in the nation's table this year. Yeah.

[00:19:44] **Gavin McClurg:** Okay. Fascinating. Okay. So to just summarize this for someone getting into it. Okay. Well, actually, first, how do you get into a PWC? Okay. Yeah. PWC.

[00:19:54] **Bill Hughes:** Yeah. So, yeah. So anybody can enter a pre PWC. So a pre PWC is two. It's just an open event. They're not allowed to, you know, discriminate based on, you know, WPRS or letters or anything like that. So it's just open registration. Anybody can sign up. And it's typically pretty easy to get into a lot of the pre-PwCs. In any given year, there might be 10 or 12 pre-PwCs. And they're just regular cat-to events that the organizer has decided to make a pre PWC. And the PWC has to accept it. It has to be like a reasonable, you know, a reasonable chance that this could be a venue for a future PWC at some point.

[00:20:39] We're not going to make some completely rinky-dink competition, you know, with eight pilots in the middle of nowhere, a pre PWC. So that's the best way. That's how I got in. I got in by doing a pre PWC. And it was the one in Chelan, actually, that happened, you know, years ago, I think 15 years ago. It was like 16 years ago or whatever. So I got a good enough letter from that to get into a PWC. And then I got a good enough score from that PWC to get into the Superfinal that year. So it's a ladder effect. So you get letters from pre-PwCs, from your national championship, from your league. And then you can also travel to other people's national championships.

[00:21:27] So you could go to Canada's national championship. For example, it wouldn't be as highly ranked as the U.S., but it's still going to generate a letter. If you win the Canadian national championship, you're going to get a decent letter out of it. You probably won't get an A, but you might get a C or a B, something like that.

[00:21:47] **Gavin McClurg:** Now, I think something that would be wise for us to talk about, because this is, again, it's going to be a little different, but for the most part, from the people I've asked, it's pretty similar. Now, France is subjective to make the world's team. But they also have their own ranking system, as we do. So folks listening, if you're

not part of the U.S., we're going to be talking about the NTSS, but it's almost certainly very similar in the country you're in. So Bill, just explain how the NTSS works and why it's important. Yeah, yeah.

[00:22:22] **Bill Hughes:** So the NTSS is our ranking system. So it's intended to give U.S. pilots a fair shot at getting a decent ranking and possibly being selected for a Continentals or a world team. And the way it works is you take your best four scores, and only two of those can be foreign comps. So what we're trying to avoid is we're trying to avoid our best pilots just flying around the world and doing other people's comps. And getting a bunch of points from those. And A, not supporting the U.S. competition scene by not going to the events, which hurts our organizers.

[00:23:11] And then B, competing against the actual U.S. pilots so they're proving that they're at a certain level versus the U.S. pilots. So like, for example, you might have... And we do count Mexico as a U.S. comp. We made that change, I think, like four or five years ago. So your best scores might be Menarca and Chelan, for example. Those two competitions. And then two foreign competitions. And those generate a certain number of points. And that adds up to your NTSS score. Each competition can have a maximum of 600 points. So first place in a fully valid comp in the U.S. would get you 600 points.

[00:23:57] If you go to a foreign competition, then the pilot quality validity is based on the U.S. pilots that are there. And then foreign pilots are given a score analogous to the score that a U.S. pilot would give based on their WPRS ranking. So go ahead.

[00:24:19] **Gavin McClurg:** Well, I was just going to say, for example, and I think this is where people get really confused. You know, if you're trying to get a letter, there's a comp going on right now in Colombia, that I hadn't even heard of. It's happening right now. It's on Air Tribune. And the pilot quality is really high. Seb Espina is there. He was top 10 in the Superfinal. And there's a bunch of really good pilots there. And so that's going to be a fully valid comp. And as I understand it, looking at it. And, you know, if you did reasonably well there, you're going to get a really good score. And that could be one of your two foreign scores. And again, if you're not in TSS, it's going to be very similar. You know, it'd be a very important comp for a British citizen to go to, or Swiss or anybody.

[00:25:04] You know, there's talent from all over the world. They're highly ranked in WPRS, at least the top 20. You know, Michael Gerlach's there. He was top 10 in the Superfinal. So you've got great quality there and you can get a great score. And then that alone will not give you a letter, but that's going to be one of your top scores if you do well. And that will add up when it comes to the league score.

[00:25:26] **Bill Hughes:** Exactly. Exactly. Yeah.

[00:25:30] **Gavin McClurg:** So two letters. Explain that. How does that work?

[00:25:33] **Bill Hughes:** Yeah. So you get two letters. So let's say that somebody went to three PWC events last year. They did the U.S. National Championship. And of course, they're in the league. So they have, and they did two pre-PwCs. So that would give them seven chances to get a letter. Actually, it would generate seven letters. And then your... your PWC letters for getting into competitions are just your best two. So if you got an A from the U.S. Nats and you got a C from, you know, the pre PWC that you did and everything else is lower, then your letters would be AC. So when it comes time to select people for a PWC,

[00:26:21] you start with the first letter. So all of the A's are selected first. And then to differentiate between the A's, you start at AA, then you go to AB, AC, AD, and on down the list. And then after all of the A's who have signed up have either, you know, decided that they're going to go or declined, then you go to the B's, then you go to the C's, then you go to the D's. So that's how that works.

[00:26:45] **Gavin McClurg:** And how does... Okay, I want to go do a World Cup in Brazil. What letters would I need to get in?

[00:26:53] **Bill Hughes:** Yeah, it's different. That's a good question. So it's different for different venues. Typically, for Brazil, you could probably get in with the C and possibly even a D.

[00:27:08] South Africa... So

[00:27:09] **Gavin McClurg:** you've got a C or a D. Second letter doesn't even matter.

[00:27:13] **Bill Hughes:** Right. You're in. Exactly, yeah. Okay. And then in France, it's probably not going to go below B. Because obviously there's so many good pilots in France and Europe and it's easy for them to get to. For a PWC in Asia, it might go down to H or I or even lower. Because there aren't a lot of pilots in Asia that have high ranking letters, which is why the Paralympic World Cup started the Asian tour, which we can talk about if you want. And then South Africa, for example, sometimes has PWC. And that's hard for a lot of people to get to. A lot of Europeans just aren't going to go to the trouble of getting there. So you can get into South Africa with a lower letter.

[00:28:02] So if I was a new pilot and I was wanting to break into the PWC, I would look at the list of pre-PwCs and I would pick one that is... I wouldn't pick one in France or in Spain. I wouldn't pick one in Europe at all because it's going to be highly competitive and there's going to be a really good pilot there. I would pick one in... South America. Last year there was one in Chile that was... Anybody could have gotten into that. Or I'd pick one in Korea or South Africa or Canada if Canada had a pre PWC. And then I would just go to as many pre-PwCs as I could and eventually hope to get a good score.

[00:28:49] **Gavin McClurg:** Because really if you're looking to be expeditious, that's the easiest way to get a letter. It's one comp, seven digits. Seven days, boom, you're done. Exactly. Whereas the league, it's the end of the year. It's the rankings as of January 1st, the following year. So it's the whole year. You got to wait around. Yeah. And for the nationals as well, countries differ here. Some nationals are one event. Ours is typically two or even three. Right. And so again, it's kind of the whole season. Exactly. Before that's tabulated and submitted, correct? Yeah,

[00:29:20] **Bill Hughes:** exactly. Yeah. And, you know, the U.S. has really gotten better and better. I mean, we have a lot of really good pilots now. So, you know, it used to be when I first started flying that it was easier back then to be in the top 15, top 20 in the U.S. than it is now. Now we've got a ton of really good pilots. And so, you know, it's hard to count on getting a good letter from your U.S. league rankings. Okay.

[00:29:51] **Gavin McClurg:** So that makes it even weightier. Right. So as an organizer, and this is curious, because I just recently started being an organizer, what's the doubt? Is there any downside to declaring your cat to a pre PWC? I mean, you know, that was quite easy for us to do. We paid the money and it costs a little bit more, but I think it's relevant to talk about the hurdles that you have to go through. In my case, if I didn't have you, that would have been quite expensive because we have to fly them over. So talk about that just a little bit. For those curious about running comps.

[00:30:28] **Bill Hughes:** Yeah, yeah. So it's, yeah, there's no downside other than the cost. So when you want to be a pre PWC, you have to pay the fee, which right now is 800 euros. And then you also have to pay for the observer. You don't have to pay for their flight. PWC pays for that, but you have to pay for their accommodations and their food. You have to get them from the airport to the venue and back. So, you know, depending upon where you are, all of that can add up. I mean, in a place like, you know, Chelan or any place in the U.S., you know, hotel costs are high, transportation costs are high. So, you know, that can add up. The benefit of having a pre PWC is obviously it generates letters, which should increase participation.

[00:31:15] So you're going to draw pilots that you wouldn't normally get if it wasn't a pre PWC because people are going to do, like I said, they're going to look at the pre PWC list and say, hey, that looks like a cool place to fly. I've always wanted to go to Red Rocks and I might be able to get a letter. So I think I'm going to sign up for that.

[00:31:34] **Gavin McClurg:** Okay. We missed anything here? This is a really good, I mean, that's, I think that's, we've hit a lot there, but we've got Civil, FAI, USHPA, NAA, you know, FAI is kind of the overriding umbrella. We've got CAT-1, CAT-2, got the letters. We've got the, each country's ranking system and how we get in. And I, I didn't know, that's interesting. I mean, really when it comes down to it, you know, the higher level World Cups, yeah, you're going to need both, but at the lower level, you just need one letter. Ah, I know what I need to ask you. Those letters last forever?

[00:32:13] **Bill Hughes:** No, no, no. It's good. That's a good point too. Yeah. So that would be nice. Actually, it wouldn't be nice. That would be nice,

[00:32:18] **Gavin McClurg:** wouldn't it? Yeah.



[00:32:21] **Bill Hughes:** So, so no. The only, the only letter that lasts forever is if you win a Superfinal, you get a permanent AA. So it's, yeah. So, so you never. You get a

[00:32:32] **Gavin McClurg:** permanent AA. I just thought you got permanently into the Superfinal, but that's just, you're locked in, huh?

[00:32:37] **Bill Hughes:** Yeah. Permanent AA. Wow. That's cool. Yeah. It would be nice if you, if you won more than one Superfinal, if you could give them away to your friends so that like people like, people like Onurin could like give his away or something. There you go. Yeah. You're having a. Yeah. He's got something. He doesn't need. But yeah. So, so after, after the current year, you can, you can use a letter from the previous year, but it's devalued by two. So if you had a B this year and then your results for 2023 were just crap, you could, you could take the B and devalue it to a D and you can keep that. After that, it doesn't devalue anymore. So you can only, you can only keep that.

[00:33:23] You can only keep that devalued letter one year. And if, and if the letter came from a PWC event, it's only devalued by one. So if you've got a C, if you've got a C from a Paralympic World Cup event, it would just devalue to a D. Whereas your national ranking or your league score would devalue by two.

[00:33:43] **Gavin McClurg:** Wild cards. That's what I was going to ask you. How's that work?

[00:33:46] **Bill Hughes:** So each PWC partner gets one wild card per year. And so, you know, typically they give those wild cards to factory pilots.

[00:34:01] A lot of times it'll be a factory pilot who's got a prototype they want to try out. We don't call them prototypes anymore, but each manufacturer can fly a ready for certification wing in a, in a PWC competition. So they send in all the paperwork. They say, you know, here, this, this wing is ready for certification. We want to try it. We just need to test it out in real, real world conditions. And if, if they have a pilot, if they don't have a pilot who's qualified to fly it in that event, they can use their wild card to get that, to get that pilot in. The partners, there's a bunch of PWC partners that aren't equipment manufacturers. And so they allocate their wild cards, however, however they feel like doing it.

[00:34:46] The other, the other way you can get a wild card is from an organizer. So an organizer gets a hand. They get a hand full of wild cards that they can allocate. And typically they allocate them to people who have helped sponsor them. So like, for example, if there's a competition in Brazil and that, and the, you know, the local phone company is a sponsor, stuff like that. They might, they might give the, the wild card to somebody who helped kind of make that happen or whatever, but organizers can, can use whatever criteria they want to give those out. Yeah.

[00:35:20] **Gavin McClurg:** Yeah. Okay. Okay. Wildcards. I was going to say, you know, when I first got into the game, what I learned too, was it often looks pretty desperate. You're not going to get in and then you get in, you know, if you're, if you're okay with kind of last minute travel, a lot of people tend to cancel late and they just keep going down that list and, and, you know, you just keep an eye on that list and sometimes you get the call.

[00:35:49] **Bill Hughes:** Yeah. Unfortunately, I don't, this is actually, I don't. I'm not really crazy about the way it works, but like typically what people do now is they just, at the beginning of the year, they just sign up for all the PBC events. Yep. Regardless of whether they have any intention of going or not. And then when selection happens, they, they get selected. You get notified by the PBC. Hey, you've been selected. You have seven days to let us know whether you, whether you can, whether you can attend. And then they look at their calendar and they might. They might realize, oh, I can't attend this anyway. And so then they'll decline and that'll, that'll just keep happening until the competition's filled up. So you're right. A lot of times, a lot of people will have signed up at the beginning of the year.

[00:36:38] Since then, they've gotten a conflict. And so they'll, they'll decline or they'll cancel. You know, they, they, they said yes initially, but then something happened and they decided to cancel. So there's quite a bit of that. So yeah. Don't lose hope. I mean, if you sign up for an event, you know, don't lose hope until the last minute. And you're right. If you, if you're the kind of person that can be flexible and can, can, you know, go at the, you know, relatively last minute, like in the, you know, with a weeks or week or two weeks notice, you, you might get in.

[00:37:11] **Gavin McClurg:** Bill, this one's important. How do, how do we tell the PWC that we have, we need a letter? Right. What am I trying to say? You have to declare your results. And I think a lot of people don't understand that. Yeah.

[00:37:27] **Bill Hughes:** Yeah. Yeah. That's a good point. We should have done that. So the first thing that you should do, if you're interested in PWCs is go to the website and create an account. And so it doesn't cost you anything to create the account. You, you know, enter in your, your pilot info and things like that. And once you have created an account, you can now sign up for competitions and declare your results. So it's, it's just a screen that you go to and you say, okay, I want to declare results and you get a dropdown list and you would say, I want to declare my result from the U.S. Nationals. I want to declare my result from the U.S. League and any other things that every single thing that could possibly generate a letter is given to you as a choice for declaring results.

