

From World Record Skydiving to Paragliding, Reserve Testing, pro repacks

Cloudbase Mayhem Podcast 196 — Andrey Kuznetsov

Published	2023-06-23
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-196-from-world-record-skydiving-to-paragliding-reserve-testing-pro-repacks-with-andrey-kuznetsov/
Duration	01:08:12
Speakers	Andrey Kuznetsov, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0196-from-world-record-skydiving-to-paragliding-reserve-testing-pro-repacks-with-andrey-kuznetsov.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	4 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	18
Show notes	18
Transcript	18
Deutsch	35
Show notes	35
Transcript	35

English

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

Show notes

Andrey Kuznetsov has been on the national sky diving team for many years, holds several world records and the genius record (100 way canopy formation record) and has been a long-time test pilot for reserves. He made the transition quite easily from sky diving to paragliding in 2009 and skipped the C class altogether as he found it too slow! He recently flew across Vermont and landed on the beach and owns AirQuest paragliding, a professional reserve packing and line-trimming company. In this episode we talk about his history of sky diving, the transition to XC paragliding, why SO many people don't pack their reserve correctly, trimming gliders, why it matters and a lot more.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to episode 196 of the CloudBase Man. Can you believe it? We're almost 10 years strong here. Pretty amazing. Some fun things are happening in the paragliding world. The Chablis I Can Fly just went down. Tangay Renaud-Goud gave Chrigel a heck of a run for his money, but Chrigel got him in the end, as he does. And the worlds are going on, and the Red Bull X-Alps is about to start. I'm heading over there in a week to run around with those guys and do some reporting for the fans. It should be pretty fun. I'm really looking forward to that. Getting away from this house build. Yeah, 196. We're going to be, hopefully, doing another book that'll be based on the second 100 shows.

[00:00:58] And that's coming right up. I'm going to have to get to work on another book. My guest today is Andrei Kuznetsov. I hope I'm pronouncing that right. If I'm not, Andrei, I apologize. Andrei is the owner of AirQuest Parallel Gliding out in New England. He's obviously not from New England, that name, but he's been over here for a while. And he was a longtime national member of the skydiving team. He has a whole bunch of world records. And he, including the Genius Riders. He has a record, which is part of the 100-way canopy formation. And he was a longtime reserve test pilot. So AirQuest does a lot of repacks.

[00:01:44] And he reached out to me after the show about the reserve. Well, reserve toss went right, but after the glider had a line failure, maybe, or maybe not. We don't know, but the show we did a few weeks back. He had some thoughts on that and a lot of thoughts on repacks and reserves and how to throw them and the transition from skydiving to paragliding. He never even flew a sea glider. He flew a 200K flight on a B in Texas just a couple of years into his flying in 2012 and just skipped the whole sea altogether and went straight to a D because it was too slow compared to skydiving.

[00:02:30] So rather different. And I think that's one of the things that's really interesting about him is that he has a lot of progression and a lot of really interesting things came out of his history in skydiving and transition into flying. So he found a lot of it pretty straightforward and I don't know a ton about skydiving. So I found all that really fascinating and I think you will too. So enjoy this talk with Andre about reserves and records and doing some cool flights back east to the beach and taking care of your kit. Cheers.

[00:03:10] Andre, welcome to the CloudBaseVAM. Thanks for reaching out and telling me about your history a bit. We're going to be talking a lot about skydiving and your canopy experience and the crossover into paragliding and your company. And specifically, we're going to talk sounds like a lot about reserves and the importance of packing correctly as you're seeing a lot of really bad packing. So welcome to the show and thanks for sharing your time with us.

[00:03:39] **Andrey Kuznetsov:** Hi Gavin. Thank you for the invitation. I'm happy to share my experience with skydiving and with paragliding as well. I will say I'm an expert in reserve parachutes, which is our part of very important gear.

[00:03:57] **Gavin McClurg:** Yeah, you're a reserve. You were a reserve test pilot in skydiving. What does that mean? I don't even know what does that look

[00:04:07] **Andrey Kuznetsov:** like. It was a very interesting part of my career. I was a national team, skydiving national team for many years. And we had a coordination with a military team and they asked us to test the Ragawa type reserve for skydiving because they use it for the military stuff. And this day it was Ragawa reserve parachute for skydiving. It's not existing. It's not existing anymore, but it was very interesting. It was made in 1981. It's called PZ81 and it's Ragawa type. You can control your landing if you need to.

[00:04:52] And we test this stuff. It was a very interesting experience.

[00:04:57] **Gavin McClurg:** And then were you doing a lot of testing on prototypes and that kind of thing as the years went by?

[00:05:03] **Andrey Kuznetsov:** It was not the prototype. And this year this reserve already exists for nine years. And we are looking to modify this stuff, make it bigger because you can load heavy stuff. And we try to give our expertise if it's possible or not because bulky stuff is not safe. And if you throw a reserve and a free fall, it can kill you if it's too big or the reserve has not correct opening precision.

[00:05:36] **Gavin McClurg:** Yeah, sure. Way more critical when you're at terminal.

[00:05:39] **Andrey Kuznetsov:** Yeah, for sure.

[00:05:43] I saw one reserve. How many jumps?

[00:05:44] **Gavin McClurg:** Yeah, go ahead. Yeah, with one reserve. How many jumps do you have? I have

[00:05:48] **Andrey Kuznetsov:** over 4,000 jumps.

[00:05:50] **Gavin McClurg:** Was that a four?

[00:05:51] **Andrey Kuznetsov:** 4,000, yeah.

[00:05:52] **Gavin McClurg:** 4,000. Wow. And how much would that cost to do 4,000 jumps?

[00:05:59] **Andrey Kuznetsov:** Actually, in my country, it was for free. Wow, really? A long time. Because you're on the national team. Yes. And before when I started, it was... It's very similar system like in US. You have for the teenager. I started when I was 15 years old. It was free for us. For the new teenager, you go to the club and they give you everything for free, included food. You can spend weeks in the camp and just practice. The idea behind very smart run by government because all generation, young generation after 18, they have to go to the Army or Air Force and make a service, right? And if government spend money before that, you're already ready for the Army, for the Air Force.

[00:06:49] This was the idea behind.

[00:06:51] **Gavin McClurg:** Sure, sure, sure. And how did you start getting into... I would assume with the national team, you're doing the... When you're flying with 100 other people and you're doing formations and acrobatics and that kind of thing, is that just the natural progression, make it more exciting? Yeah.

[00:07:07] **Andrey Kuznetsov:** Yeah, it's... I was crazy about when I... I went to drop zone every, almost every my day, you know. It doesn't matter if it's rainy or it's cloudy. I went to the drop zone and just to see opportunity to make a jump every day. And I was one of the skydivers who made the more jump in the air. And after that, I saw future for the skydiving and I was decided to jump to the canopy formation discipline because it's very interesting, very exciting. And I was dreaming about, actually. And after that, I was in the local team. Then we went a couple of camps.

[00:07:53] The guys from the big team saw me. They invite me to jump to another camp. And finally, I am in national team.

[00:08:03] **Gavin McClurg:** And what national team was it? Forgive me for my lack of, you know, I can't really tell the difference between the various Baltic languages. So, are you Russian? Yes, I am. And were you in Moscow or where were you training?

[00:08:20] **Andrey Kuznetsov:** The team was around Moscow, yeah. We were training around Moscow. But the country is huge. And coach collect all good guys from the whole country. Country is huge. And we have selection. Who can pass the selection, jump to the next level. And after that, they see the best of the best. Pilot will go to the final team before every championship. How it was run. And after that, we made the team and we start training for that.

[00:08:54] **Gavin McClurg:** And it sounds like you were pretty crazy about it. So, how many years were you super involved in skydiving? I mean, was this your job?

[00:09:01] **Andrey Kuznetsov:** Yes, it was my full-time job.

[00:09:04] **Gavin McClurg:** Wow. That'd be a fun full-time job.

[00:09:06] **Andrey Kuznetsov:** I know. But when you're young, you don't have family, you don't have responsibility, it's good. Of course, yeah. Yeah, yeah,

[00:09:12] **Gavin McClurg:** yeah. Sure. So, I don't, you know, you do hear about accidents in skydiving. I understand that, you know, the risk goes up quite a bit when you start flying big formations just because of the speed, you know, and mid-air can be something. But how would you, now that you're flying a lot and you're paragliding, how would you compare the risk of the two in terms of potential and accidents and, you know, is it similar or is it way different?

[00:09:51] **Andrey Kuznetsov:** It's different because skydiving, the higher altitude you have, the more time for cutaway you have. You can fix the problem, you know. The only way to fix problem in skydiving, especially in canopy formation discipline, it's cutaway. You just push the button and your main glider fly away and you use your reserve when you jump out on the side of the problem. Usually, if you can take a look on the pictures, you will see how the canopy formation wrap is. It's like kind of several gliders messed up very fast and every skydiver in my team has at least two hook knives. At least. Because you never know which hand will be blocked, you know, by one.

[00:10:39] You have to cut this out. Or I carry three knives because one knife helps me to cut the fabric if I need it. If, like, some canopy on your teammate canopy wrap around your body, you don't have space to throw your reserve. You have to cut the fabric and throw your reserve through the hole. It's the only way to survive. Wow.

[00:11:03] **Gavin McClurg:** That sounds pretty intense.

[00:11:04] **Andrey Kuznetsov:** Yeah. I mean, we had this in the past. This is why, like, on our last record when we made in Florida, when we made 100 wave formation, every skydiver had at least two hook knives. At least. Because they are from, we were from the 14 countries. It's, we collect experience from all world.

[00:11:27] **Gavin McClurg:** I imagine that's, you know, and the use of a hook knife is certainly recommended in our sport, but it's not ubiquitous. Is it? There's a lot of pilots that don't have one. Exactly.

[00:11:36] **Andrey Kuznetsov:** It's very bad because special for Acro pilots, you must.

[00:11:40] **Gavin McClurg:** Yeah. You must. I think the Acro pilots are more switched on to that because they're, you know, they throw the reserve more and, and, and their, and their potential, especially if they're, if they're working on the infinite, the potential for getting gift-wrapped is, it goes way up. There's been a couple of scary videos that have come out this year. Kevin Phillips over, over in Ogana and I just saw, just had on the show. We haven't released it yet, but Phillip Zellner had a very similar incident where he got gift-wrapped working on the infinity. He was actually coming out of it and screwed it up and got gift-wrapped and whoa, you start going down real fast.

[00:12:16] **Andrey Kuznetsov:** Exactly. Free fall. This is why the, it's different between skydiving and paragliding. If you have altitude, you have time to fix it. Yep. If you don't have altitude, you screw. Yeah. And paragliding, it's not free fall. You have more time for

[00:12:33] **Gavin McClurg:** it. You have

[00:12:33] **Andrey Kuznetsov:** more time

[00:12:34] **Gavin McClurg:** to fix

[00:12:34] **Andrey Kuznetsov:** this, your glider. This is why my instructor told me when I start 2009 first lesson in paragliding, he told me, if you survive first several months, you're okay. Because he, he know after skydive, because skydiving had the different reaction on the glider. You have to react faster than paragliding. Paragliding, you need a little bit slower reaction. You don't have to be so crazy fast. And in skydiving, you must. And this is why if you not kill your glider in the first several months, you're okay. You will fly. Really? Yeah. It's exactly like that. Because it's, you need like much faster reaction to turn your glider if you need to.

[00:13:17] **Gavin McClurg:** Do you feel like having the background in skydiving really helped you progress faster than normal? For sure. For sure. When you came over to paragliding just because of your canopy experience and your maybe, what other experience would be very valuable there? Just.

[00:13:34] **Andrey Kuznetsov:** It's approach for the landing approach. You can see the different, you can see the landing options. It, you can like see the dangers on the landing. It's like my, I automatically see the lines, automatically see the way I can land, way I can not land. It's, it's like, it helped me a lot with my final approach and you can like, you have more observe information around.

[00:14:03] Like Bianca always happy to see when I say, oh, birds here, birds here. Let's go. Let's go this way. You know, because your eye like 360 around, you have to see all small detail. I mean the same, like for paragliding, the same, very similar for skydiving as well.

[00:14:20] **Gavin McClurg:** Interesting. So it's a very observational, heavy sport. Correct. Yeah. That's interesting because it doesn't, it wouldn't strike me as that. And is that because of flying and formations? You're just really keeping track of everybody else?

[00:14:36] **Andrey Kuznetsov:** Yes, exactly. Specific canopy formation. Yeah.

[00:14:40] **Gavin McClurg:** Now, is this true too? I've heard of, you know, when, when, when you're in free fall, so you haven't released your canopy and you're doing all the formations that, that the mid-air can often be fatal in the air because the speeds, is that, is that something that's very rare or does that happen every once in a

[00:14:59] **Andrey Kuznetsov:** while? Not really. Usually. For the canopy formation discipline, you have to, you have only two, three second delay. You don't have real free fall. You throw your main glider like after, depends where you are in the position and your team. Like for example, I was number one who throw a parachute because every other three pilots next to me, they saw when I throw, they open it immediately. And we, after like two, three second free fall, we already have formation. It's like four diamond. We already have it. When you open it, we just. I mean,

[00:15:31] **Gavin McClurg:** you, you, you get out of the plane and you're together that fast? No.

[00:15:35] **Andrey Kuznetsov:** Yeah. We just jump out three or four people at the same time from the plane. And we, one, like for example, I was number one who opened the parachute, the first one. And another guy saw me, he throw his glider, open up and like three or other, and we have like, like steps, one, two, three, four, and we connect to each other. And this is. Because, because, uh, like 10 years ago, 15 years ago, it was the second time you started when first, uh, pilot jump out of the plane. This is our team. And we had like a team, uh, eight way team formation. It's like, and, and the last guys who touched the, uh, uh, formation second time, it stopped. This is how we made several world records, like 26, 26, 24 seconds for the four, all guys build the formation.

[00:16:28] This. Every, uh, like couple of every second it's come, you have to be like very precisely done what you're doing. You know, you know, you have to know all position, your body position next to your pilot, because sometimes you can fly to his direction to help to minimize this time.

[00:16:47] **Gavin McClurg:** And are those, those skydiving training centers, you know, where you get in the tube and you can, you can practice all that. Is that, is that really important?

[00:16:55] **Andrey Kuznetsov:** It's for different, uh, different discipline. It's important, but it's not for us. Yeah. Uh, because we, uh, do all, uh, training with our canopy when parachute is open.

[00:17:05] **Gavin McClurg:** Okay. Okay. Gotcha. Interesting. So got to ask you some Hollywood stuff before we move on to the importance of, you know, just some fun stuff. But, you know, I just saw that my neighbor down in twin miles Dasher and, and John forget his last name, but they're, you know, they're part of the Red Bull air force and they did a bunch of training with Tom cruise for the latest mission and possible where he's jumping off a bike and base jumping. It looks like quite a cool stunt, but you know, there's been point break, of course, originally, you know, the original surf film with Patrick Swayze and, you know, they're jumping out of a plane without a, without a reserve. Is this just complete horseshit or is that possible? It's just,

[00:17:48] **Andrey Kuznetsov:** it's, it's, it's possible. We just, uh, creative a lot of risk because you like the more professional you are, you, you have more control on it. Hmm. And, uh, I don't know when you probably saw a lot of video on the record when guys landing without open parachute, the free fall and like big net on the ground. The problem is you have to like fly directly to this net. And now I know it's like the first, the first guys who made it, who landed on the empty boxes, remember the boxes, it was more crazy, you know, but it is, but you know, people try to make a show, you know, for no matter what. You know, even with the high risk, it's still.

[00:18:31] **Gavin McClurg:** My favorite, my favorite of those guys are the Frenchies, you know, the, the, I think they call themselves the Frenchies, but they're the ones that do all the music and they're always doing the craziest stunts. They had one where they're driving across a bridge down in Southern France and they all hook, they all jump off the, uh, the top of a bus. They're driving across the bridge on a bus and they jump off and wingsuit eyes. Just so, so did you get into base jumping quite a bit or was it just kind of,

[00:18:57] **Andrey Kuznetsov:** uh, this is why the reason why I don't jump on Bay jump, because from my feeling, the more altitude I have, the more safe I am. Yeah. Because Bay jump, I thought I have a lot of friends who is Bay jumper and, um, like several already passed away because of that crazy experience. And, um, the one, one friend told me the law, the less altitude they have, it's them giving more, uh, adrenaline. Yeah.

[00:19:29] **Gavin McClurg:** And finally

[00:19:30] **Andrey Kuznetsov:** they move. The more

[00:19:31] **Gavin McClurg:** you reduce the margin, the more exciting it is. That's just a recipe. I know exactly. And then they like

[00:19:38] **Andrey Kuznetsov:** jump from 50, 60 meters. It's like kind of limited, you know?

[00:19:42] **Gavin McClurg:** Yeah. I mean, and, and that's why wingsuiting has the numbers that it does. And now in more and more speed flying is, is apparently the numbers are getting pretty similar. And I don't know if that's because there's more people doing it, but it's, you know, in, in wingsuiting. It's the closer you are to the terrain, the more exciting it is. And it's just, man, it doesn't take much to, to screw it up. I have not done it. That's just from talking to my friends who do, but they all have, uh, there's a lot of RIPs in, in, in that community.

[00:20:13] **Andrey Kuznetsov:** Believe me, I had so many, uh, landing like that. Very close because when you're young, you can screw it on the landing and make a swoop on the ground, just very low and just like good is on to fight. You know? It's still, you know, how many times my bat touched the ground faster than I want, you know?

