

The Spring Tune up

Cloudbase Mayhem Podcast 194 — Nick Greece and Russ Ogden

Published	2023-05-02
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-194-the-spring-tune-up-with-nick-greece-and-russ-ogden/
Duration	01:29:28
Speakers	Gavin McClurg, Nick Greece and Russ Ogden
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0194-the-spring-tune-up-with-nick-greece-and-russ-ogden.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	19 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	20
Show notes	20
Transcript	20
Deutsch	39
Show notes	39
Transcript	39

English

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

Show notes

This week we dive into spring with the current World Champion and long-time Ozone test pilot Russ Ogden and multiple US National Champion Nick Greece. Year after year we see accidents in free flight spike in spring. Spicy conditions, rusty skills, new unfamiliar gear, heightened stoke, another year behind us, lack of confidence... we explore the many things that might have an impact on why we see the spike and what you can do to make sure you're not in the data set.

The post Episode 194- The Spring Tune up with Nick Greece and Russ Ogden first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:08] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the CloudBase Mayhem. I have a really special one for you this time around with current world champion Russ Ogden and longtime test pilot for Ozone and Nick Greece, multiple U.S. national champion and legend and former editor of USHPA and who is now working for the RRG, our risk retention group, insurance arm of USHPA. And he reached out to me actually a couple months ago and suggested we should do a show on tune-ups in spring as we're entering the flying season and already some big flights going down. We wanted to put this together as just a reminder that the data says spring is our most dangerous time of the year.

[00:00:55] So for those of you in the northern hemisphere getting ready to tackle a big season, there are some hazards there that grab. You know, we're not very current typically. We haven't been flying a lot in the winter. The conditions in spring are really boisterous and that's unfortunately when a lot of people pound. So we wanted to just review all the things that make spring different. We get into conditions and forecasting and how to kind of ease back in even though it could be pretty spicy. We talk a lot about the new C-wings and the new two-liners and gear choices that go along. Along with entering spring, sometimes we up our kit in the winter and that's maybe not the best time to do it.

[00:01:42] We also talk about age and getting older and you know more breakable, less durable and our reaction times go down a little bit. What we should be thinking about when it comes to age is something that affects all of us, unfortunately, certainly finding it with me. We talk about a lot more about equipment but also just what we should have and what we should be familiar with. InReach, first aid kit, oxygen potentially, sleeping bags, depending on where you're going, just to remove some of the things you're thinking about so you've got more access to observation, which is what makes us go big. We talk about the importance of kiting and ground handling and being savvy and savage on the launch.

[00:02:28] We talk about flying in suitable conditions for where you are and how to identify where you are. We talk a lot about reserve deployments and SIV. Russ has some really fantastic input on this stuff. We talk about repacking, we talk a little bit about trimming, but it's just fantastic. There's a lot here. This was a fascinating one to go through. I've never had two people on a show. It was really fun to see both these guys, Russ over in Gornan in France and Nick at home in Truckee where he's been inundated with stuff. snow all winter but we had a lot of fun with this and i was really thankful and grateful to be able to do this with two just amazing people and amazing pilots who articulate our sport so well so enjoy this fantastic show spring tune up with russ ogden and Nick Greece and be safe out there everybody have a great season cheers nick

[00:03:38] russ legends thanks for coming on the show and getting us all tuned up for spring i've been excited to do this and nick thanks for the suggestion sounds like you got your little one down there bouncing around we got a little few minutes to catch up here but thanks for coming on and thanks for uh thanks for talking to the audience about all this important stuff great to be here kevin thank you for having us and thanks for doing this as well so we're going to be talking about spring and spring conditions and flying and nick you've got a little preamble like can you just tell us about

what we're going to be trying to accomplish in the spring and what we're going to be trying to accomplish in the spring today i think one of the things you know where where we're starting to see and one of the what we're hoping to accomplish today is to look at some patterns um patterns that we've seen um repeated over and over that have led to results that are less than ideal for our participants um both the uh record the rrg the insurance company and USHPA has has detailed and i'm sure um uh the british hang glider paraglider association as well has detailed logs of of accidents and the causes of them and so um you know going into the the new season um you know hopefully this will serve uh as a kind of a template for things that to to think about um as we get warmed up um and and to try to identify some of you know these repeatable um offenses that we can we can steer away from or even just draw some awareness to so that if you're steering towards it at least you're aware that you're going towards this um because uh as we know sometimes the right decision is to fly further than to than to turn back so nick thanks for that i appreciate it and let's start with the weather why is spring different than the rest of the year i

[00:05:23] **Nick Greece and Russ Ogden:** think um in the spring we get uh cold weather hot suns lapse rates temperature gradients are good so we get very strong thermals um often quite hard edged and the associated thermic turbulence and that coupled with you know rusty conditions rusty pilots rusty uh out of practice not flying a great deal these are the kind of main influences towards incidents occurring and

[00:05:51] **Gavin McClurg:** can either of you speak to just how to mentally and maybe physically ease back into conditions like that i mean typically we may have done a comp or two in the winter but a lot of times we're skiing and doing other stuff we're not flying our minds not on flying we're getting back into it uh we're not flying we're not flying we're not flying we're not we'll talk about gear here in a little bit but how do we mentally get back to the hill and and not flail i well so there's a couple things that pop to mind right away uh one is just like any other sport it's about warming up uh when you get ready for ski season gavin i'm sure you start dry land training right before you're hitting the hills you're trying to get the muscles warmed up so that when you're you know ready to engage um you know they're they're kind of on their way to being stronger then when you start to get ready for the ski season you're ready to get ready for the we don't just go start sending off cliffs right away right you're going to kind of ski a couple groomers you're going to get the knees feeling well you know uh you know loosened up so same thing in flying um you know starting at a training starting with kiting so going out starting with kiting uh for me i've had a long layoff i haven't flown in months so um i'm going to be looking for uh kiting coastal you know smoother air conditions uh reducing my window of of flying conditions so that i'm going to be flying um you know kind of before the day gets going you know and maybe having a little bit and landing before it even really tees off um or towards the evening you know that i'm not going to be in it to fly for for six to seven hours and and um and and going out and trying to you know go as far as i can but i think really the kiting part the currency and showing up with the confidence that you know regardless what happens i'm going to get off the hill well um and that's the first step to any successful flight um the second part that i would like to talk about is the kiting part is that when we come back out of the out of the uh off season we haven't seen our friends in a long time and it's really exciting right you you have you i have compartmentalized friend groups typically where okay i've been with my ski friends now all my flying friends are coming back i'm so excited to see them that sometimes we you know i think it's a really kind of a warning place where you really need to be careful that to know when the aviation part is kicking back in so you're so excited the the camaraderie the social part but then when it comes to going back to your pre-flight going really into a hard aviation mindset and keeping that space and that for for for your checklist and for your bubble russ how do we know you nick you're just talking about you know what you're you're kind of preparing you're getting back into the mindset how do we know where we are after a long break you know that so much of flying is confidence and and how we feel and like nick said currency how do you assess even on a daily basis but coming back to it after a long stretch just where you are in terms you know we are we're also we're getting older each year we're getting a little bit more fragile a little bit less reactive we're you know our reaction times go down yeah

[00:08:55] **Nick Greece and Russ Ogden:** i think it's it's a very complex issue because we're all pretty much any anyone who's been flying for a few years is very much aware that the that the tides of spring and how the accident rates do go up in spring because people are rusty and so on and i think it's um and even despite this awareness there are still accidents people are still hurting themselves at this time of the year so it's it's quite a complex process i think and i the rustiness is one thing um but i don't think it is the absolute be all and end all of what is causing these incidents i think over the years as we've seen i think it's more than just the strength of the conditions that we start flying in where 20 30

years ago you couldn't fly a paraglider in these conditions because it was too strong you'd get blown back and if you weren't getting blown back you have to accelerate to and the glider would become deeply unstable so it was conditions that you just were not really flying in whereas now with the modern technology now wings are faster they're more stable at speed the window of being able to fly is much higher

[00:10:06] so although the wings are getting somewhat safer um we're also suffering from flying in much stronger conditions of flight and so on and so on and so on and so on and so on and so on than we than we normally do and i think this is the the biggest factor really um confidence as you say is a really important aspect um but so is hubris so is overconfidence we can't be too overconfident on the long layoff coming back without too much practice we need to be out there ground handling like nick says when we can get as much smooth coastal soaring flying in any smooth flying we can do on training hills anything to just get back in touch with your equipment really and get used to it and then once we're flying i think we have to be really self-disciplined really safe really um really astute to the conditions that are going on i mean especially like down where you are you guys are some valley these massive big areas which are strong at the on the weekdays you know when you get a good lapse rate day good strong day in the spring you're you're you're gonna have some funky air that's for sure so i think um the the layoff is is one thing but it's it's a it's this continuous

[00:11:14] training that we we we we embark on when we start flying and it never stops we have to continuously be on that curve all the time

[00:11:24] **Gavin McClurg:** russ this is a good segue you mentioned gear a couple times i've been getting a lot of questions on the new c wings the new two liners and maybe we don't take a full deep dive into it but ozone niviac gin others are have come up with these new very exciting wings and i've been getting a lot of questions about the new two liners and i've been had people contact me say you know say they're flying a mid or high b and they're they're not really what i would you know they're not getting the hours that i would say are are a lot of currency and they see these wings as safer because they have more bar performance and they're more collapse resistant is that the way we should be thinking of them and because i think about gear a lot in the spring because usually in the winter we're getting hungry to fly we start thinking

[00:12:15] maybe it's the time to up our kit and as we've talked about many times on the show upping our kit is a risk you know as a risk factor right it's you're you're then flying in pretty wild conditions potentially and you're flying it on new gear so i'd love to just hear from you how should we be thinking about these new wings and just in gear in general when it comes to spring but i haven't really known you know they're they're new they're you know are they are they something we still need to be very respectful of because it's a two-liner this

[00:12:46] **Nick Greece and Russ Ogden:** is a big big subject that we could talk about endlessly there um there was lots of questions in that um first of all um two points a couple few points i'd like to make on it um the two-liner part is from what i've seen over the years now um developing wings two-liners three-liners whatever um to me the the big the biggest factor in passive safety is not so much how many attachment points they are but more to do with aspect ratio the profile used and the arc used and and several other factors okay so there's a bit of a stigma over two-liners because that they're more dangerous than the three-liner for the same given design from my experience uh i don't see that i'm not seeing that at all in fact with a modern well-designed two-liner it's it's as well-behaved as a similar three-liner the attachment points don't really make a big difference in those in those parts um what two-liners do require is a little bit is a different style of flying so you need to adapt the way you fly you fly on the b risers a lot more for many pilots that's quite intuitive um and for those pilots it makes flying a wing mildly safer flying in stronger conditions

[00:14:13] um for some pilots who don't really know how to fly a wing they don't know how to fly a wing really quite have those skills then it's not the right choice of wing to fly um and we shouldn't use a certification grade really to assess safety certification does not assess is not an assessment of safety it's an assessment of conformity into the way a wing should and should not behave in calm air with no pilot input at the at the end of the day every paraglider is unsafe and it's just how far you want to go how unsafe you want to be um the biggest factor in safety is not the wing it's the pilot it's their uh it's their ability to fly the wing it's the ability to not freeze when they're in danger it's the ability to write the make to make them the correct input at the right time um all of these factors can be learned by experience some of these factors but an experience is is is very important but as we've seen you know we all know pilots that have been flying for

20 years and they should never they shouldn't even really fly and yet i've seen 16 year olds that are doing infinite tumbles and have absolute skill and authority over a paraglider so you need to make an assessment um a personal assessment of yourself to see where you are on that curve i would suggest that you don't no matter how experienced you are you don't really change where you are on that curve you just make yourself slightly better at doing it but if you're you know

[00:15:47] there's not many people who can do 50 infinite tumbles and be able to have be copious mentors throughout and know exactly where they are spatially aware throughout doing that and it's much the same flying high performance paragliders i think so i think you need to not really worry about dnc or d or whatever i don't really care about that we don't really care a great deal about grades and reading reports and adding up how many a's and b's they got to verify whether one wing's safer or another that's just a little bit of a problem but i think it's a good thing and i think it's a good thing to do and i think it's a good thing to do and i think it's a good thing load of absolute nonsense and it's it's time we stop doing that because it's just ineffective way of finding out whether a wing is good for you or not you need to have a deep dive into yourself and say right well how good am i how spatially aware am i how is my skills keeping any wing light uh open and how good am i dealing with stuff when it isn't open or it's not flying

[00:16:41] all of this is part of training but it's also bound to you as a pilot as well

[00:16:45] **Gavin McClurg:** so russ i i totally agree with you about um this you know the the certification process and the conformity process uh how would you recommend people go about selecting the appropriate glider for their skill

[00:16:59] **Nick Greece and Russ Ogden:** um well i think the the most important factor in this is uh progression uh through aspect ratio taking advice from experienced pilots uh taking advice from your instructors taking from advice from people who know you're flying who can be frank and honest with you and see your abilities and go from there there is no need there is no need to presume that in your flying career you have to go from a to a b to a c to a d i know people who've been flying for 30 years longer than i have longer than any of us have they're totally happy and they're totally down with flying enb rated wings because modern enb rated wings um like you fly when you're training nick you know the score they can handle on a sixpence they can turn inside any competition wing they they've got an amazing amount of solidity and forgiveness in the break range and they're a whole heap of fun to fly and you don't really need a great deal more performance than what a modern day enb high performance enb can offer if you're really into cross country if you really want to to then take that next step go further if you have the ability then you can consider going up in aspect ratio going and as as we see you know as you go up through the different certification grades you will get to that the higher the grade the higher the aspect ratio is a general rule but that aspect ratio requires management the ENC the EN grade is a grade of how the wing behaves which boxes it ticks which boxes it conforms to in dead calm air you throw that into hong kong phooey choppy sun valley air and it doesn't give a shit about the certification grade if you take any wing and you give it a 90 percent collapse with a with a super high kink angle and it's recovering into rotary air it ain't going to behave like it did above a lake in

[00:19:17] london in calm air okay you can end up easily gift wrapped in an ena wing as you can with an enc or d wing okay so if you it depends on you as a pilot you have to know your own limits you have to know your own uh ability to fly actively you have to know your own ability how you feel when you get the fear whether you freeze or whether you uh actually switch on and become better and sharper and you have to know your own ability to fly actively and you have to know your own ability to be a lot more um holistic much more holistic approach as to how you choose your wing and the last thing you need to do is actually look at a list of grades given by a guy who's flown it twice or once you know in calm air performed two collapses mostly nowadays manufacturers we're blunt we're honest we say it how it is it's no interest for any manufacturer

[00:20:17] someone flying a wing that's beyond them it does nobody any good so read and and really read carefully what the manufacturers are saying and follow what they say i think that's the most important aspect and um yeah don't worry too much about enc grades uh en grades or the absolute numbers on each maneuver so

[00:20:42] **Gavin McClurg:** can you explain though a little bit about so you know this is something that i was always looking at and i don't know if i was right but i was looking at flat surface area and and um weight ranges and i was seeing how it was designed and how it passed and i don't i don't think that was correct you mentioned um you know

looking at aspect ratio can you explain how someone would uh you know investigate aspect ratio and how it would relate to their flying um

[00:21:08] **Nick Greece and Russ Ogden:** as a general rule aspect ratio the the longer and thinner the wing is the more span a wing has the less core the wing has um is the more span a wing has the less core the wing has the less core the wing has the less core and it's in the very turbulent air that you need more kind of uh inputs to keep the wing open and to stop the wing from stalling as the aspect ratio goes up the generally the stall point comes a little bit earlier and it's easier to stall part of the wing so you may be inputting to stop the surge and still manage to stall one part of it also if you do get a collapse it's more likely to end up with a collapse of the wing and it's more likely to end up with a collapse of the wing on the outside if you end up in a spin situation or a stall situation the glider will tend to snake around a bit more you know for two wings everything else being equal a lower aspect ratio wing is easier to manage in extreme situations than a high aspect ratio we put them both in calm air they're both the same but put them in the the funky stuff and that's where the big difference comes so choose an aspect ratio that you're comfortable with is what i would say i think most people that's why ian that's why the CCC wings right now they're like up at seven and you need to be pretty switched on and competent to fly those comfortably and have fun end is a nicer is a is a better area for those that aren't quite comfortable on CCC wings and that's uh normally high sixes in aspect ratio and then ends are somewhere between six six and a half and a kind of pretty more versatile for the majority of experienced pilots

[00:22:51] **Gavin McClurg:** fantastic nick we when you had the the idea for putting this show together we put out the the questions what should we what are some of the things we should be hitting on when i talk to you both and one of them that came up that i thought was really interesting is talking about age you know we're all we're all aging we're all getting older our our reaction times you know slow down you know for me i'm struggling with vision and so i've always had perfect vision my whole life i've always had perfect vision my whole life i've always had perfect vision my whole life and it's been the last couple years has really gone down which really affects your my ability to observe things in the air do you want to talk to us about that a little bit because i think that's also important that's important year round but it's it's especially important in the spring i wouldn't know i don't age i wouldn't i wouldn't i think

[00:23:40] i have the same

[00:23:44] **Nick Greece and Russ Ogden:** problem i have no idea what that's up

[00:23:45] **Gavin McClurg:** yeah yeah i have no idea i feel great i feel as good as i did when i was 25 um no i think i think this is pretty much all i work on these days i believe that the first step to this problem is acknowledging you have a problem and knowing that there there are ways to to try to you know counteract it so physical conditioning uh stay your hydration uh being deeply honest with your mental state knowing you know when when you are you know going to bring it and trying to utilize some of the wisdom that comes with making it this far in the parallel life you know in your paragliding career you know rather than uh relying more on on sheer uh kinesthetic body talent but i think you know staying hydrated while while flying as well um and staying well fed feeding the mind because we're going to need more sugar more electrolytes you know being aware that once an hour you're going to need to refill that and then being um compassionate and gentle with yourself when you're not at the at the peak of your game and acknowledging it and stepping back and taking you know and and being and knowing that this is just it's okay and you're this is just going to make you more hungry for the for the next day when you are fit again so i think that that's what i've been personally doing

[00:25:05] nick i'd like to also talk about because i think of and russ you know you were over here for the for the world cup in 2012 so you have personal experience with this and we had an experience in that event that highlights this but how also do you think about gear this time of year and you know the when we get back into it i think it's often we're we're so excited we just think about the core kit but especially flying in in the wild wild west i think this is a good opportunity to rethink what's in the bag and and what's in there we need to know how to use it you know i'm thinking first aid what what are you thinking about this time of year in terms of what you're carrying well i've i've toned back so i'll start on a b this time of year um you know i used to just go right to my comp wing and say well i only have one wing this is the wing i'm flying uh and and hike it up all kinds of mountains because in jackson we couldn't even you know that only way you could go flying is to hike up um with your you know your comp harness and and then have at it and

just kind of you know deal with it and and i think i was quick enough um with my eye hand coordination to be able to pull that off so now i'm i'm on a you know a rush uh swift six and a lightweight harness and trying to just lean into the you know that starting off kiting really having it be about fun you know not not if i get up there and i don't like the way it's blowing i walk down you know the kit is light it's it's giving yourself all those advantages so that there's no excuses for the inconvenience part you know where you're like well my kit's heavy i don't want well i have a light kit for this purpose specifically so that i can make the correct decision um for the spring you know uh as far as you know obviously we we all use in reach you know but but here you know in the rockies it's it's really difficult the springs are rugged it is by far the strongest you know most gnarly time of year hard to discern if it's the weather conditions or or the the mixture of your rustiness and the weather conditions but with the snow and the ground being revealed at those two different levels and the lapse rates with the instability especially out here in nevada being um you know the the most instability will be all year will be in the spring we don't it gets very stable all summer you know we it's kind of the best time for me to to be having fun and not be scared and so a lot of this kind of tunes into when safety is a performance progression right so identifying that it's actually if i can i can increase my safety quotient right here and it will help me get to a higher performance more quickly so safety equals performance right and so starting to identify those moments and and there's a few there's a bunch of them where you can say well i'm i'm not doing this because

[00:27:50] you know i think it's safe i'm actually doing because it will it will get me to the place i want to be more quickly but

[00:27:56] **Nick Greece and Russ Ogden:** how do you how do you quantify safety there nick how do you quantify safety in that aspect well

[00:28:01] **Gavin McClurg:** in terms of like well i'm gonna choose a safer glider right i'm gonna choose a b glider versus my d glider right and and that's because yes the d glider will perform better on a glide however my b glider because i'm rusty and i'm new i will be working on turns and i'll be more comfortable and therefore i'll be easing into my progression of to where i can access the performance of a d glider so that would be kind of an example of where i mean you know choosing the safety i put in quotes because after we just discussed there's a lot that goes into this you know understanding but you know that would be an example i also think for me you know in the spring because conditions can be quite overwhelming i think the more things we can make that that are just padding in terms of our brain it really helps you know so having the in-reach kind of dialed and having your contacts dialed and having the telegram group groups put together so people know where you are and what to do in case of emergency and who to contact in case of emergency and having a sleeping bag and having water and having enough food all these things where if we're going xc that that you're not in the air going oh shit just don't have that going right or my battery's not working or you know all those kind of things can add undue stress and you know that's kind of what i'm trying to do here and i see that as a way to kind of stop our stress the stress that take away from our observation skills which usually makes us land anyway but it's also you know here in the in the west you sometimes don't really want to be landing at 1 p.m.

[00:29:31] you know you've got to be in the right mindset to get to that nice air at the end of the day and to get there i think the less things we have to think about and be stressed about you know is my oxygen working is it full as you know have i done that right all these little things we can kind of like you said compartmentalize and put in places that are not in the air and i think that's kind of important because that's where we're going to be in the future so i think we're going to have to take a lot more time to do that and we're going to have to put in places where we're able to be in the air and we're able to do that and we're able to do that and we're going to have to put in places where we're able away can really help us so we're not overwhelmed you know we're it we're it's it's not the seventh day of a world cup where we're totally dialed and we've been flying we've got all the hours and we feel super comfortable on these hot wings you

[00:30:03] **Nick Greece and Russ Ogden:** guys you guys are crazy i mean i mean the idea of having to fly cross country with a sleeping bag and that's that doesn't really happen in europe it definitely doesn't it definitely doesn't happen in england yeah

[00:30:15] **Gavin McClurg:** it doesn't happen in my world either russell i live by the road it doesn't i

[00:30:20] **Nick Greece and Russ Ogden:** don't know that's yeah that's that's part no no if you're british all you worry about is whether you've got a mars bar or not i

[00:30:28] **Gavin McClurg:** know gavin i think that's a really i think that's a really astute point and that's something i've noticed as i've gotten older it takes me a week to prepare for a travel trip a you know a flying trip now it used to take six hours you know and i could be drunk you know and now it's it's uh it's a very long methodical process and i've noticed it's that comfort level and so i think that that's a really really wise point about having your gear dialed have not being on launch figuring out anything and leaving the ram open for contemplation if it needs to be breath work whatever looking around at the clouds but not being stressed and i think that that that is by far that is one of the things i've noticed and it's something that i do in competition actually right so if i'm competing i have everything when i get up there it comes out of my head and i'm like oh my god i'm not out of the bag the same way it goes on it goes on my body the same way everything is done in the exact same way and the purpose i do that is to create open ram because it goes it's like a clockwork and then i you know i can i can walk around and eat pizza and high five and listen to russ's stories and you know all those things and then boom be racket back right back in it so i i think that's a really uh a really astute point you bring up

[00:31:40] russ you're flying in a place where it's really year-round i'd just be curious do you have do you have a lot of experience with you have long breaks or is you know if you if you had times in your career where you you in a sense struggled with kind of getting back on the horse or is it you know you you fly enough that that it that's kind of a real no

[00:32:02] **Nick Greece and Russ Ogden:** we're flying pretty much every day down here in bordeaux and um but uh with our with our when we're testing with our testing work after the christmas break after a few weeks off you really do feel it you really do notice that well i don't

[00:32:18] **Gavin McClurg:** know i don't know

[00:32:18] **Nick Greece and Russ Ogden:** you're not quite there with it and it normally takes um it just normally takes a few collapses or a few stalls or spins or whatever just to get back into there back into the back into that mindset back into that place um but definitely i don't have the long layoffs but i do feel when i've um when was it recently we went yeah i was after the Superfinal we went to the Superfinal we flew loads in mexico we then came back and went straight into a two-week holiday and then when we started again in january we hit the ground running first day trying to get the photons ready for certification and it's like boom shakalaka you're straight back into it and i felt it then i definitely felt it then from the testing side of things but i think um for me personally um i've flown enough over the years to not really get that rusty feeling after a few weeks layoff but certainly for testing and

[00:33:13] **Gavin McClurg:** that's that's a fascinating so if russ is saying that just after two weeks right i think there's there was a study done with uh with the dodgers a while back and it was an alcohol study so they got the pitcher and a catcher they they were inebriated they could still see the the the difference in their reflexes 30 days after them being drunk right so as you as you get older and so that's nothing look into the physiological effects of if you have you had a uh tied one on at christmas that could be a 20 day if you're the older you get the longer that's going to be so i think it's that's a fascinating uh that you could feel it after two weeks russ after you know and so imagine us who are six months and don't have a muscle memory of being test pilots right i mean but that's not one of our that's not in our move so i think that you know that you know what we used to do and i talked to nate today gavin nate scales who we all have flown with or been mentored by or laughed at uh jokes from in the past and he was uh he's getting back into flying this year and he's going to be flying this year and he's going to be flying this year and this is something i used to do too every year is i go kite and then he's going to boise to do a 20 mile flight then he's going to the south side of the point of the mountain right in utah to to to ridge soar and then he'll do his first thermal flight so this is somebody who has 25 years experience so i guess for our listeners you know if you have less than 25 years experience know that that's what somebody who has 25 years experience is doing is is uh you know that's going to take him a week yeah or two you know basically to achieve

[00:34:49] that's another thing in the rockies which we don't have like in gordon they could just you know day after day whereas sometimes we have to drive six hours to get you know just to be able to get off the hill but i i think knowing sometimes it's nice to know that even you know the somebody told me once well you know if you're looking at a paraglider pilot in the sky and they're flying totally straight that doesn't mean the conditions are good for you that person could be a world champion their hands are moving like crazy you just can't see it right and it's sometimes it's good to

know that look even some of the best people who are flying in the sky they're flying you know but russ i would argue is the best in the world at what he does and most competent and um and you know does it the most consistently and even after two weeks he can feel it so i think giving ourselves that latitude and that that and understanding so that it allows us to schedule that in for our oncoming season and build that into your schedule don't don't shortchange it and if you do shortchange it i think knowing that you did shortchange it and acknowledging that you are still rusty and then picking the conditions appropriately for that russ i was going to say that the reason i asked that too was i was hoping you'd say something about stalls and just you know working as a test pilot that i have found in my own flying that doing some SIV spring tune-up has been really beneficial for me to somewhat you know to shake the cobwebs but also just stall a dozen times you know in a place that you're comfortable doing it on a wing you're comfortable doing it just to kind of shake the cobwebs out i found that you know some of that kind of mild SIV training and in one case it literally saved my life doing a bunch of SIV training in the spring and i had an incident about a week later and i'm convinced it was really critical for that so i was i was hoping you'd say that but i do you do you think for the general audience is doing a little SIV in the spring good idea i

[00:36:39] **Nick Greece and Russ Ogden:** think um doing SIV all year um at any stage in your flying career and using it as a continuum uh continuum is is critical to be a safe pilot i absolutely think you can you can fly safe you can fly you can fly for 20 years your whole life without ever doing an SIV the next time you go flying you may really desperately need it i think to fly paragliders with any modicum of safety and respect for the sport your family your loved ones you should uh you should be focusing on SIV training um you should do that as much as you can once a year once every other year once every six months whatever feels good right to you yeah i mean we all know we all know and understand the the limitations of the machines we fly the danger is that they're too easy to fly and yet the difficulty is that they're extremely difficult to master uh something i'm still working on something i certainly haven't done i train and practice every day to do it and i'm always learning i learned new stuff today so it's um no i i totally totally endorse training getting one early in the spring is good getting any time of the year it's good you know it's a continuous process that we need to train and practice with and going back to what nick said i think what nick said was brilliant and um totally down with all of that uh and how you know someone as accomplished and competent and talented as nate is willing to go through that process to get back on the horse to fly you know in the in the strong stuff where he where he lives uh i think it's a really important thing to do and i think it's a really important thing to do i think we can all learn from that and and i think a really important factor especially this time of year no matter where you live in the world you know because everyone's coming out of the the wardrobes at this time of the year to get out onto the hill and fly you're desperate to fly you've made that time you've earned the brownie points at home you you you're using them all up to go out onto the hill sometimes and the hardest thing to do when you see people flying is to not take off and uh there's a lot of peer pressure to fly when other people are in the air and when the winds are gusting when it's strong when it's on your limits that's when you know the wise pilots may not necessarily take off especially if they've had that long layoff

[00:39:02] **Gavin McClurg:** nick you've got some data that i'd love to go over that when the uh the utah club put together let's let's talk about some of that because it's it's nice to have you know we we can talk about spring conditions but it's nice to have some actual facts and data behind uh you know what what are the common things that come up trends pitfalls you share with rest and i said yeah so and Chris Santacroe first and foremost has been running this accident review committee and if any of you get a chance uh he does a uspa webinar it's a very limited it's only like 150 people can enter unfortunately but it's brilliant and he goes through and and does an analysis of accident reports so this comes from that from chris santa croce's uh accident

[00:39:50] car and so for this is for the point but so it's but it's the top three incident trends were riser twist number one so how does it happen is that is that in the air or on the ground both right so i mean launching premature launch not hooked in correctly turning

[00:40:14] the wrong way which is something i see sometimes if i'm guiding right um and so how can that be we've all done

[00:40:22] **Nick Greece and Russ Ogden:** it we've all done it

[00:40:25] **Gavin McClurg:** yeah i did yes um how can it be avoided pre-flight right doing a solid pre-flight check your turn direction before you're launching three times and then becoming comfortable turning in both directions which i think is more common commonly taught these days than it used to be uh what do you do when it happens fly straight get away from the hill and then fix it once you're away from the hill can

[00:40:53] **Nick Greece and Russ Ogden:** i just make a couple of points on that i think it's really um it's really uh key because uh that twice the the riser twist business of taking off being lifted off your feet facing the wing this happens in strong winds it's a regular occurrence um if it hasn't happened to you as a pilot it will happen to you as a pilot so i think uh that's where going back to the kiting is really important ground handling as much as you can using the rear risers in strong conditions in a safe place getting your feet off the ground lifting your feet facing the wrong way on the wing so that you get used to not just naturally burying it using your hands for balance you know we balance through our backside we use our body for balance we don't use our hands for that at no stage when we paraglide do we use our hands to balance and that's one of the hardest things for pilots to to learn and to overcome i mean and

[00:41:50] just getting used to being able to fly the back the glider twisted facing backwards is quite a good skill the easy way to do that is is when you're super high in the air and you're and you're competent i'm not talking to beginner pilots i'm going to experience pilots here and preferably not in pod harnesses but you can just untwist and face backwards and fly with your hands up flying backwards when the air is smooth when it's calm to do so then you can steer and control the glider that way that's one way you can do that but obviously there's a strong caveat of having safe conditions to do that in and so it became a crazy year what i've

[00:42:29] **Gavin McClurg:** never heard that one it kind of

[00:42:30] **Nick Greece and Russ Ogden:** crazy a while ago when everyone started doing the acro tricks twisted and backwards and matthias rotten remember we started flying back yeah yeah yeah exactly and um yeah we we were doing that at work quite a lot flying backwards and uh i thought one day i'm gonna do a sap backwards and i started went into a steep turn and it's like no i'm not i'm stopping there it's not very nice

[00:42:58] yeah but these are good things that you can learn when if you get bored kiting just having the wing above your head then find the stronger day a little slope somewhere get yourself lifted off and just be comfortable with it because when you get pinged off a hill somewhere or somewhere like that where they have the the the mountain and the urology has that tendency to do so you have to be prepared for it

[00:43:24] **Gavin McClurg:** it's so funny when you you say you talk about ground handling getting plucked and that kind of thing russ that's you know as you were talking i started sweating a little bit more it's funny i mean i've done the x-ops four times i've done so much of this kind of training but right now i'm not tuned in right i haven't been doing the ground handling and you know the thought of flying in really strong wind right now still makes me nervous and it just it lends so much to the the you know it's not riding a bike i i find that ground handling is something you just we've got to just keep taking on all the time and i'm not trying to say that it's not it's not it's not it's not it's not it's not it's not it's not trying to just drive it into people's minds because it's cliché but it's it's so true that i find that it's not something we can do enough i and i would i would postulate gavin that this wasn't the gavin i knew 10 years ago you know that you weren't the one you know this is something that i would say that you've learned this through the 4x alps through you know being on the front lines and that and that you it's it's it's it's awesome to see on the other side where you're like yeah yeah yeah it's it's just funny yeah i told i mean how much how much of those launches were luck you know and just not not having those skills and i just just holy shit i got lucky there you know yeah absolutely but i mean i think the i think the you know when i watch a true jedi on the ground you know that that lends so much to not having an accident because you're the person showing up at launch when the conditions are not perfect knowing you're you're not going to blow a single attempt you know you're going to walk up and you're going to do it so that's one let that's one huge less thing we got to think about isn't it it's just

[00:45:02] **Nick Greece and Russ Ogden:** i'm going to nail this yeah but that's hubris that's hubris because because no matter how good you get you still fuck it up yeah it's too easy we've all we've all we've all been there i