[00:38:16] And then you just say, I was, you know, whatever, fifth, 10th, 15th in the U.S. Nationals. And that then goes to Laura at the PBC. She validates it. So like for the U.S., I send in the results every year of our national championship and our, and our league. And every country has someone like me who does that same thing. So you may sign up and say, I was fifth. And Laura might come back and say, well, actually you were fourth because she's, she's got the results. And so she validates that you've signed up with the right. With the right, with the right ranking. So yeah, once you sign up for the events, then, then you're on the list on the selection list. So if you go to the page for Brazil, for example, you can see one of the tabs is selection and you can go and you can see the selection list.

[00:39:09] You can see all of the people who are signed up and whether they've been confirmed or whether they're in the waiting list and you can see where their letters are. So you can, you can kind of like figure out what the odds are. You can, you can look and say, okay, well there's 70 people that are already confirmed.

[00:39:28] And I'm, I'm 20 down the list. You're probably, you're probably going to get selected. Yeah. Yeah. Yeah.

[00:39:38] **Gavin McClurg:** Bill, you mentioned the Asian tour. I don't know much about it. Talk about that a little bit.

[00:39:42] **Bill Hughes:** Yeah. So the Asian tour was set up really to, to help foster growth in the Asian countries and give the Asian pilots. Um, opportunities to get letters. There's a lot of really, really good pilots in Asia and you know, it's, it's hard for them to, to get over to Europe and sometimes even the U S to, to do events. And so the Asian tour was set up, um, gin, uh, gin gliders. He was really instrumental in, in setting it up. And so it's really just another set of PWC events, um, accepted, accepted, you know, they're in Asia. So Asian tour events are also, uh, a really, really good way to get letters. They're a little bit different than the regular PWC events. So in the regular PWC event, the top 15 pilots will automatically get selected for the Superfinal.

[00:40:33] And then depending upon how many duplications there are between PWC events, it might go down to the top 20 or top 25 pilots getting selected for the Superfinal. So the Asian tour, um, just the top pilot from an Asian tour event gets automatically selected.

[00:41:01] So the Asian tour events are super fun and you know, they're, they're, they're a good way to, especially for us pilots is it's relatively easy for us to get to most of the Asian tour events as compared to somebody in Europe, for example.

[00:41:18] **Gavin McClurg:** Yeah. And I've heard awesome stories. I haven't gone to any of them. But I've heard, I heard awesome stories about just the cultural experiences and the organizations and the stoke. And it sounds like a must do. It sounds terrific. It

[00:41:33] **Bill Hughes:** really is fantastic. Yeah. I mean, the Asian countries really roll out the red carpet. I mean, you feel like a VIP. They have like insane opening and closing ceremonies. You know, they'll bring in like, like local rock stars. It's just, it's, it's pretty nuts. That's awesome. It's a lot of fun. That's awesome. Yeah.

[00:41:51] **Gavin McClurg:** Yeah. Very cool. I wanted to ask you. So yeah, that's something we didn't touch on either is the Superfinal selection. So there's five world cups. You said if you're top 15, you're automatically in, does that change? You know, as if it's the Macedonia world cup versus you know, Argentina, you know, if the, if the pilot quality is, is much higher at one, does it, does, do they go deeper in that one or is it just straight across the board? Okay. Top take top 15, get rid of the, you know, the do overs. And then we go to 16 and then on down the line.

[00:42:23] **Bill Hughes:** So automatic qualification is top 15 overall and top three women. And the only thing that'll take that number down is the validity of the comp. So as long as the, as long as the competition has at least two fully valid days or three or four days that add up to, you know, 2000 points, it'll be, it'll be fully valid below that. And, and it could drop off. So you could get. You know, just the top 10 pilots or just the top five pilots. If you only get like, you know, one task, for example, in a, in a PDVC. Okay. So that doesn't happen very often, but it, it could happen. And like I said, so you get like the top 15 from each and the top three women from each event.

[00:43:10] And typically you've got a lot of duplications within that. So, you know, somebody will be in the top 15 of two comps or three comps. And so all of those extra slots. Are then allocated based, based on the quality of the, of the events. But as long as it's fully valid, they're all equal quality.

[00:43:29] **Gavin McClurg:** Bill, super helpful. I really appreciate it. I think this is going to be helpful to our listeners and see in Brazil, dude. Yeah. Happy to help. See you there.

[00:43:43] 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 it. You can get your podcast that goes a long ways and help spread the word. You can blog about it on your own website or share it on social media. You can talk about it on the way 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. We have 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.

[00:44:29] So way cheaper than a magazine subscription. And it makes all of this possible. I do not want to fund this show with advertising or sponsors. We get asked about that pretty frequently, but I, for a whole bunch of different reasons, which I've said many times on the show, I don't want to do that. I don't like having that stuff at the front of the show. And I also want you to know that these are authentic conversations with real people. And these are just our opinions, but our opinions are not being skewed by sponsors or advertising dollars. I think that's a pretty toxic business model. So I hope you dig that. Um, you can support us. If you go to [cloudbasedmayhem.com](http://cloudbasedmayhem.com), you can find the places to support. You can do it through [patreon.com](http://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.

[00:45:19] Yeah. Uh, nuggets that we find in conversations 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, and you're being in a position someday to be able to support us, but you'll find all that on the website. Uh, all of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloud based mayhem, merchandise, t-shirts or hats or anything, you should be all set up. You should have an account and you should be able to access all that bonus material. Now. Thank you so much for listening. I really appreciate your support and we'll see you on the next show. Thank you.

[00:46:19] Bye. Bye. Bye. Bye.

# Français

French · machine translation of the English transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4\_0.gguf

## Show notes

La Coupe du Monde est le plus haut niveau de compétition en vol libre et en parapente. Pour beaucoup, c'est l'objectif ultime en vol de cross-country. Mais obtenir une invitation pour voler en Coupe du Monde n'est pas très simple. D'abord, il y a les nombreuses organisations — la FAI, CIVL, PWCA, et l'organisation de vol nationale (USHPA, BHPA, etc.). Quelle est la différence entre Cat 1 et Cat 2 ? Qu'est-ce que le WPRS et comment intervient-il dans la sélection ? Que signifient les lettres et pourquoi sont-elles importantes ? Comment compose-t-on l'équipe du monde et en quoi est-ce différent d'une Coupe du Monde ? Le chemin vers une Coupe du Monde n'est pas très direct, mais avec quelques éclaircissements sur les acronymes et une compréhension de la manière dont tout cela fonctionne ensemble, vous pouvez naviguer dans le processus assez facilement.

Le post Episode 187- The ABC's of Flying the World Cup est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

## Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde, bienvenue pour un nouvel épisode de Cloud Based Mayhem. Mon plan pour cette semaine était de diffuser ce que vous allez entendre comme une courte introduction, puis de faire l'émission après. Mais je viens de raccrocher avec Bill Hughes et l'introduction s'est transformée en une discussion d'environ 40 minutes, donc je vais laisser celle-ci comme une émission complète. Je suis en voyage en ce moment, j'aide ma mère pour sa chirurgie, donc je n'ai pas mon matériel pro avec moi. Mais j'espère que le son sera nickel de mon côté. En gros, j'ai reçu beaucoup de questions sur la façon de participer aux World Cups. Comment ça marche ? Que signifie WPRS ? C'est quoi civil ? C'est quoi FAI ? Et nous répondons à tout ça pour vous.

[00:00:56] Bill travaille pour toutes ces organisations. Il est trésorier de la World Cup et de la PWCA, et il travaille pour Civil. Il est dans ce milieu depuis un temps fou, il connaît tout sur le bout des doigts : Cat 1, Cat 2, NTSS, les classements et les lettres. Et on vous explique tout ça ici. Si vous voulez jouer un peu au plus haut niveau, écoutez ça. Salut.

[00:01:32] Bill, ravi de te voir. Ça ne fait pas si longtemps qu'on a fait de la course ensemble à Menarca et à la Superfinal. Comme je te l'ai dit avant de commencer l'enregistrement, je reçois beaucoup de questions d'auditeurs qui ont envie de regarder ça, mais qui ne comprennent pas vraiment comment ça marche ni comment on commence à concourir en World Cup. Alors je me suis dit... je me suis dit que j'allais voir l'expert. Le gars qui travaille pour toutes ces organisations, qui comprend mieux que quiconque et qui connaît aussi le système de notation. Du coup, je me suis dit qu'on commencerait par la différence entre les diverses organisations. C'est quoi civil ? C'est quoi la FAI ? C'est quoi la World Cup ? Comment se différencient-elles ? Comment travaillent-elles ensemble ?

[00:02:17] Pourquoi est-ce important ? Commençons par là.

[00:02:20] **Bill Hughes:** D'accord. Ravi d'être de retour ici. Merci, Gavin. Et content de te voir. J'aurais aimé qu'il fasse plus chaud, comme au Mexique.

[00:02:31] **Gavin McClurg:** Il fait juste un temps parfait tous les jours, n'est-ce pas ? C'est vraiment un endroit incroyable.

[00:02:34] **Bill Hughes:** C'était sympa. C'était sympa. Ouais. Donc toutes les organisations sont un peu confuses. En haut, il y a la FAI. Donc la FAI est responsable de tous les sports aériens dans le monde entier. Et ce sont en fait une organisation olympique... Donc même si le parapente n'est pas un sport olympique, il y a d'autres sports aériens qui ont été des sports olympiques ou, vous savez, des sports de démonstration, diverses choses. Mais ils sont en fait affiliés au CIO. Ça aide beaucoup de pays, surtout en Asie, à obtenir des fonds de sponsoring et des choses du genre parce qu'ils peuvent dire : « Hé, la FAI veut organiser une compétition ici. » Vous savez, c'est une organisation affiliée aux JO.

[00:03:21] Et ainsi, ils peuvent obtenir des sponsors de cette manière. Civil est l'une des organisations de sports aériens sous l'égide de la FAI. Et Civil est responsable de toutes les activités de deltaplane et de parapente. La FAI définit donc les directives générales pour les différents sports aériens. Et puis il y a des commissions pour... Il y a Civil. Et il y a aussi une organisation de parachutisme. Il y a une organisation de modélisme aérien, et ainsi de suite. Mais comme je l'ai mentionné plus tôt, il y a la compétition de catégorie deux.

[00:04:18] Et la raison pour laquelle l'USPA peut faire ça, c'est que la NAA, qui est membre de la FAI, a cédé cette responsabilité à l'USPA. Et donc

[00:04:31] **Gavin McClurg:** chaque pays en aura, et je pose ces questions parce qu'on essaie de donner une image très générale et simple aux gens qui ne comprennent pas, et la plupart ne comprennent pas. Est-ce que l'USPA est quelque chose que chaque pays possède, quelque chose comme l'USPA et quelque chose comme la NAA ? En d'autres termes, pour avoir des compétitions, faut-il être sanctionné par la FAI ?

[00:04:58] **Bill Hughes:** Exactement. Exactement. Ouais. Chaque pays peut avoir une organisation et la plupart en ont, comme la NAA et l'USPA. Ce n'est pas obligatoire, mais si vous n'avez pas une organisation de ce type, et que vous ne payez pas vos cotisations à la FAI, alors vous ne pouvez pas faire de compétitions Cat 2 et vous ne pouvez pas envoyer de gens aux compétitions Cat 1, qui sont les championnats continentaux et les championnats du monde.

[00:05:27] **Gavin McClurg:** D'accord. Et Civil serait donc ceux qui créent le WPRS, c'est bien ça ? Est-ce qu'ils sont responsables du classement mondial dans le WPRS ?

[00:05:38] **Bill Hughes:** C'est ça. Exactement. Ouais. Civil gère le WPRS. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais.

[00:05:55] Ouais.

[00:05:58] Ouais. Ouais. Ouais. Ouais.

[00:06:02] Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah.  
Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah.  
Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah.  
Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah.

[00:06:07] **Gavin McClurg:** Ouais. Tu parles de la façon dont les compétitions sont notées, des protestations, de tout ce qui se passe, tu vois, de la manière dont elles sont...

[00:06:16] **Bill Hughes:** Exactement. Exactement. Une chose que les gens ne comprennent pas tout à fait, c'est la différence entre une compétition de catégorie 1 et une de catégorie 2. Une compétition de catégorie 1 est en fait gérée par la fédération civile. La fédération envoie un commissaire et un jury, et elle est dirigée strictement selon le règlement de la section 7. Une compétition de catégorie 2, elle, relève de la responsabilité du pays qui l'a sanctionnée. Il est recommandé de suivre la section 7 et la plupart le font généralement, mais on peut passer outre les règles de la section 7 avec des règles locales dans une compétition de catégorie 2. Ce n'est pas possible dans une compétition de catégorie 1.

[00:07:04] **Gavin McClurg:** C'est-à-dire que les Menarche sont en catégorie deux ouverte parce qu'ils peuvent outrepasser les règles. Alors, donnez-nous quelques exemples de catégorie un.

[00:07:13] **Bill Hughes:** Il y a donc quatre catégories de niveau un en parapente. Et puis il y en a d'autres pour le deltaplane. En parapente, vous avez les championnats continentaux. Il y a les Européens, les Pan-Américains et les Asiatiques. Chacun d'eux est, vous savez, limité géographiquement. Donc pour chaque catégorie, par exemple pour les Pan-Américains, n'importe qui en Amérique du Nord et du Sud est invité à envoyer des pilotes à cette compétition. Et c'est la même chose pour l'Europe et pour l'Asie. Et puis le championnat du monde est le niveau global, c'est le niveau le plus élevé des compétitions de catégorie un.

[00:08:00] Et

[00:08:00] **Gavin McClurg:** C'est qui qui gère ça ?

[00:08:03] **Bill Hughes:** Ils ont tous un organisateur local, mais ils sont tous gérés par la FAI, tout comme le championnat du monde. Même pour les continentaux, la FAI envoie un commissaire et un jury, et tout est géré strictement selon les règlements de la section sept.

[00:08:22] **Gavin McClurg:** C'est important de comprendre, parce qu'on va en arriver aux Coupes du monde et à la manière d'y participer, mais pour celles-ci, vous ne vous qualifiez pas pour la catégorie 1 via les lettres. On parlera des lettres un peu plus tard, mais comment accède-t-on aux Mondiaux, aux Pan-Américains, aux Européens ou aux Asiatiques ?

[00:08:39] **Bill Hughes:** Ouais, c'est une bonne question. Alors, on va commencer par les continentales. Pour les Pan-Américaines, chaque pays membre de la FAI est invité. Il y a ce qu'on appelle une allocation. Ça se fait en plusieurs rounds et au début, chaque pays peut envoyer généralement trois pilotes. C'est habituellement trois d'un genre plus une femme. Et ensuite, en fonction du nombre de pays qui s'inscrivent et disent vouloir envoyer des pilotes, on alloue plus de places par nation en fonction de leur classement WPRS.