[00:20:34] **Gavin McClurg:** We aren't as resilient as we start to get older and lose our hair too, is it? Are we a little more careful about that kind of stuff? We don't bounce quite as well. Um, okay. Let's, let's switch to, you know, the reason you said, Hey, I, I'd really like to, to get on the show is really your, your, your business side of things. You fix gliders. Uh, which we can talk about, but it's mostly the repacking. And you were saying before we started recording that you see a lot of mistakes in repacks. That was surprising to me. I would expect some, but, uh, you're, you're seeing a lot. Let's, let's go through, and this is an audio podcast, so this is going to challenge, you know, being able to articulate this without showing it, but what, what are the steps or what are the things that people are missing?

[00:21:22] And can you take us through a proper? Uh,

[00:21:26] **Andrey Kuznetsov:** yes. How I said, I saw like usually my, my business running like last five years for the reserve repacking. And, uh, uh, how you said, I started dreaming and glider fixing and other stuff with the canopy, the reserve issue. Most of the time, um, is the glider. The pilot can know, don't know how install correctly. Usually they like fix it. Flip the, uh, reserve upside down and all lines. If you throw a reserve, all lines will be on your hands. It's one problem. Another issue is, uh, if the handles connect not properly to the, uh, internal container, like, uh, the more dangerous pilot is PPG guys, power motor.

[00:22:16] They send me a reserve with the outer container. When I opened the outer container, I saw like, guys, it's crazy. Sometimes they connect. I like it was a couple of months ago. I got the reserve from one pilot in Minnesota. I think, um, bridles was connect to the, it's, it's what's our gallery reserve and bridles was connect to the bridge between risers. You know, if handles was connect to the bridge between risers, if, and I said, man, who connected? He said, it's my instructor. I said, what is his name? Give me, please. His name. His name. I want to talk with him. Of course he, he, he didn't, but you know, I said, man, it's very, I make a pictures and I posted on Facebook just to share this information, how it was on the, on the reserve.

[00:23:08] You know, if you throw a reserve and connect it to your bridge between risers from the Eurogala, it will not open. If it's so it's like line will go around the handles around, like it's will not open for sure.

[00:23:24] It's just one of the last example, but so other small pro issues is like all the time. They, uh, the second mistake people, when I send it, when I pack the reserve, I left the loops on the internal container, just a little bit, just like two, three centimeters, maybe maximum. I saw the, uh, reserve when they, uh, send it to me for repacking. It's like 20 centimeters, you know, inside the final loop inside the container. When you throw, you will have the big loop sticking out. Yes. If it's not installed properly, it will, it's your creative delay for sure. And plus this loop can hook some other lines and walk.

[00:24:06] **Gavin McClurg:** So you need it. You need that loop to be short. Yeah.

[00:24:08] **Andrey Kuznetsov:** The shorter, the better. You mean it's kind of not, not super short because when you throw, you can leave this inside the, uh, your harnesses, but you need a little bit, just two, three centimeters maximum. Okay. Because, and also, uh, during the, uh, repacking. I'm always at, uh, several other technique, which I found from my experience from my, uh, skydiving and repacking, uh, at special, uh, tricks, which is help open reserve faster. Like, for example, I make a loop inside the, uh, inside the reserve just to, when you reserve, uh, get the air a little bit, you, if it aligns this together, they give you like, like half second. So, uh, that's the way, but because for us, every second, it's count, right?

[00:24:56] We have to be like, and I made this, uh, like more and more efficient to open it more faster. Right. Well,

[00:25:05] **Gavin McClurg:** can you explain that in a way that the audience

[00:25:08] **Andrey Kuznetsov:** can understand?

[00:25:08] **Gavin McClurg:** It's probably better. Is this something we need to put in the show notes? Yeah. I will send you the

[00:25:11] **Andrey Kuznetsov:** pictures. Maybe it's step-by-step how it's and you can share it because like, sometimes it's hard to explain, uh, what does it mean, but you have to show the step-by-step it's, it's helped the people to see. Okay. How, how, how much different for the ease, like for the opening.

[00:25:28] **Gavin McClurg:** Okay. Well, we'll, we'll, we'll put, we'll put that in the show notes so everybody can check that out. The, what are you seeing in different deployment times between the various reserves? Any, some, I mean, because some matters if it's a little bit, you know, I, I had a reserve throw really, really low here training for the last X-Alps. And it was a steerable square and boy, it came out fast. It was, it was quite nice. It was lucky that it did. Cause I threw really low. I was basically on the ground.

[00:26:02] **Andrey Kuznetsov:** And my question doesn't this terrible reserve help you steer?

[00:26:06] **Gavin McClurg:** Oh, no, no. In that case, not at all. No, it would have been impossible. I, I, I'm just saying that's what I threw in it, but it, what I was impressed by was that it, it, it, it, it opened very fast, which I needed it to, I was, I was, it was not good. And so that was very thankful that it opened really fast. I'm just wondering if you've seen much difference between the octagon or a, or a, or a round or a square.

[00:26:33] **Andrey Kuznetsov:** Technically, it doesn't matter much. It's only does it's how fresh your pocket, because it's like, because your fabric compress sit in the container. Right. And like for 12 months, at least you can imagine, right. If you compress the, like your people. If you sleep on the people, you compress it with the smaller and smaller and to back to the same size, you need time. This is what we're losing during the troll reserve. Right. It would, this is time. And if it's fresh repacking, it's opening faster. Everyone knows about it, but people are lazy to think about it because it's like, oh, I probably will not use it, you know, but you never know. Right.

[00:27:14] It's a lot of conversation. Oh, I own, for example, you repack my reserve years ago, but I didn't fly. I will not repack this season. I said, listen, it doesn't matter. It's sitting in the small container. It doesn't matter if you use it or you don't. You still, you have to repack it. It gives you like more chance to open it. I mean, faster.

[00:27:34] **Gavin McClurg:** And Andre, not to promote laziness whatsoever, but you know, when I watch your videos of repacking, you're going to get it way better than I can just because you're doing it over and over and over again. I have been told that, you know, the perfect little folds and really getting it right. Perfect is not really that important. True or false?

[00:27:55] **Andrey Kuznetsov:** It's not important. It's going to be done by manual. But the more important, keep all lines straight. This is which created the issue. If your line is messed up, it can be open, not symmetrical. It's one problem. But another is can grab another lines and make a knot or something like that. It's like possibility. But this is why for the new pilots, I am not recommended. I am not recommended to buy like sterable reserve or like ragala type or like a square sterable reserve. You don't need it. It's complicity. It's good to have. If you like, for example, you and me, we fly comp, we have two reserves in the harness, right? And we have a choice. Which one? Like, for example, my main reserve is square and my sterable reserve is my backup.

[00:28:43] My ragala. It's just in case, because if you have altitude, you can choose your sterable reserve and kill your glider. Because if you don't disable your glider, it doesn't matter which reserve you have. It doesn't help you much. Your glider drag you. It's like even sometimes created more issue, more problem. Yeah. And this is why you like the low altitude. I will throw my square reserve because it's less complicity and it will be guaranteed to open faster than sterable.

[00:29:15] **Gavin McClurg:** I think that's important. I threw my reserve, a sterable down. In Columbia fears back in just a day, right before a comp. And I had to wait quite a while to throw it because I was trying to drift over a little tiny field. And I thought, man, if I could throw this and then stick it into that field with my sterable, that'd be really sexy. And I ended up landing in the field, but the sterable was joke. I did not realize how long it takes to make all that happen. You know, by the time I had disabled my glider and had it all in my lap. I was on the ground. And luckily the wind was in a, you know, I, I landed in the little field and packed that reserve up and relaunched and flew back to home because I had the other reserve.

[00:30:01] And so it was, it was kind of brilliant how it all worked out, but I, that I had heard this, you know, that it takes a long time to, to activate the steering, you know, side of things when you have a steerable, but it really takes a long time. It takes quite a while. So I have the same thing. I fly with a steerable. I actually fly with my steerable on my primary hand and I fly. So maybe I should reverse that. That's interesting. You fly it the other way around, but the, you know, I can, I'm the same way. Now I would think about it. I would choose, you know, instantly I go right hand, not instantly I go left hand. Yeah. Yeah. Okay. Yeah. Interesting. You, I don't want to skip something. You said people put it in backwards or upside down lines. Talk about that.

[00:30:46] **Andrey Kuznetsov:** It's very common mistakes. Because if. I think the guys from England, they made very nice video with the testing. Yeah. Matt Wilkes. Yeah. It's like they, they explained very clear, you know, if you throw your reserve with two motion, front and back, you're lying on your hands and it's stuck. You know, it's the same when you throw a reserve. And this is why most of the harness now they sell on container, internal container, because they

market it like advance. They always have the market. Where's your face on the container should be Matt pace on the car. Nice. Right. They'd like two dots. They have to map. And this is like good idea because otherwise people flipping a line up and give you a list like slippery,

[00:31:37] right? You put the wisdom more like harder to, to throw. And what's your lines down? It winds down and all are not. Everything should be on the bottom of the harness. And because nothing should be on the way. Sometimes people just put the old line or not on the, on the top of the reserve. When you throw you, you throw out for the hardest with all not there was everything on the top of the container. This is how creative the issue.

[00:32:06] **Gavin McClurg:** Okay. And, and I think it's really important. The other thing you said, because when I learned how to paraglide, you pull it forward and you hook it back and that's totally changed. Now that's not correct. Yeah. I think a lot of people still have that in their, in their minds and it's, you know, you, you have to, you have this thing where you're pulling it out and then you're hooking it, but it's just one fluid motion. Isn't it? Exactly. Exactly.

[00:32:30] **Andrey Kuznetsov:** And you have to practice on your own harness because like, for example, one harness has the like container with a, like 40, 25 degree flip. Like, uh, for example, uh, Wooda Valley has it and you have, and you throw just on the back. Sometimes it doesn't help, you know, because like special for tiny girls, they don't have muscles on the, uh, like on the right hand, for example. Right. They have to fall on the technique, you know, like how they recommend it. Exactly. Like in, in practice, you have to practice as on, uh, hardness has some was the front mountain container has a three pins. It's creative. Some delay with the opening. What I saw, but you have to practice. You have to build your muscle.

[00:33:17] **Gavin McClurg:** I, we were just recording a show again. This one hasn't out yet, but I had Nick Greece and Russ Ogden on the show yesterday and we were just talking about spring tune up things and we, we got into reserves and we were talking about auto rotation, which Russ hates that term auto rotation, because there's nothing auto about it. You have done this. This is manual rotation. It's your fault. You've gotten into the auto rotation and you can get yourself. Out of it. You know, it's not an automatic throw it's get out of the auto rotation, but if you have to throw, obviously if there's doubt you have to throw. And what he was talking about, what they're finding is if you're in that kind of situation where there's a potentially a lot of G force when you're, and I'd be interested to get your thoughts on this.

[00:34:09] Cause I had never heard this. This sounds really scary, but he was talking about how important it is to have that reflex of where the handle is. You do it every time you leave the hill down to, you know, you follow this and deal to Blake talks about this all the time, just that you're, that needs to be totally automatic where that handle is, because if you're in a cascading situation, you may not be in a situation where you can look a, or he was talking about that era. If you're in really heavy G4 situation, he said, people hands can go down. And if you miss the handle, your hand gets buried down. And the G force holds it so hard that you don't have the strength to get back to your handle. And that, that is really spooky.

[00:34:54] **Andrey Kuznetsov:** Have you heard of this? Yes, I do. And I'll say another issue it's can be done to like, if your right hand and your reserve on your own side with the rotation, you like your hands can be locked by rising. Right. Okay. And you cannot pull your right, right. Hands down. Get your

[00:35:11] **Gavin McClurg:** hand out. Yeah. In this

[00:35:12] **Andrey Kuznetsov:** case, you have to use it to your left hands. This is why. I would have a frontal, like a backup container, which is good idea because you can reach the handles or left or right hands on the, your frontal, right on your front mount container, which, which helps. Oh, yeah. On the advanced harness, you can access for the both reserve from the left and from right side as well. It's, it's helped.

[00:35:41] **Gavin McClurg:** You know, I was just thinking about this when I threw my reserve, I was on light kit, you know, I was, I was doing a baby expedition. I was doing a bunch of training and I was very heavy and I was also on my light kit. So I had, you know, I had oxygen and all my camping stuff and it was a front mount and I'm trying to visualize, I think I just grabbed it and hooked it, but are you supposed to go around the riser and hook it from the outside or can you just go right? Usually it should

[00:36:07] **Andrey Kuznetsov:** be going around the riser because if you throw from here, you, you will go through, through your risers, through the lines, through the lines, through your leg inside. You have to go out of the riser. I must

[00:36:19] **Gavin McClurg:** have done that because I had a clean deployment, but I was just, I remember thinking about that a lot when I got my front mount, it was, you know, something we're kind of unfamiliar with. We don't think about too much. Your, your point that you've got to practice this stuff. This is, this is an interesting thing because these days as you, as you start to get better in this sport, we start flying a lot of different gear. Don't we? We have our bivy kit. We have our hike and fly kit. We have our cross country kit. We have our racing kit. We have our, an acro kit. I mean, I have five different harnesses and this is a, you know, when I had an issue training acro over the desert, switching back to my acro gear that I've talked about many times in the show, it was hysterical if it wasn't so dangerous, but that, that muscle memory wasn't there with the acro harness.

[00:37:07] I hadn't been flying. I've been flying my hike and fly kit, which only has one reserve. My first reserve wasn't attached through it. Whoa, my gosh, look at that. And so, but I, I briefly for the very briefest time forgot that I had a second reserve. So that wasting a second or two meant I hit the ground without the second one deploying. I threw the second one, but I, but that, you know, I saw it roll out and then I hit the ground and luckily it was okay. I had enough of my wing flying over my head and it was in parachutal and not, you know, resurging or something or restarting. So there was a lot of things there that went really well. My way, but that muscle memory wasn't there with the acro kit. And it was, it was, it could have been lethal.

[00:37:51] **Andrey Kuznetsov:** Yeah, exactly. You have to practice this. You have to know your gear for sure. Especially if you have several kits, like you said, and I have two, I have one white one and I have competition one. And, and I like white one because in New England, we have to hike to the mountain almost every time. We don't have option with gondola or with the lift. Yeah. Cause it's not available in our area, but you still, we, we have to hike. This is why I don't want to hike with my competition gear.

[00:38:24] **Gavin McClurg:** So how often you said, you said the reserves definitely open faster if they've been freshly packed. And then they get, Russ was even talking about that. They get kind of a static energy when they're, when that is that static energy. Is that right? Yeah. Because if you like

[00:38:40] **Andrey Kuznetsov:** special new fabric, they're synthetic. Now they live, can like, can live now for 15, 20 years. The old reserve, they stay for 10 years only because they use a different type of fabric. Now the new one, and of course this is the nylon or some other type of fabric, the synthetic when you, I mean the creative, some electrical static, right? And when you, when I refresh the reserve, my, my, my usual process is open the reserve, give a brief for 12, 24 hours, you know, just to be, because a fabric has a memory. You have to release this and back in a little bit different shape, because if you found the same shape, it's kind of after a couple of years, it will be creative.

[00:39:29] Some even fabric is soft. It's still, when you bend it in the same place, several times, it can be placed with a will damage. It has the damage. You know, it's, it's a possibility. It's not like we'd be like a hundred percent, but it's still, it will be a stress point for the, for the reserve.

[00:39:48] **Gavin McClurg:** So, so it sounds like regardless of the hours you're flying or your currency or anything out of thing, you know, the minimum is once a year or is that not even enough?

[00:39:57] **Andrey Kuznetsov:** I, when I was in national team, we repack every month. Every month? Every month.

[00:40:03] **Gavin McClurg:** No, but that's skydiving. What would you do? For paragliding, I would recommend it

[00:40:08] **Andrey Kuznetsov:** at least every six months.

[00:40:10] **Gavin McClurg:** Every six months. Regardless if you're flying the kit or not. Exactly. That doesn't matter. Really.

[00:40:16] **Andrey Kuznetsov:** Yeah. But you know, still it's fresh repacking. Let's give you, and plus when you're hiking up and fly, you sit on the harness, your reserve fits, sit inside the harness as well and make us sound like kind of, uh, for following the shape of the harness. You know, it, it can change configuration inside. It's not big deal, but still it's,

uh, can be an issue for, uh, for opening. Hmm.

[00:40:42] **Gavin McClurg:** Yeah. I, uh, I, I wonder how much resistance there is to this. It's, it's interesting, isn't it? The, what we, what we're willing to spend money on in the sport and where we're willing to shave money just in some ways makes no sense whatsoever. You know, it's a reserve. It's a pretty important piece of your kit. Exactly. You know, it's like flying without an in-reach. It just doesn't make a lot of sense.

[00:41:04] **Andrey Kuznetsov:** Correct. And people still, oh, I don't need it. Square reserve expensive. I will buy the round one. But round has some like kind of, you know. It's not stable landing. It can, I mean, it's kind of full delay and old design already. Why you have to buy old design because it's cheaper. You own like you, you buy the cheap insurance for yourself. Exactly. You save a hundred bucks, but so what? Exactly. You will pay more later, you know, but it's no point.

[00:41:29] **Gavin McClurg:** You know, I, I like, I think I'm sure many people who listened, uh, who were listening today, you know, I had this thing, well, I'll never have to throw my reserve and for years and I was flying in sun Valley and really, you know, strong air and a lot of hours and a lot of comps and the X-Alps and the whole thing. And never, never, never, never, you know, I must be a really good pilot. And then, you know, I've thrown three times now in combat and, you know, and not in other words, not over the water, not training acro. I've done several of those now too, but those are, you know, these were in situations where I needed my reserve. And I can tell you that, you know, even on a reserve that is, you know, 20 % over the weight range, all the things that they recommend, you can come down pretty darn fast.