[00:45:12] **Gavin McClurg:** said one tip just uh strategically if i get plucked off the the ground i i try to smile and say well yeah great i i wanted to go flying today here i go you know and that that you know and and then that puts me into pilot mode so knowing instead of being worried and reacting necessarily to to a negative input to be like great i'm flying this is what i came to do um and trying to you know and trying to then deal with the like you are flying so instantly no i'm i'm flying i'm not i'm not falling i'm not crashing i'm not i'm flying this is what i came to do so that's one trick that you might be able to trick yourself with yeah and i think russ you you mentioned suitable conditions for where you are at the right time and there's certainly there's the peer pressure aspect of that too isn't there i mean you've got you know is it going to be rotary is there going to be is it coming over the back can you do the forward instead of reverse but then there's also it's an early season like you said nick you're you're psyched you're with your you're with your buds you haven't seen them all winter and everyone you want everybody wants to go flying and it may not be your day both of you comment on a little bit just on those that side of things because that's a big part of the game i

[00:46:24] **Nick Greece and Russ Ogden:** think it's and i think um you know wing certification experience all of these things aside the the decision to take off is is the most important decision you'll make all day and um if you are if you are not feeling on it you've had a you know a six week six month layoff whatever and it's pinging springtime mid-april conditions it's probably not a wise thing to do to take off in

[00:46:56] sled rides first thing in the morning late evening soaring building up your time be like nate you know don't don't be a fool and just go straight at it on the good days and that's really hard to do it's really hard to do when you've got your friends out there who maybe are a bit more in tune been flying more went away for the winter did a did a few weeks flying in mexico columbia whatever and then they're back and they're flying in the stronger stuff and enjoying it if you're doing this if you're not enjoying it it's a risk reward thing and if the risks are much higher than the reward then then stop and live to fly another day i think that's the most critical decision and that's what's going to keep you if you're disciplined with yourself you know where you're at as a pilot you know where you are at with your own currency then um you know have confidence in your own decisions and don't look at others too much and follow the issue and

[00:47:51] **Gavin McClurg:** that would be another example russ where safety equals performance when i'm talking about getting to if we're if our goal is to get to be able to fly in larger and larger conditions the quickest way to get there is to not have the fear flights it would be to do this what date's doing a progression a steady progression up and then you will you will you will achieve the performance quicker and so that that's what i mean by safety can equal performance um a lot of times people want to jump the shark and say well performance means performance i'm going to send it and that's what performance means and it's like well no it's a it's a it's a progress i guess too i would like people to know when they're out there that that they are not alone in their in their fear and their experience and that it is okay you know like that if they're feeling it i guarantee that if i were there or if gavin were there we would be feeling it you know no even with all i've taken six months off i'm right back to where they you know and so that they're not alone and to to know that this is normal and that the the what is safety equal you know how to how will you know sometimes a lot of will safety equal performance here well if the answer is yes you know it's kind of like a van dyke you know it's kind of like a van dyke you know it's kind of like a van dyke or a diagram if the answer is yes well then i'll choose that path um you know if the answer is no then i choose but the the point is just trying to be aware of it so that you know it's affecting you that to me is one of the most important bits to just be kind of a passenger in this game is where people get hurt to be an active participant and to be in you know in charge of these decisions even if you're making bad ones in my opinion if you're in charge of them okay great you're you are at least we're not a passenger and i think that you're you know you could be prepared to bring it them the other thing that i would like people to understand is that when you're up there and you're feeling it i'm i i if i were there in the same experience i would be feeling it too yeah good that's that's really that's important and key thanks nick you i i we pulled you off your data sheet there there was more to that let's get back to that what what what are some more things that came out of chris's study three so he has for the it's for so at the point they fly uh mini wings a lot and so and i know they have a lot they have a barrel roll is number two um

[00:50:00] i would say ground spiral we could probably add in there i don't think that i think people have finally moved away from the ground spiral and the majority of people anyway we still have a few but i see very few here but anyway how does it happen ground impact due to insufficient clearance how can it be avoided victims usually say i can't believe i tried to throw a 360 there after they are out of the hospital make a deal with yourself this is a good one i think um i will

not 360 if i am below this altitude 360s are big life-changing choices so the the the point has a lot of they have a lot of barrel roll accidents so i i think just keeping ground clearance i think we could probably also shift it to that that there's there's you know early in the spring keeping higher margins for error not turning you know no need to be turning down you know that close to the hill again back to russ's i risk versus reward is always high on my list what am i you know what what am i doing why am i turning why am i turning this close to the hill this early on you know this isn't this isn't part of my ramping up training to performance protocol anything

[00:51:05] else on there that came out of chris's study that we need to talk about top landings number three how does it happen ground impact due to a forced landing how can it be avoided do not attempt at sites not normally top landed do not attempt at sites unfamiliar to you practice multiple approaches know that there's always a side of the launch rule to the wind generally avoid flapping yeah i would say too i i see i see a lot of pretty bad flapping and you know there's there's a clip of me doing it really badly in the 2015 race this is something that uh you know SIV instructors have you know helped me to understand you know you need to do this with a lot of altitude over you know a safe place and do i learned it from carlos i saw him remember nick you and i bombed out one of the something down at mexico and he came in because those guys got a land in a big

[00:52:06] corrugated you know it's not corrugated you know the horrible fences in caracas down in venezuela that are all barbed wire and everything and he came in from about 50 feet on the ice peak six just doing these deep powerful wham and then let it fly and wham and then let it fly and there's a right way to to flap and that's the right way to do it but these are the things we want to learn you know in the correct environment but yeah that top landing is certainly one of the i'd like to i'd like to confess folks go ahead you guys i don't top land anymore i'm too scared to i am not current enough i fly cross country um and i haven't i've tried top landing once last year and kind of blew it and i'm real i'm like i i am not current enough to top it i think be top landing is an art and a skill that

[00:53:00] and have muscle that needs to be utilized constantly and my kiting nor my kiting nor my acro are good enough to top land at this point in my career i could not top land in chelan you top land this year i i couldn't do that safely that would be that would be almost i'd be like well i got like a 70 30 that i might not go to the hospital on this you know and so look i won the chelan comp last year so i guess that's the other thing to to know you know to be you know like be honest with yourself yeah you know look at look inside right but but and no like if you're coming in and you're like dude i don't i don't stay away from top i don't top landing is one of the more dangerous things you could do typically it's thermic right and that's the thing with the hike and fly gating and popularity i i see i am concerned that people are they don't quite understand because they see creagle land fly on the wall or they see duragati land and and you know and they're nailing it and it's because they are that guy can do an infinite tumble for a hundred revolutions that you know the other one um is a complete you know acro savage you know so i think that a lot they don't quite realize the real nuance you know carlos one of the reasons he was a fantastic aerobatic pilot but also he flew tandems in vancouver and they had to land every day in a slot that's uh it's like a half of a baseball diamond right so you know with a fence at the end so like that you know so so i think that that top landing is one of the most underrated

[00:54:30] that of a complete pilot like that being able to talk is a real i mean it's a real art of a fully complete pilot not somebody who can take off and land not somebody who can thermal and pick cross country lines not somebody who i could stall away i can helicopter but i can't top land so knowing that and and and then working up to it right so then that would be that progression again i i i acknowledge i have a problem i am humbled in your the face of the the oh so difficult top landing

[00:55:00] and i'm going to go somewhere where it's sea level okay back to my roots as well sea level and i can see you know and so and then building up from there so i think some of sometimes what's going on is the full complexity of these maneuvers aren't necessarily evident hey

[00:55:17] **Nick Greece and Russ Ogden:** nick nick nick but nick but surely if you're struggling with this top landing thing if you've got this top landing gremlin don't go to tory pines you're gonna be in the water

[00:55:30] yeah i mean i just hope

[00:55:33] **Gavin McClurg:** i land on the beach

[00:55:34] **Nick Greece and Russ Ogden:** yeah yeah i think uh what you're saying is very true for small thermic takeoffs and top landing areas in mountains high altitude thermic conditions you know for for many people in the world that fly at lower level i'm thinking of british pilots off the top of my head and people from belgium and places like this where where top landing is a normal thing it's what's what it's what's learned in in school so just to make that distinction i think nick's talking about you know high level high high altitude thermic light wind where yeah the chances of when you get it wrong are very civic thank

[00:56:12] **Gavin McClurg:** you yeah and your your point nick too to to who is it that you're looking at in the sky and Will Gadd taught me that you know you could be at a launch in fish on a really feisty day and you see somebody doing this wicked tail slide and helicopter and then a little touch and go and and that pilot might be creagle you know the the stuff that we are seeing these guys do with the fly on the wall landings you know so downwind uphill it is absurdly hard to nail that and i know that because i practiced it here in deep snow and if it hadn't been deep snow i would be in the hospital over and over and over and over again and i still screw it up and i screwed it up a lot in the last race and so i mean these are things that we saw this in the last verco fly they had to cancel the race and nick nanan's very competent pilot who you know unfortunately had a terrible accident last year not in this race but in the verco fly they had to cancel the race because there were so many accidents top landing and so that you know this is something that like you said i think it's really the premier end of the of the sport in the wrong conditions it's really requires a lot of skill and you you've got to always have a have an escape but so it goes and i and i think and i think it goes back to that just that we can repeat again do not attempt at sites not normally top landed do not attempt at sites unfamiliar to you practice multiple approaches right that's that's one thing i do i approach and then i always wave off know that there's always a side of the launch favorable to the wind and generally avoid flapping so anyway this is a great review by chris and and the use of accident review committee so top top four common pitfalls one deflations maybe we can ask russ how do you how

[00:58:03] **Nick Greece and Russ Ogden:** well i mean we're all a big low down deflation away from hospital you know i mean we that's always our biggest danger and no matter how good or experienced you are no matter how much you fly that's always the risk which is why altitude is always your friend uh every deflation is unique and uh it depends on the the proportion of the wing that's deflated the kink angle the air that the glider is trying to recover in and then the wing that's deflated the kink angle the air that the the moment where you were at the time where you were in roll or pitch uh so every uh collapse is unique hopefully you have a very flat small collapse and the glider doesn't change direction and you don't need to do anything the worst one is a big large heavy kink angled collapse on the inside when you're close to the rock face uh all of these collapses require different and unique uh inputs to get away from safely

[00:59:02] and some you can't get away from safely so altitude above the ground conditions that you're flying in gliders that you're capable of flying and maintaining and keeping open in turbulent air your active flying skills and uh training the best so that you're in the best position to be able to deal with that situation when when it when it occurs another thing i'm a strong advocate is looking at the wing so you know exactly what the collapse

[00:59:33] **Gavin McClurg:** is and how the wing collapse is

[00:59:33] **Nick Greece and Russ Ogden:** as soon as it comes in there's no guesswork there's no you know you you your eyes work faster than your feel and you'll be able to mostly input most of it you can and that's another good thing with two liners for competent pilots you can pretty much stop if you can occasionally you'll get a checky jackie chan collapse which just takes the wing out of the air like and there's you get no warning so they're the hardest ones to deal with but most of the Most of the time, you get a loss of pressure. You get a reduction of tension in the A-lines. You get a slight warning where an instantaneous input can just minimize it. And if you're on the Bs already, even if you're pushing full speed and 70 % of the wing starts to come, by the time you input, you've just got a small wing tip collapse.

[01:00:26] So you can stop a massive amount with good active control on the risers or the brakes, depending on where you are, what speed you're flying at. I think they're the key elements. But we can't avoid that, and it's what makes paragliding dangerous. And it's why we try and make wings that are solid, more collapse-resistant.

[01:00:45] **Gavin McClurg:** Russ, you said something to me that changed my flying forever, and it was never buy a red wing. Oh, sorry. No, I'm just kidding. It was, you said... You said, I said, it was the R10.2, and I said, Russ, what do I do when it collapses? And you said, don't let it collapse. And I know that seems very simple, but for some reason, my

whole mindset changed at that moment, where I went from reactive to proactive. And I never flew the same again. And it was just, you know, and I don't know if you know that you did, like that's one of your teaching points or what have you. But I think to me, it was very salient because I was, I had come from the comp window. I was flying wings before certification, right? And I was pretty, you know, flying them in Jackson and Sun Valley. And so I think I was terrified, you know, to some extent, deep down.

[01:01:33] And I was always, what do I do when it collapses? What do I do? And then don't let it collapse. And to me, that changed the way I manage the wing forever. And so the goal was then never let it collapse. Not what do I do if it collapses? So thank you for that. And hopefully that makes sense. I don't know if it does to other people, but I mean, we can pass. No, it definitely does. Nick, keep going on your list. I couldn't agree more. That was something, I don't know where I picked that up too, but it was, it just was a total mindset. You just, you know, now I don't know what people are talking about when they talk about frontals. No, that doesn't happen. You know, you shouldn't have a frontal. You're on two liner. Don't have a frontal, doesn't happen.

[01:02:13] **Nick Greece and Russ Ogden:** It helps. They can and they do happen though. And which is why the training is really important that you're prepared for when it is. But yeah, I think, you know, I often talk to comp pilots who complain, I think I'm over inputting the wing. I'm over inputting the wing. And it's like, well, you know what? It's better to be an over inputter and keep the thing open than to not input enough and take the wing in your face every now and then. So I think, I think and that's where, you know, going back to what you're talking about, the ENC two liners, I think that's where for the right pilot having just A and B lines is really beneficial to your control of the wing throughout the speed range. You can achieve it with three liner wings.

[01:02:59] It's not another world. It's just slightly better when you've just got A and B lines and you can really control the angle of attack fully when you're accelerating. You can you can have you can hold the speed bar fully extended at full speed and you can just pull the risers B risers back to trim speed instantaneously. You know, and so you've got full angle of attack control. And coupled with the good fastest, fastest knee in the West, those two inputs, you can you can normally deal with pretty much every collapse or or you can at least minimize the size of the collapse or the severity of the turn.

[01:03:41] **Gavin McClurg:** Back to our top four common pitfalls to stalls and spins. Russ, you want to talk us through how to deal with stalls and spins?

[01:03:50] **Nick Greece and Russ Ogden:** Well, you shouldn't really stall or spin modern day wings, really. That's probably rustiness, poor training, using your hands to balance rather than balancing through your body. But I would say inadvertent stalling, inadvertent spinning is lack of experience, lack of training, lack of practice. These things need to be addressed. I would. There has to be an experienced pilots doing this. It's very uncommon for experienced pilots to spin. And more modern day wings. It used to be the case when we had really high camber profiles, high openings in the nose, all of these things which which promote quite fast stalls, fast spins, early stalls, early spins.

[01:04:40] Most modern wings there, we've got to ignore a lot of warning signs before you get to that place. They still do happen, but it is rare.

[01:04:52] **Gavin McClurg:** You know, Nick, I wonder I wonder, you know, it might be helpful for the audience to understand that this report came from the point. The point is a windy site. It'd be like a coastal soaring site in the mountains. And I think where people mess up there is speed over ground. You know, when you're coastal soaring and when you're flying at the point, you're barely moving because there's so much wind. And then suddenly you go fly a mountain site and you're not flying in that kind of breeze and you forget that you need speed to have input in your wing. And I think that that can often lead people to just getting too deep in the breaks, right? Would you agree with that?

[01:05:37] I think so. And, you know, gosh, what am I seeing? Yeah, just people, you know, newer pilots thermaling, sometimes trying to slow down for traffic, right? Getting worried that they're encroaching if they're flying with gliders with different speeds. So in Valle, I've seen, you know, newer pilots, you know, forgetting that, again, it's the balance, it's the hands, the separation and kind of maybe a fear slowing down because they're out of the traffic pattern. So I think just being aware of your airspeed, right, is kind of the deal there. So I think another place that we see stalls sometimes is

people confusing, you know, basically when they get a massive frontal and they try to open it up with brake and it goes right to stall.

[01:06:30] So can you explain, you know, should it be renamed frontal stall or is it still a front? You know, how big does a frontal have to be? Until it's a stall, I guess, is my question.

[01:06:41] **Nick Greece and Russ Ogden:** Well, it doesn't need any renaming. The Germans call it a front stall. That's what they've always termed it. Most frontals... Well, we need to rename it then. Most frontals, if you... Most frontals, when they come, they open from the center and towards the tip and re-fly without stall. It's quite rare that you get a frontal that stalls immediately without input. It can happen. It can happen. We've seen that in prototypes. And in certain wings, there are certain situations in which that can happen. But the over-inputting frontal into stall is a rarity. I've done it myself, actually. But if that happens and you...

[01:07:25] **Gavin McClurg:** We see it quite a bit. I would say I see it relatively frequently. Do you? Where? In Valle. On

[01:07:30] **Nick Greece and Russ Ogden:** what wings is this?

[01:07:31] **Gavin McClurg:** Bs and Cs. Cs more. C wings more. Yeah. I mean, you will often... And I'll be like, oh, they stalled the frontal, you know, when I see people just whips, you know, whip, you know, cascading out of the sky. Usually leads to a cascade, right? Because they realize, they go, oh, shit. Yeah, but I would

[01:07:52] **Nick Greece and Russ Ogden:** imagine... Yeah, but I'm... Yeah. I'd like to see those incidents. I mean, because what can happen with a lot of wings, and again, this is something that certification will never show you, or the grade on the paper will never show you, is that a paraglider can take a frontal, open, and then... And end up in parachutal stall, and then re-fly, and that's totally fine for certification. That's got nothing to do with certification, okay? What contends to happen is people can end up in that situation, and they're in parachutal, and they've applied a little brake as a natural input, and that's what develops it into a tail-slidey situation, which then they put their hands up and the glider shoots, and it's recovering in that shitty air that it just took the frontal from.

[01:08:37] And that's what causes the... Rather than the wing just going directly back into stall, it will probably go into that vague area of stall and back-fly, which is provoked by another small input from the pilot.

[01:08:53] **Gavin McClurg:** I guess I've seen it almost so frequently, I'm on a bit of a crusade to educate people that if you get a frontal, to treat it, to slap it, but then let it fly. You know? Yeah. And be really prepared to be... You know, for less input. Less is more sometimes. To treat it rough at first, but then... Because, anyway, it's just something I've noticed over the last few years, where I'm like, well, there's another one where they didn't just let it fly. So... I think this is one of those things where, you know, I was flying on quite a rowdy day a few years back, and I think pilots... And I got into a parachutal situation and didn't recognize it. I recognized that I...

[01:09:40] Needed to let the wing fly, but in my mind, my hands were all the way up. And I think, you know, when we do a lot of SIV training, we recognize parachutal much better. And because our hand... When we get tight and anxious and scared, our hands start coming down. Right, I was hands up. So you hear, Nick, all these incidents you've seen, I'll bet you anything that pilot will say if you ask him, my hands were up. I don't know why it wasn't flying. And you weren't. Your hands are down in your ass. And I think this is one of the... One of the things that SIV really teaches us is that cognizance of what really is hands up versus, my hands were up, man. And you look at the video, and they're scratching their ass. Yeah,

[01:10:22] **Nick Greece and Russ Ogden:** but not always. I mean, you can also... If a glider frontals and opens and enters that parachutal stage, you can have your hands near your shoulders or even above your shoulders, and it can still hold it in a parachutal storm. So I think, again, this goes back to training, doesn't it? It goes back to SIV. It goes back to our awareness. It goes back to our comfort zones, you know. If I'm... I mean, taking a collapse in real life is never a pleasant experience. But if I'm high above the terrain, it's not something that really bothers me because I'm so practiced and trained in it. And I think that's just born from training and practice. And I think that's why I'm a great advocate of SIV.

[01:11:10] And continuous training so that when you're in these situations, you're in the right mindset. You're in the right headspace to be able to make the right input to avoid these cascading events. Because it's these cascading events that... I've always said that, you know, the worst thing the air can do to me is collapse the wing. And as long as you can deal with collapses, everything else shouldn't really be an issue. But it's the cascading event that occurs after the collapse that occurs normally because of a... Wrong input or no input or whatever. The wrong action at the time to get the glider flying. So, again, it comes back to defensive flying. It's like we're saying, you know, you don't let the glider collapse. You don't let the glider go into auto-rotation.

[01:11:56] Auto-rotation is a term I really dislike. I don't know if it's become a kind of norm. But I really fight back against auto-rotation because there is no auto. You are the pilot. You are always in control. Okay. So, never let the wing rotate. Okay. And don't fob it off as it went into auto-rotation. No. You, the pilot, allowed the wing to go into rotation. Okay. Don't resolve responsibility for that.

[01:12:24] **Gavin McClurg:** So, convenience is a big one. And this is one we've always talked about. Being willing to be inconvenienced being a key to safety. So, one of the top four pitfalls, not wanting to face inconvenience. It kind of speaks for itself, doesn't it? Yeah. I mean, you... You taught me a lot about this. You know, when we started flying the Intermountain Wide Open out here, you know, you might as well land where it's really safe to land. You don't need to just push the gamut at the end of the day and, you know, keep things reasonable. Yeah. I think for me, too, there's a style for flying cross country that how I finish is important. That I don't just fly into the middle of nowhere and uncertainty and kind of just... And danger, essentially. That I'm going to choose to finish the flight in a reasonable, logical place.

[01:13:12] As that is part of the fashion of flying a successful... Landing is important to successfully completing a cross country flight. So, if I can land by a beer and a burger, even better. It

[01:13:23] **Nick Greece and Russ Ogden:** turns out. Overrated.

[01:13:26] **Gavin McClurg:** No, I mean, we... I've seen this and I learned this from accident reports when I was editing the Yushma magazine. It was the number one reason was people... I didn't want to land far from my car. I, you know, I didn't want to walk this far. There was mud over there. There were... It's a constant excuse of reasons. But, you know, what I teach and some of what I'm guiding is to, you know, for people to, you know, lean into the suffering. And yell adventure and enjoy that. Because you'll remember that time when you had to crawl over that fence and through the mud. And much more so than the flight you had for the next decade. And so, you know, trying to turn it around and saying that is the best place to land. That is the safest place. And especially after long flights. When you're tired. You're dehydrated. You know, maybe it's day five of a course or a competition.

[01:14:15] Really picking the best place to land. And I think for me, it's, you know, why I don't just fly in the middle of nowhere. Because when I'm tired, I want to go over and fly the field a number of times. I want to have enough altitude that I'm approaching the place so that I can look for power lines. And I can look for water. And I can look for all the things that, you know, and find a nice place to land. And I think that's really, to me, the crux of it. But, you know, remember, that just is where the adventure begins. Or starts is often when you land. Especially if you're far out in other countries.

[01:14:45] **Nick Greece and Russ Ogden:** Is there anything else on that list, Nick? Traffic

[01:14:47] **Gavin McClurg:** pattern is number four.

[01:14:48] **Nick Greece and Russ Ogden:** Great. Yeah, I was going to say. Fly

[01:14:52] **Gavin McClurg:** predictably. No late braking maneuvers. Be aware of who's around. Communicate, I would add. Use hand signals and gestures if you're having trouble. You know, trying to really, you know, link up and yell at a point. And then also, you know, be a nice driver. You know, don't be the aggressive. Don't be that guy or girl that is, you know, the New York driver.

[01:15:19] Top six ways to fly safe. Practice reserve deployment. Number one. What's your rule of thumb for reserves, Russ?

[01:15:29] **Nick Greece and Russ Ogden:** Don't throw them. Don't need to throw them. Okay.

[01:15:33] Yeah. Good qualifier. Yeah, I mean, don't throw them. There's

[01:15:37] **Gavin McClurg:** something else coming here.

[01:15:39] **Nick Greece and Russ Ogden:** Yeah. Avoid situations where you need to use parachutes. I don't really have any golden rules. Rules of thumb for parachutes other than, you know, if in doubt, get it out is always a good thing. That's why training is really important because when you train, you understand the wing. You recognize points where you can recover or, more importantly, you recognize places where, okay, this is irrecoverable now. I can't do anything here. And once you reach that situation, that's when you just need to get your... Your parachute out. I like flying with two parachutes. The reason I like flying with two parachutes is because my most likely position to be when I need to throw a reserve will be fully cravat with about 15 twists and I'm in a sat position.

[01:16:31] These are kind of irrecoverable positions, places to be, pretty much. And in such instances, it's very common for the parachute to enter into the wing and not deploy. So the idea of having a second chance, a second go at that is appealing to me. Whether it is actually better or not, I don't know, but it is appealing to me. So flying with two reserves, knowing your limits, understanding glider controls so you can recognize situations that, A, you can recover from, or, B, you cannot recover.

[01:17:03] **Gavin McClurg:** While we're talking about reserves, Russ, do you have a suggestion for when we should be repacking? When we should... Take that on. Is that a springtime event for you or should it be for everybody? Trimming and repacking?

[01:17:21] **Nick Greece and Russ Ogden:** Yes, I think repacking at least once a year is a very wise thing to do. We've seen with studies that they can create static energy which can keep them in their pack. But I think... I'm no expert in this, but I don't often see really clean deployments that result in the parachute. Not opening. Normally, as soon as a small amount of air catches in one of the skirts, it bangs open relatively quickly with modern designs nowadays. If you have an under seat reserve, it's a good idea to not habitually sit down on your harness on it all the time and crush it. But I think the biggest influence in the opening times is whether it goes into your wing or not.

[01:18:11] So deploying it in such a way to reduce that. Chance is your best option, but most manufacturers will recommend a six-month to an annual repack annually, I'd say, is the best.

[01:18:24] **Gavin McClurg:** And how many reserve deployments have you guys seen in your career and how many people have been injured from them?

[01:18:32] **Nick Greece and Russ Ogden:** I've seen a lot of reserve deployments because I used to teach SIV. So I've seen quite a few there. And when you spend a lot of time in all of the nays, you see reserve deployments almost every day from Brandon. Yeah. I've also seen a lot in the testing, in the certification process, and in the testing world, we get it occasionally. And also from ACRO, looking at a lot of ACRO, that's where you're most likely to see reserve deployments. But I don't think I've seen many injuries of people landing under parachutes. So it's always a good idea to get it out nice and early. There's no point. There's no point in fighting a lost, you know, when the ship is sinking, just jump off.

[01:19:21] I

[01:19:21] **Gavin McClurg:** think I've seen over 100 easily and just in competition. I saw, I want to say I saw 10 or 12 at one British Open in Peterhita once in a week. I mean, they were just getting them out. Anyway, I've never seen anyone injured. I try to impress that on people that they work really, really well, shockingly well, in my opinion. And again, get it out early. If you're going down and you don't know what to do, get your reserve out. Yeah. Russ, can you refresh everybody? You're in that, you know, massive cravat, twisted up scenario. You're in a pretty violent auto rotation. How should you throw it?

[01:20:06] **Nick Greece and Russ Ogden:** I don't know. I don't have a great deal of direct experience here. So I'm working on anecdotal stories from ACRO friends. And people have been in these situations. I think the most important

thing is a to locate your handle very quickly. If you look on the if you look on the Internet, Dr. Wilkes has done a really good. Matt Wilkes has done a really good study on it and how we naturally hand position goes down to our hip. So, first of all, you need to know exactly what times where your reserve handle is. If you're swapping and changing. Harnesses, then make sure you you really know exactly where your handle is.

[01:20:51] Praxis going for your handle blindly and because what's it really important. And this is something I've learned recently is in very high G situations. Once your hand goes down to the reserve, if you miss it and your hand goes down lower, it's not coming back again. You can't lift your hand back up again unless you can reduce the G. Okay, so it's important that you get your hand. Handle first time every time and then it's you just have to do the best you can to throw it into clean space, but I'm not the most qualified to really.

[01:21:30] I

[01:21:31] **Gavin McClurg:** was I was told that in that situation, you know, best to recover the auto rotation first, obviously, but it can't, you know, the that you throw it down, you throw it basically at your feet as hard as you can try to get it. That's the cleanest air, right? If we if we throw it behind us. Like we're taught that's where it can it can it's more likely to go into the wing if we were as opposed to throwing it down, but then also, you know, we have to think about the the space that we're in when we're in our auto rotation. You can think of it like a sat right and I think I think the down is the thing but it's which is counterintuitive. I think that's where people screw it up is, you know, wait a minute. I'm throwing this down, but I believe that's the someone can correct me, but I believe well, that's I

[01:22:18] **Nick Greece and Russ Ogden:** think. That is counterintuitive, but I think that's pretty good. But it makes total sense. So thank you for that nugget, Gavin. Thank you.

[01:22:29] **Gavin McClurg:** Practice ground handling, which we've we've discussed. Trim your glider and look after your equipment. So, you know, after a season or, you know, it says 30 hours here. That seems short to me, depending on your glider. But I think still inspecting your glider, you know, treating it like an aircraft. And going through all that. What do you think about trimming gliders there, Russ, for zero?

[01:22:56] **Nick Greece and Russ Ogden:** I think trimming gliders is yes, it's important, but it's not the difference between having an accident or not. If you're glad it's slightly out of trim, you can't blame that on an accident. You know, there was something else that caused the accident that's not going to cause you an accident. It just means you lose a little bit of top speed, a little bit of trim speed, or maybe the handling is not quite as good as it or sharp as it could be. But, you know, it's it's a bit like smashing someone up the rear end in your car and blaming the fact that, well, you know, you'd worn your brake pads halfway down. You know, that was nothing to do with the incident. So, yeah, no, trimming the wing is important, but there's very few wings. I know modern wings that will be out of trim in terms of safety or causing an accident.

[01:23:46] **Gavin McClurg:** Avoid water landings. Hug a tree. Oh. Almost all tree landings are happy endings. Ditch and ditch well. Pretty good advice. Who doesn't like a happy tree landing? Yeah.

[01:24:02] **Nick Greece and Russ Ogden:** Happy ending.

[01:24:03] **Gavin McClurg:** Yeah, I think, you know, Rob Sporer talked about this when I had him on the show that one of the one of the things he sees lead to a lot of accidents is people coming into the LZ and, you know, blowing their final and forcing it to the grass rather than hugging a tree. You know, so so just doing. Doing a last minute low turn or high G turn to try to because your peers are there and you don't want to look like an ass and you just forget that trees are really pretty nice in general.

[01:24:36] Forecast your weather is the last one. Guys, we've covered a lot of topics there. I think that was fantastic. Is there anything we missed? Anything summary or anything you guys want to want to end on?

[01:24:50] **Nick Greece and Russ Ogden:** Yeah, I think I think it's just important. Like we've sort of said earlier, it's really interesting listening to Nick's to the report there. I'm surprised that ground spiraling even makes it into a report like that, because it's not something that is generally done unless it's done by very competent pilots. But I think the major causes of accidents are certainly rustiness, poor training, lack of experience and flying conditions that are just too strong

for us. And I think. If there's one takeaway from this whole discussion is that, you know, every day it's flyable doesn't mean it's flyable for you and especially this time of the year. And let's all be a little bit more like Nate and build up to it.

[01:25:40] Gradually get the timing under our belts, get the training, identify where you're rusty, identify your weaknesses. You have to do that as a pilot. If you don't identify your own weaknesses as a pilot. You will not have a long and successful career. And as soon as you identify weaknesses, then that's that's the first hard step. And you can always make measures to improve it. But never be scared of not taking off.

[01:26:07] **Gavin McClurg:** I'm going to I'm going to reach out to Dylan Benedetti right now. Yes, there you go. That's a nice thing to do in the spring. I appreciate you both, as does our community. Thank you so much for your time and your wisdom and sharing between the two of you. How many years? My goodness. A lot of experience here. So thank you very much. I really appreciate it. And I know our audience. Thank you, Gavin. This is an amazing resource. And I hear constantly from people in the community how grateful they are for it. So keep up the good work.

[01:26:37] **Nick Greece and Russ Ogden:** Thank you, Gavin. Thanks for asking. If

[01:26:45] **Gavin McClurg:** you find the cloud based mayhem valuable, you can support it in a lot of different ways. You can give us a rating on iTunes or Stitcher or however you get your podcast that goes a long ways and help spread the word. You can blog about it on your own website or share it on social media. You can talk about it on the web. Add to launch with your pilot friends. I know a lot of interesting conversations have happened that way. And, of course, you can support us financially. This show does take a lot of time, a lot of editing, a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes costs. So if you can support us financially, all we've ever asked for is a buck a show. And you can do that through a one-time donation through PayPal or you can set up a subscription service that charges you for each show that comes out. We put a new show out every two weeks. So, for example, if you did a buck a show. And every two weeks, it would be about \$25 a year.

[01:27:31] 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 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. I think that's a pretty toxic business model. So I hope you dig that. You can support us. If you go to cloudbasemayhem.com, you can find the places to support. You can do it through patreon.com forward slash [cloudbasemayhem](https://cloudbasemayhem.com). If you want a recurring subscription, you can also do that directly through the website. We try to make it really easy. And that will give you access to all the bonus material.

[01:28:18] A little video cast that we do and extra little nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show. But we feel like you should hear. We don't put any of that. That behind a paywall. If you can't afford to support us, then just let me know and I'll set you up with an account. Of course, that'll be lifetime. And hopefully you're being in a position someday to be able to support us. But you'll find all that on the website. All of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloud based mayhem merchandise, T-shirts or hats or anything. You should be all set up. You should have an account. You should be able to access all that bonus material now. Thank you so much for listening. I really appreciate your support. And we'll see you on the next show. Thank you.

Français

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

Show notes

Cette semaine, nous plongeons dans le printemps avec l'actuel World Champion et pilote d'essai Ozone de longue date Russ Ogden ainsi que le multiple US National Champion Nick Greece. Année après année, nous constatons une augmentation des accidents en vol libre au printemps. Conditions difficiles, compétences rouillées, équipement neuf et inconnu, excitation accrue, une année de plus derrière nous, manque de confiance... nous explorons les nombreux facteurs qui pourraient expliquer cette augmentation et ce que vous pouvez faire pour vous assurer de ne pas faire partie des statistiques.