[00:09:25] Donc, si le Brésil est classé numéro un dans la région panaméricaine, ce qui est le cas je crois actuellement, ils auraient le premier choix. Et je crois qu'on est deuxièmes. On aurait donc le deuxième choix. Si, disons, après le premier tour, il y a 115 pilotes alloués sur un total de 125, il resterait 10 places à attribuer. Le Brésil pourrait en envoyer un de plus, on pourrait en envoyer un de plus, et ainsi de suite jusqu'à ce que la compétition soit complète. Et si un pays ne veut pas envoyer trois pilotes ou n'en a pas trois qui sont qualifiés, ces places se libèrent et sont réattribuées également. Chaque pays décide ensuite comment il souhaite envoyer ses pilotes.

[00:10:15] La plupart des pays ont un système de classement normal comme aux États-Unis, où ils regardent simplement les résultats des compétitions des pilotes et les classent en conséquence, mais on n'est pas obligé de faire comme ça. Certains pays le font un peu plus arbitrairement. La France, par exemple, ne suit pas du tout leur classement. Leur chef d'équipe choisit simplement ceux qu'ils veulent envoyer. Ouais, c'est 100 %

[00:10:42] **Gavin McClurg:** arbitraire. Ouais. Ouais. J'étais curieux de savoir. Donc ils décident juste en fonction de qui performe bien à ce niveau-là, et tu sais, de la dynamique d'équipe, et ils choisissent ça.

[00:10:53] **Bill Hughes:** C'est exactement ça. Exactement. Donc, c'est comme ça que fonctionnent les Continentals. Et pour les Worlds, ça fonctionne exactement de la même manière, mais à l'échelle mondiale. Donc, enfin, vous savez, et

[00:11:04] **Gavin McClurg:** les Continentals ont lieu chaque année, mais les Worlds ont lieu tous les deux ans,

[00:11:07] **Bill Hughes:** C'est ça ? Non, ils ont tous les deux lieu tous les deux ans et ils alternent. Donc cette année, c'est les Worlds. Il n'y aura donc pas de Pan-Américains, ni d'Asiatiques. Et l'année prochaine, on aura les Pan-Américains, les Asiatiques et les Européens.

[00:11:23] **Gavin McClurg:** D'accord. La prochaine organisation dont on devrait parler, je pense, c'est la Coupe du Monde. En quoi sont-elles différentes ? Comment est-ce qu'on... comment est-ce qu'on participe aux Coupes du Monde ?

[00:11:34] **Bill Hughes:** D'accord. Oui. La Coupe du Monde est vraiment une organisation complètement distincte. Cependant, les compétitions de la Coupe du Monde sont aussi des compétitions de catégorie 2. Vous obtenez donc toujours des points WPRS pour celles-ci. Mais à part ça, il n'y a vraiment aucun lien. La Coupe du Monde a été mise en place, je ne sais pas, il y a 15 ou 20 ans par un groupe de pilotes qui voulaient simplement avoir leur propre chose. Mais il y a beaucoup de choses en dehors de la structure civile. Je pense qu'à l'époque, le civil et la FAI étaient plus compliqués et ils voulaient quelque chose de plus simple pour pouvoir décider comment le score allait fonctionner, et ainsi de suite. Les Coupes du Monde sont gérées par la Paralympic World Cup Association, qui est une organisation à but non lucratif basée en France.

[00:12:26] Il y a cinq événements World Cup chaque année. Et puis il y a une Superfinal. En plus de ceux-ci, il y a les pré-World Cups, qui permettent aux gens de se qualifier pour les événements World Cup. Cela permet aussi à la World Cup de vérifier les lieux potentiels pour de futures World Cups. Ils examinent l'organisateur, le site, pour voir s'il est, vous savez, au niveau d'une World Cup. Les World Cups sont, sont parmi les compétitions ayant certains des pilotes les

plus haut niveau de la World Cup. Donc, à cause de la façon dont on se qualifie pour les événements World Cup, c'est parmi les compétitions de n'importe quel niveau.

[00:13:10] **Gavin McClurg:** D'accord. Alors si vous êtes un pilote de compétition en herbe et que vous voulez commencer à courir les pré-Coupes du monde et les Coupes du monde, quel est le parcours ?

[00:13:22] **Bill Hughes:** D'accord. Ouais. Il y a plusieurs façons différentes de se qualifier pour la Coupe du Monde. La sélection pour la Coupe du Monde se fait par lettres et tout le monde aura deux lettres, et il y a plusieurs façons d'obtenir ces lettres. La façon la plus simple de comprendre est que chaque pays peut avoir un championnat national et une ligue, et votre classement au sein de votre ligue et de votre championnat national vous donne une lettre. Par exemple, pour les États-Unis, notre ligue est le classement NTSS. C'est notre classement national. Et ensuite, le championnat national est notre championnat national.

[00:14:07] C'est les Nats des États-Unis. C'est donc votre score au sein de cette compétition. Ça génère des lettres et il y a ce qu'on appelle un classement par nation. Le niveau de la lettre générée est essentiellement basé sur la qualité du pays. Il y a des niveaux de 1 à 7. La France est presque toujours un pays de niveau 1, elle a donc de très bonnes lettres. Laissez-moi regarder un truc rapidement et je vous dirai. Si vous êtes un pays de niveau 1, le vainqueur de votre championnat national obtiendra un A, et je pense que la deuxième place aussi,

[00:14:54] obtient aussi un A. Euh, oui. Et ensuite, ça descend jusqu'à ce que, disons, si vous êtes un pays de niveau 1, votre pilote classé 20e reçoive un E comme lettre. Un pays moins performant, comme un pays de niveau 7, le vainqueur de son championnat national obtiendrait un D comme lettre au lieu d'un A. Et la façon dont le niveau est calculé est la suivante : vous prenez les trois meilleurs pilotes de ce pays lors du dernier championnat du monde et les trois meilleurs pilotes de toutes les World Cups disputées l'année dernière.

[00:15:42] Prenons la France, par exemple : lors du dernier championnat du monde, ils avaient les pilotes classés deuxième, troisième et quatrième. Donc c'est plutôt bien. Ouais, c'est plutôt bien. Et quatre des World Cups de l'année dernière ont été remportées par des pilotes français. Quatre sur cinq. En plus de la Superfinal. En plus de la Superfinal, exactement. Donc ça fait trois points pour les événements PWC et neuf points pour le Championnat du monde. On additionne tout ça et ça donne leur score. Et plus votre score est bas, mieux c'est.

[00:16:24] votre niveau. Donc cette année, il y a cinq pays au niveau 1 et une poignée de pays au niveau 2. Nous sommes au niveau 2, ce qui est en fait très bien. Et ensuite, ça chute un peu après ça. L'année dernière, nous étions au niveau 3. Nous avons eu quelques pilotes qui ont plutôt bien réussi en Coupe du Monde l'an dernier, et donc nous avons grimpé au niveau 2 cette année.

[00:16:53] **Gavin McClurg:** Intéressant. Et vous regardez quoi ? Sur quoi vous regardez pour voir ça ? Est-ce que tout le monde peut voir ça ?

[00:17:00] **Bill Hughes:** On peut le regarder. Donc si vous allez sur le site de la PWCA, vous pouvez cliquer sur "rules" et vous verrez le tableau des nations, et vous pouvez aussi voir le règlement. Le tableau des nations change chaque année et donne le classement actuel de toutes les nations. Et ensuite, le règlement contient le tableau qui dit : "Ok, si vous êtes de niveau 1, voici les lettres que vous obtenez. Si vous êtes de niveau 2, voici les lettres que vous obtenez."

[00:17:26] **Gavin McClurg:** Et c'était intéressant. Tu viens de préciser quelque chose que j'ignorais. Le classement des nations est basé sur les résultats. Et d'une certaine manière, le WPRS l'est aussi, évidemment, mais ce n'est pas la même chose. Les deux ne semblent pas être liés dès qu'on parle de lettres. Je ne savais pas.

[00:17:48] **Bill Hughes:** Ouais, exactement. L'un des reproches que PWC fait à WPRS, et je pense que c'est une critique juste, c'est que WPRS est très centré sur l'Europe. Donc si vous vivez en Europe, n'importe quel week-end, il y a probablement deux ou trois championnats nationaux accessibles en voiture qui vont vous rapporter beaucoup de points WPRS, parce que les meilleurs pilotes d'Allemagne, de Suisse et de France peuvent décider de se pointer à une compétition n'importe quel week-end. Alors qu'aux États-Unis et en Asie, ce n'est pas du tout le cas. Ouais,

[00:18:29] **Gavin McClurg:** on n'en a pas. Aucune compétition équivalente. Exactement, ouais. On n'a pas assez de monde.

[00:18:34] **Bill Hughes:** C'est un vrai cercle vicieux. On n'a pas de pilotes classés haut au WPRS, ou pas autant qu'en Europe. Du coup, nos compétitions ne valent pas grand-chose. Et parce que nos compétitions ne valent pas grand-chose, on ne peut, encore une fois, pas

[00:18:49] **Gavin McClurg:** se faire classer.

[00:18:50] **Bill Hughes:** On ne peut pas être classé. C'est juste un cycle. Le classement par nation est censé gérer ça. Par exemple, si nous avons trois pilotes vraiment en forme qui participent à plusieurs événements PWC et obtiennent des scores raisonnables, nous pouvons générer de bonnes lettres pour le pays. Nous n'avons pas à, vous savez, à trouver un moyen de faire venir Russ Ogden et Luc Armant aux États-Unis pour qu'ils participent à des compétitions afin de monter dans les classements WPRS élevés.

[00:19:22] **Gavin McClurg:** Ouais. Et j'ai remarqué, par exemple cette année pour appuyer ça, je pense que j'étais troisième au classement de la ligue et j'ai eu un A. Ouais. J'ai été bluffé. Ça m'a vraiment surpris. Et c'est parce que le classement national était au niveau deux.

[00:19:37] **Bill Hughes:** C'est ça. Exactement. On est deuxièmes. On est deuxièmes. Ouais, exactement. Waouh. C'est parce qu'on est au niveau 2 du classement national cette année. Ouais.

[00:19:44] **Gavin McClurg:** D'accord. Fascinant. OK. Alors, pour résumer ça pour quelqu'un qui débute. Bon, en fait, d'abord, comment on participe à un PWC ? OK. Ouais. PWC.

[00:19:54] **Bill Hughes:** Ouais. Alors, oui. N'importe qui peut s'inscrire à un pre PWC. Un pre PWC, c'est juste un événement ouvert. Ils n'ont pas le droit de, tu sais, discriminer en fonction des WPRS ou des lettres ou quoi que ce soit comme ça. C'est juste une inscription ouverte. Tout le monde peut s'inscrire. Et en général, c'est assez facile d'entrer dans beaucoup de pre PWC. À n'importe quelle année, il peut y avoir 10 ou 12 pre PWC. Et ce sont juste des événements cat-to classiques que l'organisateur a décidé de transformer en pre PWC. Et le PWC doit l'accepter. Il faut qu'il y ait une chance raisonnable, tu vois, une chance raisonnable que cela puisse être un lieu pour un futur PWC à un moment donné.

[00:20:39] On ne va pas transformer une compétition complètement bidon, vous voyez, avec huit pilotes au milieu de nulle part, en pre PWC. C'est donc la meilleure façon de faire. C'est comme ça que je suis entré. Je suis entré en faisant un pre PWC. Et c'était celui à Chelan, en fait, ça s'est passé, vous savez, il y a des années, je crois 15 ans. C'était genre il y a 16 ans ou je ne sais quoi. Alors, j'ai obtenu une lettre assez bonne avec ça pour entrer dans un PWC. Et ensuite, j'ai obtenu un score assez bon avec ce PWC pour entrer dans la Superfinal de cette année-là. C'est un effet d'échelle. Vous obtenez des lettres des pre-PwCs, de votre championnat national, de votre ligue. Et vous pouvez aussi voyager pour les championnats nationaux des autres.

[00:21:27] Vous pourriez aller au championnat national du Canada, par exemple. Ce ne serait pas aussi haut classé que celui des États-Unis, mais ça générerait quand même une lettre. Si vous gagnez le championnat national canadien, vous obtiendrez une lettre correcte. Vous n'aurez probablement pas un A, mais vous pourriez avoir un C ou un B, quelque chose comme ça.

[00:21:47] **Gavin McClurg:** Maintenant, je pense qu'il serait sage que nous en discutions, car même si c'est encore un peu différent, pour la plupart des personnes que j'ai interrogées, c'est assez similaire. La France est subjective pour former l'équipe mondiale, mais ils ont aussi leur propre système de classement, comme nous. Alors, pour ceux qui nous écoutent et qui ne font pas partie des États-Unis, nous allons parler du NTSS, mais c'est presque certainement très similaire dans le pays où vous vous trouvez. Alors Bill, explique juste comment fonctionne le NTSS et pourquoi c'est important. Ouais, ouais.

[00:22:22] **Bill Hughes:** Le NTSS est notre système de classement. Il est conçu pour donner aux pilotes américains une chance équitable d'obtenir un bon classement et d'être éventuellement sélectionnés pour les Continentals ou une équipe mondiale. Le fonctionnement est le suivant : vous prenez vos quatre meilleurs scores, mais seulement deux d'entre eux peuvent provenir de compétitions étrangères. Ce que nous essayons d'éviter, c'est que nos meilleurs pilotes ne fassent que parcourir le monde pour participer aux compétitions des autres et accumuler des points. Et qu'ils ne soutiennent pas



la scène compétitive américaine en ne se rendant pas aux événements, ce qui nuit à nos organisateurs.

[00:23:11] Et ensuite B, ils s'affrontent aux vrais pilotes américains, donc ils prouvent qu'ils ont un certain niveau par rapport aux pilotes américains. Par exemple, vous pourriez avoir... Et nous comptons le Mexique comme une compétition américaine. Je crois qu'on a fait ce changement il y a quatre ou cinq ans. Vos meilleurs scores pourraient être Menarca et Chelan, par exemple. Ces deux compétitions. Et puis deux compétitions étrangères. Et celles-ci génèrent un certain nombre de points. Et cela s'additionne pour donner votre score NTSS. Chaque compétition peut rapporter un maximum de 600 points. Une première place dans une compétition entièrement valide aux États-Unis vous rapporterait 600 points.

[00:23:57] Si vous participez à une compétition étrangère, la validité de la qualité des pilotes est basée sur les pilotes américains présents. Ensuite, aux pilotes étrangers est attribué un score analogue à celui qu'un pilote américain obtiendrait en fonction de son classement WPRS. Allez-y.