[00:42:20] And depending on the terrain you're coming into, you know, flat, rocky cement, top of a roof versus a nice slope with grass, like you have in the Alps, you know, it's, it's really variable. And, and it's, it's always been surprising to me. How fast. How fast do you come down? It's, it's whoop, you're on the ground. And it's, yeah, I think, I think having that.

[00:42:46] **Andrey Kuznetsov:** This is why you have to add extra, at least 10 kilo on the top of your takeoff weight. Even your glider fly next to you, right? It's, you cannot count your glider, for example, like five kilo, for example. But still, if you fly in Utah, for example, on 14,000, right, on 12,000, you need a bigger reserve.

[00:43:08] Exactly. Exactly. You need a bigger reserve. I would say I will recommend it at least 10 kilo on the top of your takeoff weight. 15, 20 is the best. But yeah, it's, it's like a recommendation. But of course, people are looking for the cheaper option. Sometimes, you know, I have a hundred takeoff, I will buy the hundred reserve for the hundred kilograms on the top. You know? And

[00:43:33] **Gavin McClurg:** I think what you're talking to the, the pendulum effect. Yeah. Or the, the back flip. But the down plane effect, whatever they call that under the round. I, I think that, or down planing. I think these kinds of things can really impact this, right? I mean, if you, you, you happen to have that timing wrong, which you don't have any control over when you're going to hit the ground, when you're in the reserve really is, it, that could be the difference between, you know, a walk away and it, and a trip to the ankle doctor.

[00:44:01] **Andrey Kuznetsov:** Exactly. Yeah, definitely. It's. Yeah. And if you throw a reserve high enough, you have time to fix it, right? To all left and right moving. If you're low, you don't have time, you don't have choice. You throw, you throw. This is why I always recommend it to my students. If you, before throw a reserve, just check your altitude. Sometimes people are crazy and don't worry about altitude, but check your altitude first. First, if you have enough altitude, okay, you have more chance to survive and be without any issue to land it. If you don't have altitude, just throw. Just throw, don't think.

[00:44:39] **Gavin McClurg:** Yeah, I would postulate too that when people don't have quite a lot, and I mean way more than one SIV training, that the fatal accidents I have seen, and I've seen quite a few, have been, I have never seen anything bad happen under canopy. I mean, in other words, under reserve. I have, all the really bad stuff I have seen, not launching and landing, I'm talking about in the air, have been just not throwing. You know, people going all the way to the deck without throwing. And I would postulate that's because they're trying to fix it and they've lost track of where they are in the sky. They're not checking ground.

[00:45:27] **Andrey Kuznetsov:** Exactly. This is why when I throw my reserve in Florida during the camp on Paragonia, I had frontal on 4,500, right? And my glider was like, had the very frontal collapse, and we had the free fall. It was like, task was canceled because the strong wind, and something happened with the wind and thermaling. I was in the sink, very big sink area. And glider cannot open it. I saw my glider, I remember glider on the front of me, and we like, he just tried to open, but not enough air. I don't know what happened, but we free fall for maybe five, 400 meters. We free fall. I checked, I checked my altitude.

[00:46:13] My free fall was like 12 meters per second, 10, 12, 12. Wow. And, and, okay. And from, and just my, uh, skydiving background show up, I say, okay, uh, my altitude, two, three. Okay. I'm throwing reserve. I saw. I saw the trees. It's time to open it. And it was opening exactly how the skydiving, no delay, just boom. And my harness was broke. And like, because, because free fall opening, uh, Paraguayan reserve, it's kind of a little bit, yeah, it's like fast open for sure.

[00:46:45] **Gavin McClurg:** And this is what you don't, because you don't have the little square thing with this guy. You don't have that little thing that kind of slowly, it's like immediately

[00:46:52] **Andrey Kuznetsov:** it's shock. It's open because this is why my heart was damaged after this opening. Wow. It's open very fast, but it's remind me like my skydiving, you know, skydiving experience. I have, uh, of course, uh, I have two opening or I cut away real cutaway in skydiving and other testing, just, it's not count, but in the real one, it was exactly the same. You have to like, just free fall and open, throw your reserve, you know?

[00:47:20] **Gavin McClurg:** So let me, let me see if I can summarize real quickly where we're at so far. We, we got to fly with a hook knife. We got to fly with freshly packed reserve. You know, ideally no more than six months, we want to repack them. Uh, we want to fly with two reserves whenever possible. It's nice to have that, that backup. There's some interesting data on that, but, uh, we want to fly with newer reserves, you know, the new materials and new, newer designs, square octagon, rather than around. We don't want to fly a reserve that's more than 10 years old and we want to, we want to. We want to make sure it's packed correctly. We want to have the lines down. That's super important. We want to have the handle correct, uh, correctly attached to the bag.

[00:48:06] We want to have muscle memory for where the reserve is and the harness that we're currently flying. We want to make that super redundant that we do it all the time. And it's just, we can find it with either hand in various situations. And that just comes from practice. That's one of the things I do every time I take off. I just take off once I'm away from the hill and I'm, I'm safe. I grab both toggles and I just do it even on comp days. I just make that kind of part of my, it's almost like my pre-flight check, even though I'm in the air, every missing anything.

[00:48:43] **Andrey Kuznetsov:** Um, looks like everything. Yeah. And in the reach, how you said you have to like have your position and insurance, right? Global risk insurance. Actually, this is exactly, it's a, it's next town, a global risk you had headquarters. It's Lebanon and New Hampshire. It's next town. When I flew was, was the record, you know, from Ascati. It's next town and the same. We're

[00:49:05] **Gavin McClurg:** going to talk about your record here in a sec. Yeah. I was just actually on the phone with those guys, you know, they're, they're our title sponsor of the X Red Rocks. And so I was initially worked with them with my boat operations and, you know, we had a guy get a really bad staff infection on the boat in Papua, New Guinea after a reef cut and they evacuated them out of there, out of there, which was a big. Job getting someone out of the very remote part of Papua, New Guinea, getting him home to Europe. But so I've been a fan of theirs for a long time, but like you said, it's, again, this is one of these places where we should spend a little bit of money, you know, given what we do and, uh, and given the, given the odds and the, the chances and all those kinds of things. It's, you know, it's, it's, it's not inevitable for sure, but it can certainly happen.

[00:49:53] **Andrey Kuznetsov:** Yes, for sure. You shouldn't tell me

[00:49:55] **Gavin McClurg:** about your record. That sounded amazing. You just. Did this just happen?

[00:50:00] **Andrey Kuznetsov:** Uh, which records are you talking about? Well,

[00:50:03] **Gavin McClurg:** you know, you

[00:50:04] **Andrey Kuznetsov:** flew to the beach for the beach. Yeah. It was done a couple of weeks ago in New England. It's, uh, is this the first flight from paragliders because they used to fly only hang gliders to the beach because we always fight with the breeze from the ocean and even, uh, hang glider cannot fight, fight through the breeze from the ocean because we from the ocean. So. So strong, you cannot reach it.

[00:50:30] **Gavin McClurg:** You've got a strong sea breeze there. Are you in the answer?

[00:50:32] **Andrey Kuznetsov:** Yeah, we, uh, we fly from Vermont, uh, and like, it's almost a hundred miles from the beach and it was like, I was not expected, let's say this way. We just, that wasn't the plan. No, it was not the plan where we just, I just had some feeling, uh, in my head. Uh, I just, I just fall in my intuition. It's like, are you with anybody? Yeah. I was. I was with my friend, uh, max, uh, I just streamed his glider and he was so happy for the first. He was a little bit, so I kind of scared because it's first flying dream glider. He never, he kite only, but didn't fly. And he, after a while he was, wow, it's so nice glider now, you know, and we flew together in the team fight, the team fights helps a lot, you know, especially with the blue day, not so high cloud base.

[00:51:26] We just fall on the wind and. And we had, uh, two, our space have to fly out. I flew maybe a hundred meters from our space board, just to try because wind was pushing us to the airspace. Vice and we fly out of, and it's just competition helped me to push, uh, my bar faster and fly faster as much as possible. Just, okay. Uh, I flew, uh, climate too. Now is my white gear and a boomer 12 on my competition. Yeah.

[00:51:59] **Gavin McClurg:** Climbers, a beautiful way. So you, so it was how far is

[00:52:02] **Andrey Kuznetsov:** a hundred miles? It's 153 kilometers. It's almost a hundred miles.

[00:52:07] **Gavin McClurg:** Damn, man. That, so, I mean, I can't visualize this cause I've never flown. I mean, I've been to Vermont. I used to ski race out there back in the long, long time ago. I used to ski race out in Maine and Vermont, you know, for the Noriams and stuff, but the, you know, for many of the listeners flying in new England is something they've never even heard of. What, what describe the terrain? What are the mountains like? It's very treed. I would imagine it's

[00:52:30] **Andrey Kuznetsov:** a lot of trees. It's not so high mountain. Uh, it's like we have a white mountain and green mountain, green mountain, most of the Vermont and, uh, white mountain in New Hampshire area. And you have, it's, uh, New Hampshire has this, uh, Washington mountain, it's called, uh, one of the 10 places in the earth with worse weather. It's why is the craziest way. Seriously. If you check the Google, if you Google, we've seen

[00:52:57] **Gavin McClurg:** all of Eduardo's training. Films on that mountain. Jesus, my

[00:53:01] **Andrey Kuznetsov:** like 12 years, 13 years experience. I flew once this mountain and for him too, because we cannot find the nice window for flight or flight in this mountain. This is,

[00:53:13] **Gavin McClurg:** I had, uh, I had a awesome sailplane pilot on the show way back when Kevin, he, I think he was taught is, is Mount Washington. Is it set up a wave? Yes, they fly in the way. Oh man. Wow. Crazy. I will. Yeah, it's top

[00:53:29] **Andrey Kuznetsov:** landing in this area, but, uh, it was not a good, uh, weather. And I went on the bottom after 70 K or so, you know, like it's not much landing area around for sure. It's like long fly to the trees, you know, like sometimes you have 50 by 50 meters and you have to be lucky to plan on this. Yeah. Wow.

[00:53:49] **Gavin McClurg:** I've seen, I've seen some of Donna's that days photos are flying in the, in Northeast and you look at, it looks like Finland. I mean, there's that. Exactly. Everywhere. There's water everywhere. I mean, when I, when I did the podcast with Joanna, she showed me, you know, the Finland, they call it the land of a thousand lakes or a million lake, 10,000, a lot of lakes, there's water everywhere. And, and I would look at Donna's at these photos. It looks like that. Exactly. Exactly. You think, well, how, how are the thermals happening here? Uh, this is

[00:54:19] **Andrey Kuznetsov:** why one of the, uh, element, what we flew two weeks ago, it's no leaves on the trees, you know, and this is like thermic, the forest can release the, uh, termic as well with the big difference temperature between night and day. This is like, uh, how created the nice term, like couple of weeks later, it leaves already on the

trees and probably it's with the less active, less punchy. Oh, okay. But still we stay, we still have some, uh, uh, heels. And, um, still some small mountain, but we can't fly around, like for example, uh, my new Hampshire record, I took off from 250 feet mountain, it's like training heels.

[00:55:02] **Gavin McClurg:** Yeah. That's some UK stuff there, man. I mean, that's, that's a big note for the UK. When I, when I went over there and watch those guys, I thought, wait a minute, you're going XC from here. This is a tiny little mole Hill, you know, you know, Mount Monroe, where we have the wide open that's 5,000 feet to the west. I know I've been there. I've got some time to work at 250 feet. How far did you fly? Uh,

[00:55:26] **Andrey Kuznetsov:** 80 kilometers.

[00:55:27] **Gavin McClurg:** Wow. And I was practice,

[00:55:30] **Andrey Kuznetsov:** uh, my Puma, uh, June glider. I was take off and top landing, take off a top and just practice my, like, uh, build my, my, my experience. And I didn't have this time violet. I don't have anything with me. I just, with the short jacket and not with nothing. I don't have, and I just find the nice term. You can just, uh, drifting, drifting, drifting. I say, okay, I can go. And I, and I left and I call my guys, you know, like, Hey guys, can you drift my car? I don't have anything with me.

[00:55:59] **Gavin McClurg:** Oh, I love the unplanned stuff. That's special. That's really neat. And then you start thinking, I mean, don't you, then you start thinking how often could that work? You know, what w what was special about that day? Maybe not that much. You know, you might be able to go back there and repeat that over and over again. I mean, that's what, it's what the, the British pilots talk about on their little Hills. You know, that they, once they discovered that works, it works, they can get away. It is.

[00:56:24] **Andrey Kuznetsov:** You just, I mean, you have to have, uh, like your plan always behind you, inside your head. You have to like thinking, okay, if I took off and I found an observation, you can see the bird. If you see the bird start climbing, okay. Join them. This is key. Even, even you're super low. This is your key. But, and of course you have to feel the air. You know, if you feel like something lifting, you have to move. Go forward and just try to play with it. Of course, we don't have much choice. If it's a lot of trees behind you just to be very careful and confident. If you, if you grab this, you hold it. This is why you all buy it from New England. They're very patient usually because you play with the small stuff and you stay forever.

[00:57:09] You know, this is why my result on the competition. Not so good because I am at the goal, but I am like in the end of the list because I am a waste.

[00:57:19] **Gavin McClurg:** I'm like,

[00:57:19] **Andrey Kuznetsov:** walk to the top and push the bar after because it's, I changed for, you

[00:57:24] **Gavin McClurg:** take, you take your time. You get to the top. Exactly. I mean,

[00:57:28] **Andrey Kuznetsov:** Bianca told me you have to go, you have to push the bar. I said, yeah, yes. But when you tell me just walking with it, you're like, you're like, you're scared to leave it because you're in New England. If you leave the thermic so low, you're on the ground.

[00:57:43] **Gavin McClurg:** Yeah, yeah, yeah, no, it's a, it's a different approach. I mean, and I think that's why the British pilots are so good. Yeah. Yeah, yeah, yeah, no, it's a, it's a different approach. I mean, and I think that's why the British pilots are so good. When it's light, you know, they're very, very good when it's, when it's, the cores aren't gathered and everything's kind of mixed up and it's just super soft and you have to drift forever and you have to be very patient. And that can be, that's not a skill that those of us that live on the West side of the, of the continent are very good at because it's so strong. You know, a two meter climb is something you have to leave.

[00:58:13] **Andrey Kuznetsov:** Two meter for us, it's like, oh, it's a good climb, let's do it. Yeah, yeah,

[00:58:17] **Gavin McClurg:** for you, that's a

[00:58:17] **Andrey Kuznetsov:** boomer. Exactly. Exactly. I'm serious. It's not a joke. It's, it's reality.

[00:58:22] **Gavin McClurg:** No, I know. It's a, it's a very different kind of approach and we need to have experience at all of them, especially when you start competing. Welcome to New England. You're not going to always fly by.

[00:58:31] **Andrey Kuznetsov:** Welcome to New England. We can't show you how you have to. Yes,

[00:58:34] **Gavin McClurg:** I need to, I need to come out. I love all you guys. I need to come out there. And I know it's a, it's an aspiring community. You guys are, you guys are tight and doing a lot of stuff together. I'd love to get your perspective on trimming.

[00:58:46] **Andrey Kuznetsov:** It's one of the important stuff for the... It's one of the important stuff for the competition glider and for recreation gliders as well, because it's kind of, it's safety. You know, if you, I had the glider a couple of weeks ago, even it's B glider, but one line was longer than other on 76 millimeters. It's B, it's B lines. It was different. And I saw it was made professionally, but probably a pilot choose the wrong link of the lines. It's 76 millimeters. It's 76 millimeters different. So how you survive on this glider? I don't know. I just, it's, it's an inspection is also part of the safety for the gliders. Because these day people just new special for new pilot, they buy new gliders and most of the light gear, which they are not ready for this for, for the light gear and they damage the glider very quicker.

[00:59:42] Yeah. It's, it's good to have, but not for the new pilot. And it's kind of a... It's strange for our old pilot who like had some experience, he just realized like the new glider is good if you have, you have to hike with the gear and like how you said, the light set, right? But trimming is one of the safety issues for the old gliders. You have to check. Yeah. I've

[01:00:07] **Gavin McClurg:** talked about this a lot on the show, so I won't, I don't want to totally hammer it, but I mean, I think we need to be really cognizant of what we're giving up when we go with the light gear. You know, A, it's very expensive and it wears out. It wears out really fast, you know, so there's a, there's a cost side of it that I think a lot of people don't, don't really process, but there's also, you know, that they're, these are more fragile in every way. They, you know, they, the line stretch easier, the fabric deteriorates faster, your lightweight harness is not going to have the protection, even if it's EN certified, it doesn't have the passive protection that we're used to. We don't have a seat board, so we don't have the authority with the wing. So there's many things. Come down to, you know, typically we're flying with one reserve, not two.

[01:00:52] So there's lots of things that is celebrated. I'm, I'm so excited that it exists and that there's been this huge push because it allows us to attack the sport in, in really wonderful ways and, and walk up the hill without my comp kit, which is lovely, but it's, we are giving something up. You know, we're not flying our Cadillacs anymore.

[01:01:15] **Andrey Kuznetsov:** Yes. For sure. Light gear. And it's, it's. You're absolutely right. The light gear is kind of died very quickly compared with the regular gear.

[01:01:27] **Gavin McClurg:** Yeah. And it also, it just also behaves differently. You know, the, the light gliders are, they, they collapse differently. They, they are more work. Exactly. For sure. Across the board. They're not the same. It's not the same ENB as an ENB and it's CNC and ENC. They're different. Yes. I

[01:01:47] **Andrey Kuznetsov:** can compare. I flew Leopard. And I flew Puma. The Puma is light version of Leopard. Exactly the same structure. Exactly the same line. Everything the same. Different fabric and different riser. And feel differently. Leopard can fly longer, especially for New England. You need to like nice glide. Puma is kind of copy the same, but of course, light fabric cannot hold so much pressure and can like, uh, fly a little bit differently. But the good of this for the, for Puma, it's with the strong, long lift, it can softer on the control, much softer because the Leopard can kick you so strong because it's a regular fabric, right? The Puma can allow you to play a little bit softer.