Le post Episode 194- The Spring Tune up with Nick Greece and Russ Ogden est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:08] **Gavin McClurg:** Salut à tous. Bienvenue dans un nouvel épisode de CloudBase Mayhem. J'ai un épisode vraiment spécial pour vous cette fois-ci avec le champion du monde actuel Russ Ogden et le pilote test de longue date pour Ozone et Nick Greece, multiple champion national américain, légende et ancien rédacteur de l'USHPA, qui travaille maintenant pour la RRG, notre groupe de rétention des risques, la branche assurance de l'USHPA. Il m'a d'ailleurs contacté il y a quelques mois et a suggéré que nous devrions faire une émission sur les mises au point au printemps, alors que nous entamons la saison de vol et que de gros vols ont déjà lieu. Nous avons voulu mettre cela en place juste comme rappel que les données indiquent que le printemps est notre période la plus dangereuse de l'année.

[00:00:55] Alors, pour ceux d'entre vous dans l'hémisphère nord qui vous préparez à une grosse saison, il y a des dangers qui nous attendent. Vous savez, on n'est généralement pas très à jour. On n'a pas beaucoup volé pendant l'hiver. Les conditions au printemps sont vraiment agitées et c'est malheureusement à ce moment-là que beaucoup de gens se font mal. On voulait donc juste passer en revue tout ce qui rend le printemps différent. On va aborder les conditions et les prévisions, et comment reprendre en douceur même si ça peut être assez intense. On va beaucoup parler des nouvelles C-wings, des nouvelles deux lignes et des choix d'équipement qui vont avec. En plus, avec l'arrivée du printemps, on augmente parfois notre équipement en hiver, et ce n'est peut-être pas le meilleur moment pour le faire.

[00:01:42] On parle aussi de l'âge et du fait de vieillir, et vous savez, d'être plus fragile, moins durable, et nos temps de réaction diminuent un peu. Ce à quoi nous devrions penser concernant l'âge est quelque chose qui nous affecte tous, malheureusement, c'est certain pour moi. On parle beaucoup plus de l'équipement, mais aussi de ce que nous devrions avoir et connaître. InReach, trousse de premiers secours, potentiellement de l'oxygène, des sacs de couchage, selon l'endroit où vous allez, juste pour éliminer certaines choses auxquelles vous pensez afin d'avoir plus de disponibilité pour l'observation, ce qui nous permet de viser plus haut. On parle de l'importance du kiting et du maniement au sol, et d'être malin et efficace au décollage.

[00:02:28] On parle de voler dans des conditions adaptées à l'endroit où vous vous trouvez et comment identifier votre position. On parle beaucoup du déploiement du parachute de secours et du SIV. Russ Ogden a des interventions vraiment fantastiques sur ces sujets. On parle de reconditionnement, on parle un peu de réglage, mais c'est tout simplement génial. Il y a énormément de choses ici. C'était passionnant à parcourir. Je n'ai jamais eu deux personnes sur un show. C'était vraiment sympa de voir ces deux gars, Russ là-bas à Gordnan en France et Nick chez lui à Truckee où il a été inondé de neige tout l'hiver, mais on s'est bien amusés et j'étais vraiment reconnaissant et grateful de pouvoir faire ça avec deux personnes juste incroyables et des pilotes formidables qui expriment si bien notre sport. Alors profitez de ce fantastique show, la préparation pour le printemps avec Russ Ogden et Nick Greece, et soyez prudents là-bas tout le monde, passez une excellente saison, salut Nick.

[00:03:38] Russ, légende, merci d'être venu sur l'émission et de nous préparer pour le printemps. J'avais hâte de faire ça, et Nick, merci pour la suggestion. On dirait que ton petit est là en bas, en train de rebondir partout. On a quelques

minutes pour discuter ici, mais merci d'être venus et merci d'avoir parlé à l'audience de tous ces sujets importants. C'est super d'être ici, Kevin, merci de nous accueillir et merci de faire ça aussi. On va parler du printemps, des conditions printanières et du vol, et Nick, tu as une petite introduction : peux-tu nous dire ce que nous allons essayer d'accomplir aujourd'hui pour le printemps ? Je pense que l'une des choses que nous commençons à voir, et l'un de nos objectifs aujourd'hui, est d'examiner certains schémas. Des schémas que nous avons vus se répéter sans cesse et qui ont mené à des résultats moins qu'idéaux pour nos participants. L'assurance et l'USHPA ont toutes deux détaillé, et je suis sûr que la British Hang Glider Paraglider Association également, des registres d'accidents et de leurs causes. Donc, en abordant la nouvelle saison, j'espère que cela servira de sorte de modèle pour réfléchir aux choses au fur et à mesure que nous nous échauffons, et pour essayer d'identifier certaines de ces fautes répétitives que nous pouvons éviter ou simplement signaler, afin que si vous vous dirigez vers cela, vous soyez au moins conscients que vous y allez. Parce que, comme nous le savons, parfois la bonne décision est de continuer à voler plutôt que de faire demi-tour. Alors Nick, merci pour ça, j'apprécie. Commençons par la météo : pourquoi le printemps est-il différent du reste de l'année ?

[00:05:23] **Nick Greece and Russ Ogden:** pensez qu'au printemps, avec le temps froid, le soleil chaud, les taux de lapse et les gradients de température favorables, on obtient des thermiques très puissants, souvent très nets, avec la turbulence thermique associée. Et quand on couple ça avec des conditions de "rouille" — des pilotes rouillés, qui n'ont pas pratiqué et qui ne volent pas beaucoup — ce sont les principales influences qui mènent aux incidents.

[00:05:51] **Gavin McClurg:** Est-ce que l'un de vous peut expliquer comment se remettre mentalement, et peut-être physiquement, dans des conditions comme celles-là ? Je veux dire, typiquement, on a pu faire une ou deux compétitions en hiver, mais souvent on fait du ski et d'autres activités, on ne vole pas, on n'a pas la tête au vol. On se remet dedans... on ne vole pas, on ne vole pas, on ne vole pas, on ne... On parlera du matériel ici dans un instant, mais comment se remettre mentalement sur la pente sans s'agiter ? Eh bien, il y a quelques choses qui me viennent immédiatement à l'esprit. L'une d'elles, comme pour n'importe quel autre sport, c'est l'échauffement. Quand tu te prépares pour la saison de ski, Gavin, je suppose que tu commences l'entraînement au sol juste avant d'aller en montagne ; tu essaies de réchauffer les muscles pour qu'ils soient en train de gagner en force quand tu es prêt à t'engager. Quand tu te prépares pour la saison de ski, tu es prêt à te préparer pour le... on ne commence pas à s'élancer des falaises tout de suite, n'est-ce pas ? Tu vas faire quelques pistes damées, tu vas sentir tes genoux bien... enfin, détendus. C'est la même chose en vol : on commence par une formation, par du kite. Pour moi, j'ai eu une longue pause, je n'ai pas volé depuis des mois, donc je vais chercher du kite côtier, des conditions d'air plus calmes, en réduisant ma fenêtre de vol pour voler, enfin, avant que la journée ne commence vraiment, et peut-être faire un petit vol et atterrir avant que ça ne décolle vraiment, ou vers le soir. Je ne vais pas être là pour voler pendant six ou sept heures et sortir en essayant d'aller aussi loin que possible. Mais je pense que vraiment, la partie kite, la pratique régulière et le fait de se présenter avec la confiance que, peu importe ce qui arrive, je vais redescendre de la pente, eh bien, c'est la première étape de tout vol réussi. La deuxième partie dont j'aimerais parler, concernant le kite, c'est que quand on revient de la période hors saison, on n'a pas vu nos amis depuis longtemps et c'est vraiment excitant, n'est-ce pas ? J'ai compartimenté mes groupes d'amis typiquement, où d'accord, j'ai été avec mes amis skieurs, maintenant tous mes amis de vol reviennent, je suis tellement content de les voir que parfois, je pense que c'est un vrai terrain dangereux où il faut vraiment faire attention à savoir quand la partie aviation revient. Tu es tellement excité par la camaraderie, la partie sociale, mais quand il s'agit de reprendre tes vérifications pré-vol, de passer vraiment dans un état d'esprit aviation rigoureux et de garder cet espace pour ta checklist et ta bulle... Russ, comment on sait, Nick, tu parles juste de ce que tu prépares, tu te remets dans le bon état d'esprit, comment on sait où on en est après une longue pause ? Tu sais, tant de choses en vol reposent sur la confiance et sur ce que l'on ressent, et comme l'a dit Nick, la pratique régulière. Comment l'évaluer, même au quotidien, en revenant après une longue période, juste là où on en est ? On vieillit aussi chaque année, on devient un peu plus fragile, un peu moins réactif, nos temps de réaction diminuent.

[00:08:55] **Nick Greece and Russ Ogden:** Je pense que c'est une question très complexe parce que quiconque a pratiqué le vol pendant quelques années est bien conscient que les marées du printemps font grimper les taux d'accidents, parce que les gens sont rouillés, et ainsi de suite. Et je pense que même malgré cette conscience, il y a encore des accidents, des gens qui se blessent à cette période de l'année. C'est donc un processus assez complexe, je pense. La rouille est une chose, mais je ne pense pas que ce soit le seul facteur déterminant de ce qui cause ces incidents. Je pense qu'au fil des années, comme nous l'avons vu, c'est plus que la simple intensité des conditions dans lesquelles nous commençons à voler. Il y a 20 ou 30 ans, on ne pouvait pas piloter un parapente dans ces conditions parce que

c'était trop fort, on se faisait repousser, et si on ne se faisait pas repousser, il fallait accélérer et l'aile devenait profondément instable. C'étaient des conditions dans lesquelles on ne volait tout simplement pas, alors qu'aujourd'hui, avec la technologie moderne, les ailes sont plus rapides, plus stables à haute vitesse, et la fenêtre de vol est beaucoup plus large.

[00:10:06] Donc, bien que les ailes deviennent quelque peu plus sûres, nous souffrons aussi du fait de voler dans des conditions beaucoup plus fortes que ce que nous faisons normalement, et ainsi de suite. Et je pense que c'est vraiment le facteur principal. La confiance, comme vous le dites, est un aspect vraiment important, mais l'hubris l'est aussi, l'excès de confiance. On ne peut pas être trop confiant après une longue pause sans trop de pratique. On doit être sur le terrain pour le maniement au sol, comme le dit Nick, quand on peut faire autant de vol en côte ou de vol fluide qu'on peut sur des collines d'entraînement, n'importe quoi pour simplement renouer avec son matériel, vraiment, et s'y réhabituer. Et puis, une fois qu'on vole, je pense que nous devons être vraiment disciplinés, vraiment prudents, vraiment attentifs aux conditions en cours. Je veux dire, surtout là où vous êtes, vous avez des vallées, ces zones massives qui sont fortes en semaine, vous savez, quand vous avez une bonne journée avec un fort gradient thermique au printemps, vous allez avoir de l'air bizarre, c'est certain. Donc je pense que la pause est une chose, mais c'est cette continuité...

[00:11:14] l'entraînement que nous entamons quand nous commençons à voler et qui ne s'arrête jamais. Nous devons être continuellement sur cette courbe, tout le temps.

[00:11:24] **Gavin McClurg:** Russ, c'est une bonne transition. Tu as mentionné le matériel à plusieurs reprises, et j'ai reçu beaucoup de questions sur les nouvelles ailes XC, les nouvelles deux lignes. On ne va peut-être pas faire une analyse complète, mais Ozone, Niviac, Gin et d'autres ont sorti ces nouvelles ailes très excitantes, et j'ai eu beaucoup de demandes concernant les nouvelles deux lignes. Des gens m'ont contacté pour me dire qu'ils volent en classe B moyenne ou haute et qu'ils n'accumulent pas vraiment les heures que je considère comme une bonne expérience, et ils voient ces ailes comme plus sûres parce qu'elles ont plus de performance de barre et qu'elles sont plus résistantes à la fermeture. Est-ce la façon dont on devrait les percevoir ? Parce que je pense beaucoup au matériel au printemps, car d'habitude, en hiver, on a envie de voler et on commence à réfléchir.

[00:12:15] C'est peut-être le moment de changer de matériel et, comme nous en avons souvent discuté dans l'émission, changer de matériel est un facteur de risque, n'est-ce pas ? Vous volez potentiellement dans des conditions assez sauvages avec du matériel neuf. J'aimerais donc avoir votre avis : comment devrions-nous percevoir ces nouvelles ailes et le matériel en général pour le printemps ? Je ne sais pas vraiment, elles sont nouvelles, est-ce que ce sont des modèles pour lesquels nous devons encore être très respectueux parce que c'est une deux lignes ?

[00:12:46] **Nick Greece and Russ Ogden:** C'est un sujet énorme dont on pourrait parler sans fin. Il y a eu beaucoup de questions là-dessus. Tout d'abord, j'aimerais faire part de quelques points. Concernant la partie sur les deux lignes, d'après ce que j'ai vu ces dernières années en développant des ailes, que ce soit des deux lignes, des trois lignes, peu importe, pour moi le facteur le plus important de la sécurité passive n'est pas tant le nombre de points d'attache, mais plutôt le ratio d'aspect, le profil utilisé, l'arc et plusieurs autres facteurs. Bon, il y a un peu de stigmatisation autour des deux lignes parce qu'elles seraient plus dangereuses que les trois lignes pour une conception donnée, mais d'après mon expérience, je ne vois pas du tout ça. En fait, avec une deux lignes moderne bien conçue, elle se comporte aussi bien qu'une trois lignes similaire. Les points d'attache ne font pas vraiment une grande différence sur ces aspects. Ce que les deux lignes exigent, c'est un style de pilotage un peu différent : vous devez adapter votre façon de piloter, vous pilotez beaucoup plus sur les élévateurs B, ce qui est assez intuitif pour beaucoup de pilotes. Et pour ces pilotes, cela rend le pilotage d'une aile légèrement plus sûr dans des conditions plus fortes.

[00:14:13] Pour certains pilotes qui ne savent pas vraiment piloter une aile, qui n'ont pas vraiment ces compétences, ce n'est pas le bon choix d'aile pour voler. Et on ne devrait pas utiliser la catégorie de certification pour évaluer la sécurité ; la certification n'est pas une évaluation de la sécurité, c'est une évaluation de conformité à la manière dont une aile doit ou ne doit pas se comporter en air calme sans aucune commande du pilote. Au bout du compte, chaque parapente est dangereux, tout dépend de jusqu'où vous voulez aller, de quel niveau de danger vous voulez prendre. Le facteur principal de la sécurité, ce n'est pas l'aile, c'est le pilote. C'est sa capacité à piloter l'aile, sa capacité à ne pas se figer en cas de danger, sa capacité à donner la bonne commande au bon moment. Tous ces facteurs peuvent s'apprendre par

l'expérience, certains d'entre eux, et l'expérience est très importante, mais comme nous le voyons tous, nous connaissons des pilotes qui volent depuis 20 ans et qui ne devraient même plus voler, et pourtant j'ai vu des jeunes de 16 ans faire des tonneaux infinis avec une maîtrise et une autorité absolues sur un parapente. Vous devez donc faire une évaluation, une évaluation personnelle de vous-même pour voir où vous vous situez sur cette courbe. Je suggérerais que, peu importe votre expérience, vous ne changez pas vraiment votre position sur cette courbe, vous vous rendez juste légèrement meilleur pour le faire, mais si vous...

[00:15:47] Il n'y a pas beaucoup de gens capables de faire 50 rotations infinies tout en ayant des mentors à disposition et en sachant exactement où ils se situent spatialement pendant qu'ils le font, et c'est beaucoup la même chose pour piloter des parapentes de haute performance, je pense. Je pense qu'il ne faut pas vraiment s'inquiéter du DNC ou du D ou peu importe, ça m'importe peu. On ne se soucie pas vraiment des catégories, de la lecture des rapports ou de compter le nombre de A et de B pour vérifier si une aile est plus sûre qu'une autre, c'est juste un petit problème, mais je pense que c'est une bonne chose à faire. Je pense que c'est un tas de bêtises absolues et qu'il est temps d'arrêter, parce que c'est juste une manière inefficace de savoir si une aile vous convient ou non. Vous devez faire une analyse approfondie de vous-même et vous dire : « Bon, à quel point suis-je bon ? Quelle est ma conscience spatiale ? Comment mes compétences maintiennent-elles n'importe quelle aile ouverte ? Et à quel point suis-je capable de gérer les choses quand elle n'est pas ouverte ou quand elle ne vole pas ? »

[00:16:41] Tout cela fait partie de la formation, mais c'est aussi lié à vous en tant que pilote.

[00:16:45] **Gavin McClurg:** Alors Russ, je suis tout à fait d'accord avec toi sur ce point, tu sais, le processus de certification et de conformité. Comment recommanderais-tu aux gens de choisir l'aile appropriée en fonction de leur niveau ?

[00:16:59] **Nick Greece and Russ Ogden:** Eh bien, je pense que le facteur le plus important ici est la progression, en tenant compte du ratio d'allongement, en prenant conseil auprès de pilotes expérimentés, de vos instructeurs, de personnes qui vous voient voler et qui peuvent être franches et honnêtes avec vous sur vos capacités, et en partant de là. Il n'est pas nécessaire de présumer que dans votre carrière de pilote, vous devez passer de la catégorie A à B, puis C, puis D. Je connais des gens qui volent depuis 30 ans, plus longtemps que moi, plus longtemps que n'importe lequel d'entre nous, ils sont totalement satisfaits et ils sont tout à fait d'accord pour voler avec des ailes certifiées ENB parce que les ailes ENB modernes... comme tu le sais, Nick, quand tu es en formation, elles peuvent gérer un sixpence, elles peuvent tourner à l'intérieur de n'importe quelle aile de compétition, elles ont une solidité et une tolérance incroyables dans la plage de rupture et elles sont vraiment amusantes à piloter. Et vous n'avez pas vraiment besoin de beaucoup plus de performances que ce qu'une ENB haute performance moderne peut offrir. Si vous êtes vraiment passionné par le cross country, si vous voulez vraiment franchir l'étape suivante, aller plus loin, si vous en avez la capacité, alors vous pouvez envisager de passer à un ratio d'allongement plus élevé. Et comme on le voit, quand on monte dans les différentes catégories de certification, on y arrive : plus la catégorie est élevée, plus le ratio d'allongement est grand, c'est une règle générale, mais ce ratio d'allongement demande de la gestion. L'EN, la catégorie EN, est une catégorie de comportement de l'aile, les critères qu'elle remplit, ceux auxquels elle est conforme dans un air calme plat. Si vous la jetez dans un air instable et agité à Sun Valley, elle se fout pas mal de la catégorie de certification. Si vous prenez n'importe quelle aile et que vous lui donnez une fermeture à 90 % avec un angle de pliage super élevé et qu'elle se récupère dans de l'air rotatif, elle ne va pas se comporter comme elle le faisait au-dessus d'un lac en...

[00:19:17] Londres dans un air calme, d'accord ? Tu peux facilement te retrouver emballé dans une aile EN A comme dans une aile EN C ou D, d'accord ? Donc ça dépend de toi en tant que pilote, tu dois connaître tes propres limites, tu dois connaître ta propre capacité à piloter activement, tu dois savoir comment tu te sens quand tu as peur, si tu te figes ou si tu passes vraiment à la vitesse supérieure pour devenir plus performant et plus vif, et tu dois connaître ta propre capacité à piloter activement. Tu dois avoir une approche beaucoup plus globale, bien plus globale, sur la façon dont tu choisis ton aile, et la dernière chose que tu devrais faire, c'est regarder une liste de notes données par un gars qui l'a pilotée deux ou une fois, tu sais, dans un air calme, qui a effectué deux fermetures, pour la plupart. Aujourd'hui, les fabricants sont directs, ils sont honnêtes, ils disent les choses telles qu'elles sont. Aucun fabricant n'a intérêt à...

[00:20:17] quelqu'un qui pilote une aile qui le dépasse ne sert à rien, donc lisez et lisez vraiment attentivement ce que disent les fabricants et suivez leurs recommandations. Je pense que c'est l'aspect le plus important et, oui, ne vous inquiétez pas trop des grades EN ou des chiffres absolus pour chaque manœuvre, donc

[00:20:42] **Gavin McClurg:** Peux-tu m'expliquer un peu ça ? Tu sais, c'est quelque chose que j'ai toujours regardé et je ne sais pas si j'avais raison, mais j'examinais la surface plane, les gammes de poids, et je voyais comment elle était conçue et comment elle se comportait. Je ne pense pas que ce soit la bonne approche. Tu as mentionné le fait de regarder l'allongement, peux-tu expliquer comment quelqu'un pourrait étudier l'allongement et comment cela se rapporterait à son pilotage ?

[00:21:08] **Nick Greece and Russ Ogden:** En règle générale, plus l'aile est longue et fine, plus elle a une grande envergure, moins elle a de corde, plus elle a une grande envergure, moins elle a de corde, moins elle a de corde, et c'est dans l'air très turbulent qu'il faut plus d'<?> pour maintenir l'aile ouverte et empêcher l'aile de décrocher. À mesure que l'allongement augmente, le point de décrochage arrive généralement un peu plus tôt et il est plus facile de faire décrocher une partie de l'aile, donc vous pouvez <?> pour arrêter la poussée tout en laissant une partie décrocher. De plus, si vous avez une fermeture, il est plus probable que cela se termine par une fermeture de l'aile à l'extérieur si vous vous retrouvez dans une situation de pirouette ou de décrochage, l'aile aura tendance à serpenter un peu plus. Vous savez, pour deux ailes, à tout chose égale, une aile à faible allongement est plus facile à gérer dans des situations extrêmes qu'une aile à fort allongement. On les met toutes les deux dans un air calme, elles sont identiques, mais on les met dans des conditions compliquées et c'est là que la grande différence apparaît. Donc, choisissez un allongement avec lequel vous êtes à l'aise, c'est ce que je dirais. Je pense que la plupart des gens... c'est pour ça, Ian, c'est pour ça que les ailes CCC en ce moment sont à environ sept, et il faut être assez réactif et compétent pour les piloter confortablement et s'amuser. L'Endless est une zone plus agréable pour ceux qui ne sont pas tout à fait à l'aise sur les ailes CCC, et c'est normalement autour de six hauteurs en allongement, et les Encs sont quelque part entre six et six virgule cinq, et sont plutôt plus polyvalentes pour la majorité des pilotes expérimentés.

[00:22:51] **Gavin McClurg:** C'est fantastique, Nick. Quand on a eu l'idée de monter cette émission, on a posé des questions sur les sujets qu'on devrait aborder quand je vous parle à tous les deux, et l'un d'eux, que j'ai trouvé vraiment intéressant, c'est de parler de l'âge. On vieillit tous, nos réflexes ralentissent. Pour ma part, je galère avec la vue ; j'ai toujours eu une vue parfaite toute ma vie, et ça a vraiment baissé ces deux dernières années, ce qui affecte ma capacité à observer les choses en l'air. Est-ce que tu voudrais nous en parler un peu ? Parce que je pense que c'est aussi important, c'est important toute l'année, mais c'est particulièrement important au printemps. Je ne sais pas, je ne vieillis pas, je ne pense pas...

[00:23:40] Moi aussi.

[00:23:44] **Nick Greece and Russ Ogden:** problème, je n'en ai aucune idée, qu'est-ce qui se passe ?

[00:23:45] **Gavin McClurg:** Ouais, j'en ai aucune idée, je me sens super bien, aussi bien qu'à 25 ans. Non, je pense que c'est pratiquement tout sur quoi je travaille ces jours-ci. Je pense que la première étape pour résoudre ce problème, c'est de reconnaître qu'on a un problème et de savoir qu'il existe des moyens d'essayer d'y remédier. La condition physique, l'hydratation, être profondément honnête avec son état mental, savoir quand on va craquer et essayer d'utiliser une partie de la sagesse acquise en arrivant aussi loin dans cette vie parallèle, tu sais, dans ta carrière de parapente, plutôt que de compter davantage sur le pur talent kinesthésique du corps. Je pense aussi qu'il faut rester hydraté pendant qu'on vole, et bien se nourrir, nourrir l'esprit parce qu'on va avoir besoin de plus de sucre, plus d'électrolytes, tu sais, être conscient qu'une fois par heure, il faudra faire le plein, et puis être compatissant et doux avec soi-même quand on n'est pas au sommet de sa forme, le reconnaître, prendre du recul et savoir que c'est juste ça, que c'est OK, et que ça va juste te donner plus envie pour le lendemain quand tu seras à nouveau en forme. Je pense que c'est ce que je fais personnellement.

[00:25:05] Nick, j'aimerais aussi parler de ça parce que je pense à toi et Russ, vous étiez ici pour la Coupe du monde en 2012, donc vous avez une expérience personnelle de la chose et on a eu une expérience lors de cet événement qui met ça en lumière. Mais comment vois-tu aussi l'équipement à cette période de l'année et quand on s'y remet ? Je pense que souvent, on est tellement excités qu'on ne pense qu'au kit de base, mais surtout quand on vole dans le Far West, je pense

que c'est une bonne occasion de repenser ce qu'il y a dans le sac et ce qu'on y trouve, et comment on doit l'utiliser. Je pense aux premiers secours, à quoi penses-tu à cette période de l'année en termes de ce que tu transportes ? Eh bien, j'ai réduit, donc je vais commencer sur une B à cette période de l'année. Avant, j'allais directement sur mon aile de compétition et je me disais : « Bon, je n'ai qu'une seule aile, c'est celle que je vais piloter » et je la montais à pied sur toutes sortes de montagnes parce qu'à Jackson, on ne pouvait même pas, la seule façon de voler était de monter à pied avec ta sellette de compétition et de s'en accommoder, et je pense que j'étais assez rapide avec ma coordination œil-main pour réussir ça. Maintenant, je suis sur une Rush Swift 6 avec une sellette légère et j'essaie de me concentrer sur le fait de commencer par du cerf-volant, de faire en sorte que ce soit pour le plaisir, pas si j'arrive là-haut et que je n'aime pas la façon dont ça souffle, je redescends. Le kit est léger, on se donne tous ces avantages pour qu'il n'y ait aucune excuse pour le côté contraignant, là où tu te dis : « Bon, mon kit est lourd, je ne veux pas... ». Eh bien, j'ai un kit léger spécifiquement pour cet usage afin de pouvoir prendre la bonne décision. Pour le printemps, évidemment, on utilise tous InReach, mais ici dans les Rocheuses, c'est vraiment difficile. Les printemps sont accidentés, c'est de loin la période la plus forte, la plus rude de l'année. Difficile de savoir si c'est à cause des conditions météo ou du mélange entre ta rouille et les conditions météo, mais avec la neige et le sol qui apparaissent à ces deux niveaux différents et les taux de variation avec l'instabilité, surtout ici au Nevada, l'instabilité la plus forte de l'année sera au printemps. Ça devient très stable tout l'été, c'est plutôt le meilleur moment pour moi pour m'amuser sans avoir peur. Donc une grande partie de tout cela rejoint le fait que la sécurité est une progression de la performance, non ? Identifier que si je peux augmenter mon quotient de sécurité ici, cela m'aidera à atteindre une performance plus élevée plus rapidement. La sécurité égale la performance, non ? Et donc commencer à identifier ces moments, il y en a plusieurs, où tu peux dire : « Bon, je ne fais pas ça parce que... »

[00:27:50] vous savez, je pense que c'est sûr ce que je fais, parce que ça va me permettre d'atteindre l'endroit où je veux aller plus rapidement, mais

[00:27:56] **Nick Greece and Russ Ogden:** Comment est-ce que tu quantifies la sécurité là-dedans, Nick ? Comment est-ce que tu quantifies la sécurité sous cet aspect ? Eh bien,

[00:28:01] **Gavin McClurg:** En termes de, enfin, je vais choisir une aile plus sûre, non ? Je vais choisir une aile de classe B plutôt qu'une aile de classe D, parce que oui, l'aile D sera plus performante en plané, mais comme je suis rouillé et que je suis débutant, je vais travailler mes virages et je serai plus à l'aise. Je vais donc progresser en douceur jusqu'à pouvoir accéder aux performances d'une aile D. Ça serait un exemple de la façon dont on choisit la sécurité — je mets des guillemets parce qu'après ce qu'on vient de dire, il y a beaucoup de choses qui entrent en compte, tu sais, la compréhension — mais ça serait un exemple. Je pense aussi que pour moi, au printemps, parce que les conditions peuvent être assez accablantes, plus on peut avoir des choses qui servent de "coussinets" pour notre cerveau, ça aide vraiment. Donc avoir l'InReach bien réglé, avoir ses contacts bien enregistrés, avoir les groupes Telegram mis en place pour que les gens sachent où on est, quoi faire en cas d'urgence et qui contacter, avoir un sac de couchage, de l'eau et assez de nourriture... toutes ces choses qui font que si on part en XC, on ne se retrouve pas en l'air en se disant « oh merde, j'ai oublié ça » ou « ma batterie ne marche pas », tu vois, toutes ces choses qui peuvent ajouter un stress inutile. C'est un peu ce que j'essaie de faire ici, je vois ça comme un moyen de stopper notre stress, le stress qui nous fait perdre nos capacités d'observation, ce qui nous fait généralement nous poser de toute façon, mais c'est aussi, tu sais, ici dans l'Ouest, on n'a pas toujours envie de se poser à 13 heures.

[00:29:31] Il faut avoir le bon état d'esprit pour atteindre cette belle air en fin de journée et, pour y arriver, je pense que moins on a de choses à gérer et à stresser, vous voyez, comme « est-ce que mon oxygène fonctionne ? », « est-ce qu'il est plein ? », « est-ce que j'ai bien fait ça ? », toutes ces petites choses, on peut, comme vous l'avez dit, les compartimenter et les mettre de côté pour les moments où on n'est pas en l'air. Je pense que c'est important parce que c'est là que nous allons être à l'avenir, donc je pense qu'on va devoir prendre beaucoup plus de temps pour faire ça et les mettre de côté pour les moments où on est capables d'être en l'air. Ça peut vraiment nous aider pour ne pas être submergés, vous voyez. On n'est pas au septième jour d'une Coupe du monde où on est totalement calés, où on a volé, où on a toutes les heures et où on se sent super à l'aise sur ces ailes de classe D.

[00:30:03] **Nick Greece and Russ Ogden:** Les gars, vous êtes fous. Je veux dire, l'idée de devoir faire du cross country avec un sac de couchage, ça n'arrive pas vraiment en Europe. Ça n'arrive absolument pas en Angleterre, ouais.

[00:30:15] **Gavin McClurg:** Ça n'arrive pas non plus dans mon monde, Russell. J'habite au bord de la route, ça n'arrive pas. Je...

[00:30:20] **Nick Greece and Russ Ogden:** Je ne sais pas, oui, ça fait partie du truc. Non, si tu es britannique, la seule chose qui t'inquiète, c'est de savoir si tu as un Mars bar ou pas.

[00:30:28] **Gavin McClurg:** Tu sais Gavin, je pense que c'est un point vraiment pertinent et c'est quelque chose que j'ai remarqué en vieillissant. Il me faut une semaine pour préparer un voyage, un voyage en vol maintenant. Avant, ça prenait six heures, et je pouvais être ivre, mais maintenant c'est un processus très long et méthodique. Et j'ai remarqué que c'est une question de niveau de confort. Je pense donc que c'est un point vraiment très sage sur le fait d'avoir son équipement parfaitement réglé, de ne pas être en mode "lancement" en train de tout improviser et de laisser de l'espace pour la contemplation, que ce soit pour la respiration, regarder les nuages, mais sans être stressé. Et je pense que c'est l'une des choses que j'ai le plus remarquées, et c'est quelque chose que je fais en compétition, en fait. Si je participe à une compétition, j'ai tout prêt ; quand j'arrive là-haut, ça sort de ma tête et je me dis "oh mon Dieu, je ne suis pas en train de sortir le sac", ça se fait sur mon corps de la même manière, tout est fait exactement de la même façon. Le but pour lequel je fais ça, c'est de créer de l'espace mental, parce que ça se fait comme une horloge, et ensuite je peux me promener, manger de la pizza, faire des "high fives", écouter les histoires de Russ et tout ça, et puis boum, je suis de retour dans le bain. Je pense donc que c'est un point vraiment très pertinent que tu soulignes.

[00:31:40] Russ, tu voles dans un endroit où c'est vraiment toute l'année. Je serais juste curieux de savoir : est-ce que tu as beaucoup d'expérience avec de longues pauses ou est-ce que, tu sais, est-ce qu'il y a eu des moments dans ta carrière où tu as eu du mal, en quelque sorte, à remonter sur le cheval, ou est-ce que tu voles assez pour que ce soit un vrai non ?

[00:32:02] **Nick Greece and Russ Ogden:** On vole pratiquement tous les jours ici à Bordeaux, mais avec nos tests, après les vacances de Noël, après quelques semaines de repos, on le ressent vraiment. On remarque vraiment que... enfin, je ne sais pas.