[00:24:19] **Gavin McClurg:** Eh bien, je voulais juste dire, par exemple, et je pense que c'est là que les gens s'embrouillent vraiment. Vous savez, si vous essayez d'obtenir une lettre, il y a une compétition en ce moment en Colombie dont je n'avais même pas entendu parler. Elle a lieu en ce moment même. C'est sur Air Tribune. Et la qualité des pilotes est vraiment élevée. Seb Espina est là. Il était dans le top 10 de la Superfinal. Et il y a un tas de très bons pilotes là-bas. Donc ce sera une compétition tout à fait valide. Et d'après ce que j'en comprends en regardant ça, vous savez, si vous vous en sortez raisonnablement bien, vous allez obtenir un très bon score. Et ça pourrait être l'un de vos deux scores à l'étranger. Et encore une fois, si vous n'êtes pas dans le TSS, ce sera très similaire. Vous savez, ce serait une compétition très importante pour un citoyen britannique, ou suisse, ou n'importe qui.

[00:25:04] Il y a des talents du monde entier. Ils sont très bien classés en WPRS, au moins dans le top 20. Michael Gerlach est là, il était dans le top 10 de la Superfinal. Donc, la qualité est excellente et vous pouvez obtenir un super score. Ça ne vous donnera pas une lettre à lui seul, mais ce sera l'un de vos meilleurs scores si vous réussissez bien. Et il y a Will Gadd quand il s'agit du score de la ligue.

[00:25:26] **Bill Hughes:** Exactement. Exactement. Ouais.

[00:25:30] **Gavin McClurg:** Donc deux lettres. Explique ça. Comment ça marche ?

[00:25:33] **Bill Hughes:** Ouais. Donc tu obtiens deux lettres. Disons que quelqu'un a participé à trois événements PWC l'année dernière. Il a fait le U.S. National Championship. Et bien sûr, il est dans la ligue. Donc il a, et il a fait deux pré-PWC. Ça lui donnerait sept chances d'obtenir une lettre. En fait, ça générerait sept lettres. Et ensuite, tes... tes lettres PWC pour entrer dans les compétitions, ce sont juste tes deux meilleures. Donc si tu as eu un A aux U.S. Nats et un C au, tu sais, pré-PWC que tu as fait et que tout le reste est plus bas, alors tes lettres seraient AC. Donc quand vient le moment de sélectionner les gens pour un PWC,

[00:26:21] on commence par la première lettre. Donc, tous les A sont sélectionnés en premier. Et pour différencier les A, on commence par AA, puis on passe à AB, AC, AD, et ainsi de suite dans la liste. Ensuite, une fois que tous les A inscrits ont soit décidé d'y aller, soit refusé, on passe aux B, puis aux C, puis aux D. C'est comme ça que ça fonctionne.

[00:26:45] **Gavin McClurg:** Et comment... OK, je veux aller à la Coupe du Monde au Brésil. Quelles lettres devrais-je obtenir ?

[00:26:53] **Bill Hughes:** Ouais, c'est différent. C'est une bonne question. Ça varie selon les lieux. En général, pour le Brésil, tu pourrais probablement entrer avec un C et peut-être même un D.

[00:27:08] L'Afrique du Sud... Alors

[00:27:09] **Gavin McClurg:** tu as un C ou un D. La deuxième lettre n'a même pas d'importance.

[00:27:13] **Bill Hughes:** C'est ça. Tu es dedans. Exactement, ouais. D'accord. Et puis en France, ça ne descendra probablement pas en dessous de B. Parce qu'évidemment, il y a tellement de bons pilotes en France et en Europe et c'est facile pour eux d'y aller. Pour un PWC en Asie, ça pourrait descendre jusqu'à H ou I, voire moins. Parce qu'il n'y a pas beaucoup de pilotes en Asie qui ont des lettres de classement élevées, c'est pourquoi la Coupe du Monde Paralympique a

lancé le tour asiatique, dont on peut parler si tu veux. Et puis l'Afrique du Sud, par exemple, a parfois des PWC. Et c'est difficile pour beaucoup de gens d'y aller. Beaucoup d'Européens ne vont pas prendre la peine de s'y rendre. Donc tu peux entrer en Afrique du Sud avec une lettre plus basse.

[00:28:02] Alors, si j'étais un nouveau pilote et que je voulais percer dans le PWC, je regarderais la liste des pré-PWC et j'en choisirais un qui... je n'en choisirais pas un en France ou en Espagne. Je n'en choisirais pas un en Europe du tout parce que ça va être hyper compétitif et qu'il y aura de très bons pilotes. J'en choisirais un en... Amérique du Sud. L'année dernière, il y en avait un au Chili qui était... n'importe qui aurait pu y entrer. Ou j'en choisirais un en Corée, en Afrique du Sud ou au Canada si le Canada avait un pré-PWC. Et ensuite, j'irais à autant de pré-PWC que possible et j'espérerais finalement obtenir un bon score.

[00:28:49] **Gavin McClurg:** Parce que si vous voulez être efficace, c'est le moyen le plus simple d'obtenir une lettre. C'est une compétition, sept chiffres. Sept jours, et hop, c'est fini. Exactement. Alors que pour la ligue, c'est à la fin de l'année. Ce sont les classements au 1er janvier de l'année suivante. Donc c'est toute l'année. Il faut attendre. Ouais. Et pour les nationaux aussi, les pays diffèrent ici. Certains nationaux sont un seul événement. Les nôtres sont typiquement deux ou même trois. C'est ça. Donc encore une fois, c'est un peu toute la saison. Exactement. Avant que ce soit tabulé et soumis, c'est bien ça ? Ouais,

[00:29:20] **Bill Hughes:** Exactement. Ouais. Et, vous savez, les États-Unis se sont vraiment améliorés avec le temps. Je veux dire, on a beaucoup de très bons pilotes maintenant. Donc, vous savez, quand j'ai commencé à piloter, il était plus facile à l'époque d'être dans le top 15, top 20 aux États-Unis qu'aujourd'hui. Maintenant, on a une tonne de très bons pilotes. Donc, vous savez, c'est difficile de compter sur une bonne lettre basée sur votre classement de la ligue américaine. D'accord.

[00:29:51] **Gavin McClurg:** Ce qui rend la chose encore plus importante. C'est ça. Alors, en tant qu'organisateur — et c'est curieux, parce que je viens tout juste de commencer à être organisateur — quel est le doute ? Y a-t-il un inconvénient à déclarer votre catégorie en pre PWC ? Je veux dire, pour nous, c'était assez facile à faire. On a payé les frais et ça coûte un peu plus cher, mais je pense qu'il est pertinent de parler des obstacles que vous devez franchir. Dans mon cas, si je ne vous avais pas eu, ça aurait été assez coûteux parce qu'on aurait dû les faire venir en avion. Parlez-en juste un peu, pour ceux qui s'intéressent à l'organisation de compétitions.

[00:30:28] **Bill Hughes:** Ouais, oui. Donc, il n'y a aucun inconvénient à part le coût. Quand on veut être un pre PWC, il faut payer les frais, qui s'élèvent actuellement à 800 euros. Et il faut aussi payer pour l'observateur. Vous n'avez pas à payer son vol, c'est le PWC qui s'en occupe, mais vous devez payer son hébergement et sa nourriture. Il faut aussi le récupérer à l'aéroport pour l'emmener au site et faire le trajet retour. Donc, selon l'endroit où vous êtes, tout ça peut vite grimper. Je veux dire, dans un endroit comme Chelan ou n'importe où aux États-Unis, les coûts d'hôtel et de transport sont élevés. Ça peut vite faire une somme. L'avantage d'avoir un pre PWC est évidemment qu'il génère des lettres, ce qui devrait augmenter la participation.

[00:31:15] Vous allez attirer des pilotes que vous n'auriez pas normalement si ce n'était pas un pre PWC, parce que les gens vont, comme je l'ai dit, regarder la liste du pre PWC et se dire : « Hé, ça a l'air d'être un endroit sympa pour voler. J'ai toujours voulu aller à Red Rocks et je pourrais peut-être obtenir une lettre. Alors je pense que je vais m'inscrire. »

[00:31:34] **Gavin McClurg:** D'accord. On a oublié quelque chose ici ? C'est vraiment bien, je veux dire, je pense qu'on a bien couvert beaucoup de choses, mais on a le Civil, FAI, USHPA, NAA, vous savez, la FAI est un peu l'organisation mère. On a les CAT-1, CAT-2, on a les lettres. On a le système de classement de chaque pays et la manière dont on y accède. Et je ne savais pas, c'est intéressant. Je veux dire, quand on réduit ça à l'essentiel, pour les World Cups de haut niveau, oui, il faudra les deux, mais au niveau inférieur, une seule lettre suffit. Ah, je sais ce que je dois vous demander. Ces lettres sont valables à vie ?

[00:32:13] **Bill Hughes:** Non, non, non. C'est bien. C'est aussi un bon point. Ouais. Donc ce serait sympa. En fait, ce ne serait pas sympa. Ce serait sympa,

[00:32:18] **Gavin McClurg:** ça ne le serait pas ? Ouais.

[00:32:21] **Bill Hughes:** Donc, non. La seule, la seule lettre qui dure pour toujours, c'est si tu gagnes une Superfinal, tu obtiens un AA permanent. Donc, oui. Donc, non, tu n'as jamais... Tu obtiens un

[00:32:32] **Gavin McClurg:** un AA permanent. Je pensais juste que tu intégrais définitivement la Superfinal, mais c'est juste que tu es bloqué, hein ?

[00:32:37] **Bill Hughes:** Ouais. AA permanent. Waouh. C'est cool. Ouais. Ce serait sympa si, si tu en gagnais plus d'une Superfinal, si tu pouvais les donner à tes potes pour que, genre, des gens comme Onurin puissent donner la sienne ou quelque chose comme ça. Voilà. Ouais. Tu en as une. Ouais. Il en a une qu'il n'a pas besoin. Mais bon, ouais. Donc, après l'année en cours, tu peux utiliser une lettre de l'année précédente, mais elle perd deux niveaux. Donc si tu avais un B cette année et que tes résultats pour 2023 étaient juste nuls, tu pourrais prendre le B, le faire descendre à un D et tu peux le garder. Après ça, il ne perd plus de niveau. Donc tu ne peux que, tu ne peux que garder ça.

[00:33:23] Vous ne pouvez garder cette lettre dévaluée qu'une seule année. Et si, si la lettre provenait d'un événement PWC, elle n'est dévaluée que d'un seul cran. Donc si vous avez un C, si vous avez un C d'un événement de la Coupe du monde paralympique, il ne serait dévalué qu'en D. Alors que votre classement national ou votre score en ligue serait dévalué de deux.

[00:33:43] **Gavin McClurg:** Les wild cards. C'est ce que j'allais vous demander. Comment ça marche ?

[00:33:46] **Bill Hughes:** Chaque partenaire PWC reçoit donc un wild card par an. Et donc, en général, ils les donnent aux pilotes d'usine.

[00:34:01] Souvent, c'est un pilote d'usine qui a un prototype qu'il veut tester. On ne les appelle plus des prototypes, mais chaque fabricant peut faire voler une aile prête pour la certification lors d'une compétition PWC. Ils envoient toute la paperasse. Ils disent : « Voilà, cette aile est prête pour la certification. On veut l'essayer. On a juste besoin de la tester dans des conditions réelles. » Et s'ils n'ont pas de pilote qualifié pour la piloter lors de cet événement, ils peuvent utiliser leur wild card pour le faire participer. Les partenaires, il y a un tas de partenaires PWC qui ne sont pas des fabricants d'équipements. Ils allouent donc leurs wild cards comme ils le souhaitent.

[00:34:46] L'autre façon d'obtenir un wild card, c'est par un organisateur. Un organisateur reçoit une poignée de wild cards qu'il peut attribuer. Et généralement, il les donne à des personnes qui les ont aidés à les parrainer. Par exemple, s'il y a une compétition au Brésil et que l'opérateur téléphonique local est sponsor, un truc du genre. Ils pourraient donner le wild card à quelqu'un qui a aidé à mettre ça en place ou peu importe, mais les organisateurs peuvent utiliser les critères qu'ils veulent pour les distribuer. Ouais.

[00:35:20] **Gavin McClurg:** Ouais. D'accord. Les wildcards. Je voulais dire, quand j'ai commencé à m'intéresser au jeu, ce que j'ai appris aussi, c'est que ça a souvent l'air assez désespéré. Tu ne vas pas être pris, et puis tu te fais prendre, tu sais, si tu es d'accord avec des déplacements de dernière minute, beaucoup de gens ont tendance à annuler tard et ils continuent juste de descendre la liste, et tu sais, tu gardes un œil sur cette liste et parfois, tu reçois l'appel.

[00:35:49] **Bill Hughes:** Ouais. Malheureusement, je ne... en fait, je ne suis pas vraiment fan de la façon dont ça fonctionne, mais en général, ce que font les gens maintenant, c'est qu'au début de l'année, ils s'inscrivent à tous les événements du PBC. Ouais. Peu importe s'ils ont l'intention d'y aller ou non. Et puis, quand la sélection a lieu, ils sont retenus. Le PBC vous prévient : « Hé, vous avez été sélectionné. Vous avez sept jours pour nous dire si vous pouvez, si vous pouvez assister. » Et là, ils regardent leur calendrier et ils se disent peut-être : « Oh, je ne peux pas y aller de toute façon. » Et alors ils déclinent, et ça continue comme ça jusqu'à ce que la compétition soit complète. Donc vous avez raison. Souvent, beaucoup de gens se sont inscrits au début de l'année.

[00:36:38] Depuis, ils ont un conflit. Du coup, ils vont refuser ou annuler. Vous voyez, ils avaient dit oui au début, mais quelque chose est arrivé et ils ont décidé d'annuler. Il y a pas mal de cas comme ça. Alors oui, ne perdez pas espoir. Je veux dire, si vous vous inscrivez à un événement, ne perdez pas espoir jusqu'à la dernière minute. Et vous avez raison, si vous êtes le genre de personne qui peut être flexible et qui peut, vous savez, y aller au dernier moment, genre avec une ou deux semaines de préavis, vous pourriez être pris.

[00:37:11] **Gavin McClurg:** Bill, celle-là est importante. Comment est-ce qu'on dit aux PWC qu'on a, qu'on a besoin d'une lettre ? D'accord. Qu'est-ce que j'essaie de dire ? Vous devez déclarer vos résultats. Et je pense que beaucoup de gens ne comprennent pas ça. Ouais.