[01:02:34] This is why Puma is female and Leopard is male. You know, it's like kind of different, you know, different animals. Yeah.

[01:02:42] **Gavin McClurg:** I think the, before we leave trimming it, it seems like at the competition end of things too. The, a lot of the really top pilots are trimming their gliders every comp, you know, it's something that they're really staying on top of and, and I can say in my own experience, it really makes a difference. It is. And

[01:03:01] **Andrey Kuznetsov:** why, why in stretch? You cannot change it. Why in wheel strength? Depends how much, uh, pressure you put on the lines, you know, if you spiral down you like one side, uh, extend faster than another side, for example, or you, if you stow your glider, it's different. You have to check because all lines are sensitive now, for sure. And you put the speed bar, you change your angle of attack all the time and your A is like stretching up a little bit. You cannot avoid it.

[01:03:32] **Gavin McClurg:** Well, let's finish here. What is your company? So people know where to find you and what you're, what you're doing and what's your website and, uh, thanks man.

[01:03:40] **Andrey Kuznetsov:** My company is Airquest Paraguayling, I ran this company last five years and I do reserve free packing and inspection, which is important part of our gear. And, uh, I do the, uh, glider inspection and repair, any type of repair and plus trimming. Now last winter I went to Austria and I was at FSA school where I took all this, uh, uh, training about the streaming, where so many details, they like explain me so nicely. And, uh, I was happy to visit Austria. Austria last winter and spent weeks there was great.

[01:04:21] **Gavin McClurg:** Where is this? I didn't know there was a school for this.

[01:04:23] **Andrey Kuznetsov:** Uh, and after it's not for this, it's like a school, they do this service and they just give me a like certification of the stuff, what they do. And they train me for the exactly for the training and small detail for the gliders. It's like for testing and for inspection. Glad. Okay.

[01:04:47] **Gavin McClurg:** That's wicked. Well, Andre, you'll send me all this stuff for the show notes. We're going to, you're going to send me some photos of, you know, how to, and how not to pack and that kind of thing. We'll put all those in the show notes for when we release it, but thank you very much for your time and sharing all this great knowledge and, uh, congratulations on your big flight and we'll see you in Chelan.

[01:05:07] **Andrey Kuznetsov:** Thank you, man. I was happy to talk about and see you soon.

[01:05:12] **Gavin McClurg:** Thanks a lot. Cheers. Bye. If

[01:05:20] you find the CloudBase 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 way up to launch with your pilot friends. I know a lot of interesting conversations have happened that way. And of course you can support us financially. This show does take a lot of time, a lot of editing, a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes costs. So if you can support us financially, all we've ever asked for is a buck a show and you can do that. You can do that through a one-time donation through PayPal, or you can set up a subscription service that charges you for each show that comes out. We put a new show out every two weeks. So for example, if you did a buck a show and every two weeks, it'd be about \$25 a year.

[01:06:06] 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 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 cloud based mayhem. If you want a recurring subscription, you can also do that directly through the website. We've tried to make it really easy. And that will give you access to all of our content.

[01:06:52] All the bonus material, a little video cast that we do and extra little nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show, but we feel like you should hear. We don't put any of that behind a paywall. If you can't afford to support us, then just let me know and I'll set you up with an account. Of course, that'll be lifetime and hopefully you're being in a position someday to be able to support us. But you'll find all that on the website. All of you who have supported us or even joined our newsletter. Or bought our podcast. 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. Bye. Bye.

Français

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

Show notes

Andrey Kuznetsov fait partie de l'équipe nationale de parachutisme depuis de nombreuses années, détient plusieurs records du monde ainsi que le record "genius" (record de formation en voile à 100 personnes) et a été pendant longtemps pilote d'essai pour les réserves. Il a fait la transition très facilement du parachutisme au parapente en 2009 et a complètement sauté la classe C car il la trouvait trop lente ! Il a récemment survolé le Vermont et atterri sur la plage et possède AirQuest paragliding, une entreprise professionnelle de conditionnement de réserves et de réglage de lignes. Dans cet épisode, nous parlons de son parcours en parachutisme, de la transition vers le parapente XC, pourquoi TANTS de personnes ne conditionnent pas correctement leur réserve, le réglage des voiles, pourquoi c'est important et bien plus encore.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans l'épisode 196 de CloudBase Man. Vous y croyez ? On approche des 10 ans ici. C'est assez incroyable. Il se passe des trucs sympas dans le monde du parapente. Le Chablis I Can Fly vient de se terminer. Tangay Renaud-Goud a donné du fil à retordre à Chrigel, mais Chrigel l'a eu à la fin, comme d'habitude. Et les mondiaux ont lieu, et le Red Bull X-Alps va bientôt commencer. Je m'y rends dans une semaine pour faire le tour avec ces gars et faire quelques reportages pour les fans. Ça devrait être plutôt sympa. J'ai vraiment hâte. Ça va me permettre de m'échapper de ce chantier de maison. Ouais, 196. On va, espérons-le, faire un autre livre qui sera basé sur les deux 100 shows.

[00:00:58] Et ça arrive juste après. Je vais devoir me mettre au travail sur un autre livre. Mon invité aujourd'hui est Andrei Kuznetsov. J'espère que je le prononce bien. Si ce n'est pas le cas, Andrei, je m'en excuse. Andrei est le propriétaire d'AirQuest Parallel Gliding dans le New England. Évidemment, ce nom ne vient pas du New England, mais il est ici depuis un moment. Et il a été longtemps membre national de l'équipe de parachutisme. Il détient toute une série de records mondiaux. Et lui, y compris avec les Genius Riders. Il a un record qui fait partie de la formation de voile à 100 personnes. Et il a été longtemps pilote test pour les parachutes de secours. Donc AirQuest fait beaucoup de réemballages.

[00:01:44] Et il m'a contacté après le spectacle à propos du parachute de secours. Enfin, le lancer de parachute de secours s'est bien passé, mais après que l'aile a eu une rupture de ligne, peut-être, ou peut-être pas. On ne sait pas, mais pour le spectacle qu'on a fait il y a quelques semaines. Il avait des réflexions là-dessus et beaucoup de réflexions sur les repacks et les parachutes de secours, sur la façon de les lancer et la transition du parachutisme vers le parapente. Il n'a jamais même piloté d'aile de mer. Il a fait un vol de 200 km sur une B au Texas juste deux ans après avoir commencé à piloter en 2012 et il a carrément sauté l'étape de la mer pour passer directement à une D parce que c'était trop lent par rapport au parachutisme.

[00:02:30] C'est assez différent. Et je pense que l'une des choses vraiment intéressantes chez lui, c'est qu'il a beaucoup progressé et que beaucoup de choses vraiment intéressantes sont sorties de son parcours en parachutisme et de sa transition vers le vol. Il a trouvé une grande partie de tout ça assez straightforward et je n'en sais pas énormément sur le parachutisme. Alors, j'ai trouvé tout ça vraiment fascinant et je pense que vous le serez aussi. Alors, profitez bien de cette discussion avec Andre sur les parachutes de secours, les records, les vols sympas vers la plage à l'est et l'entretien de votre matériel. Salut.

[00:03:10] Andre, bienvenue sur CloudBaseVAM. Merci de m'avoir contacté et de m'avoir raconté un peu ton parcours. Nous allons beaucoup parler de parachutisme, de ton expérience avec la voile et de la transition vers le parapente et ton entreprise. Et plus précisément, on va apparemment beaucoup parler des parachutes de secours et de l'importance d'un pliage correct, puisque tu vois beaucoup de mauvais pliages. Alors, bienvenue sur l'émission et merci de nous accorder de ton temps.

[00:03:39] **Andrey Kuznetsov:** Salut Gavin. Merci pour l'invitation. Je suis ravi de partager mon expérience en parachutisme ainsi qu'en parapente. Je dois dire que je suis un expert des parachutes de secours, qui font partie de notre équipement le plus important.

[00:03:57] **Gavin McClurg:** Ouais, vous êtes un parachute de secours. Vous étiez pilote d'essai de parachute de secours en parachutisme. Qu'est-ce que ça veut dire ? Je ne sais même pas à quoi ça ressemble.

[00:04:07] **Andrey Kuznetsov:** comme ça. Ça a été une partie très intéressante de ma carrière. J'ai fait partie de l'équipe nationale de parachutisme pendant de nombreuses années. Et nous avions une coordination avec une équipe militaire et ils nous ont demandé de tester le parachute de secours de type Ragawa pour le parachutisme parce qu'ils l'utilisent pour des besoins militaires. Et ce jour-là, c'était le parachute de secours Ragawa pour le parachutisme. Il n'existe plus. Il n'existe plus, mais c'était très intéressant. Il a été fabriqué en 1981. Il s'appelle PZ81 et c'est de type Ragawa. Vous pouvez contrôler votre atterrissage si vous en avez besoin.

[00:04:52] Et on a testé tout ça. C'était une expérience très intéressante.

[00:04:57] **Gavin McClurg:** Et est-ce que vous avez fait beaucoup de tests sur des prototypes et ce genre de choses au fil des années ?

[00:05:03] **Andrey Kuznetsov:** Ce n'était pas le prototype. Et cette année, ce parachute de secours existe déjà depuis neuf ans. On cherche à modifier ces trucs, à les agrandir parce qu'on peut charger des objets lourds. Et on essaie de donner notre expertise pour savoir si c'est possible ou non, parce que les objets encombrants ne sont pas sûrs. Et si vous lancez un parachute de secours en chute libre, ça peut vous tuer s'il est trop gros ou si le parachute de secours n'a pas la précision d'ouverture correcte.

[00:05:36] **Gavin McClurg:** Ouais, bien sûr. C'est beaucoup plus critique quand on est en vitesse terminale.

[00:05:39] **Andrey Kuznetsov:** Ouais, carrément.

[00:05:43] J'ai vu un parachute de secours. Combien de sauts ?

[00:05:44] **Gavin McClurg:** Ouais, vas-y. Ouais, avec un parachute de secours. Combien de sauts as-tu ? J'ai

[00:05:48] **Andrey Kuznetsov:** plus de 4 000 sauts.

[00:05:50] **Gavin McClurg:** C'était un quatre ?

[00:05:51] **Andrey Kuznetsov:** 4 000, ouais.

[00:05:52] **Gavin McClurg:** 4 000. Waouh. Et ça coûterait combien de faire 4 000 sauts ?

[00:05:59] **Andrey Kuznetsov:** En fait, dans mon pays, c'était gratuit. Ah bon, vraiment ? Pendant longtemps. Parce que tu es dans l'équipe nationale. Oui. Et avant que je commence, c'était... C'est un système très similaire à celui des États-Unis. Tu as pour les adolescents. J'ai commencé quand j'avais 15 ans. C'était gratuit pour nous. Pour les nouveaux adolescents, tu vas au club et ils te donnent tout gratuitement, y compris la nourriture. Tu peux passer des semaines au camp et juste t'entraîner. L'idée derrière est très intelligente de la part du gouvernement parce que toute la génération, la jeune génération après 18 ans, doit aller à l'Armée ou à l'Armée de l'Air pour faire leur service, n'est-ce pas ? Et si le gouvernement dépense de l'argent avant ça, tu es déjà prêt pour l'Armée, pour l'Armée de l'Air.

[00:06:49] C'est l'idée derrière tout ça.

[00:06:51] **Gavin McClurg:** Bien sûr, bien sûr. Et comment as-tu commencé à te lancer dans... Je suppose qu'avec l'équipe nationale, tu fais... Quand tu voles avec 100 autres personnes et que tu fais des formations, de l'acro et ce genre de trucs, est-ce que c'est juste la progression naturelle pour rendre ça plus excitant ?

[00:07:07] **Andrey Kuznetsov:** Ouais, c'est... j'étais dingue quand je... j'allais à la zone de saut presque tous les jours, tu vois. Peu importe s'il pleuvait ou s'il faisait nuageux. J'allais à la zone de saut juste pour voir s'il y avait une occasion de sauter chaque jour. Et j'étais l'un des parachutistes qui faisait le plus de sauts en l'air. Et après ça, j'ai vu l'avenir du parachutisme et j'ai décidé de passer à la discipline de formation de voile parce que c'est très intéressant, très excitant. Et

j'en rêvais, en fait. Et après ça, j'étais dans l'équipe locale. Ensuite, on est allés à quelques camps.

[00:07:53] Les gars de la grande équipe m'ont vu. Ils m'ont invité à faire un saut dans un autre camp. Et finalement, je suis entré dans l'équipe nationale.

[00:08:03] **Gavin McClurg:** Et c'était quelle équipe nationale ? Pardonnez-moi mon manque de... enfin, je ne sais pas vraiment faire la différence entre les différentes langues baltes. Alors, vous êtes Russe ? Oui, je le suis. Et vous étiez à Moscou ou vous vous entraînerez où ?

[00:08:20] **Andrey Kuznetsov:** L'équipe était vers Moscou, oui. On s'entraînait vers Moscou. Mais le pays est immense. Et l'entraîneur rassemble tous les bons éléments du pays entier. Le pays est immense. Et on a une sélection. Ceux qui passent la sélection passent au niveau supérieur. Et après ça, ils voient les meilleurs des meilleurs. Le pilote rejoindra l'équipe finale avant chaque championnat. C'est comme ça que ça fonctionnait. Et après ça, on a formé l'équipe et on a commencé à s'entraîner pour ça.

[00:08:54] **Gavin McClurg:** Et on dirait que vous étiez vraiment passionné par ça. Alors, pendant combien d'années avez-vous été très impliqué dans le parachutisme ? Je veux dire, est-ce que c'était votre métier ?

[00:09:01] **Andrey Kuznetsov:** Oui, c'était mon métier à plein temps.

[00:09:04] **Gavin McClurg:** Wow. Ce serait un job à plein temps plutôt sympa.

[00:09:06] **Andrey Kuznetsov:** Je sais. Mais quand on est jeune, on n'a pas de famille, pas de responsabilités, c'est bien. Bien sûr, ouais. Ouais, ouais.

[00:09:12] **Gavin McClurg:** Ouais, bien sûr. Alors, on entend parler d'accidents en parachutisme, je comprends que le risque augmente pas mal quand on commence à faire de grosses formations juste à cause de la vitesse, et les collisions en plein vol peuvent arriver. Mais maintenant que tu en fais beaucoup et que tu fais du parapente, comment comparerais-tu le risque des deux en termes d'accidents potentiels ? Est-ce que c'est similaire ou c'est complètement différent ?

[00:09:51] **Andrey Kuznetsov:** C'est différent parce qu'en parachutisme, plus l'altitude est élevée, plus vous avez de temps pour le cutaway. Vous pouvez régler le problème, vous voyez. La seule façon de régler un problème en parachutisme, surtout en discipline de formation en voile, c'est le cutaway. Vous appuyez juste sur le bouton, votre aile principale s'envole et vous utilisez votre parachute de secours quand vous sautez sur le côté du problème. Généralement, si vous pouvez regarder les photos, vous verrez comment l'enroulement de la formation en voile se fait. C'est comme si plusieurs ailes s'emmêlaient très vite et chaque parachutiste de mon équipe a au moins deux couteaux à crochet. Au moins. Parce qu'on ne sait jamais quelle main sera bloquée par l'une d'elles, vous voyez.

[00:10:39] Il faut pouvoir couper ça. Ou alors j'en porte trois parce qu'un couteau m'aide à couper le tissu si j'en ai besoin. Si, par exemple, la voile d'un coéquipier s'enroule autour de ton corps, tu n'as pas d'espace pour lancer ton parachute de secours. Tu dois couper le tissu et lancer ton parachute de secours à travers le trou. C'est la seule façon de survivre. Waouh.

[00:11:03] **Gavin McClurg:** Ça a l'air assez intense.

[00:11:04] **Andrey Kuznetsov:** Ouais. Je veux dire, on a déjà eu ça par le passé. C'est pour ça que, lors de notre dernier record en Floride, quand on a fait la formation de 100 vagues, chaque parachutiste avait au moins deux couteaux à crochet. Au moins. Parce qu'ils venaient de 14 pays différents. On accumule de l'expérience du monde entier.

[00:11:27] **Gavin McClurg:** J'imagine que c'est... enfin, l'utilisation d'un couteau à crochet est certainement recommandée dans notre sport, mais ce n'est pas généralisé. N'est-ce pas ? Il y a beaucoup de pilotes qui n'en ont pas. Exactement.

[00:11:36] **Andrey Kuznetsov:** C'est très grave parce que pour les pilotes acro, c'est indispensable.

[00:11:40] **Gavin McClurg:** Ouais. C'est obligatoire. Je pense que les pilotes d'acro sont plus attentifs à ça parce qu'ils, vous savez, ils déploient plus souvent le parachute de secours et, et, et leur, et leur potentiel, surtout s'ils, s'ils travaillent

sur l'infini, le risque de se faire gift-wrapper, il grimpe en flèche. Il y a eu quelques vidéos flippantes qui sont sorties cette année. Kevin Phillips, là-bas, à Ogana, et je viens juste de voir, je viens de mettre dans l'émission. On ne l'a pas encore publiée, mais Phillip Zellner a eu un incident très similaire où il s'est fait gift-wrapper en travaillant sur l'infinity. Il était en train de s'en sortir et il a foiré, il s'est fait gift-wrapper et waouh, tu commences à descendre super vite.