[00:32:18] **Gavin McClurg:** je ne sais pas, je ne sais pas

[00:32:18] **Nick Greece and Russ Ogden:** on n'est pas tout à fait au niveau et normalement, il faut juste quelques fermetures ou quelques décrochages ou pirouettes ou quoi que ce soit pour retrouver cet état d'esprit, pour revenir à cet endroit. Mais je n'ai pas de longues périodes d'arrêt, même si je le ressens quand j'ai... quand était-ce récemment ? On est allés... oui, après la Superfinal, on est allés à la Superfinal, on a fait beaucoup de vols au Mexique, puis on est rentrés et on est partis directement en vacances pour deux semaines. Et quand on a recommencé en janvier, on a attaqué sur le tas dès le premier jour en essayant de préparer les photons pour la certification, et là, boum, c'est reparti, on est direct dedans. Je l'ai senti, je l'ai vraiment senti du côté des tests, mais je pense que personnellement, j'ai volé assez au fil des années pour ne pas vraiment ressentir cette sensation de rouille après quelques semaines d'arrêt, mais certainement pour les tests et

[00:33:13] **Gavin McClurg:** C'est fascinant. Donc si Russ dit que c'est juste après deux semaines, non ? Je crois qu'il y a eu une étude faite avec les Dodgers il y a quelque temps, une étude sur l'alcool. Ils ont pris un lanceur et un receveur, ils étaient ivres, et ils pouvaient encore voir la différence dans leurs réflexes 30 jours après avoir bu. Donc, plus on vieillit, plus ça dure. Ce n'est rien, mais regardez les effets physiologiques : si vous avez pris un verre à Noël, ça pourrait être 20 jours. Plus vous êtes âgé, plus ça va durer. Je trouve ça fascinant que tu puisses le sentir après deux semaines, Russ. Alors imaginez-nous, qui avons six mois d'arrêt et n'avons plus de mémoire musculaire de pilotes d'essais. Enfin, ce n'est pas dans nos habitudes. Je pense que vous savez ce qu'on faisait avant. J'ai parlé à Nate aujourd'hui, Gavin, Nate Scales, avec qui nous avons tous volé, été mentorés ou ri de ses blagues par le passé. Il reprend le vol cette année et il va voler cette année. C'est quelque chose que je faisais aussi chaque année : je vais faire du kite, et lui, il va à Boise pour faire un vol de 20 miles, puis il va sur le côté sud du Point of the Mountain dans l'Utah pour faire du vol de crête, et ensuite il fera son premier vol thermique. C'est quelqu'un qui a 25 ans d'expérience. Donc, pour nos auditeurs, si vous avez moins de 25 ans d'expérience, sachez que c'est ce que fait quelqu'un qui en a 25. Ça va lui prendre une semaine, ou deux, pour y arriver.

[00:34:49] C'est autre chose dans les Rocheuses, ce qu'on n'a pas comme dans Gordon, où ils peuvent juste y aller jour après jour, alors que parfois on doit conduire six heures juste pour pouvoir décoller de la pente. Mais je pense que c'est parfois bien de savoir que, quelqu'un me l'a dit une fois, si vous regardez un pilote de parapente dans le ciel et qu'il vole tout droit, ça ne veut pas dire que les conditions sont bonnes pour vous. Cette personne pourrait être un champion du monde, ses mains bougent comme des folles, vous ne pouvez juste pas le voir, n'est-ce pas ? Et parfois, c'est bien de savoir que, même certains des meilleurs pilotes qui volent dans le ciel, ils volent, mais je dirais que Russ est le meilleur au monde dans ce qu'il fait, le plus compétent et celui qui le fait le plus régulièrement, et même après deux semaines, il peut le sentir. Donc je pense qu'en se donnant cette marge et cette compréhension, cela nous permet de planifier ça pour la saison à venir et de l'intégrer dans votre emploi du temps. Ne le négligez pas, et si vous le négligez, je pense qu'il faut savoir que vous l'avez fait, reconnaître que vous êtes encore rouillé et ensuite choisir les conditions appropriées pour cela. Russ, j'allais dire que la raison pour laquelle j'ai demandé ça aussi, c'était parce que j'espérais que tu dirais quelque chose sur les décrochages et sur le fait de travailler en tant que pilote d'essai. J'ai constaté dans ma propre pratique que faire une petite remise au propre en SIV au printemps m'a été vraiment bénéfique pour, en quelque sorte, secouer les toiles d'araignée, mais aussi juste décrocher une douzaine de fois dans un endroit où vous êtes à l'aise pour le faire sur une aile, juste pour évacuer la rouille. J'ai trouvé que ce genre d'entraînement SIV léger, et dans un cas précis, ça m'a littéralement sauvé la vie : j'ai fait pas mal d'entraînements SIV au printemps et j'ai eu un incident environ une semaine plus tard, et je suis convaincu que c'était vraiment critique pour ça. Donc j'espérais que tu dirais ça, mais est-ce que tu penses que pour le grand public, faire un peu de SIV au printemps est une bonne idée ?

[00:36:39] **Nick Greece and Russ Ogden:** Je pense que faire du SIV toute l'année, à n'importe quel stade de votre carrière de pilote, et l'utiliser comme un continuum... ce continuum est crucial pour être un pilote sûr. Je pense absolument que vous pouvez voler en toute sécurité, vous pouvez voler pendant 20 ans, toute votre vie, sans jamais faire de SIV. Mais la prochaine fois que vous irez voler, vous en aurez peut-être vraiment désespérément besoin. Je pense que pour piloter un parapente avec un minimum de sécurité et de respect pour le sport, pour votre famille, vos proches, vous devriez vous concentrer sur la formation SIV. Vous devriez le faire autant que vous pouvez, une fois par an, tous les deux ans, tous les six mois, peu importe ce qui vous semble juste. Oui, je veux dire, nous savons tous, nous comprenons tous les limites des machines que nous pilotons. Le danger, c'est qu'elles sont trop faciles à piloter, et pourtant la difficulté, c'est qu'elles sont extrêmement difficiles à maîtriser. C'est quelque chose sur quoi je travaille encore, quelque chose que je n'ai certainement pas encore fait ; je m'entraîne et je pratique tous les jours pour y arriver et j'apprends toujours. J'ai appris de nouvelles choses aujourd'hui, donc non, je soutiens totalement la formation. En faire tôt au printemps, c'est bien, en faire à n'importe quel moment de l'année, c'est bien, vous savez, c'est un processus continu avec lequel nous devons nous entraîner et pratiquer. Et pour revenir à ce que Nick a dit, je pense que ce qu'il a dit était brillant et je suis totalement d'accord avec tout ça. Et le fait que quelqu'un d'aussi accompli, compétent et talentueux que Nate soit prêt à passer par ce processus pour remonter sur le cheval et voler dans les conditions fortes là où il vit, je pense que c'est vraiment important de le faire. Je pense que nous pouvons tous apprendre de cela, et je pense qu'un facteur vraiment important, surtout à cette période de l'année, peu importe où vous vivez dans le monde, c'est que tout le monde sort de sa cachette à ce moment-là pour aller sur la pente et voler. Vous êtes désespéré de voler, vous avez pris ce temps, vous avez gagné des points de moral à la maison, vous les utilisez tous pour aller sur la pente. Parfois, le plus dur à faire quand on voit des gens voler, c'est de ne pas décoller. Il y a beaucoup de pression sociale pour voler quand d'autres personnes sont en l'air, quand les vents soufflent, quand c'est fort, quand c'est à vos limites. C'est là que les pilotes avisés ne décollent pas forcément, surtout s'ils ont eu une longue période d'arrêt.

[00:39:02] **Gavin McClurg:** Nick, tu as des données que j'aimerais passer en revue quand le club de Utah les aura rassemblées. Parlons un peu de ça, parce que c'est bien d'avoir des faits et des données réels derrière ce qu'on dit. On peut parler des conditions printanières, mais c'est bien d'avoir des faits et des données sur ce qui arrive fréquemment, les tendances, les pièges que tu partages avec le reste. Et j'ai dit que Chris Santacroce, avant tout, a dirigé ce comité d'examen des accidents, et si l'un d'entre vous en a l'occasion, il fait un webinaire USPA. C'est très limité, seulement 150 personnes peuvent s'inscrire malheureusement, mais c'est brillant et il analyse les rapports d'accidents. Ça vient de là, du comité d'examen des accidents de Chris Santacroce.

[00:39:50] voiture. Donc pour ce point, les trois tendances d'incidents principales étaient la torsion de l'élève en numéro un. Alors, comment ça arrive ? Est-ce que c'est en l'air ou au sol ? Les deux, c'est ça. Je veux dire, le décollage

prématuré, pas accroché correctement, le virage...

[00:40:14] dans le mauvais sens, ce que je vois parfois quand je guide, et donc comment est-ce possible, on l'a tous fait

[00:40:22] **Nick Greece and Russ Ogden:** on tous déjà fait ça

[00:40:25] **Gavin McClurg:** Oui, je l'ai fait. Comment peut-on l'éviter ? Avant le décollage, en faisant une vérification solide, en testant votre direction de virage trois fois avant de décoller, puis en devenant à l'aise pour tourner dans les deux sens, ce qui est d'ailleurs plus couramment enseigné aujourd'hui qu'avant. Et que faites-vous quand ça arrive ? Volez droit, éloignez-vous de la pente, puis corrigez le tir une fois que vous êtes loin de la montagne.

[00:40:53] **Nick Greece and Russ Ogden:** Je voudrais juste apporter quelques points là-dessus. Je pense que c'est vraiment, euh, c'est vraiment clé parce que, euh, cette histoire de torsion de l'élèveur deux fois lors du décollage, quand on est soulevé du sol face à l'aile, ça arrive par vent fort. C'est un événement régulier. Si ça ne vous est pas encore arrivé en tant que pilote, ça vous arrivera. Je pense donc que c'est là que le retour au kiting est vraiment important. Faites autant de maniement au sol que possible en utilisant les élévateurs arrière dans des conditions fortes et dans un endroit sûr, en décollant les pieds du sol, en étant face à la mauvaise direction sur l'aile, pour que vous vous habituiez à ne pas simplement vous enfoncer naturellement en utilisant vos mains pour l'équilibre. Vous savez, on s'équilibre par l'arrière, on utilise notre corps pour l'équilibre, on n'utilise pas nos mains pour ça. À aucun moment quand on fait du parapente, on n'utilise pas nos mains pour s'équilibrer, et c'est l'une des choses les plus difficiles pour les pilotes à apprendre et à surmonter. Je veux dire, et

[00:41:50] S'habituer à pouvoir piloter l'aile quand elle est tordue et que vous faites face à l'arrière est une compétence assez intéressante. La façon la plus simple de le faire, c'est quand vous êtes très haut dans le ciel et que vous êtes compétent. Je ne m'adresse pas aux pilotes débutants, mais aux pilotes expérimentés ici, et de préférence pas en sellette pod. Vous pouvez simplement détorsionner l'aile, faire face à l'arrière et voler avec les mains en l'air. Voler à l'envers quand l'air est lisse, quand c'est calme, pour le faire. Alors, vous pouvez diriger et contrôler l'aile de cette manière. C'est une façon de le faire, mais évidemment, il y a une grosse condition : avoir des conditions sûres pour le faire. Et donc, c'est devenu une année folle, ce que j'ai...

[00:42:29] **Gavin McClurg:** je n'ai jamais entendu ça, c'est un peu

[00:42:30] **Nick Greece and Russ Ogden:** C'est dingue, il y a quelque temps quand tout le monde a commencé à faire des figures d'acro, des torsions et des mouvements en arrière, et Matthias Rotten, tu te rappelles, on a commencé à voler en arrière, ouais ouais ouais ouais exactement, et euh ouais, on faisait ça pas mal au boulot, voler en arrière, et euh je me suis dit un jour je vais faire un sap en arrière et j'ai commencé, je suis entré dans un virage serré et c'est genre non je ne le fais pas, je m'arrête là, c'est pas très sympa.

[00:42:58] Ouais, mais ce sont des bonnes choses que tu peux apprendre si tu t'ennuies en faisant du kiting, juste avec l'aile au-dessus de ta tête ; alors trouve une journée plus forte, une petite pente quelque part, fais-toi décoller et mets-toi à l'aise avec ça, parce que quand tu te fais projeter d'une colline ou d'un endroit comme ça où il y a la montagne et l'orographie a cette tendance à le faire, tu dois être prêt pour ça.

[00:43:24] **Gavin McClurg:** C'est tellement drôle quand tu parles du maniement au sol, de se faire arracher, ce genre de trucs, Russ. Tu sais, pendant que tu parlais, j'ai commencé à transpirer un peu plus. C'est marrant, je veux dire, j'ai fait les X-Ops quatre fois, j'ai fait énormément de ce genre d'entraînement, mais là, je ne suis pas branché, je n'ai pas fait de maniement au sol et l'idée de voler dans un vent vraiment fort en ce moment me rend toujours nerveux, et ça joue énormément sur le... tu sais, ce n'est pas comme faire du vélo. Je trouve que le maniement au sol est quelque chose qu'on doit continuer à pratiquer tout le temps, et je ne dis pas que c'est... que c'est... que c'est... que c'est... que c'est... que c'est pour essayer de l'imposer aux gens parce que c'est cliché, mais c'est tellement vrai que je trouve qu'on ne le fait pas assez. Et je postulerais, Gavin, que ce n'était pas le Gavin que je connaissais il y a 10 ans, tu sais, que ce n'était pas toi. Tu sais, c'est quelque chose que je dirais que tu as appris à travers les 4X Alps, à travers le fait d'être en première ligne, et que... c'est... c'est... c'est génial de voir de l'autre côté où tu es genre, ouais, ouais, ouais, c'est... c'est juste drôle, ouais, je me suis dit, je veux dire, combien de ces décollages étaient de la chance, tu sais, et juste ne pas avoir ces compétences et je me suis dit, putain, j'ai eu de la chance là, tu sais. Ouais, absolument, mais je pense que... je pense que, tu sais,

quand je regarde un vrai jedi au sol, tu sais, ça contribue énormément à ne pas avoir d'accident parce que tu es la personne qui se présente au décollage quand les conditions ne sont pas parfaites, sachant que tu ne vas pas rater une seule tentative, tu sais, que tu vas arriver et que tu vas le faire, donc c'est une... c'est une énorme chose de moins à laquelle on doit penser, n'est-ce pas ? C'est juste...

[00:45:02] **Nick Greece and Russ Ogden:** Je vais assurer, ouais, mais c'est de l'orgueil, c'est de l'orgueil, parce qu'on s'en fout à quel point tu deviens bon, tu finis quand même par te planter, ouais. C'est trop facile, on est tous passés par là.

[00:45:12] **Gavin McClurg:** J'ai un petit conseil, juste stratégiquement : si je me fais arracher du sol, j'essaie de sourire et de dire : « Eh bien, super, je voulais voler aujourd'hui, et voilà, j'y suis. » Ça me met en mode pilote. Au lieu de m'inquiéter et de forcément réagir à une donnée négative, je me dis : « Super, je vole, c'est pour ça que je suis venu. » Et j'essaie ensuite de gérer le truc du genre : « Tu es en train de voler, instantanément. Non, je ne tombe pas, je ne m'écrase pas, je vole, c'est ce que je suis venu faire. » C'est une astuce que tu peux essayer de te donner à toi-même. Et je pense, Russ, tu as mentionné les conditions appropriées pour l'endroit où tu es au bon moment, et il y a aussi certainement l'aspect de la pression des pairs, n'est-ce pas ? Je veux dire, tu te demandes : « Est-ce que ça va être rotatif ? Est-ce que ça va passer par l'arrière ? Est-ce que je peux faire du avant au lieu du recul ? » Mais il y a aussi le fait que ce soit le début de la saison, comme tu l'as dit Nick, tu es à fond, tu es avec tes potes, tu ne les as pas vus tout l'hiver et tout le monde, tout le monde veut aller voler, et ce n'est peut-être pas ton jour. Commentez un peu sur ce côté des choses, parce que c'est une grosse partie du jeu.

[00:46:24] **Nick Greece and Russ Ogden:** Je pense que, malgré la certification d'aile, l'expérience et tout le reste, la décision de décoller est la décision la plus importante que vous prendrez de la journée. Et si vous ne vous sentez pas au top, si vous avez eu une pause de six semaines ou six mois, peu importe, et que c'est le début du printemps, mi-avril, avec ces conditions, ce n'est probablement pas sage de décoller.

[00:46:56] descente en luge tôt le matin ou tard le soir, du vol plané pour accumuler du temps. Sois comme Nate, ne sois pas un idiot et ne fonce pas tête baissée les jours de bon temps. C'est vraiment difficile à faire quand on a des amis sur place qui sont peut-être un peu plus à l'aise, qui ont volé plus, qui sont partis pour l'hiver, qui ont fait quelques semaines de vol au Mexique, en Colombie, peu importe, et qui sont revenus et qui volent dans des conditions plus fortes en en profitant. Si tu fais ça et que tu n'en profites pas, c'est une question de rapport risque-récompense. Si les risques sont bien plus élevés que la récompense, alors arrête et reste en vie pour voler un autre jour. Je pense que c'est la décision la plus critique, et c'est ce qui va te préserver. Si tu es discipliné avec toi-même, si tu sais où tu en es en tant que pilote, où tu en es avec ton propre niveau, alors aie confiance en tes propres décisions et ne regarde pas trop les autres, et suis l'évolution et...

[00:47:51] **Gavin McClurg:** ce serait un autre exemple, Russ, où la sécurité équivaut à la performance. Quand je parle d'atteindre un objectif, si notre but est d'être capable de voler dans des conditions de plus en plus grandes, le moyen le plus rapide d'y parvenir est de ne pas avoir de vols basés sur la peur. Ce serait de faire une progression, une progression constante vers le haut, et alors tu atteindras la performance plus rapidement. C'est ce que je veux dire par la sécurité peut être égale à la performance. Souvent, les gens veulent faire un saut dans le vide et dire : « Eh bien, la performance, c'est la performance, je vais envoyer, c'est ça que veut dire la performance ». Mais non, c'est aussi une question de progression, je suppose. J'aimerais que les gens sachent qu'ils ne sont pas seuls face à leur peur et leur manque d'expérience, et que c'est correct s'ils le ressentent. Je garantis que si j'étais là ou si Gavin était là, nous le ressentirions aussi. Même avec tout ce que j'ai fait, j'ai pris six mois de pause et je suis revenu exactement au même point qu'eux. Donc ils ne sont pas seuls, et ils doivent savoir que c'est normal. Et que signifie la sécurité ? Comment saurez-vous si la sécurité est égale à la performance ici ? Eh bien, si la réponse est oui, c'est un peu comme un diagramme de Van Dyke. Si la réponse est oui, alors je choisirai ce chemin. Si la réponse est non, alors je choisis autre chose. Mais le point est d'essayer d'en être conscient pour que cela vous affecte. Pour moi, c'est l'un des aspects les plus importants : être un simple passager dans ce jeu, c'est là que les gens se blessent. Être un participant actif et être responsable de ces décisions, même si vous prenez de mauvaises décisions, à mon avis, si vous en êtes responsable, c'est super, au moins vous n'êtes pas un passager. Et je pense que vous pourriez être préparé à les assumer. L'autre chose que j'aimerais que les gens comprennent, c'est que quand vous êtes là-haut et que vous le ressentez, si j'étais là avec la même expérience, je le ressentirais aussi. Oui, c'est vraiment important et clé. Merci Nick, on t'a sorti de ta fiche de données, il y avait plus que

ça. Revenons là-dessus. Quelles sont les autres choses qui sont sorties de l'étude de Chris ? Il a pour... c'est pour... au point où ils volent beaucoup de mini ailes, et je sais qu'ils en ont beaucoup, ils ont le barrel roll en numéro deux...

[00:50:00] Je dirais que la spirale au sol pourrait être ajoutée là. Je ne pense pas que les gens aient fini par abandonner la spirale au sol, et la majorité des gens, enfin, on en a encore quelques-uns, mais j'en vois très peu ici. Enfin, comment ça arrive ? Impact au sol dû à une garde au sol insuffisante. Comment peut-on l'éviter ? Les victimes disent généralement après être sorties de l'hôpital : « Je n'arrive pas à croire que j'ai essayé de faire un 360 là ». Passez un accord avec vous-mêmes, c'est un bon point, je pense. Je ne ferai pas de 360 si je suis en dessous de cette altitude. Les 360 sont de grosses décisions qui peuvent changer une vie. Le point est qu'ils ont beaucoup d'accidents de barrel roll, donc je pense qu'on pourrait aussi le déplacer vers ça. Vous savez, au début du printemps, garder des marges d'erreur plus élevées, ne pas tourner, pas besoin de descendre si près de la pente. Encore une fois, pour en revenir à Russ, le rapport risque/récompense est toujours en haut de ma liste. Qu'est-ce que je fais ? Pourquoi est-ce que je tourne ? Pourquoi est-ce que je tourne si près de la pente si tôt ? Ça ne fait pas partie de mon protocole de progression vers la performance, rien du tout.

[00:51:05] autre chose qui ressort de l'étude de Chris, dont nous devons parler : l'atterrissage au décollage. Numéro trois : comment cela arrive-t-il ? Impact au sol dû à un atterrissage forcé. Comment l'éviter ? Ne pas tenter sur des sites qui ne sont pas habituellement utilisés pour l'atterrissage au décollage, ne pas tenter sur des sites qui vous sont inconnus, pratiquer plusieurs approches, savoir qu'il y a toujours un côté de la règle du vent, éviter généralement le flapping. Oui, je dirais aussi, je vois beaucoup de mauvais flapping et vous savez, il y a une séquence de moi qui le fait vraiment mal lors de la course de 2015. C'est quelque chose que les instructeurs SIV m'ont aidé à comprendre : il faut faire cela avec beaucoup d'altitude au-dessus d'un endroit sûr. Je l'ai appris avec Carlos, je l'ai vu, tu te souviens Nick ? Toi et moi, on a fait un crash sur l'un des... au Mexique, et il est arrivé parce que ces gars ont atterri dans un gros...

[00:52:06] ondulé, vous savez, ce n'est pas ondulé, vous savez, les clôtures horribles à Caracas au Venezuela qui sont toutes en fil de fer barbelé et tout le reste, et il est arrivé à environ 5 mètres sur l'Ice Peak Six en faisant ces mouvements de flapping profonds et puissants, puis en le laissant s'envoler, et il y a une bonne façon de faire du flapping, et c'est la bonne façon de le faire, mais ce sont des choses que nous voulons apprendre, vous savez, dans le bon environnement, mais ouais, l'atterrissage au décollage est certainement l'un des... j'aimerais, j'aimerais confesser, les gars, allez-y, vous pouvez parler, je ne fais plus d'atterrissage au décollage, j'ai trop peur, je ne suis pas assez à jour, je fais du cross country, et je n'ai essayé l'atterrissage au décollage qu'une fois l'année dernière et j'ai un peu foiré, et je suis honnête, je me dis que je ne suis pas assez à jour pour le faire, je pense que l'atterrissage au décollage est un art et une compétence qui

[00:53:00] et j'ai des muscles qui doivent être utilisés constamment, et ni mon kiting ni mon acro ne sont assez bons pour faire un atterrissage au décollage à ce stade de ma carrière. Je n'aurais pas pu faire d'atterrissage au décollage à Chelan, vous l'avez fait cette année, moi je n'aurais pas pu le faire en toute sécurité. Ce serait... je serais genre « bon, j'ai genre 70/30 de chances de ne pas finir à l'hôpital sur celui-là », vous voyez. Alors écoutez, j'ai gagné la compétition de Chelan l'année dernière, donc je suppose que c'est une autre chose à savoir, à être honnête avec soi-même, vous voyez, regarder à l'intérieur. Mais non, si vous arrivez et que vous êtes genre « mec, je ne reste pas à l'écart de l'atterrissage au décollage », l'atterrissage au décollage est l'une des choses les plus dangereuses que vous puissiez faire. Typiquement, c'est thermique, et c'est là que ça coïncide avec la popularité et le côté « hike and fly ». Je vois, je m'inquiète que les gens ne comprennent pas tout à fait parce qu'ils voient Creagle land fly sur la paroi ou ils voient Duragati lander et, vous savez, ils assurent, et c'est parce qu'ils sont ce genre de gars, celui qui peut faire un tumble infini pour cent révolutions, vous savez, l'autre est un vrai sauvage de l'acro. Donc je pense que beaucoup ne réalisent pas vraiment la nuance. Carlos, l'une des raisons pour lesquelles il était un pilote aérobatoire fantastique, mais il a aussi fait des tandems à Vancouver et ils devaient atterrir chaque jour dans un créneau qui est... c'est comme la moitié d'un terrain de baseball, vous voyez, avec une clôture à la fin. Donc, je pense que l'atterrissage au décollage est l'une des choses les plus sous-estimées.

[00:54:30] celui d'un pilote complet, être capable de faire ça est un vrai... je veux dire, c'est un véritable art pour un pilote totalement complet, pas quelqu'un qui sait décoller et atterrir, pas quelqu'un qui peut faire de la thermique et choisir des lignes de cross country, pas quelqu'un qui peut faire un décrochage, je peux faire de l'hélicoptère mais je ne peux pas faire d'atterrissage au décollage. Donc, savoir ça et... et ensuite progresser vers ça, c'est encore cette

progression. Je reconnais que j'ai un problème, je suis humble face à la difficulté extrême de l'atterrissage au décollage.

[00:55:00] et je vais aller quelque part au niveau de la mer, d'accord, pour revenir à mes racines aussi, au niveau de la mer, et je peux voir, vous savez, et puis construire à partir de là. Je pense que parfois, ce qui se passe, c'est que la complexité totale de ces manœuvres n'est pas forcément évidente, hein.

[00:55:17] **Nick Greece and Russ Ogden:** Nick, Nick, Nick, mais Nick, si tu galères avec ce truc d'atterrissage au décollage, si t'as ce problème d'atterrissage au décollage, n'va pas à Tory Pines, tu vas finir dans l'eau.

[00:55:30] Ouais, je veux dire, j'espère juste

[00:55:33] **Gavin McClurg:** je me pose sur la plage

[00:55:34] **Nick Greece and Russ Ogden:** Ouais, je pense que ce que tu dis est très vrai pour les petits décollages thermiques et les zones d'atterrissage au décollage en montagne, en conditions thermiques de haute altitude. Tu sais, pour beaucoup de gens dans le monde qui volent à basse altitude — je pense aux pilotes britanniques qui me viennent à l'esprit, et aux gens de Belgique et d'endroits comme ici où l'atterrissage au décollage est une chose normale, c'est ce qu'on apprend à l'école. Donc, juste pour faire la distinction, je pense que Nick parle de haut niveau, de haute altitude, de thermiques avec peu de vent, où oui, les chances que ça finisse mal quand on se plante sont très élevées. Merci.

[00:56:12] **Gavin McClurg:** Ouais, et ton point Nick aussi, c'est à qui tu regardes dans le ciel ? Will Gadd m'a appris que tu peux être au décollage à Fish par une journée vraiment capricieuse et voir quelqu'un faire un tail slide de dingue, un hélicoptère, puis un petit touch and go, et ce pilote pourrait être un crack, tu vois, les trucs qu'on voit ces gars faire avec les atterrissages fly on the wall, tu sais, en aval et en montée, c'est absurdement difficile à réussir et je le sais parce que je l'ai pratiqué ici dans la neige profonde, et si ça n'avait pas été de la neige profonde, je serais à l'hôpital encore et encore et encore, et je me plante toujours, je me suis beaucoup planté lors de la dernière course. Donc je veux dire, ce sont des choses qu'on a vues lors du dernier Verco Fly, ils ont dû annuler la course et Nick Nanan est un pilote très compétent qui, malheureusement, a eu un terrible accident l'année dernière, pas lors de cette course mais au Verco Fly, ils ont dû annuler la course parce qu'il y avait tellement d'accidents d'atterrissage au sommet que, comme tu l'as dit, je pense que c'est vraiment le sommet du sport dans de mauvaises conditions, ça demande énormément de compétence et il faut toujours avoir une issue de secours, mais bon, ça va. Et je pense que ça revient à ça, qu'on puisse répéter encore : ne tentez pas sur des sites où l'atterrissage au sommet n'est pas habituel, ne tentez pas sur des sites qui vous sont inconnus, pratiquez plusieurs approches, c'est une chose que je fais, j'approche et je fais toujours signe d'annuler, je sais qu'il y a toujours un côté du décollage favorable au vent et généralement, évitez de battre des ailes. Enfin bref, c'est un excellent compte rendu de Chris et l'utilisation du comité d'examen des accidents, donc les quatre pièges les plus courants, une déflation, peut-être qu'on peut demander à Russ comment...

[00:58:03] **Nick Greece and Russ Ogden:** Eh bien, on est tous à une grosse fermeture en basse altitude de l'hôpital, vous savez. C'est toujours notre plus grand danger et peu importe votre niveau ou votre expérience, peu importe combien vous volez, c'est toujours le risque. C'est pourquoi l'altitude est toujours votre amie. Chaque fermeture est unique et dépend de la proportion de l'aile qui s'est refermée, de l'angle de pliure, de l'air dans lequel l'aile essaie de se récupérer, et du moment où vous étiez, si vous étiez en roulis ou en tangage. Donc chaque fermeture est unique. Espérons que vous ayez une petite fermeture très plate et que l'aile ne change pas de direction, alors vous n'aurez rien à faire. La pire, c'est une grosse fermeture lourde avec un angle de pliure important à l'intérieur quand vous êtes proche de la paroi rocheuse. Toutes ces fermetures nécessitent des commandes différentes et uniques pour s'en éloigner en toute sécurité.

[00:59:02] et certains, vous ne pouvez pas vous en éloigner en toute sécurité. Donc l'altitude, les conditions de vol, les ailes que vous êtes capable de piloter et de maintenir ouvertes en air turbulent, vos compétences de pilotage actif et votre formation sont les meilleures pour être en position idéale afin de pouvoir gérer la situation quand elle survient. Une autre chose que je préconise fortement, c'est d'observer l'aile pour savoir exactement comment la fermeture

[00:59:33] **Gavin McClurg:** est et comment la fermeture de l'aile est

[00:59:33] **Nick Greece and Russ Ogden:** dès qu'elle arrive, il n'y a pas de devinette, tu sais, tes yeux réagissent plus vite que tes sensations et tu seras capable de gérer la majeure partie de la situation. Et c'est un autre point positif avec les deux lignes pour les pilotes compétents : tu peux pratiquement l'arrêter. Parfois, tu auras une fermeture brutale façon Jackie Chan qui fait juste sortir l'aile de l'air, sans aucun avertissement, ce sont les plus difficiles à gérer. Mais la plupart du temps, tu as une perte de pression. Tu as une réduction de tension dans les lignes A. Tu as un léger avertissement où une commande instantanée peut juste minimiser le problème. Et si tu es déjà sur les B, même si tu pousses à pleine vitesse et que 70 % de l'aile commence à se fermer, au moment où tu réagis, il ne reste qu'une petite fermeture de bout d'aile.

[01:00:26] On peut en stopper une grande partie avec un bon contrôle actif sur les élévateurs ou les freins, selon l'endroit où vous êtes et la vitesse à laquelle vous volez. Je pense que ce sont les éléments clés. Mais on ne peut pas les éviter, et c'est ce qui rend le parapente dangereux. C'est pourquoi on essaie de fabriquer des ailes solides, plus résistantes aux fermetures.

[01:00:45] **Gavin McClurg:** Russ, tu m'as dit quelque chose qui a changé ma façon de voler pour toujours, et c'était « n'achète jamais d'aile rouge ». Oh, pardon. Non, je plaisante. C'était, tu as dit... Tu as dit, j'ai dit, c'était pour la R10.2, et j'ai dit : « Russ, qu'est-ce que je fais quand elle fait une fermeture ? » Et tu as répondu : « Ne la laisse pas se fermer. » Et je sais que ça semble très simple, mais pour une raison quelconque, toute ma mentalité a changé à ce moment-là, je suis passé de réactif à proactif. Et je n'ai plus jamais volé de la même manière. Et c'était juste, tu sais, et je ne sais pas si tu sais que tu l'as fait, genre, si c'est l'un de tes points de cours ou quoi. Mais je pense que pour moi, c'était très marquant parce que j'étais, j'avais fait mes armes en compétition. Je volais des ailes avant la certification, non ? Et je les faisais voler pas mal, tu sais, à Jackson et à Sun Valley. Alors je pense que j'étais terrifié, tu sais, dans une certaine mesure, au fond de moi.

[01:01:33] Et je me demandais toujours : que faire quand elle se ferme ? Que faire ? Et puis : ne pas la laisser se fermer. Pour moi, ça a changé ma façon de gérer l'aile pour toujours. Le but est donc devenu : ne jamais la laisser se fermer. Pas : que faire si elle se ferme ? Alors merci pour ça. Et j'espère que c'est clair. Je ne sais pas si c'est le cas pour les autres, mais je veux dire, on peut passer. Non, c'est tout à fait clair. Nick, continue ta liste. Je ne pourrais pas être plus d'accord. C'était quelque chose, je ne sais pas d'où je l'ai tiré, mais c'était un changement d'état d'esprit total. Maintenant, je ne sais pas de quoi les gens parlent quand ils évoquent les frontales. Non, ça n'arrive pas. Tu ne devrais pas avoir de frontale. Tu es sur une deux lignes. Pas de frontale, ça n'arrive pas.

[01:02:13] **Nick Greece and Russ Ogden:** Ça aide. Mais ça peut et ça arrive quand même. Et c'est pourquoi l'entraînement est vraiment important pour être prêt quand ça arrive. Mais ouais, je pense que je parle souvent à des pilotes de compétition qui se plaignent, ils disent : « Je pense que je pilote trop l'aile. Je donne trop de commandes. » Et c'est genre, « Eh bien, tu sais quoi ? Il vaut mieux être un "over-inputter" et garder l'aile ouverte que de ne pas en donner assez et se prendre l'aile dans la figure de temps en temps. » Donc je pense que, et c'est là que, pour revenir à ce que tu disais sur les bi-lignes ENC, je pense que pour le bon pilote, n'avoir que des lignes A et B est vraiment bénéfique pour le contrôle de l'aile sur toute la plage de vitesse. On peut y arriver avec des ailes tri-lignes aussi.

[01:02:59] Ce n'est pas un autre monde. C'est juste légèrement mieux quand on a seulement des lignes A et B et qu'on peut vraiment contrôler l'angle d'attaque complètement quand on accélère. Vous pouvez garder l'accélérateur complètement sorti à pleine vitesse et vous pouvez simplement tirer les élévateurs B vers l'arrière pour ajuster la vitesse instantanément. Vous voyez, vous avez donc un contrôle total de l'angle d'attaque. Et combiné avec le bon point de bascule le plus rapide, ces deux commandes vous permettent normalement de gérer presque chaque fermeture ou, du moins, de minimiser la taille de la fermeture ou la sévérité du virage.