[00:37:27] **Bill Hughes:** Ouais. Ouais, c'est un bon point. On aurait dû faire ça. Alors, la première chose que tu devrais faire, si les PWC t'intéressent, c'est d'aller sur le site et de créer un compte. Ça ne te coûte rien de créer le compte. Tu sais, tu entres tes infos de pilote et tout ça. Et une fois que tu as créé un compte, tu peux t'inscrire aux compétitions et déclarer tes résultats. C'est juste un écran sur lequel tu vas et tu dis : « OK, je veux déclarer mes résultats », et tu as une liste déroulante où tu pourrais dire : « Je veux déclarer mon résultat des U.S. Nationals », « Je veux déclarer mon résultat de la U.S. League », et toutes les autres choses, absolument tout ce qui pourrait générer une lettre, te sont proposées comme choix pour déclarer tes résultats.

[00:38:16] Et ensuite, vous dites, je suis, vous savez, cinquième, dixième ou quinzième aux U.S. Nationals. Et ça arrive ensuite à Laura au PBC. Elle valide. Donc pour les États-Unis, j'envoie les résultats chaque année de notre championnat national et de notre ligue. Et chaque pays a quelqu'un comme moi qui fait la même chose. Vous pouvez donc vous inscrire et dire que vous étiez cinquième. Et Laura pourrait revenir et dire, eh bien, en fait vous étiez quatrième parce qu'elle a les résultats. Elle valide donc que vous vous êtes inscrit avec le bon, avec le bon classement. Donc oui, une fois que vous vous êtes inscrit aux événements, vous êtes sur la liste de sélection. Si vous allez sur la page du Brésil, par exemple, vous pouvez voir qu'un des onglets est "sélection" et vous pouvez aller voir la liste de sélection.

[00:39:09] Vous pouvez voir toutes les personnes inscrites, si elles ont été confirmées ou si elles sont sur la liste d'attente, et vous pouvez voir où elles en sont dans l'ordre alphabétique. Vous pouvez donc, en quelque sorte, évaluer les chances. Vous pouvez regarder et vous dire : « Bon, il y a déjà 70 personnes confirmées. »

[00:39:28] Et je suis 20e sur la liste. Tu vas probablement être sélectionné. Ouais. Ouais. Ouais. Ouais.

[00:39:38] **Gavin McClurg:** Bill, tu as mentionné la tournée asiatique. Je n'en sais pas grand-chose. Tu pourrais m'en dire un peu plus ?

[00:39:42] **Bill Hughes:** Ouais. Donc la tournée asiatique a été mise en place vraiment pour aider à favoriser la croissance dans les pays d'Asie et donner aux pilotes asiatiques des opportunités de décrocher des lettres. Il y a énormément de très, très bons pilotes en Asie et vous savez, c'est difficile pour eux de venir en Europe, et parfois même aux États-Unis, pour faire des compétitions. Alors la tournée asiatique a été créée, Gin, les ailes de Gin, il a vraiment joué un rôle déterminant dans sa création. Donc c'est vraiment juste une autre série d'événements PWC, acceptés, vous savez, ils sont en Asie. Les événements de la tournée asiatique sont donc aussi un très, très bon moyen de décrocher des lettres. Ils sont un peu différents des événements PWC classiques. Car dans un événement PWC classique, les 15 meilleurs pilotes sont automatiquement sélectionnés pour la Superfinal.

[00:40:33] Et selon le nombre de doublons entre les événements PWC, la sélection pour la Superfinal peut descendre jusqu'aux 20 ou 25 meilleurs pilotes. Pour la tournée asiatique, par contre, seul le meilleur pilote d'un événement de la tournée asiatique est automatiquement sélectionné.

[00:41:01] Les événements de l'Asian Tour sont super sympas et, vous savez, c'est un bon moyen pour nous, surtout pour les pilotes, car il est relativement facile pour nous de nous rendre à la plupart des événements de l'Asian Tour par rapport à quelqu'un en Europe, par exemple.

[00:41:18] **Gavin McClurg:** Ouais. Et j'ai entendu des histoires incroyables. Je n'y suis allé aucunement, mais j'ai entendu des trucs géniaux sur les expériences culturelles, l'organisation et l'ambiance. Ça a l'air d'être un incontournable. Ça a l'air génial.

[00:41:33] **Bill Hughes:** C'est vraiment fantastique. Ouais. Je veux dire, les pays asiatiques nous mettent vraiment sur un tapis rouge. On se sent comme un VIP. Ils ont des cérémonies d'ouverture et de clôture de dingue. Ils font venir des rock stars locales, quoi. C'est juste, c'est assez fou. C'est génial. C'est super sympa. C'est génial. Ouais.

[00:41:51] **Gavin McClurg:** Ouais. Très cool. Je voulais te demander. Alors oui, c'est un truc qu'on n'a pas abordé non plus, la sélection pour la Superfinal. Il y a cinq Coupes du monde. Tu as dit que si on est dans le top 15, on est

automatiquement dedans, est-ce que ça change ? Enfin, si c'est la Coupe du monde de Macédoine par rapport à, tu sais, l'Argentine, si la qualité des pilotes est beaucoup plus élevée dans l'une, est-ce qu'ils vont plus loin dans celle-là ou est-ce que c'est la même chose pour toutes ? OK. Top 15, on élimine les, tu sais, les secondes tentatives. Et ensuite on passe au 16 et ainsi de suite.

[00:42:23] **Bill Hughes:** La qualification automatique concerne le top 15 général et le top 3 féminin. La seule chose qui peut réduire ce nombre, c'est la validité de la compétition. Tant que la compétition compte au moins deux jours entièrement valides, ou trois ou quatre jours qui totalisent, vous savez, 2000 points, elle sera entièrement valide. En dessous de ça, ça pourrait être réduit. Vous pourriez avoir, vous savez, juste le top 10 des pilotes ou juste le top 5. Si vous n'avez qu'une seule manche, par exemple, dans un PDVC. OK. Ça n'arrive pas très souvent, mais ça peut arriver. Et comme je l'ai dit, vous avez le top 15 de chaque et le top 3 féminin de chaque événement.

[00:43:10] Et généralement, il y a beaucoup de doublons là-dedans. Donc, quelqu'un peut être dans le top 15 de deux ou trois compétitions. Et toutes ces places supplémentaires sont alors attribuées en fonction de la qualité des événements. Mais tant que la compétition est pleinement valide, elles sont toutes de qualité égale.

[00:43:29] **Gavin McClurg:** Bill, c'est super utile. Je l'apprécie vraiment. Je pense que ça va aider nos auditeurs et on se voit au Brésil, mec. Ouais. Ravi d'aider. À plus là-bas.

[00:43:43] Si vous trouvez Cloud-Based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous donner une note sur iTunes ou Stitcher, peu importe la plateforme que vous utilisez. Vous pouvez aussi partager votre podcast, ce qui aide énormément à faire passer le mot. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter en sortant avec vos amis de la communauté. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette manière. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, beaucoup de stockage, de musique et toutes sortes de frais logistiques. Alors, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par épisode. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal, ou vous pouvez mettre en place un abonnement. Nous avons un service d'abonnement qui vous facture chaque épisode qui sort. Nous publions un nouvel épisode toutes les deux semaines. Donc, par exemple, si vous donnez un dollar par épisode toutes les deux semaines, cela revient à environ 25 \$ par an.

[00:44:29] C'est donc bien moins cher qu'un abonnement à un magazine. Et ça rend tout ceci possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour une multitude de raisons, que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission. Et je veux aussi que vous sachiez qu'il s'agit de conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. J'espère donc que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir : si vous allez sur [cloudbasedmayhem.com](https://cloudbasedmayhem.com), vous trouverez les différents moyens de le faire. Vous pouvez passer par [patreon.com/cloudbasedmayhem](https://patreon.com/cloudbasedmayhem). Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement via le site web. Nous avons essayé de rendre ça très simple et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, aux petits podcasts vidéo que nous faisons et aux petits extras.

[00:45:19] Ouais. Euh, des pépites qu'on trouve dans nos conversations et qui n'entrent 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 ne pouvez pas nous soutenir financièrement, dites-le-moi simplement. Je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie et j'espère que vous serez en position de pouvoir nous soutenir un jour, mais vous trouverez tout ça sur le site web. Euh, tous ceux qui nous ont soutenus ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou qui ont acheté du merchandising Cloud Based Mayhem, des t-shirts ou des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez être tous configurés. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus. Maintenant, merci infiniment de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien et on se voit au prochain épisode. Merci.

[00:46:19] Salut. Salut. Salut. Salut.

# Deutsch

German · machine translation of the English transcript by gemma-4-12b-it-qat-q4\_0.gguf

## Show notes

Der World Cup ist die höchste Stufe im Wettbewerb des Hanggleitens und Paragliding. Für viele ist er das ultimative Ziel im Cross-Country-Fliegen. Aber eine Einladung zum Fliegen im World Cup zu erhalten, ist nicht gerade einfach. Zuerst gibt es die vielen Organisationen – die FAI, CIVL, PWCA und die nationale Flugorganisation eines Landes (USHPA, BHPA usw.). Was ist der Unterschied zwischen Cat 1 und Cat 2? Was ist der WPRS und wie spielt er bei der Auswahl eine Rolle? Was sind Buchstaben und warum sind sie wichtig? Wie schafft man es in das World's Team und wie unterscheidet sich das von einem World Cup? Der Weg zu einem World Cup ist nicht sehr geradlinig, aber mit ein wenig Klärung der Akronyme und einem Verständnis dafür, wie alles zusammenwirkt, können Sie den Prozess recht einfach bewältigen.

Der Beitrag zu Episode 187- The ABC's of Flying the World Cup erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

## Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen, willkommen zu einer weiteren Folge von Cloud Based Mayhem. Mein Plan für diese Woche war eigentlich, das, was ihr gleich hören werdet, nur als kurze Einführung zu veröffentlichen und die eigentliche Show danach zu machen. Aber ich habe gerade mit Bill Hughes telefoniert und die Einführung hat sich zu einem etwa 40-minütigen Gespräch ausgeweitet, daher werde ich diese Folge einfach als komplette Show stehen lassen. Ich bin gerade unterwegs und helfe meiner Mutter bei ihrer Operation, daher habe ich nicht mein Profi-Equipment dabei. Aber hoffentlich wird der Ton meinerseits völlig in Ordnung sein. Im Grunde habe ich viele Fragen dazu bekommen, wie man in die World Cups kommt. Wie funktioniert das alles? Was bedeutet WPRS? Was ist Civil? Was ist FAI? Und wir beantworten das alles für euch.

[00:00:56] Bill arbeitet für all diese Organisationen. Er ist der Schatzmeister der World Cup und der PWCA und er arbeitet für civil. Er ist schon eine Ewigkeit in diesem Geschäft und kennt sich bestens aus – er versteht Cat 1 und Cat 2 und NTSS und Rangliste und die ganzen Abkürzungen. Und hier erklären wir euch das alles. Wenn ihr ein bisschen auf höchstem Niveau mitspielen wollt, hört doch mal rein. Cheers.

[00:01:32] Bill, schön dich zu sehen. Es ist ja nicht lange her, dass wir noch gemeinsam beim Menarca und beim Superfinal gefahren sind. Wie ich dir schon vor der Aufnahme erzählt habe, bekomme ich viele Fragen von Hörern, die sich für diesen Kram interessieren, aber nicht wirklich verstehen, wie das Ganze funktioniert und wie man mit dem Wettkampf bei den World Cups anfängt. Also dachte ich mir... ich gehe mal zum Experten. Zu dem Typen, der für all diese Organisationen arbeitet, das besser als jeder andere versteht und auch die Punktevergabe kennt. Und ich dachte, wir fangen einfach mal mit den Unterschieden zwischen den verschiedenen Organisationen an. Was ist civil? Was ist die FAI? Was ist der World Cup? Wie unterscheiden sie sich? Wie arbeiten sie zusammen?

[00:02:17] Warum ist das wichtig? Fangen wir damit an.

[00:02:20] **Bill Hughes:** Okay. Schön, wieder hier zu sein. Danke, Gavin. Und schön, dich zu sehen. Ich wünschte, es wäre bei wärmeren Bedingungen wie in Mexiko.

[00:02:31] **Gavin McClurg:** Es ist einfach jeden Tag perfekt, oder? Es ist einfach ein unglaublicher Ort.

[00:02:34] **Bill Hughes:** Das war schön. Das war schön. Ja. Also, die ganzen Organisationen sind irgendwie verwirrend. Ganz oben steht die FAI. Die FAI ist also für alle Luftsportarten auf der ganzen Welt verantwortlich. Und sie sind tatsächlich eine olympische Organisation. Auch wenn Gleitschirmfliegen keine olympische Sportart ist, gibt es andere Luftsportarten, die olympische Sportarten oder, wissen Sie, Vorführsportarten waren, verschiedene Dinge. Aber sie sind tatsächlich mit dem IOC verbunden. Das hilft vielen Ländern, besonders in Asien, Sponsorengelder und so weiter zu bekommen, weil sie sagen können: Hey, die FAI möchte hier einen Wettbewerb abhalten. Wissen Sie, sie sind eine olympisch verbundene Organisation.

[00:03:21] Und so können sie auf diese Weise Sponsoring erhalten. Civil ist eine der Luftsportorganisationen unter der FAI. Und Civil ist für alle Aktivitäten im Bereich Hanggliding und Gleitschirmfliegen verantwortlich. Die FAI legt also quasi die Rahmenrichtlinien für die verschiedenen Luftsportarten fest. Und dann gibt es Kommissionen für... da ist Civil. Und dann gibt es auch eine Organisation für Fallschirmspringen. Es gibt eine Organisation für Modellbau und so weiter. Aber wie ich vorhin schon erwähnt habe, gibt es auch eine Wettbewerbskategorie zwei.

[00:04:18] Und der Grund, warum die USPA das kann, ist, dass die NAA, die ein FAI-Mitglied ist, diese Verantwortung an die USPA abgegeben hat. Und so

[00:04:31] **Gavin McClurg:** wird jedes Land haben, und ich stelle diese Fragen, weil wir versuchen, ein ganz allgemeines, einfaches Bild für Leute zu zeichnen, die das nicht verstehen – und die meisten verstehen es nicht. Ist die USPA etwas, das jedes Land hat, so etwas wie die USPA und so etwas wie die NAA? Mit anderen Worten: Um Wettbewerbe abzuhalten, muss man unter der FAI sanktioniert sein?

[00:04:58] **Bill Hughes:** Genau. Ganz genau. Ja. Jedes Land kann eine Organisation haben, und die meisten haben sie, wie die NAA und die USPA. Man muss nicht, aber wenn man keine solche Organisation hat und die Beiträge an die FAI nicht zahlt, dann kann man keine Cat-2-Wettbewerbe ausrichten und keine Leute zu den Cat-1-Wettbewerben schicken, also zu den Kontinentalmeisterschaften und Weltmeisterschaften.