[00:12:16] **Andrey Kuznetsov:** Exactement. La chute libre. C'est pour ça que c'est différent entre le parachutisme et le parapente. Si tu as de l'altitude, tu as le temps de corriger le tir. Ouais. Si tu n'as pas d'altitude, tu es foutu. Ouais. Et en parapente, ce n'est pas de la chute libre. Tu as plus de temps pour

[00:12:33] **Gavin McClurg:** pour le corriger. Vous avez

[00:12:33] **Andrey Kuznetsov:** plus de temps

[00:12:34] **Gavin McClurg:** pour corriger

[00:12:34] **Andrey Kuznetsov:** ça, votre aile. C'est pour ça que mon instructeur m'a dit quand j'ai commencé ma première leçon de parapente en 2009 : il m'a dit, si tu survives aux premiers mois, ça ira. Parce qu'il, il sait qu'après le parachutisme, le parachutisme a une réaction différente sur l'aile. Tu dois réagir plus vite qu'en parapente. En parapente, tu as besoin d'une réaction un peu plus lente. Tu n'as pas besoin d'être aussi incroyablement rapide. Et en parachutisme, tu dois l'être. Et c'est pour ça que si tu ne te crashes pas l'aile pendant les premiers mois, ça ira. Tu voleras. Vraiment ? Ouais. C'est exactement ça. Parce qu'il faut une réaction beaucoup plus rapide pour faire tourner ton aile si tu en as besoin.

[00:13:17] **Gavin McClurg:** Est-ce que vous avez l'impression que votre expérience en parachutisme vous a vraiment aidé à progresser plus vite que la normale ? Absolument. Absolument. Quand vous êtes passé au parapente, juste à cause de votre expérience en voile et de votre... quelle autre expérience serait très précieuse là-dedans ? Juste.

[00:13:34] **Andrey Kuznetsov:** C'est pour l'approche d'atterrissage. On peut voir les différentes options d'atterrissage. On peut voir les dangers sur la zone d'atterrissage. C'est comme si, automatiquement, je voyais les lignes, je voyais automatiquement comment je peux atterrir et comment je ne peux pas. Ça m'a beaucoup aidé pour mon approche finale et ça permet d'avoir plus d'informations sur ce qui nous entoure.

[00:14:03] Comme Bianca, je suis toujours content quand je dis : « Oh, des oiseaux ici, des oiseaux là. On y va. On va par là. » Vous voyez, parce que votre œil balaie à 360 degrés, vous devez voir chaque petit détail. Je veux dire, c'est pareil pour le parapente, c'est très similaire pour le parachutisme aussi.

[00:14:20] **Gavin McClurg:** Intéressant. Donc c'est un sport très axé sur l'observation. C'est ça. Ouais. C'est intéressant parce que ça ne me semblerait pas être le cas. Est-ce à cause du vol en formation ? Vous devez juste garder un œil sur tout le monde ?

[00:14:36] **Andrey Kuznetsov:** Oui, exactement. Une formation de voile spécifique. Ouais.

[00:14:40] **Gavin McClurg:** Mais est-ce que c'est vrai aussi ? J'ai entendu dire que quand on est en chute libre, donc qu'on n'a pas encore libéré sa voile et qu'on fait toutes les formations, que les collisions en plein vol peuvent souvent être fatales à cause des vitesses, est-ce que c'est quelque chose de très rare ou est-ce que ça arrive une fois sur...

[00:14:59] **Andrey Kuznetsov:** pendant ? Pas vraiment. D'habitude, pour la discipline de formation en voile, vous n'avez que deux ou trois secondes de délai. Vous n'êtes pas vraiment en chute libre. Vous lancez votre aile principale après, ça dépend de votre position et de votre équipe. Par exemple, j'étais le numéro un qui a lancé son parachute parce que tous les trois autres pilotes à côté de moi, ils ont vu quand j'ai lancé, ils l'ont ouvert immédiatement. Et après genre deux ou trois secondes de chute libre, on avait déjà la formation. C'était comme un diamant à quatre. On l'avait déjà. Quand vous l'ouvrez, on... Je veux dire,

[00:15:31] **Gavin McClurg:** Vous, vous sortez de l'avion et vous êtes ensemble aussi vite ? Non.

[00:15:35] **Andrey Kuznetsov:** Ouais. On saute juste trois ou quatre personnes en même temps de l'avion. Et nous, par exemple, j'étais le numéro un qui a ouvert le parachute, le premier. Et un autre gars m'a vu, il a lancé son aile, s'est

ouvert, et genre trois ou quatre autres, et on a comme des étapes, un, deux, trois, quatre, et on se connecte les uns aux autres. Et c'est ça. Parce que, parce que, il y a genre 10 ans, 15 ans, c'était la deuxième fois que tu commençais quand le premier pilote sautait de l'avion. C'est notre équipe. Et on avait comme une équipe, une formation en huit. C'est genre, et les derniers gars qui touchent la formation, la deuxième fois, ça s'arrête. C'est comme ça qu'on a fait plusieurs records du monde, genre 26, 26, 24 secondes pour les quatre, tous les gars ont construit la formation.

[00:16:28] C'est ça. Toutes les deux secondes environ, il faut faire ce que vous faites avec une précision extrême. Vous devez connaître toutes les positions, la position de votre corps par rapport à votre pilote, parce que parfois, vous pouvez vous orienter vers lui pour aider à minimiser ce temps.

[00:16:47] **Gavin McClurg:** Et ces centres d'entraînement de parachutisme, vous savez, où on entre dans le tunnel pour s'exercer à tout ça. Est-ce que c'est vraiment important ?

[00:16:55] **Andrey Kuznetsov:** C'est pour une discipline différente. C'est important, mais ce n'est pas pour nous. Ouais. Parce que nous, on fait tout notre entraînement avec notre voile quand le parachute est ouvert.

[00:17:05] **Gavin McClurg:** D'accord. Je vois. Intéressant. Je dois donc te poser quelques questions sur Hollywood avant de passer à des trucs plus amusants. Mais, tu sais, je viens de voir que mon voisin là-bas à Twin Miles, Dasher et John, j'ai oublié son nom, mais ils font partie de la Red Bull Air Force et ils ont fait pas mal d'entraînements avec Tom Cruise pour le dernier Mission Impossible où il saute d'une moto en base jump. Ça a l'air d'être un cascade assez cool, mais tu sais, il y a eu Point Break, bien sûr, le film de surf original avec Patrick Swayze, et ils sautent d'un avion sans parachute de secours. Est-ce que c'est de la grosse connerie ou est-ce que c'est possible ? C'est juste,

[00:17:48] **Andrey Kuznetsov:** C'est, c'est possible. On prend juste beaucoup de risques créatifs parce que plus tu es professionnel, plus tu maîtrises la chose. Hmm. Et, je ne sais pas quand, mais tu as probablement vu beaucoup de vidéos où des gars atterrissent sans parachute ouvert, en chute libre, avec un grand filet au sol. Le problème, c'est qu'il faut voler directement vers ce filet. Et je sais que pour les premiers qui l'ont fait, qui ont atterri sur des caisses vides — tu te souviens des caisses ? — c'était encore plus dingue, tu sais. Mais bon, les gens essaient de faire le show, peu importe le prix. Même avec un risque élevé, ça reste...

[00:18:31] **Gavin McClurg:** Mes préférés, parmi ces gars, ce sont les Frenchies, vous savez, je crois qu'ils s'appellent les Frenchies, mais ce sont eux qui font toute la musique et qui font toujours les cascades les plus folles. Ils en ont fait une où ils traversaient un pont dans le sud de la France et ils se sont tous accrochés, ils ont tous sauté du haut d'un bus. Ils traversaient le pont en bus et ils ont sauté en wingsuit. Alors, est-ce que tu as fait pas mal de base jump ou c'était juste un peu,

[00:18:57] **Andrey Kuznetsov:** c'est pour ça que je ne fais pas de base jump, parce que selon moi, plus j'ai d'altitude, plus je suis en sécurité. Ouais. Parce que pour le base jump, j'ai beaucoup d'amis qui en font, et plusieurs sont déjà décédés à cause de cette expérience de dingue. Et un ami m'a dit que plus ils ont peu d'altitude, plus ils ont besoin d'adrénaline. Ouais.

[00:19:29] **Gavin McClurg:** Et enfin

[00:19:30] **Andrey Kuznetsov:** ils bougent. Plus...

[00:19:31] **Gavin McClurg:** plus vous réduisez la marge, plus c'est excitant. C'est juste une recette. Je sais exactement. Et ensuite, ils font genre

[00:19:38] **Andrey Kuznetsov:** sauter de 50 ou 60 mètres. C'est plutôt limité, vous voyez ?

[00:19:42] **Gavin McClurg:** Ouais. Je veux dire, c'est pour ça que le wingsuiting a ces chiffres. Et maintenant, en speed flying, apparemment, les chiffres deviennent assez similaires. Je ne sais pas si c'est parce qu'il y a plus de monde qui le fait, mais en wingsuiting, plus tu es proche du terrain, plus c'est excitant. Et franchement, il ne faut pas grand-chose pour se planter. Je ne l'ai pas fait, c'est juste en parlant à mes amis qui le font, mais ils ont tous... il y a beaucoup de RIPs dans cette communauté.

[00:20:13] **Andrey Kuznetsov:** Croyez-moi, j'ai eu tellement d'atterrissages comme ça, très proches. Parce que quand on est jeune, on peut se rater à l'atterrissage et faire un swoop au sol, très bas, et c'est juste une question de réflexes pour lutter. Vous voyez ? C'est quand même, vous savez, combien de fois ma voile a touché le sol plus vite que je ne le voulais, vous voyez ?

[00:20:34] **Gavin McClurg:** On n'est plus aussi résilients en vieillissant, et on perd aussi nos cheveux, non ? Est-ce qu'on est un peu plus prudents avec ce genre de trucs ? On ne rebondit plus aussi bien. Bon, d'accord. Passons à, vous savez, la raison pour laquelle vous avez dit : « J'aimerais vraiment participer à l'émission », c'est vraiment votre côté business. Vous réparez des ailes. On peut en parler, mais c'est surtout le reconditionnement. Et vous disiez avant de commencer l'enregistrement que vous voyez beaucoup d'erreurs dans les reconditionnements. Ça m'a surpris. Je m'attendais à en voir quelques-unes, mais vous en voyez beaucoup. Voyons, et comme c'est un podcast audio, ça va être un défi de pouvoir articuler ça sans le montrer, mais quelles sont les étapes ou les choses que les gens oublient ?

[00:21:22] Et pouvez-vous nous expliquer comment faire un... un...

[00:21:26] **Andrey Kuznetsov:** Oui. Comme je l'ai dit, j'ai vu que d'habitude, mon activité tourne depuis les cinq dernières années pour le repaquage de parachutes de secours. Et, comme vous l'avez dit, j'ai commencé à rêver de réparation d'ailes et d'autres trucs avec la voile, le problème du parachute de secours. La plupart du temps, c'est l'aile. Le pilote peut savoir ou ne pas savoir comment l'installer correctement. Généralement, ils essaient de le réparer. Ils retournent le parachute de secours à l'envers avec toutes les lignes. Si vous lancez un parachute de secours, toutes les lignes vont se retrouver dans vos mains. C'est un problème. Un autre problème, c'est si les poignées ne sont pas connectées correctement au conteneur interne, comme, le plus dangereux, ce sont les gars de PPG, le moteur à puissance.

[00:22:16] Ils m'ont envoyé un parachute de secours avec le conteneur externe. Quand j'ai ouvert le conteneur externe, j'ai vu, les gars, c'est dingue. Parfois, ils les connectent. Je me rappelle, c'était il y a quelques mois. J'ai reçu le parachute de secours d'un pilote du Minnesota. Je pense que les brides étaient connectées à... c'est ce qui est bizarre, le parachute de secours et les brides étaient connectées au pont entre élévateurs. Vous voyez, si les poignées étaient connectées au pont entre élévateurs, et j'ai dit : « Mec, qui a fait ça ? » Il a répondu : « C'est mon instructeur. » J'ai dit : « C'est quoi son nom ? Donne-le-moi, s'il te plaît. Son nom. Je veux lui parler. » Bien sûr, il ne l'a pas fait, mais vous savez, j'ai dit : « Mec, c'est très... » J'ai pris des photos et je les ai postées sur Facebook juste pour partager cette information sur la façon dont c'était sur le parachute de secours.

[00:23:08] Vous savez, si vous lancez un parachute de secours et qu'il se connecte à votre pont entre élévateurs de l'Eurogala, il ne s'ouvrira pas. Si c'est le cas, le fil va s'enrouler autour des poignées, il ne s'ouvrira pas, c'est certain.

[00:23:24] C'est juste l'un des derniers exemples, mais il y a d'autres petits problèmes de pro tout le temps. La deuxième erreur que les gens font, quand je l'envoie, quand je plie le parachute de secours, je laisse les boucles sur le conteneur interne, juste un petit peu, genre deux ou trois centimètres maximum. J'ai vu le parachute de secours quand ils me l'ont envoyé pour un repliage. Il y a genre 20 centimètres, vous voyez, à l'intérieur de la boucle finale à l'intérieur du conteneur. Quand vous le lancez, vous allez avoir la grosse boucle qui dépasse. Oui. Si ce n'est pas installé correctement, ça va créer un délai, c'est sûr. Et en plus, cette boucle peut s'accrocher à d'autres lignes et s'emmêler.

[00:24:06] **Gavin McClurg:** Donc il faut que ce soit court. Il faut que cette boucle soit courte. Ouais.

[00:24:08] **Andrey Kuznetsov:** Plus c'est court, mieux c'est. Tu veux dire que ce n'est pas, pas super court parce que quand tu lances, tu peux laisser ça à l'intérieur de, euh, tes sellettes, mais il faut un petit peu, juste deux, trois centimètres maximum. D'accord. Parce que, et aussi, euh, pendant le, euh, repackage. Je suis toujours sur, euh, plusieurs autres techniques que j'ai trouvées d'après mon expérience de, euh, parachutisme et de repackage, euh, sur des, euh, astuces spéciales, qui aident à ouvrir le parachute de secours plus vite. Comme, par exemple, je fais une boucle à l'intérieur de, euh, à l'intérieur du parachute de secours juste pour, quand le parachute de secours, euh, prend un peu d'air, si tu alignes ça ensemble, ça te donne genre, genre une demi-seconde. Donc, euh, c'est comme ça, mais parce que pour nous, chaque seconde compte, non ?

[00:24:56] On doit être comme ça, et j'ai fait ça pour que ce soit de plus en plus efficace pour l'ouvrir plus vite. C'est ça. Enfin,

[00:25:05] **Gavin McClurg:** pouvez-vous expliquer cela d'une manière que le public

[00:25:08] **Andrey Kuznetsov:** peut comprendre ?

[00:25:08] **Gavin McClurg:** C'est probablement mieux. Est-ce qu'on doit mettre ça dans les notes de l'épisode ? Ouais. Je vais t'envoyer le

[00:25:11] **Andrey Kuznetsov:** les photos. Peut-être étape par étape comment ça se passe et tu peux le partager parce que parfois, c'est dur d'expliquer ce que ça veut dire, mais il faut montrer les étapes, ça aide les gens à voir. OK. Comment, comment, comment ça change pour la facilité, genre pour l'ouverture.

[00:25:28] **Gavin McClurg:** D'accord. Bon, on va mettre ça dans les notes de l'épisode pour que tout le monde puisse vérifier. Qu'est-ce que vous observez en termes de temps de déploiement entre les différents parachutes de secours ? Est-ce que ça compte si c'est un peu... enfin, j'ai eu un parachute de secours qui est parti vraiment, vraiment bas ici pendant l'entraînement pour le dernier X-Alps. C'était un carré directionnel et purée, il est sorti vite. C'était plutôt sympa. J'ai eu de la chance qu'il le fasse, parce que je l'ai lancé très bas. J'étais pratiquement au sol.

[00:26:02] **Andrey Kuznetsov:** Et ma question, est-ce que ce parachute de secours pourri ne vous aide pas à diriger ?

[00:26:06] **Gavin McClurg:** Oh, non, pas du tout. Dans ce cas, ça aurait été impossible. Je, je dis juste que c'est ce que j'y ai mis, mais ce qui m'a impressionné, c'est que ça s'est ouvert très vite, ce dont j'avais besoin, parce que c'était, c'était pas bon. Donc j'étais vraiment reconnaissant que ça s'ouvre si vite. Je me demande juste si vous avez vu beaucoup de différence entre l'octogone ou un, ou un rond ou un carré.

[00:26:33] **Andrey Kuznetsov:** Techniquement, ça n'a pas beaucoup d'importance. Ça dépend surtout de la fraîcheur de votre parachute de secours, parce que le tissu est compressé dans le conteneur. C'est ça. Et genre pendant 12 mois, au moins, vous pouvez l'imaginer, non ? Si vous compressez le tissu, si vous dormez dessus, il se comprime de plus en plus et pour qu'il reprenne sa taille initiale, il faut du temps. C'est ce qu'on perd pendant le stockage du parachute de secours. C'est ça, c'est le temps. Et si c'est un repliage récent, il s'ouvre plus vite. Tout le monde le sait, mais les gens sont trop paresseux pour y penser parce que c'est genre, « oh, je ne vais probablement pas l'utiliser », vous savez, mais on ne sait jamais. C'est ça.

[00:27:14] C'est beaucoup de discussion. Oh, je possède, par exemple, un parachute de secours que tu as reconditionné il y a des années, mais je n'ai pas volé. Je ne vais pas le reconditionner cette saison. J'ai dit : écoute, ça n'a pas d'importance. Il est dans le petit conteneur. Peu importe que tu l'utilises ou non. Tu dois quand même le reconditionner. Ça te donne plus de chances de l'ouvrir. Je veux dire, plus vite.