[01:03:41] **Gavin McClurg:** Revenons à nos quatre pièges les plus courants pour les décrochages et les pirouettes. Russ, tu veux nous expliquer comment gérer les décrochages et les pirouettes ?

[01:03:50] **Nick Greece and Russ Ogden:** Eh bien, on ne devrait pas vraiment faire de décrochage ou de vrille sur des ailes modernes, vraiment. C'est probablement dû à de la rouille, une mauvaise formation, ou le fait d'utiliser ses mains pour équilibrer au lieu de le faire avec tout son corps. Mais je dirais que le décrochage ou la vrille involontaires sont dus à un manque d'expérience, de formation et de pratique. Ces points doivent être abordés. Je le dirais. Il doit y avoir des

pilotes expérimentés qui font ça. Il est très rare que des pilotes expérimentés fassent des vrilles. Et avec les ailes plus modernes. C'était le cas quand nous avions des profils à forte cambrure, de grandes ouvertures dans le nez, toutes ces choses qui favorisent des décrochages et des vrilles assez rapides, des décrochages et des vrilles précoces.

[01:04:40] Sur la plupart des ailes modernes, on doit ignorer beaucoup de signes avant-coureurs avant d'en arriver là. Ça arrive encore, mais c'est rare.

[01:04:52] **Gavin McClurg:** Tu sais, Nick, je me demande, je me demande, ça pourrait être utile pour l'auditeur de comprendre que ce rapport provient du Point. Le Point est un site venteux. Ce serait comme un site de vol côtier en montagne. Et je pense que là où les gens se trompent, c'est sur la vitesse au sol. Tu sais, quand on fait du vol côtier et qu'on vole au Point, on bouge à peine parce qu'il y a énormément de vent. Et puis soudain, tu vas voler sur un site de montagne où tu ne voles pas dans ce genre de brise et tu oublies que tu as besoin de vitesse pour avoir de la réactivité dans ton aile. Et je pense que ça peut souvent pousser les gens à trop s'enfoncer dans les freins, non ? Tu es d'accord avec ça ?

[01:05:37] Je pense que oui. Et, purée, qu'est-ce que je vois ? Ouais, juste des pilotes plus novices en thermique, qui essaient parfois de ralentir pour le trafic, tu vois ? Ils s'inquiètent de gêner les autres s'ils volent avec des ailes à des vitesses différentes. Alors à Valle, j'ai vu des pilotes plus novices oublier que, encore une fois, c'est une question d'équilibre, de mains, de séparation et peut-être une sorte de peur de ralentir parce qu'ils sont hors du schéma de circulation. Je pense donc que le plus important, c'est d'être conscient de sa vitesse indiquée. Et je pense qu'un autre cas où on voit parfois des décrochages, c'est quand les gens confondent, en gros, quand ils ont un énorme frontal et qu'ils essaient de l'ouvrir avec les freins et que ça part directement en décrochage.

[01:06:30] Alors, est-ce que vous pouvez expliquer, est-ce que ça devrait être renommé « décrochage frontal » ou est-ce que c'est toujours un frontal ? Enfin, quelle taille doit avoir un frontal pour qu'il devienne un décrochage, c'est ma question, je suppose.

[01:06:41] **Nick Greece and Russ Ogden:** Eh bien, il n'y a pas besoin de le renommer. Les Allemands l'appellent un décrochage frontal. C'est comme ça qu'ils l'ont toujours appelé. La plupart des frontaux... Eh bien, il faudrait le renommer alors. La plupart des frontaux, quand ils arrivent, ils s'ouvrent depuis le centre vers l'extrémité et se réajustent sans décrochage. Il est assez rare d'avoir un frontal qui décroche immédiatement sans aucune commande. Ça peut arriver. Ça peut arriver. On l'a vu sur des prototypes. Et sur certaines ailes, il y a certaines situations où cela peut se produire. Mais le fait de pousser un frontal jusqu'au décrochage est une rareté. Je l'ai fait moi-même, en fait. Mais si cela arrive et que vous...

[01:07:25] **Gavin McClurg:** On en voit pas mal. Je dirais que j'en vois relativement souvent. Et vous ? Où ? À Valle. Sur

[01:07:30] **Nick Greece and Russ Ogden:** C'est quoi ces ailes ?

[01:07:31] **Gavin McClurg:** Des B et des C. Plus de C. Plus d'ailes de catégorie C. Ouais. Je veux dire, souvent... Et je me dis, oh, ils ont décroché en frontal, vous voyez, quand je vois des gens juste se balancer, vous voyez, se balancer, en cascade depuis le ciel. Ça mène généralement à une cascade, non ? Parce qu'ils se rendent compte, ils se disent, oh merde. Ouais, mais je voudrais

[01:07:52] **Nick Greece and Russ Ogden:** imagine... Ouais, mais je... Ouais. J'aimerais bien voir ces incidents. Je veux dire, parce que ce qui peut arriver avec beaucoup d'ailes, et encore une fois, c'est quelque chose que la certification ne vous montrera jamais, ou que le grade sur le papier ne vous montrera jamais, c'est qu'un parapente peut prendre un frontal, s'ouvrir, et puis... et finir en décrochage parachutal, puis en re-vol, et c'est tout à fait correct pour la certification. Ça n'a rien à voir avec la certification, d'accord ? Ce qui peut arriver, c'est que les gens peuvent se retrouver dans cette situation, ils sont en parachutal, ils ont appliqué un peu de frein comme réflexe naturel, et c'est ce qui transforme ça en situation de glissement de queue, où ils lèvent ensuite les mains et l'aile s'envole, et se récupère dans cet air pourri dont elle vient de prendre le frontal.

[01:08:37] Et c'est ça qui provoque le... Plutôt que l'aile ne retourne directement en décrochage, elle va probablement entrer dans cette zone floue entre le décrochage et le retournement, ce qui est provoqué par une autre petite commande du pilote.

[01:08:53] **Gavin McClurg:** Je pense l'avoir vu si souvent que je suis un peu en mission pour éduquer les gens : si vous avez un décrochage frontal, il faut le traiter, le secouer, mais ensuite le laisser voler. Vous voyez ? Ouais. Et être vraiment prêt à... vous savez, à moins d'input. Parfois, moins c'est mieux. Le traiter brutalement au début, mais ensuite... Parce qu'en tout cas, c'est juste quelque chose que j'ai remarqué ces dernières années, où je me dis : « Bon, il y en a encore un où ils ne l'ont pas juste laissé voler. » Donc... Je pense que c'est l'un de ces trucs où, vous savez, je volais par une journée assez agitée il y a quelques années, et je pense que les pilotes... Et je me suis retrouvé dans une situation de parachutal et je ne l'ai pas reconnue. J'ai reconnu que je...

[01:09:40] Il fallait laisser l'aile voler, mais dans ma tête, mes mains étaient tout en haut. Et je pense que quand on fait beaucoup d'entraînement SIV, on reconnaît bien mieux le parachutal. Et parce que nos mains... quand on se crispe, qu'on est anxieux et qu'on a peur, nos mains commencent à descendre. D'accord, moi, mes mains étaient en haut. Alors tu vois, Nick, pour tous ces incidents que tu as vus, je parie que si tu demandes au pilote, il te dira : « Mes mains étaient en haut. Je ne sais pas pourquoi ça ne volait pas. » Et tes mains étaient en bas, dans ton cul. Et je pense que c'est l'une des... l'une des choses que le SIV nous apprend vraiment, c'est la conscience de ce qu'est réellement « les mains en haut » par rapport à « j'avais les mains en haut, mec ». Et tu regardes la vidéo, et ils se grattent le cul. Ouais,

[01:10:22] **Nick Greece and Russ Ogden:** mais pas toujours. Je veux dire, on peut aussi... Si une aile fait un frontal et s'ouvre en entrant dans cette phase de parachutal, on peut avoir les mains près des épaules ou même au-dessus, et elle peut quand même tenir dans une tempête de parachutal. Alors je pense, encore une fois, que ça revient à l'entraînement, non ? Ça revient au SIV. Ça revient à notre conscience. Ça revient à nos zones de confort, vous voyez. Si je suis... Je veux dire, subir une fermeture dans la vraie vie n'est jamais une expérience agréable. Mais si je suis haut au-dessus du terrain, ce n'est pas quelque chose qui me dérange vraiment parce que je suis tellement pratiqué et entraîné pour ça. Et je pense que ça découle simplement de l'entraînement et de la pratique. Et je pense que c'est pour ça que je suis un grand défenseur du SIV.

[01:11:10] Et une formation continue pour que, dans ces situations, vous ayez le bon état d'esprit. Que vous soyez dans la bonne disposition mentale pour être capable de donner la bonne commande afin d'éviter ces événements en cascade. Parce que ce sont ces événements en cascade qui... J'ai toujours dit que, vous savez, le pire que l'air puisse me faire, c'est de provoquer une fermeture de l'aile. Et tant que vous pouvez gérer les fermetures, tout le reste ne devrait pas vraiment être un problème. Mais c'est l'événement en cascade qui survient après la fermeture qui se produit normalement à cause d'une... Mauvaise commande, ou d'une absence de commande, ou quoi que ce soit. La mauvaise action au moment voulu pour faire voler l'aile. Donc, encore une fois, on revient au pilotage défensif. C'est comme si on disait, vous savez, vous ne laissez pas l'aile se fermer. Vous ne laissez pas l'aile passer en auto-rotation.

[01:11:56] L'autorotation est un terme que je déteste vraiment. Je ne sais pas si c'est devenu une sorte de norme. Mais je me bats vraiment contre l'autorotation parce qu'il n'y a pas d'« auto ». Vous êtes le pilote. Vous êtes toujours aux commandes. D'accord. Donc, ne laissez jamais l'aile basculer en rotation. D'accord. Et ne balayez pas ça en disant que c'est passé en autorotation. Non. Vous, le pilote, avez laissé l'aile passer en rotation. D'accord. Ne vous déchargez pas de cette responsabilité.

[01:12:24] **Gavin McClurg:** Alors, la commodité est un facteur majeur. Et c'est un point dont nous avons toujours parlé : être prêt à accepter les désagréments est une clé de la sécurité. Donc, l'un des quatre pièges principaux, c'est de ne pas vouloir faire face à l'inconvénient. Ça parle de lui-même, non ? Ouais. Je veux dire, tu... Tu m'as beaucoup appris là-dessus. Tu sais, quand on a commencé à survoler l'Intermountain Wide Open ici, tu sais, tu pourrais tout aussi bien atterrir là où c'est vraiment sûr d'atterrir. Tu n'as pas besoin de pousser les limites à la fin de la journée et, tu sais, de garder les choses raisonnables. Ouais. Je pense que pour moi aussi, il y a un style de vol cross country où la façon dont je termine est importante. Le fait que je ne vole pas juste au milieu de nulle part, dans l'incertitude et, en gros, le danger. Le fait que je vais choisir de terminer le vol dans un endroit raisonnable et logique.

[01:13:12] Comme cela fait partie de la manière de réussir un vol... L'atterrissage est important pour terminer avec succès un vol cross country. Donc, si je peux atterrir près d'une bière et d'un burger, c'est encore mieux. Ça

[01:13:23] **Nick Greece and Russ Ogden:** S'avère être surcoté.

[01:13:26] **Gavin McClurg:** Non, je veux dire, on... j'ai vu ça et je l'ai appris à partir de rapports d'accidents quand j'étais le magazine Yushma. La raison numéro un, c'était que les gens... je ne voulais pas atterrir loin de ma voiture. Je ne voulais pas marcher aussi loin. Il y avait de la boue là-bas. Il y avait... C'est une excuse constante, une suite de raisons. Mais, vous savez, ce que j'enseigne et une partie de ce que je guide, c'est pour que les gens acceptent la souffrance. Et qu'ils se disent que c'est de l'aventure et qu'ils en profitent. Parce que vous vous souviendrez de ce moment où vous avez dû ramper par-dessus cette clôture et à travers la boue. Bien plus que du vol que vous aurez fait pendant la décennie suivante. Alors, vous savez, essayez de renverser la perspective et de dire que c'est le meilleur endroit pour atterrir. Que c'est l'endroit le plus sûr. Surtout après de longs vols. Quand vous êtes fatigué. Déshydraté. Vous savez, peut-être que c'est le cinquième jour d'un cours ou d'une compétition.

[01:14:15] Il s'agit vraiment de choisir le meilleur endroit pour atterrir. Et je pense que pour moi, c'est, vous savez, pourquoi je ne vole pas juste au milieu de nulle part. Parce que quand je suis fatigué, je veux aller sur place et survoler le champ plusieurs fois. Je veux avoir assez d'altitude pour approcher l'endroit afin de pouvoir chercher les lignes électriques. Et je peux chercher de l'eau. Et je peux chercher toutes les choses, vous savez, et trouver un bel endroit pour atterrir. Et je pense que c'est vraiment, pour moi, le cœur du sujet. Mais, vous savez, n'oubliez pas, c'est là que l'aventure commence. Ou commence souvent au moment où vous atterrissez. Surtout si vous êtes loin dans d'autres pays.

[01:14:45] **Nick Greece and Russ Ogden:** Est-ce qu'il y a autre chose sur cette liste, Nick ? Le trafic.

[01:14:47] **Gavin McClurg:** le motif est le numéro quatre.

[01:14:48] **Nick Greece and Russ Ogden:** Super. Ouais, j'allais justement dire. Envolez-vous.

[01:14:52] **Gavin McClurg:** de manière prévisible. Pas de manœuvres de freinage tardif. Soyez attentifs à votre environnement. Je rajouterais : communiquez. Utilisez des signaux de la main et des gestes si vous avez du mal. Vous savez, essayez vraiment de vous connecter et de crier à un moment donné. Et puis, soyez aussi un conducteur sympa. Ne soyez pas agressif. Ne soyez pas ce gars ou cette fille qui conduit comme à New York.

[01:15:19] Les six meilleures façons de voler en toute sécurité. Entraînez-vous au déploiement du parachute de secours. Numéro un. C'est quoi ta règle de base pour les parachutes de secours, Russ ?

[01:15:29] **Nick Greece and Russ Ogden:** Ne les jetez pas. Pas besoin de les jeter. D'accord.

[01:15:33] Ouais. Bonne précision. Ouais, je veux dire, ne les jetez pas. Il y a

[01:15:37] **Gavin McClurg:** autre chose qui arrive ici.

[01:15:39] **Nick Greece and Russ Ogden:** Ouais. Évitez les situations où vous devez utiliser des parachutes. Je n'ai pas vraiment de règles d'or. Pas de règles de base pour les parachutes à part, vous savez, en cas de doute, le sortir est toujours une bonne chose. C'est pour ça que l'entraînement est vraiment important, parce que quand vous vous entraînez, vous comprenez l'aile. Vous reconnaissez les moments où vous pouvez vous en sortir ou, plus important encore, vous reconnaissez les moments où, d'accord, c'est irrécupérable maintenant. Je ne peux rien faire ici. Et une fois que vous atteignez cette situation, c'est là que vous devez juste sortir votre... votre parachute de secours. J'aime voler avec deux parachutes. La raison pour laquelle j'aime voler avec deux parachutes, c'est que ma position la plus probable quand je devrai lancer un parachute de secours sera en plein cravat avec environ 15 torsions et que je serai en position de saturation.

[01:16:31] Ce sont plutôt des positions irrécupérables, des situations où l'on se retrouve coincé, pour ainsi dire. Et dans de tels cas, il est très fréquent que le parachute s'enroule dans l'aile et ne se déploie pas. L'idée d'avoir une deuxième chance, une deuxième tentative, est donc attrayante pour moi. Je ne sais pas si c'est réellement mieux ou non, mais c'est attrayant. Alors, voler avec deux parachutes de secours, connaître ses limites, comprendre les commandes de l'aile pour pouvoir reconnaître les situations où, A, on peut s'en sortir, ou B, on ne peut pas.

[01:17:03] **Gavin McClurg:** Puisqu'on parle de parachutes de secours, Russ, as-tu une suggestion sur le moment où on devrait les reconditionner ? Quand est-ce qu'on devrait... s'en occuper ? Est-ce que c'est un événement de printemps pour toi ou est-ce que ça devrait être pour tout le monde ? Le réglage et le reconditionnement ?

[01:17:21] **Nick Greece and Russ Ogden:** Oui, je pense que le reconditionnement au moins une fois par an est une chose très sage à faire. On a vu dans des études qu'ils peuvent créer de l'énergie statique qui peut les maintenir dans leur sac. Mais je pense... je ne suis pas un expert là-dedans, mais je ne vois pas souvent de déploiements vraiment propres qui se terminent par un parachute de secours qui ne s'ouvre pas. Normalement, dès qu'une petite quantité d'air s'engouffre dans l'un des soufflets, il s'ouvre assez rapidement avec les modèles modernes d'aujourd'hui. Si vous avez un parachute de secours sous le siège, c'est une bonne idée de ne pas avoir l'habitude de s'asseoir systématiquement sur votre sellette pour l'écraser. Mais je pense que la plus grande influence sur les temps d'ouverture est de savoir s'il s'engouffre dans votre aile ou non.

[01:18:11] Donc, le déployer de cette manière pour réduire ces risques est votre meilleure option, mais la plupart des fabricants recommandent un repliage tous les six mois à un an ; je dirais qu'une fois par an, c'est le mieux.

[01:18:24] **Gavin McClurg:** Et combien de déploiements de parachute de secours avez-vous vus au cours de votre carrière et combien de personnes ont été blessées à cause de ceux-ci ?

[01:18:32] **Nick Greece and Russ Ogden:** J'en ai vu beaucoup parce que j'enseignais le SIV. J'en ai donc vu pas mal là-bas. Et quand on passe beaucoup de temps dans les SIV, on voit des déploiements de parachute de secours presque tous les jours de la part de Brandon. Ouais. J'en ai aussi vu beaucoup pendant les tests, dans le processus de certification, et dans le monde du test, on en a occasionnellement. Et aussi en acro, en regardant beaucoup d'acro, c'est là que vous avez le plus de chances d'en voir. Mais je ne pense pas avoir vu beaucoup de blessés lors d'atterrissages sous parachute. C'est donc toujours une bonne idée de le déclencher bien tôt. Ça ne sert à rien. Ça ne sert à rien de se battre pour une cause perdue, vous savez, quand le navire coule, sautez juste par-dessus.

[01:19:21] Je

[01:19:21] **Gavin McClurg:** Je pense en avoir vu facilement plus de 100, rien que en compétition. J'ai vu, je veux dire, j'ai vu 10 ou 12 lors d'un British Open à Peterhead une fois en une semaine. Je veux dire, ils étaient juste en train de les sortir. Enfin bref, je n'ai jamais vu personne se blesser. J'essaie de faire comprendre aux gens qu'ils fonctionnent vraiment, vraiment bien, incroyablement bien à mon avis. Et encore une fois, sortez-le tôt. Si vous êtes en train de descendre et que vous ne savez pas quoi faire, sortez votre parachute de secours. Ouais, Russ, tu peux rafraîchir la mémoire de tout le monde ? Tu es dans ce scénario de gros nœud, tout emmêlé. Tu es dans une auto-rotation assez violente. Comment est-ce que tu dois le lancer ?

[01:20:06] **Nick Greece and Russ Ogden:** Je ne sais pas. Je n'ai pas beaucoup d'expérience directe là-dessus. Je me base donc sur des anecdotes d'amis en acro. Des gens se sont retrouvés dans ces situations. Je pense que le plus important est de localiser sa poignée très rapidement. Si vous regardez sur Internet, Matt Wilkes a fait une très bonne étude là-dessus et sur la façon dont notre main se positionne naturellement vers la hanche. Donc, avant tout, vous devez savoir exactement où se trouve la poignée de votre parachute de secours. Si vous changez de sellette, assurez-vous de savoir précisément où elle est.

[01:20:51] Pratiquer pour aller chercher sa poignée à l'aveugle parce que c'est vraiment important. Et c'est quelque chose que j'ai appris récemment : dans des situations à très fortes G, une fois que votre main descend vers le parachute de secours, si vous la ratez et que votre main descend plus bas, elle ne remontera plus. Vous ne pouvez pas relever votre main à moins de pouvoir réduire les G. Alors, il est important de saisir la poignée du parachute de secours du premier coup, à chaque fois, et ensuite, il faut juste faire de son mieux pour la lancer dans un espace dégagé, mais je ne suis pas la personne la plus qualifiée pour vraiment...

[01:21:30] Je

[01:21:31] **Gavin McClurg:** on m'a dit que dans cette situation, vous savez, il vaut mieux récupérer l'autorotation en premier, évidemment, mais on ne peut pas, vous savez, on le jette vers le bas, on le jette pratiquement à ses pieds aussi

fort qu'on peut pour essayer de le récupérer. C'est l'air le plus propre, non ? Si on le jette derrière nous, comme on nous l'apprend, c'est là qu'il a plus de chances d'aller dans l'aile si on le faisait par opposition à le jeter vers le bas, mais il faut aussi, vous savez, penser à l'espace dans lequel on se trouve quand on est en autorotation. On peut voir ça comme un satellite, et je pense que le bas est le truc, mais c'est contre-intuitif. Je pense que c'est là que les gens se plantent, vous savez, attendez une minute. Je jette ça vers le bas, mais je crois que — quelqu'un peut me corriger — mais je crois que, eh bien, c'est là que je

[01:22:18] **Nick Greece and Russ Ogden:** Je pense. C'est contre-intuitif, mais je trouve que c'est plutôt bien. Et ça a tout son sens. Merci pour cette info, Gavin. Merci.

[01:22:29] **Gavin McClurg:** Pratiquez le maniement au sol, dont nous avons discuté. Réglez votre aile et prenez soin de votre équipement. Donc, vous savez, après une saison ou, on voit ici, 30 heures. Ça me semble court, selon votre aile. Mais je pense qu'il faut quand même inspecter votre aile, vous savez, la traiter comme un avion. Et passer en revue tout ça. Qu'en penses-tu du réglage des ailes, Russ, pour zéro ?

[01:22:56] **Nick Greece and Russ Ogden:** Je pense que l'équilibrage des ailes est important, oui, mais ce n'est pas ce qui fait la différence entre avoir un accident ou non. Si vous êtes content que l'aile soit légèrement déséquilibrée, vous ne pouvez pas rejeter la faute de l'accident là-dessus. Il y a eu autre chose qui a causé l'accident, et ce n'est pas ça qui va vous causer un accident. Ça veut juste dire que vous perdez un peu de vitesse de pointe, un peu de vitesse de croisière, ou peut-être que la maniabilité n'est pas aussi bonne ou aussi précise qu'elle pourrait l'être. Mais, vous savez, c'est un peu comme percuter quelqu'un par l'arrière avec votre voiture et rejeter la faute sur le fait que, eh bien, vos plaquettes de frein étaient usées de moitié. Ça n'avait rien à voir avec l'incident. Donc, non, équilibrer l'aile est important, mais il y a très peu d'ailes. Je connais des ailes modernes qui seraient déséquilibrées au point de compromettre la sécurité ou de causer un accident.

[01:23:46] **Gavin McClurg:** Évitez les atterrissages sur l'eau. Collez-vous à un arbre. Oh. Presque tous les atterrissages sur les arbres finissent bien. Évacuez, et faites-le bien. C'est un très bon conseil. Qui n'aime pas un atterrissage heureux dans un arbre ? Ouais.

[01:24:02] **Nick Greece and Russ Ogden:** Une fin heureuse.

[01:24:03] **Gavin McClurg:** Ouais, je pense que Rob Sporer en a parlé quand je l'ai invité dans l'émission : l'une des choses qui cause beaucoup d'accidents, c'est quand les gens arrivent dans la zone d'atterrissage et, tu sais, qu'ils vident leur réserve finale et forcent vers l'herbe au lieu de se coller à un arbre. Tu vois, ils font juste un virage serré de dernière minute ou un virage à forte G pour essayer de... parce que leurs pairs sont là et ils ne veulent pas passer pour des cons, et ils oublient juste que les arbres sont généralement très bien.

[01:24:36] La météo est la dernière prévision. Les gars, on a couvert beaucoup de sujets là. Je pense que c'était fantastique. Est-ce qu'on a raté quelque chose ? Un résumé ou quelque chose sur lequel vous voulez finir ?

[01:24:50] **Nick Greece and Russ Ogden:** Ouais, je pense que c'est important. Comme on l'a dit plus tôt, c'est vraiment intéressant d'écouter le rapport de Nick. Je suis surpris que le spiralage au sol figure même dans un rapport pareil, parce que ce n'est généralement pas fait, sauf par des pilotes très compétents. Mais je pense que les causes majeures d'accidents sont certainement le manque de pratique, une mauvaise formation, le manque d'expérience et des conditions de vol juste trop fortes pour nous. Et je pense que si on doit retenir une chose de toute cette discussion, c'est que, vous savez, ce n'est pas parce que c'est flyable chaque jour que c'est flyable pour vous, surtout à cette période de l'année. Et soyons tous un peu plus comme Nate et préparons-nous progressivement.

[01:25:40] Apprenez progressivement à maîtriser le timing, suivez une formation, identifiez vos lacunes et vos points faibles. C'est ce qu'un pilote doit faire. Si vous n'identifiez pas vos propres faiblesses en tant que pilote, vous n'aurez pas une carrière longue et réussie. Dès que vous identifiez ces faiblesses, c'est la première étape difficile. Et vous pouvez toujours prendre des mesures pour vous améliorer. Mais n'ayez jamais peur de ne pas décoller.

[01:26:07] **Gavin McClurg:** Je vais contacter Dylan Benedetti tout de suite. Oui, voilà. C'est une belle initiative pour le printemps. Je vous apprécie tous les deux, tout comme notre communauté. Merci infiniment pour votre temps, votre

sagesse et pour ce que vous avez partagé tous les deux. Combien d'années ? Mon Dieu, quel bagage d'expérience. Merci beaucoup, je l'apprécie vraiment. Et je sais que notre audience... Merci, Gavin. C'est une ressource incroyable. J'entends constamment des membres de la communauté me dire à quel point ils en sont reconnaissants. Alors continuez comme ça.

[01:26:37] **Nick Greece and Russ Ogden:** Merci, Gavin. Merci de nous avoir sollicités. Si

[01:26:45] **Gavin McClurg:** si vous trouvez Cloud Based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des manières. Vous pouvez nous laisser une note sur iTunes ou Stitcher, ou peu importe la plateforme que vous utilisez pour écouter le podcast ; ça aide énormément à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter sur le web. Ajoutez-le à votre playlist avec vos amis pilotes. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette façon. Et, bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, beaucoup de stockage, de musique et toutes sortes de frais logistiques. Alors, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal ou mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera chaque nouvelle émission. Nous publions un nouvel épisode toutes les deux semaines. Donc, par exemple, si vous donnez un dollar par émission, cela reviendrait à environ 25 dollars par an toutes les deux semaines.

[01:27:31] C'est donc bien moins cher qu'un abonnement à un magazine. Et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question. Mais pour une multitude de raisons, que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission. Et je veux aussi que vous sachiez qu'il s'agit de conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. J'espère donc que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir : si vous allez sur cloudbasemayhem.com, vous trouverez les liens pour nous soutenir. Vous pouvez le faire via patreon.com/cloudbasemayhem. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site web. On essaie de rendre ça très simple. Et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus.

[01:28:18] Un petit podcast vidéo qu'on fait et des petits extra qu'on trouve dans nos conversations et qui n'entrent pas dans l'émission principale. Mais qu'on a l'impression que vous devriez entendre. On ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir, dites-le-moi et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera à vie. Et j'espère que vous serez en position de pouvoir nous soutenir un jour. Mais vous trouverez tout ça sur le site web. Tous ceux qui nous ont soutenus ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou ont acheté du merchandising Cloud Based Mayhem, des T-shirts, des casquettes ou n'importe quoi. Vous devriez tous être configurés. Vous devriez avoir un compte. Vous devriez pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant. Merci beaucoup de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien. Et on se voit au prochain épisode. Merci.

Deutsch

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

Show notes

Diese Woche tauchen wir mit dem aktuellen World Champion und langjährigen Ozone Testpiloten Russ Ogden und dem mehrfachen US National Champion Nick Greece in den Frühling ein. Jahr für Jahr sehen wir, dass die Unfälle im freien Flug im Frühling ansteigen. Spicy Bedingungen, rostige Fähigkeiten, neue unbekannte Ausrüstung, gesteigerter Stoke, ein weiteres Jahr hinter uns, mangelndes Vertrauen... wir untersuchen die vielen Dinge, die beeinflussen könnten, warum wir diesen Anstieg sehen, und was Sie tun können, um sicherzustellen, dass Sie nicht Teil des Datensatzes sind.

Der Beitrag zu Episode 194- The Spring Tune up with Nick Greece and Russ Ogden erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:08] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von CloudBase Mayhem. Dieses Mal habe ich eine ganz besondere für euch: mit dabei sind der aktuelle Weltmeister Russ Ogden und der langjährige Testpilot für Ozone und Nick Greece, mehrfacher US-Nationalmeister, Legende und ehemaliger Redakteur der USHPA, der jetzt für die RRG arbeitet, den Versicherungsarm der USHPA. Er hat mich tatsächlich vor ein paar Monaten kontaktiert und vorgeschlagen, dass wir eine Show über Tune-ups im Frühjahr machen sollten, da wir gerade in die Flugsaison starten und bereits einige große Flüge anstehen. Wir wollten das Ganze als Erinnerung zusammenstellen, dass die Daten zeigen, dass das Frühjahr unsere gefährlichste Zeit des Jahres ist.

[00:00:55] Für diejenigen von euch auf der Nordhalbkugel, die sich auf eine große Saison vorbereiten: Es gibt da einige Gefahren, die einen packen können. Wir sind normalerweise nicht sehr aktuell, ihr wisst schon. Wir sind im Winter nicht viel geflogen. Die Bedingungen im Frühling sind wirklich turbulent, und das ist leider die Zeit, in der viele Leute Fehler machen. Wir wollten also einfach alle Dinge durchgehen, die den Frühling anders machen. Wir sprechen über Bedingungen und Vorhersagen und wie man langsam wieder einsteigt, obwohl es ziemlich heftig sein kann. Wir reden viel über die neuen C-Wings, die neuen Zweieleiner und die dazugehörigen Ausrüstungsentscheidungen. Zusammen mit dem Frühlingsbeginn erweitern wir manchmal im Winter unser Equipment, und das ist vielleicht nicht der beste Zeitpunkt dafür.

[00:01:42] Wir sprechen auch über das Älterwerden und wie man anfälliger und weniger belastbar wird, während die Reaktionszeiten etwas nachlassen. Was wir in Bezug auf das Alter bedenken sollten, ist etwas, das uns alle betrifft, leider auch mich definitiv. Wir sprechen viel mehr über Ausrüstung, aber auch darüber, was wir haben und womit wir vertraut sein sollten. InReach, Verbandkasten, potenziell Sauerstoff, Schlafsäcke, je nachdem, wohin man geht, nur um einige der Dinge aus dem Kopf zu bekommen, damit man mehr Kapazität für die Beobachtung hat, was uns dazu bringt, große Sachen zu wagen. Wir sprechen über die Bedeutung von Kiting und Groundhandling und darüber, wie man beim Start clever und entschlossen agiert.

[00:02:28] Wir sprechen über das Fliegen unter geeigneten Bedingungen für den jeweiligen Standort und wie man erkennt, wo man gerade ist. Wir sprechen viel über Rettungsschirm-Einsätze und SIV. Russ Ogden hat dazu einige wirklich fantastische Inputs. Wir sprechen über das Neuverpacken, wir sprechen ein wenig über das Trimmen, aber es ist einfach fantastisch. Da steckt viel drin. Das war eine faszinierende Folge zum Durchgehen. Ich hatte noch nie zwei Leute in einer Show. Es war wirklich lustig, beide Typen zu sehen – Russ dort in Gordnan in Frankreich und Nick zu Hause in Truckee, wo er mit Zeug überhäuft wurde. Schnee den ganzen Winter über, aber wir hatten viel Spaß damit und ich war wirklich dankbar, das mit zwei einfach großartigen Menschen und großartigen Piloten machen zu können, die unseren Sport so gut artikulieren. Also genießt diese fantastische Show „Spring Tune-up“ mit Russ Ogden und Nick Greece und seid da draußen sicher, alle, habt eine tolle Saison, Cheers Nick.

[00:03:38] Russ, Legende, danke, dass du in der Show bist und uns alle auf den Frühling einstimmst. Ich habe mich schon darauf gefreut, das zu machen, und Nick, danke für den Vorschlag. Es klingt, als würde dein Kleiner da unten

herumspringen. Wir haben hier ein paar Minuten Zeit zum Nachholen, aber danke, dass du dabei bist und danke, dass du mit dem Publikum über all diese wichtigen Themen sprichst. Schön, hier zu sein, Kevin, danke, dass du uns eingeladen hast und danke, dass du das auch machst. Wir werden also über den Frühling und die Frühlingsbedingungen und das Fliegen sprechen, und Nick, du hast da eine kleine Einleitung – kannst du uns kurz sagen, was wir heute im Frühling erreichen wollen? Ich denke, eines der Dinge, die wir sehen und die wir heute erreichen wollen, ist es, uns einige Muster anzusehen – Muster, die wir immer wieder gesehen haben und die zu Ergebnissen geführt haben, die für unsere Teilnehmer weniger als ideal waren. Sowohl die Record, die RRG, die Versicherungsgesellschaft als auch die USHPA haben detaillierte – und ich bin mir sicher, auch die British Hang Glider Paraglider Association hat detaillierte – Protokolle von Unfällen und deren Ursachen. Wenn wir also in die neue Saison starten, wird dies hoffentlich als eine Art Vorlage für Dinge dienen, an die wir denken können, während wir uns aufwärmen, und um einige dieser wiederkehrenden Fehler zu identifizieren, denen wir ausweichen können oder auf die wir zumindest aufmerksam machen können, damit ihr zumindest wisst, dass ihr darauf zusteuert, wenn ihr es tut – denn wie wir wissen, ist die richtige Entscheidung manchmal, weiterzufliegen, anstatt umzukehren. Danke dafür, Nick, ich weiß das zu schätzen. Und lass uns mit dem Wetter anfangen: Warum ist der Frühling anders als der Rest des Jahres?