[00:05:27] **Gavin McClurg:** Okay. Und Civil wären die, die die WPRS erstellen, korrekt? Sind sie verantwortlich für die, in der WPRS ist die Welt-Rangliste.

[00:05:38] **Bill Hughes:** Genau. Exakt. Ja. Civil verwaltet das WPRS. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja.

[00:05:55] Ja.

[00:05:58] Ja. Ja. Ja. Ja.

[illegible]

[00:06:07] **Gavin McClurg:** Ja. Du sprichst davon, wie Wettbewerbe bewertet, angefochten und all die Dinge werden, die da so ablaufen, weißt du, wie sie...

[00:06:16] **Bill Hughes:** Genau. Genau. Eine Sache, die viele nicht ganz verstehen, ist der Unterschied zwischen einer Kategorie-1- und einer Kategorie-2-Wettfahrt. Eine Kategorie-1-Wettfahrt wird tatsächlich von der Civil durchgeführt. Die Civil schickt einen Steward und eine Jury, und sie wird streng nach dem Regelwerk von Section 7 abgewickelt. Eine Kategorie-2-Wettfahrt fällt hingegen in den Zuständigkeitsbereich des Landes, das sie sanktioniert hat. Es wird empfohlen, Section 7 zu befolgen, und die meisten tun das auch, aber in einer Kategorie-2-Wettfahrt kann man die Regeln von Section 7 durch lokale Regeln überschreiben. Das geht in einer Kategorie-1-Wettfahrt nicht.

[00:07:04] **Gavin McClurg:** Das heißt, die Menarche ist eine Kategorie-Zwei-Offenklasse, weil sie die Regeln überschreiben können. Also nenn uns mal ein paar Beispiele für Kategorie eins.

[00:07:13] **Bill Hughes:** Es gibt also vier Kategorie-Eins-Wettbewerbe im Gleitschirmfliegen. Und dann gibt es separate ones im Hanggliding. Im Gleitschirmfliegen hast du die Kontinentalmeisterschaften. Es gibt die Europameisterschaften, die Pan-Amerikas und dann die Asiens. Jede davon ist also geografisch begrenzt. Und deshalb ist jede – also zum Beispiel bei den Pan-Amerikas – jeder in Nord- und Südamerika eingeladen, Piloten zu diesem Wettbewerb zu schicken. Und das Gleiche gilt für Europa, das Gleiche für Asien. Und dann ist die Weltmeisterschaft die Gesamtwertung, also die höchste Ebene der Kategorie-Eins-Wettbewerbe.

[00:08:00] Und

[00:08:00] **Gavin McClurg:** Wer organisiert die?

[00:08:03] **Bill Hughes:** Die haben alle einen lokalen Organisator, aber sie werden alle von der FAI geleitet, genau wie die Weltmeisterschaft. Selbst bei den Kontinentalmeisterschaften schickt die FAI einen Steward und eine Jury, und alles wird streng nach den Regelwerken von Sektion 7 abgewickelt.

[00:08:22] **Gavin McClurg:** Und wichtig zu verstehen, weil wir gerade zum Weltcup kommen, wie man in die Weltcups kommt: Für diese qualifiziert man sich nicht über die Letters. Wir werden gleich über die Letters sprechen, aber wie kommt man in die Weltmeisterschaften oder die Pan-Amerikas oder die Europameisterschaften oder die Asien-Meisterschaften?

[00:08:39] **Bill Hughes:** Ja, das ist eine gute Frage. Also, wir fangen mit den Kontinentalmeisterschaften an. Bei den Pan-Amerikas werden alle Länder, die FAI-Mitglieder sind, eingeladen. Es gibt eine sogenannte Zuteilung. Diese Zuteilungen erfolgen in mehreren Runden, und man beginnt damit, dass jedes Land normalerweise drei Piloten schicken darf. Das sind meistens drei Piloten eines Geschlechts plus eine Frau. Und basierend darauf, wie viele Länder sich anmelden und sagen, dass sie Piloten schicken wollen, werden dann weitere Plätze pro Nation basierend auf ihrer WPRS-Rangliste zugeteilt.

[00:09:25] Wenn Brasilien also auf Platz eins in der panamerikanischen Region liegt, was ich glaube, ist momentan der Fall, dann hätten sie das erste Auswahlrecht. Ich glaube, wir sind auf Platz zwei, also hätten wir das zweite Auswahlrecht. Wenn also nach der ersten Runde beispielsweise 115 Piloten zugewiesen wurden, es aber insgesamt 125 Plätze gibt, dann hätten noch 10 Plätze übrig, die vergeben werden können. Brasilien könnte dann noch einen schicken, wir könnten noch einen schicken, und so weiter bis die Meisterschaft voll ist. Und wenn ein Land nicht drei Piloten schicken möchte oder nicht drei qualifizierte Piloten hat, dann werden diese Plätze frei und ebenfalls neu vergeben. Jedes Land entscheidet also selbst, wie es seine Piloten schicken möchte.

[00:10:15] Die meisten Länder haben ein ganz normales Rangliste-System wie die USA, wo sie einfach die Ergebnisse der Pilotenwettbewerbe anschauen und diese entsprechend einordnen, aber man muss das nicht so machen. Einige Länder machen das ein bisschen willkürlicher. Frankreich zum Beispiel hält sich überhaupt nicht an ihre Rangliste. Ihr Teamleiter entscheidet einfach, wen sie schicken wollen. Ja, das ist zu 100 % so.

[00:10:42] **Gavin McClurg:** willkürlich. Ja, Ja, das wollte ich wissen. Sie entscheiden also einfach danach, wer auf diesem Niveau gut fährt, und wissen Sie, die Teamdynamik, und sie wählen das so aus.

[00:10:53] **Bill Hughes:** Genau. Ganz genau. Also, so funktioniert die Continental. Und die Worlds, äh, funktioniert genau auf die gleiche Weise, nur auf Welt-Ebene. Also. Ähm, ihr wisst schon, und

[00:11:04] **Gavin McClurg:** die Continentals finden jedes Jahr statt, aber die Worlds nur alle zwei Jahre,

[00:11:07] **Bill Hughes:** Richtig? Nein, beide finden alle zwei Jahre statt und sie wechseln sich ab. Also ist dieses Jahr die Worlds. Dann gibt es dieses Jahr keine Pan-Amerikas, Asiaten oder Europäer. Und nächstes Jahr haben wir die Pan-Amerikas, Asiaten und Europäer.

[00:11:23] **Gavin McClurg:** Okay. Die nächste Organisation, über die wir sprechen sollten, ist der World Cup. Wie unterscheiden sie sich? Wie läuft das ab, wie nimmt man an den World Cups teil?

[00:11:34] **Bill Hughes:** Okay. Ja. Der World Cup ist wirklich eine völlig separate Organisation. Aber World Cup-Wettbewerbe sind auch Cat-2-Wettbewerbe. Man bekommt also trotzdem WPRS-Punkte dafür. Aber abgesehen davon gibt es wirklich keine Verknüpfung. Der World Cup wurde vor ich weiß nicht, 15, 20 Jahren von einer Gruppe von Piloten gegründet, die einfach ihr eigenes Ding haben wollten. Aber es gibt viel – es gibt viel außerhalb der zivilen Struktur. Ich denke, damals waren die zivilen Strukturen und die FAI komplizierter und sie wollten etwas Einfacheres, bei dem sie selbst entscheiden konnten, wie die Punktevergabe funktioniert und so weiter. Der World Cup wird von der Paralympic World Cup Association organisiert, einer Non-Profit-Organisation mit Sitz in Frankreich.

[00:12:26] Es gibt jedes Jahr fünf World Cup-Events. Und dann gibt es das Superfinal. Zusätzlich zu diesen gibt es die Pre World Cups, die es den Leuten ermöglichen, sich für die World Cup-Events zu qualifizieren. Und sie ermöglichen es dem World Cup auch, potenzielle Standorte für zukünftige World Cups zu prüfen. Sie schauen sich den Organisator an, sie prüfen den Ort, um zu sehen, ob er, wissen Sie, auf dem Niveau eines World Cups ist. World Cups sind einige der höchsten World Cup-Wettbewerbe mit einigen der besten Piloten des World Cups. Also, wegen der Art und Weise, wie man sich für die World Cup-Events qualifiziert, sind sie einige der höchsten Wettbewerbe überhaupt.



[00:13:10] **Gavin McClurg:** Alles klar. Wenn du ein angehender Wettkampfpilot bist und mit Pre-World Cups und World Cups anfangen willst, wie sieht der Weg aus?

[00:13:22] **Bill Hughes:** Okay. Ja. Es gibt ein paar verschiedene Wege, wie man in den World Cup kommt. Die Auswahl für den World Cup erfolgt über Buchstaben, und jeder bekommt zwei Buchstaben, und es gibt verschiedene Möglichkeiten, wie man diese Buchstaben bekommt. Die einfachste Art, das zu verstehen, ist: Jedes Land kann eine nationale Meisterschaft und eine Liga haben, und deine Rangliste innerhalb deiner Liga und innerhalb deiner nationalen Meisterschaft bringt dir einen Buchstaben ein. Zum Beispiel ist für die USA unsere Liga die NTSS-Rangliste. Das ist unsere nationale Rangliste. Und dann ist die nationale Meisterschaft unsere nationale Meisterschaft.

[00:14:07] Es sind die U.S. Nats. Also deine Punktzahl innerhalb dieser Meisterschaft. Die generieren Buchstaben, und es gibt eine sogenannte Nationstabelle. Das Niveau des generierten Buchstabens basiert im Grunde darauf, wie gut das Land ist. Es gibt die Stufen eins bis sieben. Frankreich ist zum Beispiel fast immer ein Land der Stufe eins. Es hat also wirklich gute Buchstaben. Lass mich kurz etwas nachschlagen und ich sag dir dann Bescheid. Wenn du ein Land der Stufe eins bist, bekommt der Sieger deiner nationalen Meisterschaft ein A, und ich glaube, der Zweite auch,

[00:14:54] ...bekommt ebenfalls ein A. Ja, genau. Und dann geht es runter, bis zum Beispiel bei einem Land auf Level eins der Pilot auf dem 20. Platz ein E als Note bekommt. Ein Land, das nicht so gut ist, wie zum Beispiel ein Level-sieben-Land, würde der Sieger seiner nationalen Meisterschaft ein D statt ein A als Note bekommen. Und die Art und Weise, wie das Level berechnet wird, ist, dass man die drei besten Piloten dieses Landes aus der letzten Weltmeisterschaft und die drei besten Piloten aus allen World Cups nimmt, die letztes Jahr geflogen wurden.

[00:15:42] Nehmen wir Frankreich zum Beispiel: Bei der letzten Weltmeisterschaft hatten sie die Piloten auf den Plätzen zwei, drei und vier. Das ist ziemlich gut. Ja, das ist ziemlich gut. Und vier der World Cups im letzten Jahr wurden von französischen Piloten gewonnen. Vier von fünf. Plus den Superfinal. Plus den Superfinal, genau. Das sind also drei Punkte aus PWC-Events und neun Punkte aus der Weltmeisterschaft. Wenn man die zusammenzählt, hat man ihre Punktzahl. Und je niedriger die Punktzahl ist, desto besser.

[00:16:24] dein Level ist. Dieses Jahr gibt es fünf Länder auf Level eins und dann eine Handvoll Länder auf Level zwei. Wir sind Level zwei, was eigentlich wirklich gut ist. Und danach geht es irgendwie abwärts. Letztes Jahr waren wir Level drei. Wir hatten einige Piloten, die letztes Jahr in den World Cups ziemlich gut abgeschnitten haben, und deshalb sind wir dieses Jahr auf Level zwei aufgestiegen.

[00:16:53] **Gavin McClurg:** Interessant. Und worauf schaust du gerade? Was musst du tun, um das zu sehen? Kann das jeder sehen?

[00:17:00] **Bill Hughes:** Das kannst du dir ansehen. Wenn du auf die PWC-Website gehst, kannst du auf „Rules“ klicken und dann die Nations Table sehen, und du kannst auch das Rulebook einsehen. Die Nations Table ändert sich jedes Jahr und zeigt die aktuelle Rangliste aller Nationen an. Und dann hat das Rulebook die Tabelle, in der steht: Okay, wenn du Level eins bist, dann sind das die Buchstaben, die du bekommst. Wenn du Level zwei bist, sind das die Buchstaben, die du bekommst.

[00:17:26] **Gavin McClurg:** Und das war interessant. Du hast gerade etwas erklärt, das mir gar nicht bewusst war. Die Nations-Tabelle basiert auf den Ergebnissen. Und in gewisser Weise ist das WPRS natürlich, aber das ist nicht dasselbe. Die beiden scheinen bei den Buchstaben nicht direkt zusammenzuhängen. Das wusste ich nicht.

[00:17:48] **Bill Hughes:** Ja, genau. Eine Sache, die PWC an WPRS nicht mag – und ich halte das für eine berechtigte Kritik –, ist, dass WPRS sehr europazentrisch ist. Wenn man also in Europa lebt, gibt es an jedem beliebigen Wochenende wahrscheinlich zwei oder drei nationale Meisterschaften, zu denen man fahren kann und die einem sehr viele WPRS-Punkte einbringen, weil Top-Piloten aus Deutschland, der Schweiz und Frankreich einfach mal beschließen könnten, an einem beliebigen Wochenende bei einem Wettbewerb aufzutauchen. In den USA und in Asien ist das hingegen überhaupt nicht der Fall. Ja,

[00:18:29] **Gavin McClurg:** wir haben sie nicht. Keine Wettbewerbe, die äquivalent wären. Genau, ja. Wir haben nicht genug Leute.

[00:18:34] **Bill Hughes:** Es ist also ein echtes Dilemma. Wir haben keine hochrangigen WPRS-Piloten, oder zumindest nicht so viele wie in Europa. Daher sind unsere Wettbewerbe weniger wert. Und weil unsere Wettbewerbe weniger wert sind, können wir eben wieder nicht...

[00:18:49] **Gavin McClurg:** hoch gerankt werden.

[00:18:50] **Bill Hughes:** Man kann nicht in die Rangliste aufgenommen werden. Es ist also so eine Art Zyklus. Die Nations Table soll genau das ausgleichen. Wenn wir zum Beispiel drei richtig starke Piloten haben, die an vielen PWC-Events teilnehmen und reasonably gut abschneiden, können wir gute Buchstaben für das Land generieren. Wir müssen nicht irgendwie herausfinden, wie wir Russ Ogden und Luc Armant in die USA locken, damit sie Wettbewerbe fliegen, um in den hohen WPRS-Ranglisten nach oben zu kommen.