[00:27:34] **Gavin McClurg:** Et Andre, je ne veux pas encourager la paresse du tout, mais tu sais, quand je regarde tes vidéos de repackaging, tu vas y arriver bien mieux que moi juste parce que tu le fais encore et encore. On m'a dit que, tu sais, les petits plis parfaits et le fait de vraiment bien faire... Le "parfait" n'est pas si important. Vrai ou faux ?

[00:27:55] **Andrey Kuznetsov:** Ce n'est pas important. Ça se fera manuellement. Mais le plus important, c'est de garder toutes les lignes droites. C'est ça qui crée le problème. Si votre ligne est emmêlée, elle peut s'ouvrir de manière asymétrique. C'est un problème. Mais il y en a un autre : elle peut attraper d'autres lignes et faire un nœud ou quelque chose comme ça. C'est une possibilité. Mais c'est pour ça que pour les nouveaux pilotes, je ne recommande pas d'acheter un parachute de secours dirigeable, ou de type Ragala, ou un parachute de secours dirigeable carré. Vous n'en avez pas besoin. C'est de la complexité. C'est bien d'en avoir. Si vous voulez, par exemple, toi et moi, on fait de la compétition, on a deux parachutes de secours dans la sellette, n'est-ce pas ? Et on a le choix. Lequel ? Par exemple, mon parachute de secours principal est carré et mon parachute de secours dirigeable est mon parachute de secours.

[00:28:43] Mon ragala. C'est juste au cas où, parce que si vous avez de l'altitude, vous pouvez choisir votre parachute de secours dirigeable et couper votre aile. Parce que si vous ne désactivez pas votre aile, peu importe le parachute de secours que vous avez, ça ne vous aide pas beaucoup. Votre aile vous traîne. Parfois, ça crée même plus de problèmes. Ouais. Et

c'est pour ça que si vous êtes à basse altitude, je vais lancer mon parachute de secours carré parce qu'il est moins complexe et il est garanti de s'ouvrir plus vite que le dirigible.

[00:29:15] **Gavin McClurg:** Je pense que c'est important. J'ai lâché mon parachute de secours, un steerable, à Columbia Fears il y a juste un jour, juste avant une compétition. Et j'ai dû attendre pas mal de temps avant de le lâcher parce que j'essayais de dériver au-dessus d'un tout petit champ. Et je me suis dit, purée, si je pouvais lâcher celui-là et ensuite le diriger vers ce champ avec mon steerable, ce serait vraiment stylé. J'ai fini par atterrir dans le champ, mais le steerable était une blague. Je n'avais pas réalisé le temps qu'il fallait pour que tout ça se produise. Vous savez, le temps que j'aie désactivé mon aile et que je l'aie eu tout sur mes genoux, j'étais déjà au sol. Et heureusement, le vent était dans mon dos, je suis atterri dans le petit champ, j'ai replié ce parachute de secours, j'ai relancé et je suis rentré à la base parce que j'avais l'autre parachute de secours.

[00:30:01] C'était assez brillant la façon dont tout s'est passé, mais j'avais entendu dire que ça prenait beaucoup de temps pour activer la direction, vous voyez, quand on a une voile directionnelle, mais ça prend vraiment du temps. Ça prend pas mal de temps. Moi, j'ai la même chose. Je vole avec une directionnelle. En fait, je vole avec ma directionnelle sur la main principale et je vole. Donc je devrais peut-être inverser ça. C'est intéressant. Tu la voles dans l'autre sens, mais bon, je suis pareil. Maintenant, je vais y réfléchir. Je choisirais, vous savez, instantanément la main droite, pas instantanément la main gauche. Ouais, ouais. OK. Ouais. Intéressant. Je ne veux rien sauter. Tu as dit que les gens la mettaient à l'envers ou à l'envers sur les lignes. Parle-moi de ça.

[00:30:46] **Andrey Kuznetsov:** Ce sont des erreurs très courantes. Parce que, je pense que les gars d'Angleterre ont fait une très bonne vidéo de test. Ouais. Matt Wilkes. Ouais. Ils ont expliqué très clairement, vous voyez, si vous lancez votre parachute de secours avec deux mouvements, avant et arrière, vous êtes allongé sur les mains et ça coince. Vous voyez, c'est pareil quand on lance un parachute de secours. Et c'est pour ça que la plupart des sellettes maintenant sont vendues avec un container, un container interne, parce qu'ils le vendent comme étant avancé. Ils ont toujours le marketing. Où doit se trouver votre visage sur le container ? Matt Wilkes sur la voiture. Cool. C'est ça. Ils aimeraient avoir deux points. Ils doivent les cartographier. Et c'est une bonne idée parce que sinon, les gens retournent une ligne et vous donnent une liste comme glissante,

[00:31:37] n'est-ce pas ? Tu mets la sellette plus difficile à lancer. Et tes suspentes ? Elles s'enroulent et ne sont pas... Tout doit être au fond de la sellette. Parce qu'il ne doit rien entraver le passage. Parfois, les gens mettent l'ancienne suspente ou pas sur le dessus du parachute de secours. Quand tu le lances, tu le lances avec difficulté parce que tout n'était pas là, tout était sur le dessus du container. C'est comme ça que le problème se crée.

[00:32:06] **Gavin McClurg:** D'accord. Et je pense que c'est vraiment important. L'autre chose que tu as dite, parce que quand j'ai appris le parapente, on le tire vers l'avant et on l'accroche vers l'arrière, et ça a totalement changé. Maintenant, ce n'est plus correct. Ouais. Je pense que beaucoup de gens ont encore ça en tête et, tu sais, tu as cette idée où tu le sors puis tu l'accroches, mais c'est juste un mouvement fluide. N'est-ce pas ? Exactement. Exactement.

[00:32:30] **Andrey Kuznetsov:** Et il faut s'entraîner sur sa propre sellette parce que, par exemple, une sellette a le conteneur avec un flip de 40, 25 degrés. Genre, par exemple, Wooda Valley l'a et vous, vous lancez juste sur le dos. Parfois ça n'aide pas, vous savez, parce que pour les toutes petites filles, par exemple, elles n'ont pas de muscles sur la main droite. C'est ça. Elles doivent compter sur la technique, vous savez, comme ils le recommandent. Exactement. Genre, en pratique, il faut s'entraîner car sur certaines sellettes, le conteneur avant a trois pins. C'est créatif. Il y a parfois un délai avec l'ouverture. C'est ce que j'ai vu, mais il faut s'entraîner. Il faut développer ses muscles.

[00:33:17] **Gavin McClurg:** On, on était en train d'enregistrer une émission à nouveau. Celle-ci n'est pas encore sortie, mais j'avais Nick Greece et Russ Ogden dans l'émission hier et on parlait juste de réglages de printemps et on est tombés sur les parachutes de secours et on parlait de l'autorotation, que Russ déteste, ce terme d'autorotation, parce qu'il n'y a rien d'automatique là-dedans. Tu as fait ça. C'est une rotation manuelle. C'est ta faute. Tu es tombé en autorotation et tu peux t'en sortir. Tu sais, ce n'est pas un déploiement automatique, c'est sortir de l'autorotation, mais si tu dois le faire, évidemment s'il y a un doute, tu dois le faire. Et ce dont il parlait, ce qu'ils découvrent, c'est que si tu es dans ce genre de situation où il y a potentiellement beaucoup de force G quand tu es, et je serais intéressé de connaître ton avis là-dessus.

[00:34:09] Parce que je n'avais jamais entendu ça. Ça a l'air vraiment flippant, mais il parlait de l'importance d'avoir ce réflexe sur la position de la poignée. On le fait à chaque fois qu'on quitte la pente pour, tu sais, suivre cette ligne, et Blake en parle tout le temps : il faut que ce soit totalement automatique, savoir où est cette poignée, parce que si tu es dans une situation de cascade, tu n'es peut-être pas en mesure de regarder. Ou alors, il parlait de cette époque : s'il y a une situation de fortes forces G, il a dit que les mains des gens peuvent descendre. Et si tu rates la poignée, ta main se retrouve coincée en bas. Et la force G la retient si fort que tu n'as plus la force de la ramener vers ta poignée. Et ça, c'est vraiment flippant.

[00:34:54] **Andrey Kuznetsov:** Vous en avez déjà entendu parler ? Oui, j'en ai entendu parler. Et je dirais qu'il y a un autre problème : si votre main droite et votre parachute de secours sont du même côté avec la rotation, vos mains peuvent être bloquées par la pression. Exactement. Et vous ne pouvez pas tirer votre main droite vers le bas. Récupérez votre

[00:35:11] **Gavin McClurg:** la main. Ouais. Dans ça,

[00:35:12] **Andrey Kuznetsov:** dans ce cas, vous devez l'utiliser avec la main gauche. C'est pour ça que j'aurais un conteneur de secours frontal, ce qui est une bonne idée parce que vous pouvez atteindre les poignées avec la main gauche ou droite sur votre conteneur frontal, juste sur votre conteneur frontal, ce qui aide. Oh, oui. Sur la sellette avancée, vous pouvez accéder aux deux parachutes de secours par le côté gauche et par le côté droit aussi. Ça aide.

[00:35:41] **Gavin McClurg:** Vous savez, j'y pensais justement quand j'ai déclenché mon parachute de secours. J'étais en équipement léger, vous voyez, je faisais une petite expédition. Je faisais pas mal d'entraînements et j'étais très chargé, tout en étant en équipement léger. Donc j'avais, vous voyez, de l'oxygène et tout mon matériel de camping et c'était un montage frontal. J'essaie de visualiser, je pense que je l'ai juste saisi et accroché, mais est-ce qu'on est censé passer autour de l'élévateur et l'accrocher par l'extérieur ou est-ce qu'on peut juste y aller directement ? Normalement, ça devrait

[00:36:07] **Andrey Kuznetsov:** il faut passer par l'élévateur parce que si tu lances d'ici, tu vas passer à travers tes élévateurs, à travers les lignes, à travers les lignes, à travers l'intérieur de ta jambe. Tu dois passer par l'extérieur de l'élévateur. Je dois

[00:36:19] **Gavin McClurg:** Je l'ai fait parce que j'ai eu un déploiement propre, mais je me souviens avoir beaucoup réfléchi à ça quand j'ai eu mon montage avant, c'était, vous savez, quelque chose avec lequel on n'est pas très familiers. On n'y pense pas trop. Votre point sur le fait qu'il faut s'entraîner à tout ça. C'est une chose intéressante parce qu'aujourd'hui, à mesure que vous progressez dans ce sport, on commence à voler avec beaucoup de matériels différents. N'est-ce pas ? On a notre kit bivy. On a notre kit marche et vol. On a notre kit cross country. On a notre kit course. On a un kit acro. Je veux dire, j'ai cinq sellettes différentes et c'est, vous savez, quand j'ai eu un problème en entraînant de l'acro au-dessus du désert, en repassant à mon équipement acro dont j'ai parlé plusieurs fois dans l'émission, c'était hilarant si ce n'était pas si dangereux, mais cette mémoire musculaire n'était pas là avec la sellette acro.

[00:37:07] Je n'étais pas en train de voler. Je pilotais avec mon kit marche et vol, qui n'a qu'un seul parachute de secours. Mon premier parachute de secours n'était pas attaché à travers celui-ci. Oh mon Dieu, regarde ça. Donc, mais j'ai oublié, pour un tout petit instant, que j'avais un deuxième parachute de secours. Du coup, perdre une seconde ou deux a voulu dire que j'ai touché le sol sans que le deuxième ne se déploie. J'ai lancé le deuxième, mais j'ai vu, tu sais, il sortir et puis j'ai touché le sol et heureusement tout allait bien. J'avais assez de mon aile qui volait au-dessus de ma tête et c'était en chute libre, pas, tu sais, en train de remonter ou de redémarrer. Il y a eu beaucoup de choses qui se sont très bien passées. De mon côté, mais cette mémoire musculaire n'était pas là avec le kit acro. Et ça, ça aurait pu être mortel.

[00:37:51] **Andrey Kuznetsov:** Ouais, exactement. Il faut s'entraîner. Il faut connaître son matos sur le bout des doigts. Surtout si tu as plusieurs kits, comme tu l'as dit, j'en ai deux, j'en ai un blanc et un de compétition. Et j'aime bien le blanc parce qu'en New England, on doit monter à la montagne à pied presque à chaque fois. On n'a pas d'option avec une télécabine ou un télésiège. Ouais, parce que c'est pas disponible dans notre coin, mais on doit quand même marcher. C'est pour ça que je ne veux pas faire de randonnée avec mon matos de compétition.

[00:38:24] **Gavin McClurg:** Alors, tu as dit que les parachutes de secours s'ouvrent nettement plus vite s'ils ont été fraîchement emballés. Et ensuite, ils... Russ en parlait même. Ils accumulent une sorte d'énergie statique quand ils sont... c'est quoi cette énergie statique ? C'est ça ? Ouais. Parce que si tu...

[00:38:40] **Andrey Kuznetsov:** le nouveau tissu spécial, il est synthétique. Maintenant, ils peuvent vivre genre 15, 20 ans. Les anciens parachutes de secours, ils ne restent que 10 ans parce qu'ils utilisent un type de tissu différent. Maintenant, le nouveau, et bien sûr, c'est du nylon ou un autre type de tissu, le synthétique quand vous, je veux dire, il y a de l'électricité statique, non ? Et quand je, quand je rafraîchis le parachute de secours, mon, mon, mon processus habituel est d'ouvrir le parachute de secours, de le laisser reposer pendant 12, 24 heures, vous savez, juste pour être sûr, parce qu'un tissu a une mémoire. Il faut libérer ça et le remettre dans une forme un peu différente, parce que si vous le laissez dans la même forme, après quelques années, ça va créer des plis.

[00:39:29] Même le tissu synthétique est souple. Pourtant, si vous le pliez au même endroit plusieurs fois, il peut finir par s'abîmer. C'est possible. On ne peut pas dire à cent pour cent, mais ça restera un point de tension pour le parachute de secours.

[00:39:48] **Gavin McClurg:** Donc, on dirait que peu importe le nombre d'heures que vous volez ou votre devise ou n'importe quoi d'autre, vous savez, le minimum est une fois par an ou est-ce que ce n'est même pas assez ?

[00:39:57] **Andrey Kuznetsov:** Moi, quand j'étais en équipe nationale, on reconditionnait chaque mois. Chaque mois ? Chaque mois.

[00:40:03] **Gavin McClurg:** Non, mais ça c'est le parachutisme. Qu'est-ce que tu ferais ? Pour le parapente, je te le recommanderais.

[00:40:08] **Andrey Kuznetsov:** au moins tous les six mois.

[00:40:10] **Gavin McClurg:** Tous les six mois. Peu importe que vous utilisiez le matériel ou non. Exactement. Ça n'a pas d'importance. Vraiment.

[00:40:16] **Andrey Kuznetsov:** Ouais. Mais bon, c'est quand même un repliage récent. Et puis, quand tu montes à pied et que tu voles, tu es assis dans la sellette, ton parachute de secours est bien en place, il est aussi à l'intérieur de la sellette, et ça peut nous faire dire que, euh, pour suivre la forme de la sellette... Tu vois, ça peut changer de configuration à l'intérieur. Ce n'est pas énorme, mais ça peut quand même être un problème pour, euh, pour l'ouverture. Hmm.

[00:40:42] **Gavin McClurg:** Ouais. Je, je me demande à quel point il y a de la résistance face à ça. C'est intéressant, non ? Ce qu'on est prêts à dépenser dans le sport et là où on est prêts à faire des économies, ça n'a aucun sens par moments. Vous savez, c'est un parachute de secours. C'est une pièce assez importante de votre équipement. Exactement. C'est comme voler sans un inReach. Ça n'a juste pas beaucoup de sens.

[00:41:04] **Andrey Kuznetsov:** Exactement. Et les gens disent encore : « Oh, je n'en ai pas besoin. Le parachute de secours carré est cher, je vais prendre le rond. » Mais le rond a un genre de... ce n'est pas stable à l'atterrissage. Je veux dire, c'est un peu une technologie dépassée et un vieux design. Pourquoi tu dois acheter un vieux design parce que c'est moins cher ? C'est comme si tu achetais une assurance bon marché pour toi-même. Exactement. Tu économises cent balles, mais alors quoi ? Exactement. Tu paieras plus tard, tu sais, mais ça ne sert à rien.

[00:41:29] **Gavin McClurg:** Vous savez, je pense que je suis sûr que beaucoup de personnes qui écoutaient aujourd'hui, vous savez, j'avais cette idée, enfin, je n'aurai jamais à ouvrir mon parachute de secours pendant des années et j'ai volé à Sun Valley avec des conditions vraiment fortes, beaucoup d'heures, beaucoup de compétitions, le X-Alps et tout le reste. Et jamais, jamais, jamais, jamais, jamais, vous savez, je dois être un très bon pilote. Et puis, vous savez, je l'ai ouvert trois fois maintenant en compétition et, vous savez, pas pour dire, pas au-dessus de l'eau, pas en entraînement acro. J'en ai fait plusieurs maintenant aussi, mais là, vous savez, ceux-ci étaient dans des situations où j'avais besoin de mon parachute de secours. Et je peux vous dire que, vous savez, même avec un parachute de secours qui est, vous savez, à 20 % au-dessus de la plage de poids, avec toutes les recommandations, on peut se retrouver au sol assez rapidement.

[00:42:20] Et selon le terrain sur lequel vous arrivez, vous savez, du plat, du rocher, du béton, le haut d'un toit par rapport à une belle pente avec de l'herbe, comme vous en avez dans les Alpes, vous savez, c'est vraiment variable. Et ça m'a toujours surpris à quel point on descend vite. C'est, hop, vous êtes au sol. Et c'est, ouais, je pense que c'est important d'avoir ça.