[00:05:23] **Nick Greece and Russ Ogden:** Ich denke, im Frühling haben wir kaltes Wetter, heiße Sonne, die Temperaturgradienten sind gut, also bekommen wir sehr starke Thermik, oft mit ziemlich harten Kanten und der damit verbundenen thermischen Turbulenz. Und das gepaart mit rostigen Bedingungen – rostigen Piloten, die nicht mehr geübt sind, nicht viel fliegen – das sind die Hauptfaktoren für das Auftreten von Zwischenfällen.

[00:05:51] **Gavin McClurg:** Kann einer von euch erklären, wie man sich mental und vielleicht auch körperlich wieder an solche Bedingungen gewöhnt? Ich meine, normalerweise haben wir im Winter vielleicht ein oder zwei Wettbewerbe mitgemacht, aber oft gehen wir Skifahren oder machen andere Sachen, wir fliegen nicht, unser Kopf ist nicht auf das Fliegen fokussiert. Wir kommen wieder dazu – wir fliegen nicht, wir fliegen nicht, wir fliegen nicht. Wir werden gleich über die Ausrüstung sprechen, aber wie kommen wir mental wieder an den Berg, ohne uns zu übernehmen? Nun, da fallen mir sofort ein paar Dinge ein. Erstens geht es, wie bei jedem anderen Sport, um das Aufwärmen. Wenn du dich auf die Skisaison vorbereitest, Gavin, fängst du sicher mit dem Training an Land an, kurz bevor du auf die Pisten gehst. Du versuchst, die Muskeln aufzuwärmen, damit sie, wenn du bereit bist, einzusteigen, schon auf dem Weg zu mehr Kraft sind. Wenn du dich auf die Skisaison vorbereitest, bist du bereit, dich auf das Fliegen vorzubereiten. Wir gehen nicht sofort los und stürzen uns von Klippen, oder? Du fährst erst ein paar präparierte Pisten, damit sich die Knie gut anfühlen, also locker werden. Genau das Gleiche gilt beim Fliegen – man fängt mit dem Training an, mit Kiting, man geht raus und fängt mit Kiting an. Ich hatte eine lange Pause, ich bin seit Monaten nicht geflogen, also werde ich nach Kiting an der Küste suchen, also nach ruhigeren Luftbedingungen. Ich reduziere mein Zeitfenster für das Fliegen, damit ich eher fliege, bevor der Tag richtig losgeht, und vielleicht ein bisschen fliege und lande, bevor es richtig losgeht, oder gegen Abend. Ich werde nicht für sechs oder sieben Stunden unterwegs sein und versuchen, so weit wie möglich zu kommen. Aber ich denke, der Kiting-Teil, die Routine und das Erscheinen mit dem Selbstvertrauen, dass ich – egal was passiert – vom Berg runterkomme, das ist der erste Schritt zu jedem erfolgreichen Flug. Der zweite Teil, über den ich sprechen möchte, ist der Kiting-Teil im Sinne von: Wenn wir aus der Nebensaison zurückkehren, haben wir unsere Freunde lange nicht gesehen und es ist wirklich aufregend, oder? Ich habe meine Freundesgruppen normalerweise getrennt, also okay, ich war mit meinen Skifreunden zusammen, jetzt kommen alle meine Flugfreunde zurück, ich freue mich so, sie zu sehen, dass wir manchmal – ich denke, das ist eine echte Warnung – wirklich vorsichtig sein müssen zu wissen, wann der Luftfahrt-Teil wieder einsetzt. Man ist so aufgeregt wegen der Kameradschaft, des sozialen Teils, aber wenn es dann darum geht, wieder in die Vorflugsroutine zu kommen, richtig in eine harte Luftfahrt-Mentalität zu verfallen und diesen Raum für deine Checkliste und deine eigene Blase zu bewahren... Russ, wie wissen wir, Nick, du redest gerade davon, wie man sich vorbereitet, wie man wieder in die richtige Stimmung kommt, wie wissen wir, wo wir nach einer langen Pause stehen? Denn so viel Fliegen ist Selbstvertrauen und wie wir uns fühlen, und wie Nick sagte, die Routine. Wie bewertest du das sogar auf täglicher Basis, wenn man nach einer langen Zeit wieder zurückkehrt, wo du stehst? Wir werden auch jedes Jahr älter, wir werden ein bisschen zerbrechlicher, etwas weniger reaktionsfreudig, unsere Reaktionszeiten sinken.

[00:08:55] **Nick Greece and Russ Ogden:** Ich denke, das ist ein sehr komplexes Thema, denn jeder, der schon ein paar Jahre fliegt, ist sich durchaus bewusst, wie die Gezeiten im Frühjahr sind und wie die Unfallraten ansteigen, weil die

Leute eingerostet sind und so weiter. Und ich denke, selbst trotz dieses Bewusstseins gibt es immer noch Unfälle; die Leute verletzen sich zu dieser Jahreszeit immer noch. Es ist also ein ziemlich komplexer Prozess, meiner Meinung nach. Das Eingerostetsein ist eine Sache, aber ich glaube nicht, dass es das alles ist, was diese Vorfälle verursacht. Ich denke, wie wir über die Jahre gesehen haben, liegt es an mehr als nur der Stärke der Bedingungen, in denen wir anfangen zu fliegen. Vor 20 oder 30 Jahren konnte man in diesen Bedingungen keinen Gleitschirm fliegen, weil es zu stark war; man wurde zurückgeworfen, und wenn man nicht zurückgeworfen wurde, musste man beschleunigen, und der Gleitschirm wurde tief instabil. Das waren Bedingungen, in denen man einfach nicht wirklich geflogen ist, während Schirme heute mit der modernen Technologie schneller sind und bei hoher Geschwindigkeit stabiler bleiben. Das Fenster, in dem man fliegen kann, ist viel höher.

[00:10:06] Obwohl die Schirme etwas sicherer werden, fliegen wir auch unter viel stärkeren Bedingungen als sonst und so weiter und so weiter und so weiter und so weiter und so weiter und so weiter. Und ich denke, das ist wirklich der größte Faktor. Das Selbstvertrauen ist, wie du sagst, ein sehr wichtiger Aspekt, aber auch die Hybris, also die Überheblichkeit. Wir dürfen nicht zu selbstüberschätzt sein, wenn wir nach einer langen Pause ohne viel Übung zurückkehren. Wir müssen draußen Groundhandling machen, wie Nick sagt, wenn wir so viel sanftes Küstensoaren wie möglich machen können, oder jedes sanfte Fliegen an Trainingshügeln – irgendetwas, um einfach wieder Kontakt zu deinem Equipment aufzunehmen und dich daran zu gewöhnen. Und sobald wir fliegen, müssen wir meiner Meinung nach wirklich selbstdiszipliniert, wirklich sicher und wirklich aufmerksam gegenüber den Bedingungen sein, die herrschen. Ich meine, besonders dort unten, wo ihr seid, in diesen Tälern, diesen riesigen Gebieten, die unter der Woche stark sind – wenn ihr einen guten Tag mit hoher Lapse Rate habt, einen guten starken Tag im Frühjahr, dann werdet ihr definitiv mit schrägem Luftdruck zu tun haben. Ich denke, die Pause ist eine Sache, aber es ist dieses kontinuierliche...

[00:11:14] das Training, das wir beginnen, wenn wir anfangen zu fliegen, und es hört nie auf. Wir müssen ständig auf dieser Kurve bleiben.

[00:11:24] **Gavin McClurg:** Russ, das ist ein guter Übergang. Du hast das Equipment ein paar Mal erwähnt. Ich habe viele Fragen zu den neuen C-Schirmen bekommen, den neuen Zwei-Linern. Vielleicht gehen wir nicht voll tief ins Detail, aber Ozone, Niviac, Gin und andere haben diese neuen, sehr spannenden Schirme herausgebracht, und ich habe viele Fragen zu den neuen Zwei-Linern bekommen. Leute haben mich kontaktiert und gesagt, sie fliegen einen Mid- oder High-B und sie haben nicht wirklich die Stunden, die ich für eine gute Basis halten würde, und sie sehen diese Schirme als sicherer an, weil sie mehr Bar-Performance haben und resistenter gegen Klapper sind. Ist das die Art, wie wir über sie denken sollten? Denn ich denke im Frühling viel über das Equipment nach, weil wir im Winter meistens hungrig darauf sind zu fliegen und anfangen zu denken...

[00:12:15] Vielleicht ist es an der Zeit, unser Equipment aufzurüsten, und wie wir in der Show schon oft besprochen haben, ist das Upgrade des Equipments ein Risikofaktor, oder? Man fliegt dann potenziell in ziemlich wilden Bedingungen und mit neuem Material. Ich würde gerne von dir hören, wie wir über diese neuen Schirme und das Equipment im Allgemeinen im Frühling denken sollten, aber ich weiß nicht wirklich, ob sie, weil sie neu sind, etwas sind, vor dem wir immer noch sehr respektvoll sein müssen, nur weil es ein Zweileiner ist.

[00:12:46] **Nick Greece and Russ Ogden:** Das ist ein riesiges Thema, über das wir endlos reden könnten. Es gab da viele Fragen. Erst einmal möchte ich dazu ein paar Punkte anbringen. Was den Zweileiner betrifft, so ist es nach dem, was ich in den letzten Jahren bei der Entwicklung von Schirmen gesehen habe – egal ob Zweileiner, Dreileiner oder was auch immer – für mich der wichtigste Faktor für die passive Sicherheit nicht so sehr die Anzahl der Anschlagpunkte, sondern eher das Aspektverhältnis, das verwendete Profil und der Bogen sowie mehrere andere Faktoren. Es gibt ein gewisses Stigma gegenüber Zweileinern, weil sie bei gleichem Design gefährlicher sein sollen als Dreileiner. Aus meiner Erfahrung sehe ich das überhaupt nicht. Tatsächlich ist ein moderner, gut konstruierter Zweileiner genauso gutmütig wie ein vergleichbarer Dreileiner. Die Anschlagpunkte machen in diesen Bereichen nicht wirklich einen großen Unterschied. Was Zweileiner erfordern, ist ein etwas anderer Flugstil. Man muss die Art und Weise, wie man fliegt, anpassen; man fliegt viel mehr auf den B-Tragegurten. Für viele Piloten ist das ziemlich intuitiv, und für diese Piloten macht es das Fliegen eines Schirms in stärkeren Bedingungen ein wenig sicherer.

[00:14:13] Für Piloten, die nicht wirklich wissen, wie man einen Schirm fliegt – die diese Fähigkeiten noch nicht wirklich besitzen –, ist es nicht die richtige Wahl des Schirms. Und wir sollten die Zertifizierungs-klasse nicht wirklich nutzen, um die Sicherheit zu beurteilen. Eine Zertifizierung beurteilt nicht die Sicherheit; sie ist eine Beurteilung der Konformität, wie sich ein Schirm in ruhiger Luft ohne Piloteneingriff verhalten sollte und wie nicht. Am Ende des Tages ist jeder Gleitschirm unsicher, und es geht nur darum, wie weit man gehen will, wie unsicher man sein möchte. Der größte Faktor für die Sicherheit ist nicht der Schirm, sondern der Pilot. Es ist seine Fähigkeit, den Schirm zu fliegen; die Fähigkeit, nicht einzufrieren, wenn er in Gefahr ist; die Fähigkeit, die richtigen Eingriffe zur richtigen Zeit zu machen. All diese Faktoren können durch Erfahrung erlernt werden, einige davon schon, aber Erfahrung ist sehr wichtig. Aber wie wir wissen, kennen wir alle Piloten, die seit 20 Jahren fliegen und eigentlich gar nicht mehr fliegen sollten, und dennoch habe ich 16-Jährige gesehen, die infinite Tumbles machen und absolute Geschicklichkeit und Autorität über einen Gleitschirm besitzen. Man muss also eine persönliche Einschätzung von sich selbst vornehmen, um zu sehen, wo man auf dieser Kurve steht. Ich würde vorschlagen, dass man – egal wie erfahren man ist – nicht wirklich seine Position auf dieser Kurve ändert, sondern sich nur ein wenig besser darin verbessert, es zu tun. Aber wenn du...

[00:15:47] Es gibt nicht viele Leute, die 50 Infinite Tumbles machen können und dabei ständig Mentoren zur Seite haben und genau wissen, wo sie sich räumlich befinden, während sie das tun. Und beim Fliegen von High-Performance-Gleitschirmen ist es meiner Meinung nach ganz ähnlich. Ich denke, man sollte sich nicht wirklich um DNC oder D oder was auch immer kümmern. Das interessiert mich nicht wirklich. Wir legen nicht viel Wert auf Klassen und das Lesen von Berichten und das Aufsummieren von A's und B's, um zu verifizieren, ob ein Schirm sicherer ist als ein anderer. Das ist nur ein kleines Problem, aber ich denke, es ist eine gute Sache, das zu tun – nein, ich denke, das ist ein Haufen absoluter Unsinn und es ist an der Zeit, dass wir damit aufhören, weil es einfach eine ineffektive Art ist herauszufinden, ob ein Schirm gut für einen ist oder nicht. Man muss tief in sich selbst eintauchen und sagen: Okay, wie gut bin ich? Wie räumlich orientiert bin ich? Wie gut beherrsche ich meine Fähigkeiten, um jeden Schirm flugfähig zu halten, und wie gut komme ich damit um, wenn er nicht flugfähig ist oder nicht fliegt?

[00:16:41] Das ist alles Teil der Ausbildung, aber es ist auch an dich als Pilot gebunden.

[00:16:45] **Gavin McClurg:** Also Russ, da stimme ich dir voll und ganz zu, was diesen Zertifizierungsprozess und die Konformitätsprüfung angeht. Wie würdest du den Leuten empfehlen, den passenden Gleitschirm für ihr Können auszuwählen?

[00:16:59] **Nick Greece and Russ Ogden:** Nun, ich denke, der wichtigste Faktor dabei ist die Progression, also das Fortschreiten über das Aspektverhältnis, wobei man den Rat von erfahrenen Piloten einholt, den Rat von seinen Instruktoren, den Rat von Leuten, die wissen, wie du fliegst, die ehrlich und direkt mit dir sein können und deine Fähigkeiten sehen, und von dort aus weitergeht. Es ist nicht nötig anzunehmen, dass du in deiner Fliegerkarriere von A nach B nach C nach D gehen musst. Ich kenne Leute, die schon 30 Jahre länger fliegen als ich, länger als wir alle, und sie sind völlig zufrieden und absolut einverstanden damit, ENB-zertifizierte Schirme zu fliegen, weil moderne ENB-Schirme – du weißt schon, wie du trainierst, Nick, du kennst die Fakten – die können auf einem Sechspfennig halten, sie können innerhalb jedes Wettbewerbsschirms wenden, sie haben eine erstaunliche Menge an Stabilität und Vergebung im Klapperbereich und sie machen eine Menge Spaß beim Fliegen. Und du brauchst wirklich nicht viel mehr Leistung als das, was ein moderner ENB-High-Performance-Schirm bieten kann, wenn du wirklich auf cross country stehst, wenn du diesen nächsten Schritt gehen willst, weitergehen willst. Wenn du die Fähigkeit dazu hast, dann kannst du in Betracht ziehen, das Aspektverhältnis zu erhöhen, und wie wir sehen, wenn du durch die verschiedenen Zertifizierungsstufen aufsteigst, wirst du das erreichen; je höher die Stufe, desto höher das Aspektverhältnis ist die allgemeine Regel, aber dieses Aspektverhältnis erfordert Management. Die ENC, die EN-Stufe ist eine Angabe darüber, wie sich der Schirm verhält, welche Kriterien er erfüllt, welchen Anforderungen er in absolut ruhiger Luft entspricht. Wenn du das dann in Hong Kong Phooey, in unruhiger Sun Valley Luft wirfst, ist ihm die Zertifizierungsstufe egal. Wenn du irgendeinen Schirm nimmst und ihm einen 90-prozentigen Klapper mit einem extrem hohen Knickwinkel gibst und er sich in rotierende Luft erholt, wird er sich nicht so verhalten wie über einem See in

[00:19:17] London in ruhiger Luft, okay, man kann sich in einem EN-Schirm genauso leicht einwickeln wie in einem EN-C oder D-Schirm. Es kommt auf dich als Pilot an. Du musst deine eigenen Grenzen kennen, deine eigene Fähigkeit zum aktiven Fliegen, du musst wissen, wie du dich fühlst, wenn du Angst bekommst – ob du einfrierst oder ob du

tatsächlich umschaltest und besser und schärfer wirst. Du musst deine eigene Fähigkeit zum aktiven Fliegen kennen und du musst deine eigene Fähigkeit viel ganzheitlicher betrachten, wenn es darum geht, wie du deinen Schirm auswählst. Das Letzte, was du tun solltest, ist, auf eine Liste von Bewertungen zu schauen, die von jemandem erstellt wurden, der ihn einmal oder zweimal geflogen hat, weißt du, in ruhiger Luft zwei Klapper durchgeführt hat. Heutzutage sind die Hersteller direkt, sie sind ehrlich, sie sagen es, wie es ist. Es ist für keinen Hersteller von Interesse,

[00:20:17] Wenn jemand einen Schirm fliegt, der über seine Fähigkeiten hinausgeht, nützt das niemandem. Also lest und lest die Angaben der Hersteller wirklich sorgfältig durch und haltet euch an das, was sie sagen. Ich denke, das ist der wichtigste Aspekt. Und ja, macht euch nicht zu viele Sorgen wegen der EN-Graden oder der absoluten Zahlen für jedes Manöver, also...

[00:20:42] **Gavin McClurg:** Kannst du das vielleicht ein bisschen erklären? Also, das ist etwas, das ich mir immer angeschaut habe, und ich weiß nicht, ob ich recht hatte, aber ich habe mir die Fläche, die Gewichtsklassen und die Konstruktion angesehen, um zu sehen, wie es gebaut ist und wie es fliegt. Ich glaube aber nicht, dass das richtig war. Du hast erwähnt, dass man auf das Streckverhältnis achten sollte – kannst du erklären, wie jemand das Streckverhältnis untersuchen kann und wie es mit dem eigenen Flugverhalten zusammenhängt?

[00:21:08] **Nick Greece and Russ Ogden:** Als allgemeine Regel gilt: Je länger und dünner der Schirm ist, desto mehr Spannweite hat ein Schirm, desto weniger Kern hat der Schirm. In sehr turbulenter Luft braucht man mehr Eingriffe, um den Schirm offen zu halten und zu verhindern, dass er abreißt. Je höher das Aspektverhältnis ist, desto früher kommt der Abreißpunkt im Allgemeinen und es ist einfacher, dass ein Teil des Schirms abreißt, sodass man vielleicht gegen das Einsinken ankämpft und trotzdem einen Teil davon verliert. Wenn es dann zu einem Klapper kommt, ist es wahrscheinlicher, dass der Schirm außen einknickt. Wenn man in eine Pirouette oder eine Abreißsituation gerät, neigt der Gleitschirm dazu, etwas mehr zu schlangen. Bei zwei Schirmen, wenn alles andere gleich ist, ist ein Schirm mit niedrigerem Aspektverhältnis in extremen Situationen leichter zu handhaben als einer mit hohem Aspektverhältnis. Wir haben beide in ruhiger Luft getestet, da waren sie gleich, aber in den unruhigen Bedingungen zeigt sich der große Unterschied. Also wähle ein Aspektverhältnis, mit dem du dich wohlfühlst, das würde ich sagen. Ich denke, deshalb sind die CCC-Schirme momentan bei sieben – man muss ziemlich konzentriert und kompetent sein, um diese bequem zu fliegen und Spaß zu haben. EnCs sind ein schöneres, besseres Gebiet für diejenigen, die sich mit CCC-Schirmen noch nicht ganz wohlfühlen, und die liegen normalerweise im hohen Bereich von sechs bei der Spannweite, und EnCs liegen irgendwo zwischen sechs und sechs komma fünf und sind für die Mehrheit der erfahrenen Piloten irgendwie vielseitiger.

[00:22:51] **Gavin McClurg:** Fantastisch, Nick. Als wir die Idee hatten, diese Show auf die Beine zu stellen, haben wir Fragen aufgestellt, welche Punkte wir ansprechen sollten, wenn ich mit euch beiden rede. Einer davon, der mir wirklich interessant vorkam, war das Thema Alter. Wir werden alle älter, unsere Reaktionszeiten werden langsamer. Bei mir persönlich habe ich Probleme mit der Sehkraft; ich hatte mein ganzes Leben lang eine perfekte Sehkraft, und in den letzten paar Jahren hat sie deutlich nachgelassen, was meine Fähigkeit, Dinge in der Luft zu beobachten, stark beeinträchtigt. Möchtest du uns ein bisschen darüber erzählen? Ich denke, das ist auch wichtig – das ganze Jahr über, aber besonders im Frühjahr. Ich weiß nicht, ich altere nicht, ich glaube nicht...

[00:23:40] Mir geht das genauso.

[00:23:44] **Nick Greece and Russ Ogden:** Problem, ich habe keine Ahnung, was da los ist.

[00:23:45] **Gavin McClurg:** Ja, ja, ich habe keine Ahnung, ich fühle mich großartig, ich fühle mich so gut wie mit 25. Nein, ich denke, das ist eigentlich alles, woran ich heutzutage arbeite. Ich glaube, der erste Schritt bei diesem Problem ist anzuerkennen, dass man ein Problem hat, und zu wissen, dass es Wege gibt, um dagegen anzugehen. Also körperliche Fitness, die Flüssigkeitszufuhr beibehalten, tieflich ehrlich mit dem eigenen mentalen Zustand sein, wissen, wann man an seine Grenzen stößt und versuchen, etwas von der Weisheit zu nutzen, die man durch das Erreichen dieses Punktes im parallelen Leben, also in deiner Gleitschirmflieger-Karriere, gesammelt hat, anstatt sich mehr auf reines kinästhetisches Körpertalent zu verlassen. Ich denke aber auch, bei der Flüssigkeitszufuhr während des Fliegens zu bleiben und gut zu essen, den Geist zu nähren, weil wir mehr Zucker und mehr Elektrolyte brauchen, sich bewusst zu sein, dass man das etwa jede Stunde nachfüllen muss, und dann mitgefühlsvoll und sanft mit sich selbst umzugehen, wenn man nicht auf seinem Höhepunkt ist, das anzuerkennen, einen Schritt zurückzutreten und zu wissen, dass das okay

ist und dass es einen nur noch hungriger auf den nächsten Tag machen wird, wenn man wieder fit ist. Ich denke, das ist das, was ich persönlich mache.

[00:25:05] Nick, ich würde auch gerne darüber sprechen, weil ich an dich und Russ denke – ihr wart ja 2012 hier beim Weltcup, ihr habt also persönliche Erfahrung damit. Wir hatten bei diesem Event eine Erfahrung, die das unterstreicht, aber wie denkst du eigentlich über die Ausrüstung zu dieser Jahreszeit? Und wenn wir wieder richtig loslegen – ich denke, wir sind oft so aufgeregt, dass wir nur an das Kern-Equipment denken, besonders wenn man im Wilden Wilden Westen fliegt. Ich halte das für eine gute Gelegenheit, um zu überdenken, was in der Tasche ist und was genau darin ist, und ob wir wissen, wie man es benutzt. Ich denke zum Beispiel an die Erste Hilfe – was denkst du zu dieser Jahreszeit darüber, was du mitnimmst? Nun, ich habe es etwas reduziert, also fange ich zu dieser Jahreszeit mit einem B an. Früher bin ich direkt mit meinem Wettkampf-Schirm gegangen und habe gesagt: „Gut, ich habe nur einen Schirm, das ist der Schirm, mit dem ich fliege“, und bin damit auf alle möglichen Berge gestiegen, weil wir in Jackson nicht mal... der einzige Weg, um zu fliegen, war, mit dem Wettkampf-Gurtzeug hochzuwandern und sich dann damit abzumühen. Ich denke, meine Augen-Hand-Koordination war schnell genug, um das zu schaffen. Jetzt bin ich mit einem Rush Swift 6 und einem leichten Gurtzeug unterwegs und versuche, mich voll auf das Kiten am Anfang zu konzentrieren, damit es wirklich um den Spaß geht. Nicht darum, ob ich oben ankomme und mir das Windbild nicht gefällt und dann wieder runtergehe. Das Equipment ist leicht, man gibt sich selbst all diese Vorteile, damit es keine Ausreden für Unannehmlichkeiten gibt, wo man denkt: „Na ja, mein Zeug ist schwer, ich will nicht...“ Ich habe ein leichtes Set speziell für diesen Zweck, damit ich die richtige Entscheidung treffen kann. Für den Frühling – also, offensichtlich nutzen wir alle InReach, aber hier in den Rockies ist es wirklich schwierig. Die Frühlingsbedingungen sind rau, es ist mit Abstand die härteste und heftigste Zeit des Jahres. Es ist schwer zu unterscheiden, ob es die Wetterbedingungen sind oder die Mischung aus deiner Rostigkeit und den Wetterbedingungen. Aber mit dem Schnee und dem freigelegten Boden auf diesen zwei verschiedenen Ebenen und den Abkühlungsraten mit der Instabilität, besonders hier in Nevada – die größte Instabilität des ganzen Jahres wird im Frühling sein. Im Sommer wird es sehr stabil, das ist für mich die beste Zeit, um Spaß zu haben und keine Angst zu haben. Vieles davon passt also darauf ein, wenn Sicherheit eine Leistungsentwicklung ist, oder? Also zu erkennen, dass ich hier meinen Sicherheitsfaktor erhöhen kann und das mir helfen wird, schneller zu einer höheren Leistung zu gelangen. Sicherheit gleich Leistung, richtig? Und also anzufangen, diese Momente zu identifizieren – und es gibt eine ganze Menge davon, wo man sagen kann: „Na ja, ich mache das nicht, weil...“

[00:27:50] weißt du, ich denke, es ist sicher, was ich gerade tue, weil es mich schneller an den Punkt bringen wird, an dem ich sein will, aber

[00:27:56] **Nick Greece and Russ Ogden:** Wie quantifizierst du da Sicherheit, Nick? Wie quantifizierst du Sicherheit in diesem Aspekt? Nun...

[00:28:01] **Gavin McClurg:** Was die Sicherheit angeht, würde ich zum Beispiel einen sichereren Gleitschirm wählen, oder? Ich entscheide mich für einen B-Gleitschirm statt meines D-Gleitschirms. Und das, weil der D-Gleitschirm zwar besser gleiten würde, ich aber wegen meiner Rostigkeit und meiner Neulandung an den Kurven arbeiten muss und mich damit wohler fühle. Dadurch kann ich mich entspannter in meine Entwicklung hineinarbeiten, bis ich die Leistung eines D-Gleitschirms abrufen kann. Das wäre so ein Beispiel dafür, wie ich – du weißt schon – die Sicherheit wähle. Ich setze das in Anführungszeichen, weil wir gerade besprochen haben, wie viel Arbeit da drinsteckt, das zu verstehen. Aber das wäre ein Beispiel. Ich denke auch, dass es für mich im Frühjahr wichtig ist, weil die Bedingungen ziemlich überwältigend sein können. Je mehr Dinge wir haben, die unser Gehirn einfach nur entlasten, desto besser ist das. Also, wenn das InReach perfekt eingestellt ist, deine Kontakte bereitstehen und die Telegram-Gruppen eingerichtet sind, damit die Leute wissen, wo du bist, was im Notfall zu tun ist und wen man kontaktieren muss – und wenn du einen Schlafsack, Wasser und genug Essen dabei hast. All diese Dinge, damit du beim XC-Fliegen nicht in der Luft denkst: „Oh Mist, ich hab das nicht dabei“ oder „Meine Batterie funktioniert nicht“. All diese Dinge können unnötigen Stress verursachen, und genau das versuche ich hier zu verhindern. Ich sehe das als einen Weg, unseren Stress zu reduzieren – den Stress, der uns die Beobachtungsgabe raubt, was uns normalerweise sowieso zum Absturz führt. Aber hier im Westen möchte man manchmal eben nicht um 13 Uhr landen.

[00:29:31] Man muss die richtige Einstellung haben, um am Ende des Tages in diese schöne Luft zu kommen, und um dorthin zu gelangen, denke ich, je weniger Dinge wir uns überlegen und worüber wir uns stressen müssen – wissen Sie, ob mein Sauerstoff funktioniert, ob er voll ist, ob ich das richtig gemacht habe – all diese kleinen Dinge können wir, wie Sie sagten, in Schubladen einsortieren und an Orte abgeben, die nicht in der Luft sind. Und ich denke, das ist ziemlich wichtig, weil das ist, wo wir in Zukunft sein werden. Ich denke, wir werden viel mehr Zeit dafür brauchen und das an Orte abgeben, an denen wir nicht in der Luft sind, und das kann uns wirklich helfen, damit wir nicht überfordert sind. Es ist nicht der siebte Tag einer Weltmeisterschaft, wo wir völlig im Flow sind, wo wir geflogen sind, alle Flugstunden haben und uns auf diesen heißen Schirmen super wohl fühlen.

[00:30:03] **Nick Greece and Russ Ogden:** Leute, ihr seid verrückt. Ich meine, die Vorstellung, cross country mit einem Schlafsack fliegen zu müssen – das passiert in Europa nicht wirklich. Das passiert definitiv nicht. Das passiert definitiv nicht in England. Ja.

[00:30:15] **Gavin McClurg:** Das passiert in meiner Welt auch nicht, Russell. Ich lebe direkt an der Straße, das passiert nicht. Ich

[00:30:20] **Nick Greece and Russ Ogden:** Ich weiß nicht, das ist ja... nein, wenn du Brite bist, machst du dir nur Sorgen, ob du einen Marsbar hast oder nicht. Ich...

[00:30:28] **Gavin McClurg:** Weißt du, Gavin, ich finde das einen sehr, ich finde das einen sehr scharfsinnigen Punkt, und das ist etwas, das mir aufgefallen ist, je älter ich werde. Ich brauche jetzt eine Woche, um mich auf eine Reise vorzubereiten, auf einen Flug, weißt du. Früher hat das sechs Stunden gedauert, und ich konnte betrunken sein, weißt du. Und jetzt ist es ein sehr langer, methodischer Prozess. Und mir ist aufgefallen, dass es um dieses Komfortniveau geht. Ich denke, das ist ein wirklich, wirklich weiser Punkt, die Ausrüstung perfekt eingestellt zu haben, nicht im Startmodus zu sein, ständig etwas herauszufinden und den Kopf frei zu lassen für die Kontemplation – egal ob es Atemübungen sind, das Betrachten der Wolken oder was auch immer – aber ohne Stress. Und ich denke, das ist bei weitem eine der Dinge, die mir aufgefallen sind, und es ist etwas, das ich tatsächlich im Wettkampf mache. Wenn ich antrete, habe ich alles dabei, wenn ich dort oben ankomme, kommt es aus meinem Kopf und ich denke mir: Oh mein Gott, ich bin nicht aus der Tasche, es läuft genau so ab, es überträgt sich auf meinen Körper, alles wird auf exakt die gleiche Weise erledigt. Der Zweck, wofür ich das tue, ist, um freien Kopf zu schaffen, weil es wie ein Uhrwerk abläuft. Und dann kann ich herumlaufen, Pizza essen, High-Fives geben, Russes Geschichten zuhören und all das, und dann – bumm – bin ich sofort wieder voll drin. Ich denke, das ist ein wirklich, ein wirklich scharfsinniger Punkt, den du da ansprichst.

[00:31:40] Russ, du fliegst an einem Ort, wo es das ganze Jahr über geht. Ich bin einfach neugierig: Hast du viel Erfahrung damit, lange Pausen zu machen, oder gab es in deiner Karriere Momente, in denen du irgendwie damit gekämpft hast, wieder auf den Gaul aufzusteigen? Oder fliegst du einfach genug, dass das gar keine Rolle spielt?

[00:32:02] **Nick Greece and Russ Ogden:** Wir fliegen hier in Bordeaux fast jeden Tag, aber bei unserer Testarbeit nach der Weihnachtsferien, nach ein paar Wochen Pause, merkt man das wirklich. Man bemerkt das wirklich sehr deutlich. Also, ich weiß nicht.

[00:32:18] **Gavin McClurg:** ich weiß nicht, ich weiß nicht

[00:32:18] **Nick Greece and Russ Ogden:** Man ist da noch nicht ganz drin, und normalerweise braucht man einfach ein paar Klapper oder ein paar Stalls oder Pirouetten oder was auch immer, um wieder in diesen Kopf, an diesen Ort zurückzukommen. Aber definitiv habe ich keine langen Pausen, aber ich spüre es, wenn ich... wann war das vor Kurzem? Wir sind nach dem Superfinal nach Mexiko geflogen, haben dort massig geflogen, sind dann zurückgekommen und direkt in einen zweiwöchigen Urlaub gegangen. Und als wir im Januar wieder angefangen haben, sind wir voll durchgestartet – am ersten Tag haben wir versucht, die Photonen für die Zertifizierung fertigzumachen, und bumm, zack, bist du sofort wieder drin. Das habe ich dann gespürt, das habe ich definitiv gespürt, zumindest von der Testseite her. Aber ich denke, für mich persönlich habe ich über die Jahre genug geflogen, um dieses rostige Gefühl nach ein paar Wochen Pause nicht wirklich zu haben, aber für Tests und...