[00:19:22] **Gavin McClurg:** Ja. Und mir ist aufgefallen, um das dieses Jahr zum Beispiel zu belegen, ich glaube, ich war auf dem dritten Platz in den Ligaergebnissen und habe dafür ein A bekommen. Ja. Ich war völlig baff. Das hat mich echt überrascht. Und das liegt daran, dass die Nation's Table auf zwei stand.

[00:19:37] **Bill Hughes:** Genau. Exakt. Wir sind auf Platz zwei. Wir sind auf Platz zwei. Ja, genau. Wow. Das liegt daran, dass wir dieses Jahr auf Ebene zwei in der nationalen Tabelle stehen. Ja.

[00:19:44] **Gavin McClurg:** Okay. Faszinierend. Okay. Also, um das für jemanden, der neu dabei ist, zusammenzufassen. Okay. Nun, eigentlich zuerst: Wie kommt man in eine PWC? Okay. Ja. PWC.

[00:19:54] **Bill Hughes:** Ja. Also, ja. Jeder kann an einem pre PWC teilnehmen. Ein pre PWC ist also eine offene Veranstaltung. Sie dürfen nicht, wisst ihr, aufgrund von WPRS oder Briefen oder so etwas Ähnlichem diskriminieren. Es ist also eine offene Anmeldung. Jeder kann sich einschreiben. Und normalerweise ist es ziemlich einfach, in viele der pre PwCs reinzukommen. In einem beliebigen Jahr gibt es vielleicht 10 oder 12 pre PwCs. Und das sind einfach ganz normale Cat-to-Events, die der Veranstalter dazu beschlossen hat, als pre PWC anzubieten. Und die PWC muss das akzeptieren. Es muss eine vernünftige Chance geben, dass dies irgendwann ein Austragungsort für eine zukünftige PWC sein könnte.

[00:20:39] Wir werden nicht irgendeinen völlig schäbigen Wettbewerb mit acht Piloten irgendwo in der Einöde zu einem pre PWC machen. Das ist also der beste Weg. So bin ich reingekommen. Ich bin durch einen pre PWC reingekommen. Und es war der in Chelan, tatsächlich, der vor Jahren stattgefunden hat, ich glaube vor 15 Jahren. Es waren so 16 Jahre oder so. Ich habe daraus einen guten genug Letter bekommen, um in ein PWC zu kommen. Und dann habe ich in diesem PWC eine gute genug Punktzahl erreicht, um in das Superfinal in diesem Jahr zu kommen. Es ist also ein Leiter-Effekt. Man bekommt Letters von pre-PwCs, von deiner nationalen Meisterschaft, von deiner Liga. Und man kann auch zu den nationalen Meisterschaften anderer Leute reisen.

[00:21:27] Du könntest zum Beispiel zur kanadischen Meisterschaft gehen. Die wäre zwar nicht so hoch eingestuft wie die der USA, aber sie würde trotzdem einen Brief generieren. Wenn du die kanadische Meisterschaft gewinnst, bekommst du daraus einen ordentlichen Brief. Wahrscheinlich keine A, aber vielleicht eine C oder eine B, so etwas in der Art.

[00:21:47] **Gavin McClurg:** Ich denke, es wäre klug, wenn wir darüber sprechen würden, denn das wird, wie schon gesagt, ein wenig anders sein, aber größtenteils ist es bei den Leuten, die ich gefragt habe, ziemlich ähnlich. Nun, Frankreich entscheidet subjektiv über die Weltmannschaft. Aber sie haben auch ihr eigenes Rangliste-System, so wie wir. Also, an die Zuhörer: Wenn ihr nicht zu den USA gehört, werden wir über das NTSS sprechen, aber es ist fast sicher sehr ähnlich in dem Land, in dem ihr seid. Also Bill, erklär einfach, wie das NTSS funktioniert und warum es wichtig ist. Ja, ja.

[00:22:22] **Bill Hughes:** Das NTSS ist unser Rangliste-System. Es soll US-Piloten eine faire Chance geben, eine ordentliche Rangliste zu erreichen und möglicherweise für die Continentals oder ein Weltteam ausgewählt zu werden. Die Funktionsweise ist so, dass man seine vier besten Ergebnisse nimmt, wovon nur zwei ausländische Wettbewerbe sein dürfen. Was wir vermeiden wollen, ist, dass unsere besten Piloten einfach um die Welt fliegen und an den Wettbewerben anderer teilnehmen und sich so eine Menge Punkte holen. Und dass sie die US-Wettbewerbsszene nicht

unterstützen, indem sie nicht zu den Events kommen, was unseren Organisatoren schadet.

[00:23:11] Und dann B, der Wettbewerb gegen die tatsächlichen US-Piloten, damit sie beweisen, dass sie auf einem bestimmten Niveau im Vergleich zu den US-Piloten liegen. Also, zum Beispiel könntet ihr... Und wir zählen Mexiko als US-Wettbewerb. Ich glaube, wir haben diese Änderung vor etwa vier oder fünf Jahren vorgenommen. Also könnten eure besten Ergebnisse Menarca und Chelan sein, zum Beispiel. Diese zwei Wettbewerbe. Und dann zwei ausländische Wettbewerbe. Und die bringen eine bestimmte Anzahl an Punkten. Und das summiert sich zu eurer NTSS-Punktzahl. Jeder Wettbewerb kann maximal 600 Punkte haben. Der erste Platz in einem voll gültigen Wettbewerb in den USA würde euch also 600 Punkte einbringen.

[00:23:57] Wenn du an einem ausländischen Wettbewerb teilnimmst, basiert die Gültigkeit der Pilotenqualität auf den dort anwesenden US-Piloten. Den ausländischen Piloten wird dann eine Punktzahl zugewiesen, die analog zu der Punktzahl ist, die ein US-Pilot basierend auf seiner WPRS-Rangliste erhalten würde. Also, schieß los.

[00:24:19] **Gavin McClurg:** Nun, ich wollte gerade sagen, zum Beispiel – und ich glaube, genau hier werden die Leute oft verwirrt. Wenn man versucht, einen Letter zu bekommen, findet gerade ein Wettbewerb in Kolumbien statt, von dem ich nicht einmal gehört hatte. Er findet gerade jetzt statt, auf Air Tribune. Und die Pilotqualität ist wirklich hoch. Seb Espina ist dort. Er war unter den Top 10 im Superfinal. Und es sind dort viele wirklich gute Piloten. Das wird also ein vollkommen gültiger Wettbewerb sein. Und soweit ich das verstehe, wenn man es sich ansieht – und wenn man dort reasonably gut abschneidet, bekommt man eine wirklich gute Punktzahl. Und das könnte eine deiner beiden ausländischen Punktzahlen sein. Und nochmals, wenn man nicht in TSS ist, wird es sehr ähnlich sein. Es wäre ein sehr wichtiger Wettbewerb für einen britischen Staatsbürger, oder einen Schweizer, oder jeden anderen.

[00:25:04] Es gibt Talente aus der ganzen Welt. Sie sind im WPRS hoch eingestuft, zumindest die Top 20. Michael Gerlach ist zum Beispiel dabei. Er war in den Top 10 im Superfinal. Man hat es also mit hoher Qualität zu tun und kann eine super Punktzahl erreichen. Alleine wird dir das natürlich keinen Letter bringen, aber wenn du gut abschneidest, wird das eine deiner besten Punktzahlen sein. Und dann ist da noch Will Gadd, wenn es um die League-Punktzahl geht.

[00:25:26] **Bill Hughes:** Genau. Ganz genau. Ja.

[00:25:30] **Gavin McClurg:** Also zwei Buchstaben. Erklär das mal. Wie funktioniert das?

[00:25:33] **Bill Hughes:** Ja. Man bekommt also zwei Buchstaben. Nehmen wir an, jemand hat letztes Jahr an drei PWC-Events teilgenommen. Er hat die U.S. National Championship bestritten und ist natürlich in der Liga. Er hat also zwei Pre-PwCs absolviert. Das würde ihm sieben Chancen geben, einen Buchstaben zu erhalten. Eigentlich würden da sieben Buchstaben generiert. Und dann sind deine... deine PWC-Buchstaben für den Einzug in die Wettbewerbe einfach deine zwei besten. Wenn du also ein A von den U.S. Nats und ein C von dem Pre-PWC, das du gemacht hast, bekommen hast und alles andere niedriger war, dann wären deine Buchstaben AC. Wenn es also an der Zeit ist, Leute für ein PWC auszuwählen,

[00:26:21] man fängt mit dem ersten Buchstaben an. Also werden zuerst alle A's ausgewählt. Um dann zwischen den A's zu unterscheiden, geht man von AA zu AB, AC, AD und so weiter die Liste runter. Und nachdem alle A's, die sich angemeldet haben, entweder entschieden haben, ob sie mitmachen, oder abgelehnt haben, geht man zu den B's, dann zu den C's und dann zu den D's. So funktioniert das.

[00:26:45] **Gavin McClurg:** Und wie läuft das... Okay, ich möchte zur Weltmeisterschaft nach Brasilien gehen. Welche Buchstaben müsste ich dafür bekommen?

[00:26:53] **Bill Hughes:** Ja, das ist anders. Das ist eine gute Frage. Es ist je nach Austragungsort unterschiedlich. Für Brasilien könnte man normalerweise wahrscheinlich mit C und vielleicht sogar mit D reinkommen.

[00:27:08] Südafrika... Also

[00:27:09] **Gavin McClurg:** du hast ein C oder ein D. Der zweite Buchstabe spielt gar keine Rolle.

[00:27:13] **Bill Hughes:** Genau. Du bist drin. Exakt, ja. Okay. Und in Frankreich wird es wahrscheinlich nicht unter B liegen. Weil es offensichtlich so viele gute Piloten in Frankreich und Europa gibt und für sie ist es leicht dorthin zu

kommen. Für einen PWC in Asien könnte es bis H oder I oder sogar niedriger gehen. Weil es in Asien nicht viele Piloten mit hohen Rangliste-Buchstaben gibt, weshalb der Paralympic World Cup die Asien-Tour gestartet hat, worüber wir reden können, wenn du willst. Und dann hat Südafrika zum Beispiel manchmal PWC. Und das ist für viele Leute schwer zu erreichen. Viele Europäer werden sich nicht die Mühe machen, dorthin zu reisen. Also kannst du in Südafrika mit einem niedrigeren Buchstaben rein.

[00:28:02] Wenn ich ein neuer Pilot wäre und in den PWC einsteigen wollte, würde ich mir die Liste der Pre-PwCs ansehen und eines auswählen, das... ich würde keines in Frankreich oder Spanien wählen. Ich würde in Europa überhaupt keines wählen, weil es dort extrem kompetitiv sein wird und sehr gute Piloten dabei sein werden. Ich würde eines in... Südamerika wählen. Letztes Jahr gab es eines in Chile, das... da hätte jeder hineinkommen können. Oder ich würde eines in Korea oder Südafrika oder Kanada wählen, falls Kanada ein Pre-PWC hätte. Und dann würde ich einfach zu so vielen Pre-PwCs wie möglich gehen und schließlich hoffen, eine gute Punktzahl zu erzielen.

[00:28:49] **Gavin McClurg:** Weil wenn man wirklich effizient vorgehen will, ist das der einfachste Weg, um einen Brief zu bekommen. Eine Meisterschaft, sieben Ziffern. Sieben Tage, bumm, fertig. Genau. Während es bei der Liga das Ende des Jahres ist. Es sind die Ranglisten zum 1. Januar des Folgejahres. Es ist also das ganze Jahr. Man muss warten. Ja. Und auch bei den Nationals unterscheiden sich die Länder hier. Manche Nationals sind ein Event. Unsere sind typischerweise zwei oder sogar drei. Richtig. Und also ist es wieder irgendwie die ganze Saison. Genau. Bevor das ausgewertet und eingereicht wird, korrekt? Ja,

[00:29:20] **Bill Hughes:** Genau. Ja. Und wisst ihr, die USA haben sich wirklich immer besser entwickelt. Ich meine, wir haben jetzt viele richtig gute Piloten. Also, früher, als ich angefangen habe zu fliegen, war es einfacher, in den Top 15 oder Top 20 der USA zu sein als heute. Jetzt haben wir eine Menge richtig guter Piloten. Und deshalb ist es schwer, darauf zu bauen, aus den US-League-Ranglisten einen guten Brief zu bekommen. Okay.

[00:29:51] **Gavin McClurg:** Das macht es noch gewichtiger. Richtig. Also als Organisator – und das ist interessant, weil ich erst vor Kurzem angefangen habe, Organisator zu sein –, wo liegt der Zweifel? Gibt es irgendwelche Nachteile, wenn man seine Kategorie zu einem pre PWC erklärt? Ich meine, für uns war das ziemlich einfach zu machen. Wir haben das Geld bezahlt und es kostet ein bisschen mehr, aber ich denke, es ist relevant, über die Hürden zu sprechen, die man nehmen muss. In meinem Fall wäre das ohne dich ziemlich teuer gewesen, weil wir sie überfliegen lassen müssen. Also sprich kurz darüber. Für diejenigen, die neugierig sind, wie man Turniere organisiert.

[00:30:28] **Bill Hughes:** Ja, genau. Es gibt also keine Nachteile außer den Kosten. Wenn man ein pre PWC werden möchte, muss man die Gebühr zahlen, die momentan bei 800 Euro liegt. Und dann muss man auch für den Beobachter bezahlen. Den Flug muss man nicht bezahlen, das übernimmt das PWC, aber die Unterkunft und das Essen müssen Siecoverden. Sie müssen sie auch vom Flughafen zum Veranstaltungsort und zurück bringen. Je nachdem, wo Sie sind, kann sich das alles summieren. Ich meine, an einem Ort wie Chelan oder irgendwo in den USA sind die Hotelkosten und die Transportkosten hoch. Das kann sich also aufsummieren. Der Vorteil eines pre PWC ist natürlich, dass es Briefe generiert, was die Teilnahme erhöhen sollte.

[00:31:15] Du wirst Piloten anziehen, die du normalerweise nicht hättest, wenn es kein pre PWC wäre, weil die Leute werden, wie gesagt, auf die pre PWC-Liste schauen und sagen: „Hey, das sieht nach einem coolen Ort zum Fliegen aus. Ich wollte schon immer mal nach Red Rocks und vielleicht kann ich da einen Letter bekommen. Also glaube ich, ich melde mich dafür an.“

[00:31:34] **Gavin McClurg:** Okay. Haben wir hier etwas vergessen? Das ist wirklich gut, ich meine, da haben wir viel abgedeckt, aber wir haben Civil, FAI, USHPA, NAA, ihr wisst schon, FAI ist so die übergeordnete Organisation. Wir haben CAT-1, CAT-2, haben die Brevets. Wir haben das Rangliste-System jedes Landes und wie wir hineinkommen. Und ich wusste das nicht, das ist interessant. Ich meine, wenn es wirklich darauf ankommt, bei den höheren World Cups, ja, da braucht man beides, aber auf dem unteren Niveau braucht man nur ein Brevet. Ah, ich weiß schon, was ich dich fragen muss. Bleiben diese Brevets ewig gültig?