[00:42:46] **Andrey Kuznetsov:** C'est pour ça qu'il faut ajouter un surplus, au moins 10 kilos en plus de votre poids au décollage. Même si votre aile vole à côté de vous, non ? Vous ne pouvez pas compter sur votre aile, par exemple, genre 5 kilos, par exemple. Mais quand même, si vous volez dans l'Utah, par exemple, à 14 000, non, à 12 000, vous avez besoin d'un parachute de secours plus gros.

[00:43:08] Exactement. Exactement. Il vous faut un parachute de secours plus gros. Je recommanderais d'ajouter au moins 10 kilos au-dessus de votre poids au décollage. 15 ou 20, c'est le mieux. Mais bon, c'est une recommandation. Mais bien sûr, les gens cherchent l'option la moins chère. Parfois, vous savez, j'ai un décollage de 100 kilos, j'achèterai un parachute de secours de 100 kilos pour les 100 kilos en plus. Vous voyez ? Et

[00:43:33] **Gavin McClurg:** Je pense que tu parles de l'effet pendule. Ouais. Ou du backflip. Mais de l'effet de descente en plané, peu importe comment ils appellent ça sous la voile. Je pense que ça, ou la descente en plané, ces genres de trucs peuvent vraiment avoir un impact, non ? Je veux dire, si jamais tu te trompes de timing, ce que tu ne peux pas contrôler quand tu vas toucher le sol, quand tu es sous le parachute de secours, ça peut être la différence entre, tu sais, s'en sortir à pied et finir chez le podologue.

[00:44:01] **Andrey Kuznetsov:** Exactement. Ouais, carrément. C'est... Ouais. Et si tu déclenches ton parachute de secours assez haut, tu as le temps de corriger le tir, non ? Pour tout ce qui bouge à gauche et à droite. Si tu es bas, tu n'as pas le temps, tu n'as pas le choix. Tu déclenches, tu déclenches. C'est pour ça que je le recommande toujours à mes élèves. Avant de déclencher un parachute de secours, vérifie juste ton altitude. Parfois, les gens sont dingues et ne se soucient pas de l'altitude, mais vérifie d'abord ton altitude. D'abord, si tu as assez d'altitude, OK, tu as plus de chances de survivre et de réussir à atterrir sans problème. Si tu n'as pas d'altitude, déclenche, tout simplement. Déclenche, ne réfléchis pas.

[00:44:39] **Gavin McClurg:** Ouais, je postulerais aussi que quand les gens n'ont pas fait beaucoup d'entraînements SIV, je veux dire bien plus qu'un seul, les accidents fatals que j'ai vus — et j'en ai vu pas mal — ont été... je n'ai jamais vu rien de grave arriver sous voile. Je veux dire, sous parachute de secours. Toutes les choses vraiment graves que j'ai vues, hors décollage et atterrissage, je parle en plein vol, ont été dues au fait qu'ils n'ont tout simplement pas lâché. Vous savez, des gens qui vont jusqu'au sol sans lâcher. Et je postulerais que c'est parce qu'ils essaient de corriger le problème et qu'ils ont perdu la notion de leur position dans le ciel. Ils ne vérifient pas l'altitude.

[00:45:27] **Andrey Kuznetsov:** Exactement. C'est pour ça que quand j'ai déclenché mon parachute de secours en Floride pendant le camp sur Paragonia, j'ai eu une fermeture frontale à 4 500, non ? Et mon aile a eu une fermeture frontale très nette, et on était en chute libre. C'était comme si la manche était annulée à cause du vent fort, et il s'est passé quelque chose avec le vent et les thermiques. J'étais dans une zone de subsidence très importante. Et l'aile ne pouvait pas s'ouvrir. J'ai vu mon aile, je me souviens de l'aile devant moi, et elle a juste essayé de s'ouvrir, mais il n'y avait pas assez d'air. Je ne sais pas ce qui s'est passé, mais on a été en chute libre pendant peut-être cinq, 400 mètres. On était en chute libre. J'ai vérifié, j'ai vérifié mon altitude.

[00:46:13] Ma chute libre était à peu près de 12 mètres par seconde, 10, 12, 12. Waouh. Et, et, d'accord. Et là, mon expérience en parachutisme ressort, je me dis : OK, mon altitude est à deux, trois. OK, je lance le parachute de secours. J'ai vu les arbres. C'est le moment de l'ouvrir. Et il s'est ouvert exactement comme en parachutisme, sans délai, juste boum. Et ma sellette a lâché. Parce que, parce que pour une ouverture en chute libre, le parachute de secours paraguayen, c'est un peu, ouais, c'est une ouverture rapide, c'est sûr.

[00:46:45] **Gavin McClurg:** Et c'est ce que vous n'avez pas, parce que vous n'avez pas le petit truc carré avec ce gars. Vous n'avez pas ce petit truc qui se déploie lentement, c'est genre immédiat.

[00:46:52] **Andrey Kuznetsov:** C'est un choc. C'est ouvert parce que c'est pour ça que mon cœur a été endommagé après cette ouverture. Waouh. Ça s'ouvre très vite, mais ça me rappelle mon expérience en parachutisme. Bien sûr, j'ai

eu deux ouvertures ou j'ai fait un vrai largage en parachutisme et lors d'autres tests, ça ne compte pas, mais dans le vrai, c'était exactement la même chose. Il faut juste être en chute libre et ouvrir, lancer ton parachute de secours, tu vois ?

[00:47:20] **Gavin McClurg:** Alors, laissez-moi voir si je peux résumer rapidement où nous en sommes pour l'instant. On doit voler avec un couteau à crochet. On doit voler avec un parachute de secours fraîchement emballé. Idéalement pas plus de six mois, on veut les réemballer. On veut voler avec deux parachutes de secours dès que possible. C'est bien d'avoir cette sécurité. Il y a des données intéressantes là-dessus, mais on veut voler avec des parachutes de secours plus récents, vous savez, avec les nouveaux matériaux et les nouveaux designs, carrés ou octogonaux, plutôt que ronds. On ne veut pas voler avec un parachute de secours de plus de 10 ans et on veut s'assurer qu'il est correctement emballé. On veut que les lignes soient bien en bas. C'est super important. On veut que la poignée soit correctement fixée au sac.

[00:48:06] On veut avoir la mémoire musculaire de l'emplacement du parachute de secours et de la sellette avec laquelle on vole actuellement. On veut que ce soit super redondant, qu'on le fasse tout le temps. On doit pouvoir le trouver avec n'importe quelle main dans diverses situations. Et ça vient juste de la pratique. C'est l'une des choses que je fais à chaque fois que je décolle. Une fois que je suis loin de la pente et que je suis en sécurité, je prends les deux commandes et je le fais, même les jours de compétition. Je fais en sorte que ça fasse partie de mon... c'est presque comme ma vérification pré-vol, même si je suis en l'air, pour ne rien oublier.

[00:48:43] **Andrey Kuznetsov:** On dirait que tout est là. Ouais. Et pour la portée, comme tu l'as dit, il faut avoir sa position et son assurance, non ? L'assurance Global Risk. En fait, c'est exactement ça, c'est Next Town, une Global Risk qui avait son siège au Liban et dans le New Hampshire. C'est Next Town. Quand j'ai volé, c'était le record, tu sais, depuis Ascati. C'est Next Town et c'est la même chose. On est

[00:49:05] **Gavin McClurg:** On va parler de ton record ici dans un instant. Ouais, j'étais justement au téléphone avec ces gars, tu sais, ils sont notre sponsor titre pour le X Red Rocks. Au début, j'ai travaillé avec eux pour mes opérations de bateau et, tu sais, on a eu un gars qui a fait une infection grave à la peau sur le bateau en Papouasie-Nouvelle-Guinée après une coupure sur un récif, et ils l'ont évacué de là, ce qui a été un sacré boulot pour sortir quelqu'un d'une zone aussi isolée de la Papouasie-Nouvelle-Guinée et le ramener en Europe. Donc, je suis fan d'eux depuis longtemps, mais comme tu l'as dit, c'est encore un de ces endroits où on devrait dépenser un peu d'argent, tu sais, vu ce qu'on fait et, euh, vu les probabilités et les chances et tout ce genre de choses. C'est, tu sais, c'est pas inévitable, c'est sûr, mais ça peut certainement arriver.

[00:49:53] **Andrey Kuznetsov:** Oui, carrément. Tu ne devrais pas me dire...

[00:49:55] **Gavin McClurg:** parler de ton disque. Ça avait l'air incroyable. Ça vient juste de se passer ?

[00:50:00] **Andrey Kuznetsov:** Euh, de quels records parlez-vous ? Eh bien,

[00:50:03] **Gavin McClurg:** vous savez, vous

[00:50:04] **Andrey Kuznetsov:** Tu as volé jusqu'à la plage pour la plage. Ouais. Ça a été fait il y a quelques semaines en New England. Est-ce que c'est le premier vol en parapente ? Parce qu'avant, ils ne faisaient que des deltaplanes jusqu'à la plage, parce qu'on se bat toujours avec la brise de l'océan et même un deltaplane ne peut pas lutter contre la brise de l'océan parce qu'elle vient de l'océan. C'est tellement fort que tu ne peux pas l'atteindre.

[00:50:30] **Gavin McClurg:** Vous avez une forte brise de mer là-bas. Vous êtes dans la zone ?

[00:50:32] **Andrey Kuznetsov:** Ouais, on, on a volé depuis Vermont, et c'est genre à presque cent milles de la plage et c'était genre, je ne m'attendais pas, disons, à ça. Ce n'était pas le plan. Non, ce n'était pas le plan, j'avais juste un pressentiment dans la tête. Je me suis juste laissé aller à mon intuition. C'est genre, tu es avec quelqu'un ? Ouais. J'étais avec mon ami Max, j'ai juste traîné son aile et il était tellement content pour la première fois. Il était un peu, donc j'étais un peu effrayé parce que c'est le premier vol de son aile de compétition. Il n'a fait que du kite, mais il n'a jamais volé. Et après un moment, il était genre, wow, c'est une super aile maintenant, tu sais, et on a volé ensemble en vol de équipe, les vols de équipe aident beaucoup, tu sais, surtout avec le bleu du jour, une base de nuages pas si haute.

[00:51:26] On s'est juste laissé porter par le vent et... On avait deux espaces où il fallait sortir. J'ai volé peut-être à cent mètres de notre espace de départ, juste pour essayer parce que le vent nous poussait vers l'espace de la compétition. Et on est sortis, et c'est juste la compétition qui m'a aidé à pousser ma barre plus vite et à voler aussi vite que possible. Enfin, ok. J'ai volé avec le Climate aussi. Maintenant, c'est mon équipement blanc et un Boomer 12 pour ma compétition. Ouais.

[00:51:59] **Gavin McClurg:** Des grimpeurs, une belle façon. Alors, donc, c'était à quelle distance ?

[00:52:02] **Andrey Kuznetsov:** cent miles ? C'est 153 kilomètres. C'est presque cent miles.

[00:52:07] **Gavin McClurg:** Putain, mec. Donc, je veux dire, je n'arrive pas à me représenter ça parce que je n'ai jamais pris l'avion. Je veux dire, je suis allé au Vermont. Je faisais de la course en ski là-bas il y a très, très longtemps. Je faisais de la course en ski au Maine et au Vermont, tu sais, pour les compétitions et tout, mais pour beaucoup d'auditeurs, voler en Nouvelle-Angleterre, c'est quelque chose dont ils n'ont même jamais entendu parler. Comment est le terrain ? À quoi ressemblent les montagnes ? C'est très boisé. J'imagine que c'est

[00:52:30] **Andrey Kuznetsov:** il y a beaucoup d'arbres. Ce n'est pas une haute montagne. Euh, c'est comme si on avait la White Mountain et la Green Mountain, la Green Mountain, c'est la majeure partie du Vermont et, euh, la White Mountain dans la région du New Hampshire. Et tu as, c'est, euh, le New Hampshire a cette, euh, montagne Washington, elle s'appelle, euh, l'un des 10 endroits sur Terre avec le pire climat. C'est pour ça que c'est le truc le plus dingue. Sérieusement. Si tu regardes sur Google, si tu cherches sur Google, on a vu

[00:52:57] **Gavin McClurg:** toute la formation d'Eduardo. Des films sur cette montagne. Purée, mon

[00:53:01] **Andrey Kuznetsov:** genre 12 ou 13 ans d'expérience. J'ai volé une fois sur cette montagne et pour lui aussi, parce qu'on n'arrive pas à trouver la bonne fenêtre pour voler sur cette montagne. C'est,

[00:53:13] **Gavin McClurg:** J'avais un pilote de planeur incroyable dans l'émission il y a longtemps, quand Kevin... je crois qu'il a été formé au Mont Washington. Est-ce qu'ils y créent une onde ? Oui, ils y volent en onde. Oh là là. Waouh. C'est dingue. Je vais... Ouais, c'est le top.

[00:53:29] **Andrey Kuznetsov:** atterrir dans cette zone, mais euh, il ne faisait pas très beau. Et je suis arrivé en bas après environ 70 km, vous savez, il n'y a pas beaucoup de zones d'atterrissage autour, c'est sûr. C'est comme un long vol vers les arbres, vous savez, parfois vous avez 50 par 50 mètres et il faut avoir de la chance pour se poser là-dessus. Ouais. Waouh.

[00:53:49] **Gavin McClurg:** J'ai vu, j'ai vu certaines des photos de Donna prises ces jours-là en volant dans le Nord-Est et on dirait la Finlande. Je veux dire, il y a ça. Exactement. Il y a de l'eau partout. Je veux dire, quand j'ai fait le podcast avec Joanna, elle m'a montré, tu sais, la Finlande, ils l'appellent le pays des mille lacs ou du million de lacs, 10 000, beaucoup de lacs, il y a de l'eau partout. Et, et je regardais les photos de Donna, on dirait ça. Exactement. Exactement. On se dit, eh bien, comment est-ce que les thermiques se produisent ici ? Euh, c'est

[00:54:19] **Andrey Kuznetsov:** pourquoi un des éléments, ce qu'on a volé il y a deux semaines, il n'y a pas de feuilles sur les arbres, vous voyez, et c'est comme si la forêt pouvait libérer les thermiques aussi avec la grande différence de température entre la nuit et le jour. C'est comme ça que les belles thermiques ont été créées, genre quelques semaines plus tard, les feuilles sont déjà sur les arbres et c'est probablement moins actif, moins percutant. Oh, d'accord. Mais on reste quand même avec quelques thermiques. Et, il y a encore de petites montagnes, mais on ne peut pas voler autour, comme par exemple, mon record du New Hampshire, j'ai décollé d'une montagne à 250 pieds, c'est comme des thermiques d'entraînement.

[00:55:02] **Gavin McClurg:** Ouais. C'est du lourd pour le Royaume-Uni, mec. Je veux dire, c'est un sacré score pour le Royaume-Uni. Quand j'y suis allé et que j'ai regardé ces gars, je me suis dit : « Attends une minute, vous faites du XC à partir d'ici ? » C'est juste une minuscule butte, tu vois, Mount Monroe, alors qu'on a le grand espace à 5 000 pieds plus à l'ouest. Je sais que j'y suis allé. J'ai passé du temps à voler à 250 pieds. Tu as volé sur quelle distance ? Euh,

[00:55:26] **Andrey Kuznetsov:** 80 kilomètres.

[00:55:27] **Gavin McClurg:** Wow. Et je m'entraînais,

[00:55:30] **Andrey Kuznetsov:** avec mon Puma, mon aile de juin. Je faisais des décollages et des atterrissages au décollage, des décollages et des atterrissages au décollage, juste pour pratiquer, pour me forger de l'expérience. Et je n'avais pas de tenue de vol à ce moment-là. Je n'avais rien avec moi. Juste avec une petite veste et rien d'autre. Je n'avais rien, et je trouve un coin sympa. Tu peux juste dériver, dériver, dériver. Je me dis, d'accord, je peux y aller. Et je suis parti et j'ai appelé mes gars, genre, « Hé les gars, vous pouvez dériver ma voiture ? » Je n'avais rien avec moi.

[00:55:59] **Gavin McClurg:** Oh, j'adore les trucs imprévus. C'est spécial. C'est vraiment cool. Et après, tu commences à te dire, enfin, tu te demandes à quelle fréquence ça pourrait marcher ? Tu sais, qu'est-ce qu'il y avait de spécial ce jour-là ? Peut-être pas tant que ça. Tu sais, tu pourrais peut-être y retourner et recommencer encore et encore. Enfin, c'est de ça que parlent les pilotes britanniques sur leurs petites collines. Tu sais, qu'une fois qu'ils ont découvert que ça marche, que ça marche, ils peuvent s'échapper. C'est ça.

[00:56:24] **Andrey Kuznetsov:** Il faut, je veux dire, avoir son plan toujours derrière soi, dans la tête. Il faut se dire : d'accord, si je décolle et que je repère une observation, tu peux voir l'oiseau. Si tu vois l'oiseau commencer à monter, d'accord, rejoins-les. C'est la clé. Même si tu es super bas. C'est ta clé. Mais, et bien sûr, il faut sentir l'air. Tu sais, si tu sens que quelque chose se soulève, tu dois bouger. Avance et essaie juste de jouer avec. Bien sûr, on n'a pas beaucoup de choix. S'il y a beaucoup d'arbres derrière toi, sois très prudent et confiant. Si tu, si tu accroches ça, tu le tiens. C'est pour ça que vous l'achetez tous de New England. Ils sont généralement très patients parce que tu joues avec les petits trucs et tu restes pour toujours.

[00:57:09] Vous savez, c'est pour ça que mon résultat à la compétition n'est pas si bon. Je suis au but, mais je suis à la fin de la liste parce que je suis un poids mort.