[00:33:13] **Gavin McClurg:** Das ist ja faszinierend. Wenn Russ also sagt, dass das schon nach zwei Wochen so ist, richtig? Ich glaube, es gab vor einiger Zeit eine Studie mit den Dodgers, eine Alkoholstudie. Sie haben den Pitcher und

den Catcher genommen, die waren betrunken, und sie konnten immer noch den Unterschied in ihren Reflexen 30 Tage nach dem Trinken feststellen. Je älter man wird, desto länger dauert das. Also, schau dir mal die physiologischen Auswirkungen an – wenn du zu Weihnachten ein Glas getrunken hast, können das 20 Tage sein, und je älter du wirst, desto länger wird das sein. Ich finde das faszinierend, dass du es nach zwei Wochen schon spüren kannst, Russ. Stell dir uns vor, die sind seit sechs Monaten nicht geflogen und haben keine Muskelgedächtnis als Testpiloten mehr. Ich meine, das gehört nicht zu unserem Repertoire. Ich denke, du weißt, was wir früher gemacht haben. Und ich habe heute mit Nate gesprochen, Gavin, Nate Scales, mit dem wir alle schon geflogen sind, von dem wir gelernt haben oder über dessen Witze wir gelacht haben. Er fängt dieses Jahr wieder an zu fliegen und das ist etwas, das ich auch jedes Jahr gemacht habe: Ich gehe Kitesurfen und er wird nach Boise fliegen, um eine 20 Meilen lange Flugstrecke zu absolvieren, dann geht er an die Südseite des Point of the Mountain in Utah zum Ridge Soaring und dann wird er seinen ersten Thermik-Flug machen. Das ist jemand mit 25 Jahren Erfahrung. Ich schätze für unsere Hörer: Wenn ihr weniger als 25 Jahre Erfahrung habt, wisst, dass das das ist, was jemand mit 25 Jahren Erfahrung macht – das wird ihn eine Woche oder zwei dauern, um das im Grunde zu erreichen.

[00:34:49] Das ist noch etwas anderes in den Rockies, was wir nicht haben wie in Gordon, wo sie einfach Tag für Tag fliegen können, während wir manchmal sechs Stunden fahren müssen, nur um überhaupt auf den Berg zu kommen. Aber ich denke, es ist manchmal gut zu wissen, dass – jemand hat mir mal gesagt – wenn du einen Gleitschirmpiloten am Himmel siehst, der völlig gerade fliegt, bedeutet das nicht, dass die Bedingungen für dich gut sind. Diese Person könnte ein Weltmeister sein, ihre Hände bewegen sich wie verrückt, man kann es nur nicht sehen, richtig? Und manchmal ist es gut zu wissen, dass selbst einige der besten Leute, die da oben fliegen, fliegen, aber Russ würde ich argumentieren, ist der Beste der Welt in dem, was er tut, am kompetentesten und macht es am konsistentesten, und selbst nach zwei Wochen kann er es spüren. Ich denke, wir sollten uns diesen Spielraum und dieses Verständnis geben, damit wir das für die kommende Saison einplanen und in euren Zeitplan einbauen können. Vernachlässigt es nicht, und wenn ihr es vernachlässigt, dann wisst, dass ihr es vernachlässigt habt, erkennt an, dass ihr noch eingerostet seid, und wählt dann die entsprechenden Bedingungen dafür. Russ, ich wollte das auch deshalb fragen, weil ich gehofft hatte, dass du etwas über Stalls und die Arbeit als Testpilot sagen würdest, da ich in meinem eigenen Fliegen festgestellt habe, dass ein SIV-Frühjahrs-Tuning für mich wirklich vorteilhaft war, um so etwas wie die Spinnweben auszuschütteln, aber auch einfach ein Dutzend Mal zu stallen, weißt du, an einem Ort, an dem du dich wohlfühlst, auf einem Schirm, einfach nur um die Spinnweben auszuschütteln. Ich habe festgestellt, dass so eine Art mildes SIV-Training – und in einem Fall hat es buchstäblich mein Leben gerettet –, weil ich im Frühling eine Menge SIV-Training gemacht habe und dann etwa eine Woche später einen Vorfall hatte, und ich bin überzeugt, dass es dafür absolut entscheidend war. Also hatte ich gehofft, dass du das sagst, aber denkst du, dass es für das allgemeine Publikum eine gute Idee ist, im Frühling ein bisschen SIV zu machen?

[00:36:39] **Nick Greece and Russ Ogden:** Ich denke, SIV das ganze Jahr über zu machen, zu jeder Phase deiner Fliegerkarriere und es als Kontinuum zu nutzen – dieses Kontinuum ist entscheidend, um ein sicherer Pilot zu sein. Ich denke absolut, man kann sicher fliegen, man kann 20 Jahre lang oder sein ganzes Leben lang fliegen, ohne jemals ein SIV zu machen. Aber beim nächsten Mal, wenn du fliegst, brauchst du es vielleicht wirklich verzweifelt. Ich denke, um mit einem Gleitschirm mit einem gewissen Maß an Sicherheit und Respekt vor dem Sport, vor deiner Familie und deinen Liebsten zu fliegen, solltest du dich auf SIV-Training konzentrieren. Du solltest das so oft wie möglich machen, einmal im Jahr, alle zwei Jahre, alle sechs Monate – was auch immer sich für dich gut anfühlt, oder? Ja, ich meine, wir alle wissen und verstehen die Grenzen der Maschinen, die wir fliegen. Die Gefahr ist, dass sie zu einfach zu fliegen sind, und gleichzeitig ist die Schwierigkeit, dass sie extrem schwer zu meistern sind. Das ist etwas, an dem ich immer noch arbeite, etwas, das ich definitiv noch nicht kann; ich trainiere und übe jeden Tag daran und lerne ständig dazu. Ich habe heute neue Sachen gelernt, also nein, ich befürworte das Training absolut. Es ist gut, früh im Frühjahr eins zu machen, es ist gut zu jeder Jahreszeit – es ist ein kontinuierlicher Prozess, mit dem wir trainieren und üben müssen. Und zurück zu dem, was Nick gesagt hat, ich denke, was Nick gesagt hat, war brillant und ich bin voll und ganz dafür, dass jemand so Erfahrenes, Kompetentes und Talentierte wie Nate bereit ist, diesen Prozess zu durchlaufen, um wieder auf den Gaul zu steigen, um in den starken Bedingungen zu fliegen, in denen er lebt. Ich denke, das ist eine wirklich wichtige Sache zu tun, und ich denke, wir können alle davon lernen. Und ich denke, ein wirklich wichtiger Faktor ist, besonders zu dieser Jahreszeit, egal wo auf der Welt du lebst, weil jeder zu dieser Zeit aus den Schränken kommt, um auf den Berg zu

gehen und zu fliegen. Du bist verzweifelt, fliegen zu wollen, du hast dir die Zeit genommen, du hast die Punkte zu Hause gesammelt und du verbrauchst sie alle, um auf den Berg zu gehen. Manchmal ist das Schwerste, wenn man Leute fliegen sieht, nicht abzuheben, und es gibt viel Gruppendruck zu fliegen, wenn andere Leute in der Luft sind, wenn der Wind böht, wenn es stark ist, wenn es an deinen Grenzen ist. Das ist der Moment, in dem die weisen Piloten vielleicht nicht unbedingt abheben, besonders wenn sie diese lange Pause hatten.

[00:39:02] **Gavin McClurg:** Nick, du hast da Daten, die ich gerne durchgehen würde, als der Utah Club die zusammengestellt hat. Lass uns darüber sprechen, weil es schön ist, wenn wir nicht nur über Frühlingsbedingungen reden können, sondern echte Fakten und Daten dahinter haben – also, was sind die häufigsten Dinge, die auftreten, Trends, Fallstricke, die du mit anderen teilst? Und ich sagte ja, und Chris Santacroce leitet vor allem etwas, die Unfallprüfungskommission, und falls jemand von euch die Chance hat, er macht ein USPA-Webinar. Es ist sehr begrenzt, leider können nur etwa 150 Leute teilnehmen, aber es ist brilliant und er geht die Unfallberichte durch und analysiert sie. Das kommt von dort, von Chris Santacroce's Unfall-

[00:39:50] Auto, und das ist der Punkt. Aber die drei häufigsten Unfalltrends waren Tragegurt-Verdrehungen auf Platz eins. Wie passiert das? Passiert das in der Luft oder am Boden? Beides, richtig? Ich meine, Start, vorzeitiger Start, nicht richtig eingehakt, Drehen.

[00:40:14] in die falsche Richtung, was mir manchmal passiert, wenn ich gerade leite. Und wie kann das sein? Wir haben es alle schon mal gemacht.

[00:40:22] **Nick Greece and Russ Ogden:** das haben wir alle schon mal gemacht.

[00:40:25] **Gavin McClurg:** Ja, das habe ich. Aber wie kann man das vermeiden? Vor dem Flug, oder? Eine gründliche Vorflugscheck machen, die Drehrichtung vor dem Start dreimal prüfen und sich dann beim Drehen in beide Richtungen wohlfühlen, was ich denke, heutzutage häufiger gelehrt wird als früher. Und was machst du, wenn es passiert? Flieg geradeaus, weg vom Berg, und dann korrigiere es, sobald du weg vom Berg bist. Kannst du...

[00:40:53] **Nick Greece and Russ Ogden:** Dazu möchte ich nur ein paar Punkte anmerken. Ich denke, das ist wirklich entscheidend, weil dieses Problem mit dem Tragegurt-Verdrehung beim Abheben, wenn man vom Boden abgehoben wird und dem Schirm zugewandt ist, bei starkem Wind regelmäßig vorkommt. Wenn es dir als Pilot noch nicht passiert ist, wird es dir auch noch passieren. Deshalb halte ich es für wirklich wichtig, wieder zum Kiten zurückzukehren – so viel Groundhandling wie möglich in starken Bedingungen an einem sicheren Ort, die hinteren Tragegurte benutzen, die Füße vom Boden abheben, die Füße in die falsche Richtung zum Schirm zeigen, damit du dich daran gewöhnst, den Schirm nicht einfach instinktiv mit den Händen zum Ausgleich zu vergraben. Weißt du, wir halten das Gleichgewicht über unseren Po, wir benutzen unseren Körper für die Balance, wir benutzen dafür nicht die Hände. Zu keinem Zeitpunkt beim Paragliding benutzen wir die Hände zum Balancieren, und das ist eine der schwierigsten Dinge für Piloten zu lernen und zu überwinden. Ich meine, und

[00:41:50] sich einfach daran zu gewöhnen, den Gleitschirm rückwärts fliegen zu können, wenn er verdreht ist und man nach hinten schaut, ist eine ziemlich gute Fertigkeit. Der einfache Weg dorthin ist, wenn man sehr hoch in der Luft ist und kompetent ist – ich spreche hier nicht mit Anfängerpiloten, sondern mit erfahrenen Piloten, und vorzugsweise nicht in Pod-Gurtzeugen, aber man kann den Gleitschirm einfach enddrehen, nach hinten schauen und mit den Händen oben rückwärts fliegen, wenn die Luft ruhig ist. Wenn es ruhig ist, kann man den Gleitschirm auf diese Weise steuern und kontrollieren. Das ist eine Möglichkeit, das zu tun, aber offensichtlich gibt es die wichtige Einschränkung, dass man sichere Bedingungen dafür haben muss. Und so wurde es ein verrücktes Jahr, was ich...

[00:42:29] **Gavin McClurg:** das habe ich noch nie gehört, es ist irgendwie

[00:42:30] **Nick Greece and Russ Ogden:** Wahnsinn, vor einer Weile, als alle angefangen haben, acro Tricks zu machen, gedreht und rückwärts, und Matthias rotten, erinnerst du dich, wir haben angefangen, rückwärts zu fliegen, ja, ja, ja, genau, und ähm ja, wir haben das bei der Arbeit ziemlich oft gemacht, rückwärts fliegen, und ich dachte mir, eines Tages werde ich einen Sap rückwärts machen, und ich bin in eine steile Kurve gegangen und da dachte ich mir: Nein, ich mache das nicht, ich bleibe da stehen, das ist nicht gerade schön.

[00:42:58] Ja, aber das sind gute Dinge, die man lernen kann, wenn man beim Kiten gelangweilt ist – wenn man den Schirm einfach über dem Kopf hat. Dann such dir einen windigeren Tag, eine kleine Böe irgendwo, lass dich abheben und gewöhn dich daran. Denn wenn du von einem Hügel abgeworfen wirst oder von so einem Ort, wo der Berg und die Thermik dazu neigen, das zu tun, musst du darauf vorbereitet sein.

[00:43:24] **Gavin McClurg:** Es ist so lustig, wenn du über Groundhandling und so etwas wie das Abgerissenwerden redest, Russ. Während du gesprochen hast, habe ich angefangen, ein bisschen mehr zu schwitzen. Es ist lustig, ich meine, ich habe die X-Alps viermal gemacht, ich habe so viel von dieser Art von Training absolviert, aber gerade bin ich nicht im Flow. Ich habe das Groundhandling nicht gemacht und die Vorstellung, jetzt in wirklich starkem Wind zu fliegen, macht mich immer noch nervös. Und das trägt so viel dazu, weißt du, es ist nicht wie Fahrradfahren. Ich finde, Groundhandling ist etwas, das wir ständig üben müssen. Und ich will nicht sagen, dass es nicht... es ist nicht... es ist nicht... es ist nicht... es ist nicht, als würde ich versuchen, es einfach in die Köpfe der Leute zu treiben, weil es ein Klischee ist, aber es ist so wahr, dass ich finde, wir können es nicht genug machen. Und ich würde postulieren, Gavin, dass das nicht der Gavin war, den ich vor 10 Jahren kannte. Du weißt, du warst nicht derjenige. Weißt du, das ist etwas, das ich sagen würde, das hast du durch die 4X Alps gelernt, durch das davorstehen an der Front und das, und das... es ist es ist es ist es ist toll zu sehen auf der anderen Seite, wo du so bist wie: Ja, ja, ja, es ist es ist einfach lustig. Ja, ich habe gesagt, ich meine, wie viel von diesen Starts war Glück, weißt du, und einfach nicht, nicht diese Fähigkeiten zu haben, und ich dachte nur: Heilige Scheiße, da hatte ich Glück, weißt du? Ja, absolut. Aber ich meine, ich denke, wenn ich einen wahren Jedi am Boden sehe, weißt du, das trägt so viel dazu bei, keinen Unfall zu haben, weil du die Person bist, die zum Start erscheint, wenn die Bedingungen nicht perfekt sind, wissend, dass du nicht bei jedem Versuch scheitern wirst, weißt du, du gehst hin und du machst es. Das ist also eine, das ist eine riesige Sache weniger, an die wir denken müssen, nicht wahr? Es ist einfach...

[00:45:02] **Nick Greece and Russ Ogden:** Ich werde das hinkriegen, ja, aber das ist Hybris, das ist Hybris, weil egal wie gut du wirst, du verkackst es trotzdem. Ja, das ist zu einfach, wir waren alle schon mal da.

[00:45:12] **Gavin McClurg:** Ein Tipp, den ich strategisch anwenden würde: Wenn ich vom Boden abgehoben werde, versuche ich zu lächeln und zu sagen: „Ja, super, ich wollte heute fliegen, da bin ich ja.“ Das versetzt mich in den Pilotenmodus. Anstatt mir Sorgen zu machen und auf einen negativen Input zu reagieren, denke ich mir: „Super, ich fliege, das ist, wofür ich hierhergekommen bin.“ Ich versuche dann, sofort mit dem Gedanken umzugehen: „Ich fliege, ich falle nicht, ich stürze nicht, ich fliege, das ist, wofür ich hierhergekommen bin.“ Das ist ein Trick, mit dem man sich selbst täuschen kann. Und ich denke, Russ, du hast die geeigneten Bedingungen für den richtigen Zeitpunkt erwähnt, und da gibt es natürlich auch den Aspekt des Gruppenzwangs, oder? Ich meine, man fragt sich: Wird es rotieren? Kommt es von hinten? Kann man vorwärts statt rückwärts fliegen? Aber dann ist es auch noch frühe Saison, wie du gesagt hast, Nick. Du bist total begeistert, du bist mit deinen Kumpels zusammen, du hast sie den ganzen Winter nicht gesehen und jeder, jeder will fliegen, obwohl es vielleicht nicht dein Tag ist. Kommentiert doch beide kurz dazu, weil das ein großer Teil des Spiels ist.

[00:46:24] **Nick Greece and Russ Ogden:** ich denke, und ich glaube, ganz abgesehen von der Schirm-Zertifizierung, der Erfahrung und all diesen Dingen, ist die Entscheidung zum Start die wichtigste Entscheidung, die du den ganzen Tag treffen wirst. Und wenn du dich nicht fit fühlst, wenn du zum Beispiel sechs Wochen oder sechs Monate Pause hattest und es ist Mitte April, die Bedingungen sind im Frühling gerade so – dann ist es wahrscheinlich nicht klug, abzuheben.

[00:46:56] Sledrides am frühen Morgen oder am späten Abend, um Zeit beim Soaren zu sammeln. Sei wie Nate, weißt du, sei kein Narr und stürz dich an den guten Tagen nicht einfach direkt darauf. Das ist wirklich schwer zu machen, wenn deine Freunde da draußen sind, die vielleicht etwas mehr im Bilde sind, mehr geflogen sind, im Winter weg waren, ein paar Wochen in Mexiko, Kolumbien oder wo auch immer geflogen sind und dann zurückkommen und in den stärkeren Bedingungen fliegen und es genießen. Wenn du das tust und es nicht genießt, ist das eine Risiko-Nutzen-Abwägung, und wenn die Risiken viel höher sind als der Nutzen, dann hör auf und lebe, um an einem anderen Tag zu fliegen. Ich denke, das ist die wichtigste Entscheidung, und das wird dich bewahren, wenn du diszipliniert mit dir selbst bist, weißt du, wo du als Pilot stehst, wo du mit deinem eigenen „Guthaben“ stehst, dann hast du Vertrauen in deine eigenen Entscheidungen und schaut nicht zu viel auf andere und folgst der Situation und

[00:47:51] **Gavin McClurg:** Das wäre ein weiteres Beispiel, Russ, wo Sicherheit gleichbedeutend mit Leistung ist. Wenn ich davon spreche, das Ziel zu erreichen – wenn unser Ziel ist, in immer größeren Bedingungen fliegen zu können –, dann ist der schnellste Weg dorthin, die Angstflüge zu vermeiden. Es wäre besser, eine Progression zu machen, eine stetige Steigerung nach oben, und dann wirst du die Leistung schneller erreichen. Das ist es, was ich meine, wenn ich sage, dass Sicherheit gleichbedeutend mit Leistung sein kann. Oft wollen die Leute den großen Sprung machen und sagen: „Na ja, Leistung bedeutet Leistung, ich werde es geben, und das ist es, was Leistung bedeutet.“ Aber nein, ich denke, das ist auch ein Fortschritt. Ich würde mir wünschen, dass die Leute wissen, wenn sie da draußen sind, dass sie mit ihrer Angst und ihrer Erfahrung nicht allein sind und dass es okay ist, wenn sie das spüren. Ich garantiere euch, wenn ich da wäre oder wenn Gavin da wäre, würden wir das auch spüren. Selbst mit allem, was ich erlebt habe – ich habe sechs Monate Pause gemacht und bin direkt wieder da, wo sie sind –, also damit sie wissen, dass sie nicht allein sind und dass das normal ist. Und was bedeutet Sicherheit gleich? Wie wirst du das wissen? Manchmal wird Sicherheit hier gleich Leistung sein. Wenn die Antwort ja lautet, dann ist es wie ein Van-Dyke-Diagramm. Wenn die Antwort ja lautet, dann wähle ich diesen Weg. Wenn die Antwort nein lautet, dann wähle ich einen anderen. Aber der Punkt ist einfach, sich dessen bewusst zu sein, damit es dich beeinflusst. Für mich ist das einer der wichtigsten Punkte. Nur ein Passagier in diesem Spiel zu sein, ist es, wo die Leute sich verletzen. Ein aktiver Teilnehmer zu sein und für diese Entscheidungen verantwortlich zu sein, selbst wenn man schlechte Entscheidungen trifft – in meiner Meinung, wenn du die Verantwortung dafür trägst, ist das okay. Großartig, du bist zumindest kein Passagier. Und ich denke, du könntest darauf vorbereitet sein, sie zu tragen. Das andere, was ich mir wünschen würde, dass die Leute verstehen, ist: Wenn du da oben bist und es spürst, wenn ich da wäre und die gleiche Erfahrung machen würde, würde ich es auch spüren. Ja, gut, das ist wirklich wichtig und entscheidend. Danke, Nick. Wir haben dich aus deinem Datenblatt herausgeholt, da war noch mehr dazu zu sagen. Lass uns dazu zurückkehren. Was sind noch einige Dinge, die aus Chris' Studie hervorgingen? Er hat für die... also an dem Punkt, an dem sie oft Mini-Schirme fliegen, und ich weiß, dass sie viele haben, ist der Barrel Roll Nummer zwei...

[00:50:00] Ich würde sagen, die Boden-Spirale könnten wir da wahrscheinlich ergänzen. Ich glaube nicht, dass die Leute endlich weggekommen sind von der Boden-Spirale und die Mehrheit sowieso – wir haben zwar noch ein paar, aber ich sehe hier sehr wenige. Aber wie passiert es? Bodenaufprall aufgrund unzureichender Höhe. Wie kann man das vermeiden? Die Opfer sagen meistens nach dem Krankenhausbesuch: „Ich kann nicht glauben, dass ich versucht habe, da eine 360er zu drehen.“ Schließt einen Deal mit euch selbst, das ist ein guter Punkt. Ich denke, ich werde keine 360er drehen, wenn ich unter dieser Höhe bin. 360er sind große, lebensverändernde Entscheidungen. Da gibt es viele Barrel-Roll-Unfälle, also denke ich, wir könnten das wahrscheinlich auch darauf verschieben, dass man – ihr wisst schon, Anfang im Frühjahr – höhere Fehlermargen beibehält, nicht dreht, man muss nicht so nah am Hang abdrehen. Wieder zurück zu Russ: Risiko gegen Belohnung steht immer ganz oben auf meiner Liste. Was mache ich da? Warum drehe ich? Warum drehe ich so nah am Hang so früh? Das ist nicht Teil meines Protokolls für den Aufbau von Training zu Leistung, überhaupt nichts.

[00:51:05] anderes, das kam aus Chris' Studie, über das wir reden müssen: Toplanding Nummer drei, wie passiert es? Bodenaufprall aufgrund einer erzwungenen Landung. Wie kann es vermieden werden? Versuchen Sie es nicht an Orten, an denen normalerweise nicht auf Toplanding gegangen wird. Versuchen Sie es nicht an Orten, die Ihnen unbekannt sind. Üben Sie mehrere Anflüge. Wissen Sie, dass es immer eine Seite der Startregel zum Wind gibt. Vermeiden Sie im Allgemeinen Flapping. Ja, würde ich sagen, ich sehe sehr viel ziemlich schlechtes Flapping und wissen Sie, es gibt einen Clip von mir, wie ich das im Rennen 2015 richtig schlecht gemacht habe. Das ist etwas, das mir SIV-Instruktoren geholfen hat zu verstehen, wissen Sie, man muss das mit viel Höhe über einem sicheren Ort machen, und ich habe es von Carlos gelernt. Ich habe ihn gesehen, erinnerst du dich, Nick? Du und ich sind in Mexiko bei einem der ... abgestürzt, und er kam rein, weil diese Typen gelandet sind in einem großen ...

[00:52:06] well, it's not corrugated, you know, the horrible fences in Caracas down in Venezuela that are all barbed wire and everything, and he came in from about 50 feet on the Ice Peak Six, just doing these deep, powerful whams and then letting it fly, and wham and then letting it fly, and there's a right way to flap and that's the right way to do it, but these are the things we want to learn, you know, in the correct environment, but yeah, that Toplanding is certainly one of the... I'd like to... I'd like to confess, folks, go ahead, you guys, I don't Toplanding anymore, I'm too scared to, I am not current enough. I fly cross country, um, and I haven't... I've tried Toplanding once last year and kind of blew it, and I'm real...

I'm like, I am not current enough to top it. I think Toplanding is an art and a skill that...

[00:53:00] und ich habe Muskeln, die ständig genutzt werden müssen, und weder mein Kiting noch mein acro sind zum jetzigen Zeitpunkt in meiner Karriere gut genug, um eine Toplanding zu machen. Ich hätte in Chelan nicht top landen können, ihr habt dieses Jahr top gelandet, ich hätte das nicht sicher geschafft. Das wäre fast so, als würde ich sagen: „Tja, ich habe eine 70-30-Chance, dass ich nicht im Krankenhaus lande“, weißt du? Und schau, ich habe letztes Jahr den Chelan-Wettbewerb gewonnen, also ist das die andere Sache, die man wissen muss, weißt du, ehrlich zu sich selbst sein. Ja, schau nach innen, richtig? Aber nein, wenn du reinkommst und sagst: „Alter, ich bleibe nicht von Top weg“, Toplanding ist eine der gefährlicheren Dinge, die man tun kann. Normalerweise ist es thermisch, oder? Und das ist das Problem mit dem Hike-and-Fly-Hype und der Popularität. Ich sehe das und ich mache mir Sorgen, dass die Leute das nicht ganz verstehen, weil sie sehen, wie Creagle auf der Wand landet oder wie Duragati landet und sie es einfach perfekt hinbekommen. Und das ist, weil sie dieser Typ sind, der einen unendlichen Tumbling für hundert Umdrehungen machen kann, weißt du, der andere ist ein absoluter acro-Wilder. Also denke ich, dass viele die echte Nuance nicht ganz realisieren. Carlos, einer der Gründe, warum er ein fantastischer Aerobatikpilot war, aber er flog auch Tandems in Vancouver und die mussten jeden Tag in einem Slot landen, der so groß ist wie die Hälfte eines Baseballfeldes, also mit einem Zaun am Ende. Also, ich denke, dass Toplanding eine der am meisten unterschätzten...

[00:54:30] das eines vollkommenen Piloten – das zu können, ist eine echte, ich meine, eine echte Kunst eines vollkommenen Piloten, nicht von jemandem, der abheben und landen kann, nicht von jemandem, der Thermik fliegen und cross country Linien wählen kann, nicht von jemandem, der einen Stall machen kann – ich kann zwar helikoptern, aber ich kann nicht Toplanding – das zu wissen und dann darauf hinzuarbeiten, genau, das wäre wieder diese Progression. Ich erkenne an, ich habe ein Problem, ich bin demütig angesichts der so schwierigen Toplanding.

[00:55:00] und ich werde an einen Ort gehen, der auf Meereshöhe liegt, okay, zurück zu meinen Wurzeln, auf Meereshöhe, und ich kann sehen, und dann baue ich mich von dort aus auf. Ich denke, manchmal ist es so, dass die volle Komplexität dieser Manöver nicht unbedingt offensichtlich ist, hey.

[00:55:17] **Nick Greece and Russ Ogden:** Nick, Nick, Nick, aber Nick, wenn du mit dieser Toplanding-Sache Probleme hast, wenn du diesen Toplanding-Gremlin hast, dann geh nicht nach Tory Pines, da landest du im Wasser.

[00:55:30] ja, ich meine, ich hoffe einfach

[00:55:33] **Gavin McClurg:** ich lande am Strand

[00:55:34] **Nick Greece and Russ Ogden:** Ja, ja, ich denke, was du sagst, trifft sehr genau auf kleine thermische Starts und Toplanding-Bereiche in den Bergen bei hohen thermischen Bedingungen zu. Für viele Menschen auf der Welt, die in niedrigeren Höhen fliegen – ich denke da sofort an britische Piloten oder Leute aus Belgien und solchen Orten, wo Toplanding eine normale Sache ist, also das, was man in der Schule lernt. Nur um diese Unterscheidung zu treffen: Ich denke, Nick spricht von dem hohen Niveau, von der großen Höhe, thermischen Bedingungen bei leichtem Wind, wo die Chancen, wenn man es vermasselt, sehr kritisch sind. Danke.

[00:56:12] **Gavin McClurg:** Ja, und dein Punkt, Nick, auch – wer schaut du eigentlich am Himmel an? Will Gadd hat mir beigebracht, dass man an einem Start in Fish an einem richtig heftigen Tag jemanden sehen kann, der diesen krassen Tailslide macht, dann ein bisschen Touch-and-Go und dieser Pilot könnte ein Creagle sein, weißt du, das Zeug, das wir von diesen Typen bei den Fly-on-the-Wall-Landungen sehen. Weißt du, downwind bergauf ist es absurd schwer, das zu landen, und ich weiß das, weil ich es hier im tiefen Schnee geübt habe, und wäre es kein tiefer Schnee gewesen, läge ich immer wieder und wieder im Krankenhaus. Und ich verhaue es immer noch, und im letzten Rennen habe ich es oft verhaue. Ich meine, das sind Dinge, die wir beim letzten Verco Fly gesehen haben; sie mussten das Rennen absagen. Nick Nanan ist ein sehr kompetenter Pilot, der leider letztes Jahr einen schrecklichen Unfall hatte, nicht in diesem Rennen, aber beim Verco Fly mussten sie das Rennen absagen, weil es so viele Unfälle beim Toplanding gab. Also, das ist, wie du schon sagtest, meiner Meinung nach die absolute Spitze des Sports unter den falschen Bedingungen. Es erfordert wirklich viel Geschick und man muss immer einen Ausweg haben. Aber so ist das, und ich denke, das führt wieder zu dem Punkt: Wir können noch einmal wiederholen – versuche es nicht an Orten, an denen normalerweise nicht getoppt wird, versuche es nicht an Orten, die dir unbekannt sind, übe mehrere Anflüge. Das ist eine Sache, die ich

machte: Ich fliege an und winke dann immer ab, weil es immer eine Seite des Starts gibt, die dem Wind günstig ist, und ich vermeide im Allgemeinen das Flappern. Wie auch immer, das ist eine großartige Rückschau von Chris und die Nutzung des Unfallprüfungsausschusses, also die vier häufigsten Fehler: Erstens Deflationen, vielleicht können wir Russ fragen, wie du...

[00:58:03] **Nick Greece and Russ Ogden:** Nun, ich meine, wir sind alle nur eine große, tiefe Deflation vom Krankenhaus entfernt, wisst ihr? Das ist immer unsere größte Gefahr, und egal wie gut oder erfahren ihr seid, egal wie viel ihr fliegt, das ist immer das Risiko. Deshalb ist die Höhe immer euer Freund. Jede Deflation ist einzigartig und hängt von dem Anteil des Schirms ab, der kollabiert, dem Knickwinkel, der Luft, in die der Gleitschirm hinein will, und dann dem Schirm, der kollabiert, dem Knickwinkel, der Luft, dem Moment, in dem ihr euch befunden habt, ob ihr in der Roll- oder Nickbewegung wart. Also ist jeder Klapper einzigartig. Hoffentlich habt ihr einen sehr flachen, kleinen Klapper, bei dem der Gleitschirm die Richtung nicht ändert und ihr nichts tun müsst. Der schlimmste ist ein großer, schwerer Klapper mit steilem Knickwinkel auf der Innenseite, wenn ihr nah an der Felswand seid. All diese Klapper erfordern unterschiedliche und einzigartige Eingriffe, um sicher wegzukommen.

[00:59:02] und von einigen kannst du nicht sicher wegkommen, also die Höhe über dem Boden, die Bedingungen, in denen du fliegst, die Gleitschirme, die du fliegen kannst und in turbulenter Luft offen halten kannst, deine aktiven Flugfertigkeiten und das Training, damit du in der besten Position bist, um mit dieser Situation umzugehen, wenn sie eintritt. Noch etwas, wofür ich mich stark einsetze, ist es, auf den Schirm zu schauen, damit du genau weißt, wie der Klapper ist

[00:59:33] **Gavin McClurg:** ist und wie der Schirm-Klapper ist

[00:59:33] **Nick Greece and Russ Ogden:** Sobald es passiert, gibt es kein Raten, du weißt schon, deine Augen arbeiten schneller als dein Gefühl und du wirst den Großteil davon meistens einspielen können, was du kannst. Und das ist noch etwas Gutes bei Zwei-Liner-Schirmen für kompetente Piloten: Du kannst sie ziemlich gut stoppen. Wenn du gelegentlich einen „Checky Jackie Chan“-Klapper bekommst, der den Schirm einfach aus der Luft reißt, ohne dass du eine Warnung bekommst, sind das die schwierigsten, aber meistens hast du einen Druckverlust. Du hast eine Verringerung der Spannung in den A-Leinen. Du bekommst eine leichte Warnung, bei der ein sofortiges Eingreifen es minimieren kann. Und wenn du schon an den B-Leinen bist, selbst wenn du mit voller Geschwindigkeit fliegst und 70 % des Schirms zu kommen beginnen, hast du zum Zeitpunkt deines Eingreifens nur noch einen kleinen Schirmkanteklapper.

[01:00:26] Man kann eine Menge davon verhindern, wenn man eine gute aktive Kontrolle über die Tragegurte oder die Bremsen hat, je nachdem, wo man sich befindet und mit welcher Geschwindigkeit man fliegt. Ich denke, das sind die Schlüsselemente. Aber wir können das nicht vermeiden, und das ist es, was Gleitschirmfliegen gefährlich macht. Und deshalb versuchen wir, Schirme zu bauen, die solide und resistenter gegen Klapper sind.