[00:32:13] **Bill Hughes:** Nein, nein, nein. Das ist gut. Das ist auch ein guter Punkt. Ja. Das wäre schön. Eigentlich wäre es nicht schön. Das wäre schön,

[00:32:18] **Gavin McClurg:** würde es nicht? Ja.

[00:32:21] **Bill Hughes:** Also nein. Der einzige Buchstabe, der ewig bleibt, ist, wenn du ein Superfinal gewinnst, bekommst du ein permanentes AA. Also ja. Also nein, du kriegst nie ein...

[00:32:32] **Gavin McClurg:** dauerhaftes AA. Ich dachte gerade, man kommt dauerhaft in den Superfinal, aber das bedeutet einfach, dass man fest eingeplant ist, oder?

[00:32:37] **Bill Hughes:** Ja. Permanentes AA. Wow. Das ist cool. Ja. Es wäre schön, wenn man, wenn man mehr als einen Superfinal gewinnt, ihn an Freunde abgeben könnte, damit Leute wie Onurin seinen abgeben könnten oder so. Da hast du es. Ja. Du hast einen. Ja. Er hat etwas, das er nicht braucht. Aber ja. Also, nach dem aktuellen Jahr kannst du einen Buchstaben aus dem Vorjahr verwenden, aber er wird um zwei abgewertet. Wenn du dieses Jahr ein B hattest und deine Ergebnisse für 2023 einfach mies waren, könntest du das B nehmen, es auf ein D abwerten und es behalten. Danach wird es nicht mehr abgewertet. Du kannst also nur das behalten.

[00:33:23] Diese abgewertete Kennung kannst du nur ein Jahr lang behalten. Und wenn, wenn die Kennung von einem PWC-Event stammt, wird sie nur um eins abgewertet. Wenn du also ein C hast, ein C von einem Paralympic World Cup-Event, würde es nur zu einem D abgewertet werden. Während deine nationale Rangliste oder dein Ligapunktstand um zwei abgewertet würden.

[00:33:43] **Gavin McClurg:** Wildcards. Genau das wollte ich dich fragen. Wie funktioniert das?

[00:33:46] **Bill Hughes:** Jeder PWC-Partner erhält also pro Jahr eine Wildcard. Und normalerweise geben sie diese Wildcards an die Werksflieger weiter.

[00:34:01] Oft ist es ein Werksopilot, der einen Prototyp ausprobieren möchte. Wir nennen sie nicht mehr Prototypen, aber jeder Hersteller darf einen Schirm, der für die Zertifizierung bereit ist, in einem PWC-Wettbewerb fliegen. Sie schicken also die ganzen Unterlagen ein und sagen: Hier, dieser Schirm ist bereit für die Zertifizierung. Wir wollen ihn ausprobieren. Wir müssen ihn nur unter realen Bedingungen testen. Und wenn sie einen Piloten haben, der nicht qualifiziert ist, um ihn bei diesem Event zu fliegen, können sie ihren Wildcard nutzen, um diesen Piloten mitzubekommen. Die Partner, es gibt eine Menge PWC-Partner, die keine Ausrüster sind. Und die verteilen ihre Wildcards ganz so, wie sie es für richtig halten.

[00:34:46] Die andere Möglichkeit, ein Wildcard-Ticket zu bekommen, ist über einen Veranstalter. Ein Veranstalter erhält ein Kontingent an Wildcards, die er vergeben kann. Typischerweise vergibt er diese an Personen, die sie gesponsert haben. Wenn zum Beispiel ein Wettbewerb in Brasilien stattfindet und das örtliche Telefonunternehmen ein Sponsor ist, könnten sie die Wildcard an jemanden vergeben, der dazu beigetragen hat, das Ganze zu ermöglichen, oder so ähnlich. Aber die Veranstalter können die Kriterien für die Vergabe völlig frei wählen. Ja.

[00:35:20] **Gavin McClurg:** Ja. Okay. Okay. Wildcards. Ich wollte sagen, als ich erst in den Sport gekommen bin, habe ich auch gelernt, dass es oft ziemlich verzweifelt aussieht. Man kommt nicht direkt rein, aber wenn man dann reinkommt – also, wenn man mit kurzfristigen Reisen okay ist – brechen viele Leute spät ab und die gehen die Liste einfach so ab. Man behält diese Liste im Auge und manchmal bekommt man dann den Anruf.

[00:35:49] **Bill Hughes:** Ja. Leider, das ist eigentlich... ich bin nicht wirklich begeistert von der Art und Weise, wie das abläuft, aber normalerweise melden sich die Leute jetzt einfach zu Beginn des Jahres für alle PBC-Events an. Ja. Ganz egal, ob sie eigentlich vorhaben hinzugehen oder nicht. Und wenn dann die Auswahl erfolgt, werden sie ausgewählt. Du wirst vom PBC benachrichtigt: Hey, du wurdest ausgewählt. Du hast sieben Tage Zeit, uns mitzuteilen, ob du teilnehmen kannst. Und dann schauen sie in ihren Kalender und merken vielleicht: Oh, an dem kann ich sowieso nicht teilnehmen. Und dann lehnen sie ab, und das passiert einfach so lange weiter, bis die Veranstaltung voll ist. Du hast also recht. Oft haben viele Leute schon zu Beginn des Jahres zugesagt.

[00:36:38] Seitdem haben sie einen Konflikt. Und deshalb werden sie absagen oder stornieren. Weißt du, sie haben anfangs zugesagt, aber dann ist etwas passiert und sie haben sich für eine Absage entschieden. Das kommt ziemlich häufig vor. Also ja, verlier nicht die Hoffnung. Ich meine, wenn du dich für ein Event anmeldest, verlier nicht bis zur letzten Minute die Hoffnung. Und du hast recht. Wenn du die Art von Person bist, die flexibel sein kann und, weißt du,

relativ kurzfristig, so mit ein oder zwei Wochen Vorlauf, teilnehmen kann, dann hast du vielleicht eine Chance.

[00:37:11] **Gavin McClurg:** Bill, das hier ist wichtig. Wie sagen wir den PWC, dass wir ein Schreiben brauchen? Richtig. Was will ich sagen? Du musst deine Ergebnisse melden. Und ich glaube, viele Leute verstehen das nicht. Ja.

[00:37:27] **Bill Hughes:** Ja. Ja, das ist ein guter Punkt. Das hätten wir machen sollen. Also das Erste, was du tun solltest, wenn du an den PWC interessiert bist, ist auf die Website zu gehen und ein Konto zu erstellen. Die Erstellung des Kontos kostet dich nichts. Du gibst deine Piloteninfos und ähnliches ein. Sobald du ein Konto erstellt hast, kannst du dich für Wettbewerbe anmelden und deine Ergebnisse melden. Es ist einfach ein Bildschirm, auf den du gehst und sagst: Okay, ich möchte Ergebnisse melden, und du erhältst eine Dropdown-Liste, in der du sagen kannst: Ich möchte mein Ergebnis von den U.S. Nationals melden. Ich möchte mein Ergebnis von der U.S. League melden, und alles andere – wirklich jede einzelne Sache, die möglicherweise einen Brief auslösen könnte, wird dir als Option zum Melden der Ergebnisse angeboten.

[00:38:16] Und dann sagst du einfach, du warst zum Beispiel Fünfter, Zehnter oder Fünfzehnter bei den U.S. Nationals. Das geht dann an Laura bei der PBC. Sie validiert das. Also, für die USA schicke ich jedes Jahr die Ergebnisse unserer Meisterschaft und unserer Liga ein. Und jedes Land hat jemanden wie mich, der genau das Gleiche macht. Du kannst dich also anmelden und sagen, du warst Fünfter. Und Laura könnte dann zurückkommen und sagen: „Tja, eigentlich warst du Vierter“, weil sie die Ergebnisse hat. Sie bestätigt also, dass du dich mit der richtigen, mit der richtigen Rangliste angemeldet hast. Also ja, sobald du dich für die Events angemeldet hast, stehst du auf der Auswahlliste. Wenn du zum Beispiel auf die Seite für Brasilien gehst, siehst du einen der Reiter ist „Selection“ und du kannst dorthin gehen und die Auswahlliste sehen.

[00:39:09] Man kann sehen, wer sich alle angemeldet hat, ob sie bestätigt wurden oder ob sie auf der Warteliste stehen, und man kann sehen, wo sie in der alphabetischen Reihenfolge stehen. Man kann also so eine Art Einschätzung der Chancen abgeben. Man kann schauen und sagen: Okay, es gibt schon 70 Leute, die bestätigt sind.

[00:39:28] Und ich stehe auf Platz 20 auf der Liste. Du wirst wahrscheinlich ausgewählt werden. Ja. Ja. Ja.

[00:39:38] **Gavin McClurg:** Bill, du hast die Asian Tour erwähnt. Ich weiß nicht viel darüber. Erzähl uns da ein bisschen was dazu.

[00:39:42] **Bill Hughes:** Ja. Die Asian Tour wurde also wirklich eingerichtet, um das Wachstum in den asiatischen Ländern zu fördern und den asiatischen Piloten Möglichkeiten zu geben, Letters zu bekommen. Es gibt in Asien viele wirklich, wirklich gute Piloten, und ihr wisst ja, es ist für sie schwer, nach Europa oder manchmal sogar in die USA zu kommen, um an Events teilzunehmen. Die Asian Tour wurde also eingerichtet – Gin Gliders war wirklich maßgeblich an der Gründung beteiligt. Es ist also einfach eine weitere Reihe von PWC-Events, die in Asien anerkannt sind. Die Events der Asian Tour sind also auch eine wirklich, wirklich gute Möglichkeit, Letters zu bekommen. Sie unterscheiden sich ein wenig von den regulären PWC-Events. Bei einem regulären PWC-Event werden die besten 15 Piloten automatisch für das Superfinal ausgewählt.

[00:40:33] Und je nachdem, wie viele Überschneidungen es zwischen den PWC-Events gibt, können es auch die Top 20 oder Top 25 Piloten sein, die für das Superfinal ausgewählt werden. Bei der Asian Tour wird dann einfach der beste Pilot eines Asian-Tour-Events automatisch ausgewählt.

[00:41:01] Die Asian Tour Events machen super viel Spaß und wissen Sie, sie sind eine gute Möglichkeit – besonders für uns Piloten ist es im Vergleich zu jemandem in Europa zum Beispiel relativ einfach, die meisten Asian Tour Events zu erreichen.

[00:41:18] **Gavin McClurg:** Ja. Und ich habe tolle Geschichten gehört. Ich war zwar bei keinem davon, aber ich habe großartige Geschichten über die kulturellen Erfahrungen, die Organisation und die Begeisterung gehört. Es klingt nach einem Muss. Es klingt fantastisch. Es

[00:41:33] **Bill Hughes:** wirklich fantastisch. Ja. Ich meine, die asiatischen Länder rollen wirklich den roten Teppich aus. Man fühlt sich wie ein VIP. Die haben wahnsinnige Eröffnungs- und Abschlusszeremonien. Die holen sich zum Beispiel lokale Rockstars. Es ist einfach, es ist ziemlich verrückt. Das ist klasse. Es macht riesigen Spaß. Das ist toll. Ja.

[00:41:51] **Gavin McClurg:** Ja. Sehr cool. Ich wollte dich etwas fragen. Also ja, das haben wir auch noch nicht angesprochen, die Auswahl für den Superfinal. Es gibt fünf Weltcups. Du hast gesagt, wenn man unter den Top 15 ist, ist man automatisch dabei – ändert sich das? Also, wenn es der Weltcup in Mazedonien im Vergleich zu Argentinien ist, weißt du, wenn die Qualität der Piloten an einem Ort viel höher ist, gehen sie da tiefer in die Auswahl oder ist das einfach durchgehend gleich? Okay. Top 15, die Wiederholungen streichen und dann ab Platz 16 und so weiter.

[00:42:23] **Bill Hughes:** Die automatische Qualifikation gilt für die Top 15 insgesamt und die Top 3 Frauen. Das Einzige, was diese Zahl nach unten ziehen kann, ist die Gültigkeit des Wettbewerbs. Solange der Wettbewerb mindestens zwei voll gültige Tage oder drei oder vier Tage hat, die sich auf 2000 Punkte summieren, ist er voll gültig; darunter könnte er abfallen. Das könnte also passieren: Man bekommt vielleicht nur die Top 10 Piloten oder nur die Top 5 Piloten, wenn man zum Beispiel in einem PDVC nur eine Task hat. Das passiert nicht sehr oft, aber es könnte passieren. Und wie gesagt, man bekommt also die Top 15 aus jedem und die Top 3 Frauen aus jedem Event.

[00:43:10] Und normalerweise gibt es darin viele Überschneidungen. Also, jemand wird in den Top 15 von zwei oder drei Wettbewerben sein. Und all diese zusätzlichen Plätze werden dann basierend auf der Qualität der Wettbewerbe vergeben. Aber solange sie voll gültig sind, haben sie alle die gleiche Qualität.

[00:43:29] **Gavin McClurg:** Bill, super hilfreich. Ich weiß das wirklich zu schätzen. Ich denke, das wird unseren Hörern helfen und wir sehen uns in Brasilien, Alter. Ja. Gerne geschehen. Bis dann.

[00:43:43] 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 welchen Weg du uns hörst. Du kannst deinen Podcast weiterempfehlen, was sehr viel bewirkt und hilft, 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 um einen Dollar pro Folge gebeten. Das kannst du über eine einmalige Spende via PayPal tun oder du richtest ein Abonnement ein. Wir haben einen Abonnement-Service, der dich für jede veröffentlichte Folge berechnet. 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.

[00:44:29] Das ist also viel günstiger als ein Magazinabonnement. 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 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](https://cloudbasedmayhem.com) geht, findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt es über [patreon.com/cloudbasedmayhem](https://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 ganze Bonusmaterial, die kleinen Videocasts, die wir machen, und die kleinen Extras.

[00:45:19] Ja. Also, kleine Details, die wir in Gesprächen finden, 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 die Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen. Dann richte ich euch ein Konto ein. Natürlich wäre das lebenslang gültig, 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 oder Hüte oder irgendetwas gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und auf all diese Bonusinhalte zugreifen können. Jetzt, vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr und wir sehen uns in der nächsten Show. Danke.

[00:46:19] Tschüss. Tschüss. Tschüss. Tschüss.