[01:00:45] **Gavin McClurg:** Russ, du hast etwas zu mir gesagt, das mein Fliegen für immer verändert hat, und es war niemals: Kauf dir keinen roten Schirm. Oh, Entschuldigung. Nein, ich mache nur Spaß. Es war, du hast gesagt... Du hast gesagt, ich sagte, es war der R10.2, und ich fragte: Russ, was mache ich, wenn er zum Klapper wird? Und du sagtest: Lass ihn nicht klappen. Und ich weiß, das scheint sehr einfach zu sein, aber aus irgendeinem Grund hat sich in diesem Moment meine ganze Einstellung geändert, weg vom Reagieren hin zum Proaktiven. Und danach habe ich nie wieder gleich geflogen. Und es war einfach, weißt du, und ich weiß nicht, ob du weißt, dass du das getan hast, ob das einer deiner Lehrmomente ist oder was auch immer. Aber ich denke, für mich war das sehr prägend, weil ich aus dem Wettkampfbereich kam. Ich habe Schirme vor der Zertifizierung geflogen, oder? Und ich bin ziemlich, weißt du, damit in Jackson und Sun Valley geflogen. Und ich glaube, ich hatte tief im Inneren bis zu einem gewissen Grad einfach Angst.

[01:01:33] Und ich war immer: Was mache ich, wenn es klappt? Was mache ich? Und dann: Lass es nicht klappen. Für mich hat das die Art und Weise, wie ich den Schirm steuere, für immer verändert. Das Ziel war also nie mehr: Was mache ich, wenn er klappt? Sondern: Lass ihn nicht klappen. Also danke dafür. Und hoffentlich ergibt das Sinn. Ich weiß nicht, ob es für andere so ist, aber ich meine, wir können weitergehen. Nein, das ergibt definitiv Sinn. Nick, mach weiter mit deiner Liste. Ich könnte nicht mehr zustimmen. Das war etwas, ich weiß nicht, wo ich das herhatte, aber es

war einfach eine totale Einstellungssache. Du weißt schon, jetzt weiß ich nicht, wovon die Leute reden, wenn sie über Frontals sprechen. Nein, das passiert nicht. Du solltest keinen Frontal haben. Du bist auf einem Two-Liner. Kein Frontal, passiert nicht.

[01:02:13] **Nick Greece and Russ Ogden:** Es hilft. Sie können und sie passieren trotzdem. Und deshalb ist das Training so wichtig, damit man vorbereitet ist, wenn es passiert. Aber ja, ich denke, ich spreche oft mit Wettkampfpiloten, die sich beschweren, ich denke, ich gebe dem Schirm zu viel Input. Ich gebe dem Schirm zu viel Input. Und das ist so, weißt du was? Es ist besser, ein „Over-Inputter“ zu sein und das Ding offen zu halten, als nicht genug Input zu geben und ab und zu den Schirm direkt ins Gesicht zu bekommen. Also ich denke, und da kommen wir wieder zu dem zurück, was du ansprichst, den ENC Zwei-Liner, ich denke, genau da ist es für den richtigen Piloten wirklich vorteilhaft, nur A- und B-Leinen zu haben, um die Kontrolle über den Schirm über den gesamten Geschwindigkeitsbereich zu behalten. Das kannst du mit Drei-Liner-Schirmen auch erreichen.

[01:02:59] Es ist keine andere Welt. Es ist nur ein bisschen besser, wenn man nur A- und B-Leinen hat und den Anstellwinkel beim Beschleunigen wirklich voll kontrollieren kann. Man kann den Beschleuniger bei voller Geschwindigkeit voll ausgefahren lassen und dann die B-Tragegurte einfach sofort zurückziehen, um die Geschwindigkeit zu trimmen. Man hat also die volle Kontrolle über den Anstellwinkel. In Kombination mit dem guten, schnellen Knie im Westebereich kann man mit diesen beiden Eingriffen normalerweise fast jeden Klapper bewältigen oder zumindest die Größe des Klappers oder die Schwere der Drehung minimieren.

[01:03:41] **Gavin McClurg:** Zurück zu unseren vier häufigsten Fehlern bei Stalls und Spins. Russ, willst du uns erklären, wie man mit Stalls und Spins umgeht?

[01:03:50] **Nick Greece and Russ Ogden:** Nun, man sollte moderne Schirme eigentlich nicht in den Strömungsabriss oder in einen Spin bringen. Das liegt wahrscheinlich an Rostigkeit, schlechtem Training oder daran, dass man die Hände zum Ausgleichen benutzt, anstatt über den Körper zu balancieren. Aber ich würde sagen, unbeabsichtigte Strömungsabriss oder unbeabsichtigte Spins liegen an mangelnder Erfahrung, mangelndem Training und mangelnder Übung. Diese Punkte müssen angegangen werden. Ich würde es so machen. Es müssen erfahrene Piloten das tun. Es ist sehr ungewöhnlich, dass erfahrene Piloten in einen Spin geraten. Und bei modernen Schirmen. Früher war das so, als wir wirklich hohe Wölbungen, große Öffnungen in der Nase und all diese Dinge hatten, die ziemlich schnelle Strömungsabriss, schnelle Spins, frühe Strömungsabriss und frühe Spins begünstigen.

[01:04:40] Bei den meisten modernen Schirmen müssen wir viele Warnsignale ignorieren, bevor man diesen Punkt erreicht. Sie passieren zwar immer noch, aber es ist selten.

[01:04:52] **Gavin McClurg:** Weißt du, Nick, ich frage mich, ob es für die Zuhörer hilfreich wäre zu verstehen, dass dieser Bericht von dem Point stammt. Der Point ist ein windiger Standort. Es wäre wie ein Küsten-Segelflugplatz in den Bergen. Und ich denke, wo die Leute da Fehler machen, ist die Grundgeschwindigkeit. Weißt du, wenn du Küsten-Segelflug machst und am Point fliegst, bewegst du dich kaum, weil da so viel Wind ist. Und dann fliegst du plötzlich einen Bergstand und fliegst nicht in dieser Art von Brise und vergisst, dass du Geschwindigkeit brauchst, um eine Reaktion aus deinem Schirm zu bekommen. Und ich denke, das kann oft dazu führen, dass die Leute einfach zu tief in die Bremsen gehen, oder? Würdest du dem zustimmen?

[01:05:37] Ich denke schon. Und, ach du meine Güte, was sehe ich da? Ja, einfach Leute, also neuere Piloten in der Thermik, die manchmal versuchen, für den Verkehr langsamer zu werden, richtig? Sie machen sich Sorgen, dass sie andere in die Quere kommen, wenn sie mit Gleitschirmen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten fliegen. Also in Valle habe ich gesehen, wie neuere Piloten wieder vergessen, dass es um das Gleichgewicht geht, um die Hände, die Trennung und vielleicht eine Art Angst vor dem Abbremsen, weil sie sich außerhalb des Verkehrsmusters befinden. Ich denke, es geht also vor allem darum, sich seiner Fluggeschwindigkeit bewusst zu sein. Ich denke, ein anderer Bereich, in dem wir manchmal Stalls sehen, ist, wenn Leute sich verwirren, also wenn sie einen massiven Frontal bekommen und versuchen, ihn mit der Bremse zu öffnen, und er direkt in den Stall geht.

[01:06:30] Kannst du das erklären, also sollte es in „Frontalstall“ umbenannt werden oder ist es immer noch ein Frontal? Wie groß muss ein Frontal eigentlich sein, bis er zum Stall wird? Das ist meine Frage.

[01:06:41] **Nick Greece and Russ Ogden:** Nun, es braucht keine Umbenennung. Die Deutschen nennen es einen Frontstall. So haben sie es schon immer bezeichnet. Die meisten Frontals... naja, dann müssten wir es umbenennen. Die meisten Frontals, wenn sie kommen, öffnen sich von der Mitte zur Spitze hin und fliegen ohne Stall weiter. Es ist ziemlich selten, dass man einen Frontal bekommt, der ohne Eingriff sofort stalt. Es kann passieren. Es kann passieren. Wir haben das bei Prototypen gesehen. Und bei bestimmten Schirmen gibt es bestimmte Situationen, in denen das passieren kann. Aber ein Frontal, der durch Übersteuerung in den Stall geht, ist eine Seltenheit. Ich habe es selbst schon gemacht, eigentlich. Aber wenn das passiert und du...

[01:07:25] **Gavin McClurg:** Das sehen wir ziemlich oft. Ich würde sagen, ich sehe es relativ häufig. Siehst du das auch? Wo? In Valle. Auf

[01:07:30] **Nick Greece and Russ Ogden:** Welche Schirme sind das?

[01:07:31] **Gavin McClurg:** B und C. Eher C. Mehr C-Schirme. Ja. Ich meine, oft wirst du... Und ich denke mir dann, oh, sie haben den Frontal gestaltet, weißt du, wenn ich sehe, wie die Leute einfach so whips machen, weißt du, whip, weißt du, in einer Kaskade aus dem Himmel fallen. Führt meistens zu einer Kaskade, oder? Weil sie merken, sie denken sich, oh, Mist. Ja, aber ich würde

[01:07:52] **Nick Greece and Russ Ogden:** Stell dir vor... Ja, aber ich... Ja. Ich würde mir diese Vorfälle gerne ansehen. Ich meine, weil bei vielen Schirmen passieren kann – und nochmals, das wird dir die Zertifizierung niemals zeigen, oder die Klasse auf dem Papier wird es niemals zeigen –, dass ein Gleitschirm eine Frontalöffnung haben kann und dann... und dann in einen Parachutal-Stall gerät, und dann wieder anfliegt, und das ist für die Zertifizierung völlig okay. Das hat nichts mit der Zertifizierung zu tun, okay? Was passieren kann, ist, dass Leute in diese Situation geraten, sie sind im Parachutal und haben als natürliche Reaktion ein bisschen Bremse gegeben, und das ist es, was die Situation in einen Tail-Slide verwandelt, bei dem sie dann die Hände hochnehmen und der Gleitschirm schießt und sich in der beschissenen Luft wieder erholt, aus der er gerade die Frontalöffnung hatte.

[01:08:37] Und das ist es, was dazu führt... Anstatt dass der Schirm direkt wieder in den Stall geht, geht er wahrscheinlich in diesen unklaren Bereich aus Stall und Back-fly, der durch eine weitere kleine Eingabe des Piloten provoziert wird.

[01:08:53] **Gavin McClurg:** Ich glaube, ich habe das so oft gesehen, dass ich fast schon auf einer Mission bin, die Leute aufzuklären: Wenn ihr einen Frontal bekommt, dann behandelt ihn, schlägt ihn weg, aber lasst ihn dann fliegen. Versteht ihr? Ja. Und seid wirklich darauf vorbereitet, mit... wisst ihr, weniger Input zu arbeiten. Manchmal ist weniger mehr. Zuerst muss man ihn grob behandeln, aber dann... Weil es auf jeden Fall etwas ist, das mir in den letzten Jahren aufgefallen ist, wo ich mir denke: „Gut, da ist noch einer, der ihn nicht einfach fliegen lassen hat.“ Also... Ich denke, das ist eine dieser Sachen, wo ich vor ein paar Jahren an einem ziemlich unruhigen Tag geflogen bin, und ich glaube, Piloten... und ich bin in eine Parachutal-Situation gekommen und habe sie nicht erkannt. Ich habe erkannt, dass ich...

[01:09:40] Ich hätte den Schirm fliegen lassen müssen, aber in meinem Kopf waren meine Hände ganz oben. Und ich denke, wenn wir viel SIV-Training machen, erkennen wir den Parachutal-Zustand viel besser. Und weil unsere Hände... wenn wir angespannt, ängstlich und verängstigt sind, fangen unsere Hände an, nach unten zu sinken. Richtig, meine Hände waren oben. Also hör mal, Nick, bei all diesen Vorfällen, die du gesehen hast, wette ich darauf, dass dieser Pilot dir sagen würde, wenn du ihn fragst: Meine Hände waren oben. Ich weiß nicht, warum er nicht flog. Und deine waren nicht. Deine Hände waren unten im Arsch. Und ich denke, das ist eine der... eine der Dinge, die uns SIV wirklich beibringt, ist die Erkenntnis darüber, was wirklich „Hände oben“ bedeutet im Vergleich zu „Meine Hände waren oben, Mann“. Und du schaust dir das Video an und sie kratzen sich am Arsch. Ja,

[01:10:22] **Nick Greece and Russ Ogden:** aber nicht immer. Ich meine, man kann auch... Wenn ein Gleitschirm vorne wegnickt und sich öffnet und in diese Parachutal-Phase geht, können die Hände nahe an den Schultern oder sogar darüber sein, und er kann ihn trotzdem in einem Parachutal-Sturm halten. Ich denke, das geht wieder auf das Training zurück, oder? Es geht auf SIV zurück. Es geht auf unser Bewusstsein zurück. Es geht auf unsere Komfortzonen zurück, wisst ihr schon. Wenn ich... ich meine, einen Klapper im echten Leben zu erleben, ist nie eine angenehme Erfahrung. Aber wenn ich hoch über dem Gelände bin, ist das nichts, was mich wirklich stört, weil ich darin so geübt und trainiert

bin. Und ich denke, das entsteht einfach durch Training und Übung. Und deshalb bin ich ein großer Verfechter von SIV.

[01:11:10] Und kontinuierliches Training, damit man in diesen Situationen die richtige Einstellung hat. Den richtigen Kopf hat, um die richtigen Eingriffe machen zu können, um diese Kaskadeneffekte zu vermeiden. Denn es sind diese Kaskadeneffekte, die... Ich habe immer gesagt, das Schlimmste, was die Luft mir antun kann, ist, dass der Schirm einen Klapper bekommt. Und solange man mit Klappern umgehen kann, sollte eigentlich alles andere kein Problem sein. Aber es ist der Kaskadeneffekt, der nach dem Klapper auftritt, der normalerweise durch einen... falschen Eingriff oder gar keinen Eingriff oder was auch immer entsteht. Die falsche Aktion zum richtigen Zeitpunkt, um den Gleitschirm wieder flugfähig zu machen. Also, wieder geht es um defensives Fliegen. Es ist so, wie wir sagen, weißt du, du lässt den Gleitschirm nicht klappen. Du lässt den Schirm nicht in die Autorotation gehen.

[01:11:56] Auto-Rotation ist ein Begriff, den ich wirklich nicht mag. Ich weiß nicht, ob das zu einer Art Norm geworden ist. Aber ich wehre mich gegen Auto-Rotation, weil es kein „Auto“ gibt. Du bist der Pilot. Du hast immer die Kontrolle. Okay. Also lass den Schirm niemals rotieren. Okay. Und schieb es nicht ab damit, dass er in die Auto-Rotation gegangen ist. Nein. Du, der Pilot, hast zugelassen, dass der Schirm in die Rotation gegangen ist. Okay. Schieb die Verantwortung dafür nicht weg.

[01:12:24] **Gavin McClurg:** Also ist Bequemlichkeit ein großer Faktor. Und das ist etwas, über das wir immer gesprochen haben: Die Bereitschaft, auf Bequemlichkeit zu verzichten, ist ein Schlüssel zur Sicherheit. Also ist eine der vier größten Fallstricke, dass man sich nicht auf Unannehmlichkeiten einlassen will. Das spricht ja eigentlich für sich, oder? Ja. Ich meine, du... du hast mir viel darüber beigebracht. Weißt du, als wir hier mit der Intermountain Wide Open angefangen haben zu fliegen, kannst du ja genauso gut dort landen, wo es wirklich sicher ist zu landen. Du musst am Ende des Tages nicht einfach alles ausreizen und, weißt du, die Dinge vernünftig halten. Ja. Ich denke, auch für mich gibt es einen Stil beim Fliegen von cross country, bei dem wichtig ist, wie ich beende. Dass ich nicht einfach irgendwohin in die Einöde und die Ungewissheit fliege und irgendwie einfach... und im Grunde Gefahr. Dass ich mich entscheiden werde, den Flug an einem vernünftigen, logischen Ort zu beenden.

[01:13:12] Da das Teil der Art und Weise ist, ein erfolgreiches... Die Landung ist wichtig, um eine cross country Flug erfolgreich abzuschließen. Wenn ich also in der Nähe von einem Bier und einem Burger landen kann, ist das sogar noch besser. Es

[01:13:23] **Nick Greece and Russ Ogden:** Stellt sich heraus: Überbewertet.

[01:13:26] **Gavin McClurg:** Nein, ich meine, wir... ich habe das gesehen und es aus Unfallberichten gelernt, als ich das Yushima-Magazin bearbeitet habe. Der Hauptgrund war, dass die Leute... ich wollte nicht weit von meinem Auto weg landen. Ich wollte nicht so weit laufen. Da war Schlamm dort. Es gab... das ist eine ständige Fluchtursache. Aber weißt du, was ich lehre und was ich bei einigen meiner Touren vermittele, ist, dass die Leute das Leiden annehmen sollen. Und das Abenteuer schreien und es genießen sollen. Denn ihr werdet euch die Zeit merken, in der ihr über diesen Zaun und durch den Schlamm kriechen musstet. Und das viel mehr als den Flug, den ihr das nächste Jahrzehnt lang hattet. Also versucht, die Perspektive zu ändern und zu sagen, dass dies der beste Landeplatz ist. Das ist der sicherste Ort. Besonders nach langen Flügen. Wenn man müde ist. Wenn man dehydriert ist. Vielleicht ist es der fünfte Tag eines Kurses oder eines Wettbewerbs.

[01:14:15] Es geht wirklich darum, den besten Landeplatz zu wählen. Und ich denke, für mich ist das der Grund, warum ich nicht einfach irgendwo in der Einöde lande. Wenn ich müde bin, möchte ich über das Feld fliegen und es ein paar Mal abfliegen. Ich möchte genug Höhe haben, um den Ort so anzusteuern, dass ich nach Stromleitungen Ausschau halten kann. Und nach Wasser. Und nach all den anderen Dingen, um einen schönen Landeplatz zu finden. Und ich denke, das ist für mich der entscheidende Punkt. Aber denkt daran, das Abenteuer beginnt oder startet oft erst, wenn man landet. Besonders wenn man weit weg in anderen Ländern ist.

[01:14:45] **Nick Greece and Russ Ogden:** Gibt es noch etwas anderes auf dieser Liste, Nick? Verkehr

[01:14:47] **Gavin McClurg:** Muster ist Nummer vier.

[01:14:48] **Nick Greece and Russ Ogden:** Super. Ja, das wollte ich auch sagen. Fliegt

[01:14:52] **Gavin McClurg:** berechenbar. Keine späten Bremsmanöver. Beachtet, wer um euch herum ist. Ich würde noch Kommunikation hinzufügen. Nutzt Handzeichen und Gesten, wenn ihr Schwierigkeiten habt. Ihr wisst schon, versucht wirklich, euch abzustimmen und an einem Punkt zu schreien. Und dann seid auch einfach ein netter Fahrer. Seid nicht aggressiv. Seid nicht dieser Typ oder diese Person, die so ein New Yorker Fahrer ist.

[01:15:19] Die sechs besten Tipps für sicheres Fliegen. Übt den Rettungsschirm-Ausstoß. Nummer eins. Was ist deine Faustregel für Rettungsschirme, Russ?

[01:15:29] **Nick Greece and Russ Ogden:** Nicht werfen. Man muss sie nicht werfen. Okay.

[01:15:33] Ja. Gute Einschränkung. Ja, ich meine, wirft sie nicht weg. Da gibt es

[01:15:37] **Gavin McClurg:** da kommt noch etwas dazu.

[01:15:39] **Nick Greece and Russ Ogden:** Ja. Vermeide Situationen, in denen du Rettungsschirme brauchst. Ich habe keine richtigen goldenen Regeln. Faustregeln für Rettungsschirme, außer, weißt du, im Zweifel lieber auspacken, ist immer eine gute Sache. Deshalb ist das Training so wichtig, weil du beim Training den Schirm verstehst. Du erkennst Punkte, an denen du dich noch erholen kannst oder, was noch wichtiger ist, du erkennst Situationen, in denen es okay ist, jetzt ist nicht mehr zu retten. Hier kann ich nichts mehr tun. Und sobald du diese Situation erreichst, musst du einfach deinen... deinen Rettungsschirm auspacken. Ich fliege gerne mit zwei Rettungsschirmen. Der Grund, warum ich gerne mit zwei Rettungsschirmen fliege, ist, dass meine wahrscheinlichste Position, in der ich einen Rettungsschirm werfen muss, ein voller Cravat mit etwa 15 Drehungen ist und ich in einer Sat-Position bin.

[01:16:31] Das sind quasi unrettbare Situationen, in denen man sich befindet. Und in solchen Fällen ist es sehr häufig, dass der Rettungsschirm in den Schirm gerät und nicht auslöst. Daher ist mir die Idee einer zweiten Chance, eines zweiten Versuchs, sehr ansprechend. Ob es tatsächlich besser ist oder nicht, weiß ich nicht, aber es ist für mich attraktiv. Also mit zwei Rettungsschirmen zu fliegen, seine Grenzen zu kennen und die Steuerung des Gleitschirms zu verstehen, damit man Situationen erkennt, aus denen man A, sich erholen kann, oder B, aus denen man sich nicht erholen kann.

[01:17:03] **Gavin McClurg:** Während wir gerade über Rettungsschirme sprechen, Russ, hast du eine Empfehlung, wann wir sie neu packen sollten? Wann wir das... übernehmen sollten. Ist das für dich ein Frühlingsereignis oder sollte das für jeden gelten? Trimmen und neu packen?

[01:17:21] **Nick Greece and Russ Ogden:** Ja, ich denke, das Repacking mindestens einmal im Jahr ist eine sehr vernünftige Sache. Wir haben in Studien gesehen, dass sie statische Energie aufbauen können, die sie in ihrem Packsack halten kann. Aber ich denke... ich bin kein Experte darin, aber ich sehe nicht oft wirklich saubere Auslösungen, bei denen der Rettungsschirm nicht aufgeht. Normalerweise schlägt er bei modernen Designs heutzutage relativ schnell auf, sobald eine kleine Menge Luft in einen der Schürzen gerät. Wenn du einen Rettungsschirm unter dem Sitz hast, ist es eine gute Idee, nicht ständig gewohnheitsmäßig auf dein Gurtzeug zu setzen und ihn zu zerdrücken. Aber ich denke, der größte Einfluss auf die Öffnungszeiten ist, ob er in deinen Schirm gerät oder nicht.

[01:18:11] Es ist also die beste Option, es so auszulegen, dass diese Chance minimiert wird, aber die meisten Hersteller empfehlen eine sechsmonatige bis jährliche Packung – ich würde sagen, jährlich ist am besten.

[01:18:24] **Gavin McClurg:** Und wie viele Rettungsschirm-Einsätze habt ihr in eurer Karriere gesehen und wie viele Menschen wurden dabei verletzt?

[01:18:32] **Nick Greece and Russ Ogden:** Ich habe viele Rettungsschirm-Auslösungen gesehen, weil ich früher SIV unterrichtet habe. Da habe ich ziemlich viele gesehen. Und wenn man viel Zeit in den Nays verbringt, sieht man fast jeden Tag Rettungsschirm-Auslösungen von Brandon. Ja, ich habe auch viele im Testbetrieb, im Zertifizierungsprozess und in der Testwelt gesehen, da haben wir sie gelegentlich. Und auch aus dem Bereich acro, wenn man sich viel acro ansieht, ist das der Ort, an dem man am wahrscheinlichsten Rettungsschirm-Auslösungen sieht. Aber ich glaube nicht, dass ich viele Verletzungen von Leuten gesehen habe, die unter Fallschirmen landen. Es ist also immer eine gute Idee, ihn schön früh auszulösen. Es macht keinen Sinn. Es macht keinen Sinn, einen verlorenen Kampf zu führen, wenn das Schiff sinkt – spring einfach ab.

[01:19:21] Ich

[01:19:21] **Gavin McClurg:** Ich denke, ich habe locker über 100 gesehen, allein schon im Wettkampf. Ich habe, ich möchte sagen, ich habe 10 oder 12 bei einer British Open in Peterhead in einer Woche gesehen. Ich meine, die haben sie gerade erst ausgepackt. Wie auch immer, ich habe noch nie jemanden verletzt gesehen. Ich versuche den Leuten zu vermitteln, dass sie wirklich, wirklich gut funktionieren, meiner Meinung nach schockierend gut. Und nochmals, hol sie früh raus. Wenn du runtergehst und nicht weißt, was zu tun ist, hol deinen Rettungsschirm raus. Ja, Russ, kannst du das für alle kurz wiederholen? Du bist in diesem, du weißt schon, massiven, verdrehten Cravat-Szenario. Du bist in einer ziemlich heftigen Autorotation. Wie solltest du ihn werfen?

[01:20:06] **Nick Greece and Russ Ogden:** Ich weiß es nicht. Ich habe hier nicht viel direkte Erfahrung. Ich arbeite also mit Anekdoten von acro-Freunden. Und Leute waren in diesen Situationen. Ich denke, das Wichtigste ist, den Griff sehr schnell zu lokalisieren. Wenn man im Internet nachschaut, hat Matt Wilkes eine wirklich gute Studie dazu gemacht und darüber, wie unsere Hand natürlich nach unten zur Hüfte geht. Also, zuerst musst du genau wissen, wo dein Rettungsschirm-Griff ist. Wenn du Gurtzeuge wechselst, stelle sicher, dass du wirklich genau weißt, wo dein Griff ist.

[01:20:51] Praxis, blind nach dem Griff zu greifen, und weil was ist das wirklich Wichtige? Und das ist etwas, das ich erst vor Kurzem gelernt habe: In Situationen mit sehr hohen G-Kräften, sobald deine Hand zum Rettungsschirm geht und du ihn verfehlst und deine Hand noch tiefer geht, kommt sie nicht mehr zurück. Du kannst deine Hand nicht wieder hochheben, es sei denn, du kannst die G-Kräfte reduzieren. Okay, also ist es wichtig, dass du den Griff beim ersten Mal jedes Mal ergreifst, und dann musst du einfach nur dein Bestes geben, um ihn in einen freien Bereich zu werfen, aber ich bin nicht der Qualifizierteste, um das wirklich...

[01:21:30] Ich

[01:21:31] **Gavin McClurg:** Mir wurde gesagt, dass man in dieser Situation natürlich am besten zuerst die Autorotation zurückholt, aber man kann es nicht, weißt du, man wirft es runter, man wirft es quasi so hart wie möglich vor die Füße, um es zu bekommen. Das ist die sauberste Luft, oder? Wenn wir es hinter uns werfen. Uns wird beigebracht, dass es dort eher in den Schirm gelangen kann, im Gegensatz dazu, wenn wir es nach unten werfen, aber dann müssen wir auch an den Platz denken, den wir während unserer Autorotation einnehmen. Man kann es sich wie einen Satz denken, und ich glaube, das nach unten ist das Ding, was aber kontraintuitiv ist. Ich denke, da machen die Leute den Fehler, weißt du, Moment mal. Ich werfe das nach unten, aber ich glaube – da kann mich jemand korrigieren, aber ich glaube – nun ja, das ist ich

[01:22:18] **Nick Greece and Russ Ogden:** Das ist zwar kontraintuitiv, aber ich halte das für ziemlich gut. Es ergibt absolut Sinn. Also danke für diesen wichtigen Hinweis, Gavin. Danke.

[01:22:29] **Gavin McClurg:** Übt Groundhandling, das haben wir ja besprochen. Trimmst euren Gleitschirm und kümmert euch um eure Ausrüstung. Also, nach einer Saison oder, hier steht 30 Stunden. Das kommt mir je nach Gleitschirm kurz vor. Aber ich denke, man sollte den Gleitschirm trotzdem inspizieren, ihn wie ein Flugzeug behandeln und das alles durchgehen. Was hältst du davon, Gleitschirme zu trimmen, Russ, für Null?

[01:22:56] **Nick Greece and Russ Ogden:** Ich denke, das Trimmen von Gleitschirmen ist ja wichtig, aber es ist nicht der Unterschied zwischen einem Unfall und keinem Unfall. Wenn du froh bist, dass er leicht aus dem Trim ist, kannst du das nicht auf einen Unfall schieben. Weißt du, da gab es etwas anderes, das den Unfall verursacht hat, und das wird dir keinen Unfall verursachen. Es bedeutet nur, dass du ein bisschen von der Höchstgeschwindigkeit verlierst, ein bisschen von der Trimmgeschwindigkeit, oder vielleicht ist das Handling nicht ganz so gut oder so präzise, wie es sein könnte. Aber, weißt du, das ist ein bisschen so, als würde man jemanden mit dem Auto von hinten rammen und die Tatsache beschuldigen, dass, na ja, deine Bremsbeläge zur Hälfte abgenutzt waren. Weißt du, das hatte nichts mit dem Vorfall zu tun. Also, ja, nein, das Trimmen des Schirms ist wichtig, aber es gibt sehr wenige Schirme. Ich kenne moderne Schirme, die in Bezug auf die Sicherheit oder das Verursachen eines Unfalls aus dem Trim wären.

[01:23:46] **Gavin McClurg:** Vermeidet Wasserlandungen. Klettert an einen Baum. Oh. Fast alle Baumlandungen haben ein Happy End. Abwerfen und gut abwerfen. Ziemlich guter Rat. Wer mag schon keine glückliche Baumlandung? Ja.

[01:24:02] **Nick Greece and Russ Ogden:** Ein Happy End.

[01:24:03] **Gavin McClurg:** Ja, ich glaube, Rob Sporer hat das erzählt, als ich ihn in der Show hatte. Eine der Dinge, die er oft zu vielen Unfällen führt, ist, dass Leute in die LZ kommen und dann ihren Schirm abwerfen und ihn ins Gras zwingen, anstatt sich an einen Baum zu halten. Also, sie machen in letzter Sekunde eine niedrige oder eine High-G-Kurve, nur weil ihre Kollegen da sind und sie nicht wie ein Idiot dastehen wollen, und sie vergessen einfach, dass Bäume im Allgemeinen wirklich ganz nett sind.

[01:24:36] Die Wettervorhersage war die letzte. Leute, wir haben da viele Themen abgedeckt. Ich finde, das war fantastisch. Haben wir etwas vergessen? Irgendwas zum Zusammenfassen oder etwas, mit dem ihr gerne abschließen wollt?

[01:24:50] **Nick Greece and Russ Ogden:** Ja, ich denke, das ist einfach wichtig. Wie wir vorhin schon gesagt haben, ist es wirklich interessant, Nick beim Bericht zuzuhören. Ich bin überrascht, dass Ground Spiraling überhaupt in so einem Bericht vorkommt, weil das normalerweise nicht gemacht wird, es sei denn, von sehr kompetenten Piloten. Aber ich denke, die Hauptursachen für Unfälle sind definitiv Rost, schlechte Ausbildung, mangelnde Erfahrung und Flugbedingungen, die einfach zu stark für uns sind. Und ich denke, wenn es eine Erkenntnis aus dieser ganzen Diskussion gibt, dann ist es, dass nicht jeder Tag, an dem es fliegbar ist, bedeutet, dass es für dich fliegbar ist – besonders zu dieser Jahreszeit. Und lasst uns alle ein bisschen mehr wie Nate sein und uns langsam herantasten.

[01:25:40] Bringt das Timing nach und nach in den Griff, macht die Schulung, identifiziert, wo ihr eingerostet seid, und findet eure Schwächen. Das müsst ihr als Pilot tun. Wenn ihr eure eigenen Schwächen als Pilot nicht identifiziert, werdet ihr keine lange und erfolgreiche Karriere haben. Und sobald ihr die Schwächen identifiziert habt, ist das der erste harte Schritt. Aber ihr könnt immer Maßnahmen ergreifen, um sie zu verbessern. Habt aber niemals Angst davor, nicht abzuheben.

[01:26:07] **Gavin McClurg:** Ich werde mich jetzt gleich an Dylan Benedetti wenden. Ja, genau. Das ist eine schöne Geste für den Frühling. Ich schätze euch beide sehr, ebenso wie unsere Community. Vielen Dank für eure Zeit, eure Weisheit und den Austausch zwischen euch beiden. Wie viele Jahre? Meine Güte. Da steckt viel Erfahrung drin. Also vielen Dank, ich weiß das wirklich zu schätzen. Und ich weiß, dass unser Publikum das auch zu schätzen weiß. Danke, Gavin. Das ist eine fantastische Ressource. Und ich höre ständig von Leuten aus der Community, wie dankbar sie dafür sind. Also macht weiter so.

[01:26:37] **Nick Greece and Russ Ogden:** Danke, Gavin. Danke für die Frage. Wenn

[01:26:45] **Gavin McClurg:** Wenn du Cloud Based Mayhem wertschätzt, kannst du uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Du kannst uns auf iTunes oder Stitcher oder wo auch immer du deinen Podcast hörst eine Bewertung geben – das hilft enorm, um die Mundpropaganda zu fördern. Du kannst darüber auf deiner eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst im Web darüber sprechen. Schau es dir mit deinen Pilot-Freunden an. Ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich kannst du uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn du uns also finanziell unterstützen kannst, haben wir bisher nur einen Dollar pro Folge gebeten. Das kannst du über eine einmalige Spende via PayPal machen oder du richtest einen Abonnement-Service ein, der dich für jede neue Folge belastet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus. Wenn du also einen Dollar pro Folge gibst, wären das alle zwei Wochen etwa 25 Dollar im Jahr.

[01:27:31] Das ist also viel günstiger als ein Magazin-Abo. Und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt. Aber aus vielen verschiedenen Gründen, die ich in der Show schon oft erwähnt habe, möchte ich das nicht machen. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show kommt. Und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen. Aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder beeinflusst. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, ihr findet das gut. Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf cloudbasemayhem.com geht, findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasemayhem machen. Wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, könnt ihr das auch

direkt über die Website tun. Wir versuchen, es wirklich einfach zu machen. Und das wird euch Zugriff auf all das Bonusmaterial geben.

[01:28:18] Ein kleiner Videocast, den wir machen, und zusätzliche kleine Kostbarkeiten, 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 unsere Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Natürlich wird das ein Lifetime-Account sein. Und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen. Aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud Based Mayhem Merchandise, T-Shirts oder Hüte oder irgendetwas gekauft haben: Ihr solltet alle eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und jetzt auf all diese Bonusinhalte zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr. Und wir sehen uns in der nächsten Show. Danke.