[00:57:19] **Gavin McClurg:** Je suis genre,

[00:57:19] **Andrey Kuznetsov:** monte jusqu'en haut et pousse la barre après parce que c'est, j'ai changé pour, toi

[00:57:24] **Gavin McClurg:** Prends ton temps. Tu arrives en haut. Exactement. Je veux dire,

[00:57:28] **Andrey Kuznetsov:** Bianca m'a dit qu'il fallait y aller, qu'il fallait pousser la barre. J'ai dit : « Ouais, oui. » Mais quand tu me dis que tu te contentes de marcher avec, tu es comme... tu as peur de la lâcher parce que tu es en New England. Si tu laisses la thermique trop basse, tu te retrouves au sol.

[00:57:43] **Gavin McClurg:** Ouais, ouais, non, c'est une approche différente. Je veux dire, et je pense que c'est pour ça que les pilotes britanniques sont si bons. Ouais. Ouais, non, c'est une approche différente. Je veux dire, et je pense que c'est pour ça que les pilotes britanniques sont si bons. Quand c'est léger, tu sais, ils sont très, très bons quand les cœurs ne sont pas regroupés et que tout est un peu mélangé et que c'est super mou et que tu dois dériver pendant une éternité et que tu dois être très patient. Et ça peut être, ce n'est pas une compétence que nous, qui vivons du côté ouest du continent, maîtrisons très bien parce que c'est si fort. Tu sais, une montée de deux mètres, c'est quelque chose que tu dois laisser.

[00:58:13] **Andrey Kuznetsov:** Pour nous, deux mètres, c'est genre, « oh, c'est une bonne montée, on y va ». Ouais, ouais,

[00:58:17] **Gavin McClurg:** pour vous, c'est un

[00:58:17] **Andrey Kuznetsov:** boomer. Exactement. Exactement. Je suis sérieux. Ce n'est pas une blague. C'est, c'est la réalité.

[00:58:22] **Gavin McClurg:** Non, je sais. C'est une approche très différente et on doit avoir de l'expérience dans toutes, surtout quand on commence à être en compétition. Bienvenue en New England. Vous ne pourrez pas toujours vous contenter de survoler le terrain.

[00:58:31] **Andrey Kuznetsov:** Bienvenue en New England. On ne peut pas vous montrer comment vous devez faire. Oui,

[00:58:34] **Gavin McClurg:** Je dois, je dois intervenir. Je vous aime tous. Je dois sortir de là. Et je sais que c'est une communauté passionnée. Vous êtes soudés et vous faites beaucoup de choses ensemble. J'adorerais avoir votre point de vue sur le réglage des voiles.

[00:58:46] **Andrey Kuznetsov:** C'est l'un des points importants pour... C'est l'un des points importants pour les ailes de compétition comme pour les ailes de loisir, parce que c'est une question de sécurité. Vous savez, si j'avais eu l'aile il y a quelques semaines, même si c'est une aile de classe B, une ligne était plus longue que l'autre de 76 millimètres. C'est de la classe B, ce sont des lignes B. C'était différent. Et j'ai vu que c'était fait professionnellement, mais probablement qu'un pilote a choisi le mauvais lien de lignes. C'est 76 millimètres. Il y a 76 millimètres de différence. Alors, comment vous survivez avec cette aile ? Je ne sais pas. C'est juste que l'inspection fait aussi partie de la sécurité des ailes. Parce qu'aujourd'hui, les gens achètent juste du matériel spécial pour les nouveaux pilotes, ils achètent de nouvelles ailes et la plupart du matériel léger pour lequel ils ne sont pas prêts, et ils endommagent l'aile beaucoup plus vite.

[00:59:42] Ouais. C'est bien d'en avoir, mais pas pour le nouveau pilote. Et c'est un peu... C'est étrange pour nos vieux pilotes qui avaient un peu d'expérience, ils se sont juste rendu compte que la nouvelle aile est bonne si vous avez, si vous avez l'habitude de marcher avec le matériel et comme vous l'avez dit, l'équipement léger, n'est-ce pas ? Mais le réglage est l'un des problèmes de sécurité pour les vieilles ailes. Il faut vérifier. Ouais. J'ai

[01:00:07] **Gavin McClurg:** On en a beaucoup parlé dans l'émission, donc je ne veux pas insister lourdement, mais je pense qu'on doit être vraiment conscients de ce qu'on sacrifie quand on opte pour le matériel léger. Vous savez, c'est très cher et ça s'use. Ça s'use vraiment vite, donc il y a un aspect coût que je pense que beaucoup de gens ne saisissent pas vraiment, mais il y a aussi le fait que ce matériel est plus fragile à tous égards. Les lignes s'étirent plus facilement, le tissu se détériore plus vite, votre sellette légère n'aura pas la même protection, même si elle est certifiée EN, elle n'a pas la protection passive à laquelle on est habitué. On n'a pas de planche de siège, donc on n'a pas l'autorité avec l'aile. Il y a tellement de choses. Ça revient au fait qu'en général, on vole avec un parachute de secours, pas deux.

[01:00:52] Il y a donc beaucoup de choses qui sont célébrées. Je suis tellement content que ça existe et qu'il y ait eu ce gros élan, parce que ça nous permet d'aborder le sport de manières vraiment superbes et de monter la pente sans mon kit de compétition, ce qui est génial, mais on sacrifie quelque chose. Vous savez, on ne pilote plus nos Cadillac.

[01:01:15] **Andrey Kuznetsov:** Oui. C'est sûr. Le matériel léger. Et c'est... Tu as tout à fait raison. Le matériel léger a un peu disparu très vite par rapport au matériel classique.

[01:01:27] **Gavin McClurg:** Ouais. Et ça, ça se comporte aussi différemment. Tu sais, les ailes légères, elles, elles ferment différemment. Elles demandent plus de travail. Exactement. C'est sûr. Sur toute la gamme. Elles ne sont pas les mêmes. Ce n'est pas le même ENB qu'un ENB, et c'est le même CNC et ENC. Elles sont différentes. Oui. Je

[01:01:47] **Andrey Kuznetsov:** on peut comparer. J'ai volé le Leopard. Et j'ai volé le Puma. Le Puma est la version légère du Leopard. Exactement la même structure. Exactement la même ligne. Tout est identique. Différent tissu et différent élévateur. Et on les ressent différemment. Le Leopard peut voler plus longtemps, surtout pour New England. Il faut une belle portance. Le Puma est une sorte de copie identique, mais bien sûr, le tissu léger ne peut pas supporter autant de pression et peut voler un peu différemment. Mais le bon côté pour le Puma, c'est qu'avec une portance forte et longue, il est plus souple sur les commandes, beaucoup plus souple parce que le Leopard peut vous secouer très fort comme c'est un tissu classique, n'est-ce pas ? Le Puma vous permet de jouer un peu plus doucement.

[01:02:34] C'est pour ça que la Puma est féminine et la Leopard est masculine. Vous voyez, c'est un peu comme des animaux différents, vous voyez ? Ouais.

[01:02:42] **Gavin McClurg:** Je pense que, avant qu'on ne quitte le réglage, ça semble aussi être le cas en compétition. Beaucoup de pilotes de haut niveau règlent leurs ailes à chaque compétition, c'est quelque chose qu'ils surveillent vraiment de près et, je peux le dire de mon propre expérience, ça fait vraiment une différence. C'est vrai. Et

[01:03:01] **Andrey Kuznetsov:** Pourquoi, pourquoi en extension ? On ne peut pas le changer. Pourquoi en résistance des lignes ? Ça dépend de la pression que vous mettez sur les lignes, vous voyez, si vous faites une spirale, un côté s'allonge plus vite que l'autre, par exemple, ou si vous rangez votre aile, c'est différent. Il faut vérifier parce que toutes

les lignes sont sensibles maintenant, c'est sûr. Et quand vous utilisez l'accélérateur, vous changez votre angle d'attaque tout le temps et votre aile s'étire un peu. On ne peut pas l'éviter.

[01:03:32] **Gavin McClurg:** Bon, on va finir sur ça. C'est quoi votre entreprise ? Pour que les gens sachent où vous trouver, ce que vous faites et quel est votre site web. Et merci, mec.

[01:03:40] **Andrey Kuznetsov:** Ma société est Airquest Paraguayling, je dirige cette entreprise depuis cinq ans et je fais le pliage libre et l'inspection du parachute de secours, ce qui est une partie importante de notre équipement. Et, euh, je fais aussi l'inspection et la réparation de l'aile, tout type de réparation et plus le réglage. L'hiver dernier, je suis allé en Autriche et j'étais à l'école FSA où j'ai suivi toute cette formation sur le streaming, avec tellement de détails, ils m'ont tout expliqué si bien. Et, euh, j'étais content de visiter l'Autriche l'hiver dernier et d'y passer des semaines, c'était super.

[01:04:21] **Gavin McClurg:** Où est-ce que c'est ? Je ne savais pas qu'il existait une école pour ça.

[01:04:23] **Andrey Kuznetsov:** Et après, ce n'est pas pour ça, c'est comme une école, ils font ce service et ils me donnent juste une sorte de certification pour ce qu'ils font. Et ils me forment précisément pour la formation et les petits détails pour les ailes. C'est pour les tests et pour l'inspection. Content. D'accord.

[01:04:47] **Gavin McClurg:** C'est génial. Bon, Andre, tu m'enverras tout ça pour les notes de l'épisode. Tu vas m'envoyer quelques photos sur comment bien ou mal emballer, ce genre de choses. On mettra tout ça dans les notes quand on sortira l'épisode, mais merci beaucoup pour ton temps et pour avoir partagé toutes ces connaissances, et félicitations pour ton grand vol. On se voit à Chelan.

[01:05:07] **Andrey Kuznetsov:** Merci, mec. J'étais ravi d'en parler et à bientôt.

[01:05:12] **Gavin McClurg:** Merci beaucoup. Santé. Salut. Si

[01:05:20] Si vous trouvez CloudBase Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des manières. Vous pouvez nous donner une note sur iTunes ou Stitcher, ou peu importe la plateforme que vous utilisez pour écouter le podcast ; cela compte beaucoup et aide à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez aussi en discuter sur le chemin du travail avec vos collègues. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu ainsi. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, de l'espace de stockage, de la musique et toutes sortes de frais logistiques. Donc, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par épisode, et vous pouvez le faire. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal, ou mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera chaque épisode qui sort. Nous publions un nouvel épisode toutes les deux semaines. Par exemple, si vous donnez un dollar par épisode toutes les deux semaines, cela revient à environ 25 dollars par an.

[01:06:06] C'est bien moins cher qu'un abonnement à un magazine et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour plein de raisons différentes, que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir 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/cloudbasedmayhem. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site web. On a essayé de rendre ça vraiment simple. Et cela vous donnera accès à tout notre contenu.

[01:06:52] Tout le contenu bonus, le petit podcast vidéo qu'on fait et les petites pépites qu'on trouve dans les conversations qui n'intègrent pas l'émission principale, mais qu'on pense que vous devriez entendre. On ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir financièrement, dites-le-moi simplement et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera à vie et j'espère que vous serez en mesure de 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 qui ont acheté notre podcast, vous devriez être tout bons. 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. Salut. Salut.

Deutsch

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

Show notes

Andrey Kuznetsov ist seit vielen Jahren im nationalen Skydiving-Team, hält mehrere Weltrekorde sowie den Genius-Rekord (100-Way-Canopy-Formation-Rekord) und war lange Zeit Testpilot für Reserveschirme. Er wechselte 2009 recht einfach vom Skydiving zum Paragliding und übersprang die C-Klasse komplett, da er sie zu langsam fand! Vor kurzem flog er über Vermont und landete am Strand und er besitzt AirQuest paragliding, ein professionelles Unternehmen für das Packen von Reserveschirmen und das Trimmen von Leinen. In dieser Episode sprechen wir über seine Geschichte im Skydiving, den Übergang zum XC-Paragliding, warum SO viele Menschen ihre Reserve nicht korrekt packen, das Trimmen von Gleitflügeln, warum das wichtig ist und vieles mehr.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu Episode 196 von CloudBase Man. Könnt ihr das glauben? Wir sind fast 10 Jahre dabei. Ziemlich beeindruckend. In der Welt des Gleitschirmfliegens passieren gerade einige spannende Dinge. Der Chablis I Can Fly ist gerade vorbei. Tangay Renaud-Goud hat Chrigel ordentlich das Leben schwer gemacht, aber am Ende hat Chrigel ihn doch besiegt, wie es sich gehört. Und die Weltmeisterschaften laufen, und die Red Bull X-Alps stehen kurz bevor. Ich fahre in einer Woche dorthin, um mit den Jungs herumzureisen und Berichte für die Fans zu machen. Das wird sicher ziemlich lustig. Ich freue mich wirklich darauf. Endlich mal weg von diesem Hausbau. Ja, 196. Wir werden hoffentlich ein weiteres Buch veröffentlichen, das auf den zweiten 100 Shows basieren wird.

[00:00:58] Und das kommt gleich. Ich werde mich an ein weiteres Buch machen müssen. Mein heutiger Gast ist Andrei Kuznetsov. Ich hoffe, ich spreche das richtig aus. Wenn nicht, Andrei, entschuldige bitte. Andrei ist der Inhaber von AirQuest Parallel Gliding in New England. Er kommt offensichtlich nicht aus New England, dieser Name, aber er ist schon seit einer Weile hier. Und er war lange Zeit nationales Mitglied des Skydiving-Teams. Er hält eine ganze Reihe von Weltrekorden. Und er, einschließlich der Genius Riders. Er hat einen Rekord, der Teil der 100-Way-Kappe-Formation ist. Und er war lange Zeit Rettungsschirm-Testpilot. Also macht AirQuest viele Repacks.

[00:01:44] Und er hat mich nach der Show wegen des Rettungsschirms kontaktiert. Nun ja, der Rettungsschirmwurf verlief richtig, aber nachdem der Gleitschirm vielleicht einen Leinenbruch hatte, oder vielleicht nicht, wir wissen es nicht, aber bei der Show, die wir vor ein paar Wochen hatten. Er hatte dazu einige Gedanken und viele Gedanken zu Repacks und Rettungsschirmen, wie man sie wirft, und zum Übergang vom Fallschirmspringen zum Gleitschirmfliegen. Er hat nie einmal einen Sea-Gleitschirm geflogen. Er hat einen 200K-Flug auf einem B in Texas gemacht, nur ein paar Jahre nach Beginn seines Fliegens im Jahr 2012, und hat das ganze Sea komplett übersprungen und direkt zum D gewechselt, weil es im Vergleich zum Fallschirmspringen zu langsam war.

[00:02:30] Also ziemlich anders. Und ich denke, eines der wirklich Interessanten an ihm ist, dass er eine große Entwicklung hinter sich hat und aus seiner Geschichte im Fallschirmspringen und dem Übergang zum Fliegen viele wirklich interessante Dinge hervorgegangen sind. Er fand vieles davon ziemlich unkompliziert, und ich weiß nicht viel über Fallschirmspringen. Also fand ich das alles wirklich faszinierend und ich denke, du wirst es auch. Also genieße dieses Gespräch mit Andre über Rettungsschirme und Rekorde, einige coole Flüge zurück nach Osten zum Strand und die Pflege deines Equipments. Cheers.

[00:03:10] Andre, willkommen bei CloudBaseVAM. Danke, dass du dich gemeldet und mir ein wenig von deiner Geschichte erzählt hast. Wir werden viel über Fallschirmspringen und deine Erfahrung mit der Kappe sprechen, den Übergang zum Gleitschirmfliegen und deine Firma. Und speziell werden wir, wie es klingt, viel über Rettungsschirme und die Bedeutung des richtigen Packens reden, da du ja viele wirklich schlechte Packungen siehst. Also willkommen in der Show und danke, dass du dir Zeit für uns nimmst.

[00:03:39] **Andrey Kuznetsov:** Hallo Gavin. Vielen Dank für die Einladung. Ich freue mich, meine Erfahrungen im Fallschirmspringen und auch im Gleitschirmfliegen zu teilen. Ich muss sagen, ich bin Experte für Rettungsschirme, die ein sehr wichtiger Teil unserer Ausrüstung sind.

[00:03:57] **Gavin McClurg:** Ja, du bist ein Rettungsschirm. Du warst ein Rettungsschirm-Testpilot im Fallschirmspringen. Was bedeutet das überhaupt? Ich weiß nicht mal, wie das aussieht.

[00:04:07] **Andrey Kuznetsov:** wie. Es war ein sehr interessanter Teil meiner Karriere. Ich war viele Jahre in der Nationalmannschaft, der Nationalmannschaft für Fallschirmspringen. Und wir hatten eine Koordination mit einem Militärteam, und sie baten uns, den Rettungsschirm vom Typ Ragawa für Fallschirmspringen zu testen, weil sie ihn für militärische Zwecke verwenden. Und an diesem Tag war es der Rettungsschirm Ragawa für Fallschirmspringen. Er existiert nicht mehr. Er existiert nicht mehr, aber es war sehr interessant. Er wurde 1981 hergestellt. Er heißt PZ81 und ist vom Typ Ragawa. Man kann die Landung steuern, wenn man es braucht.

[00:04:52] Und wir haben das getestet. Es war eine sehr interessante Erfahrung.

[00:04:57] **Gavin McClurg:** Und habt ihr im Laufe der Jahre dann viel an Prototypen und so weiter getestet?

[00:05:03] **Andrey Kuznetsov:** Es war nicht der Prototyp. Und diesen Rettungsschirm gibt es dieses Jahr schon seit neun Jahren. Wir schauen uns an, wie wir das Ganze modifizieren können, um es größer zu machen, weil man schwere Sachen laden kann. Und wir versuchen, unsere Expertise einzubringen, ob es möglich ist oder nicht, weil sperrige Sachen nicht sicher sind. Und wenn man einen Rettungsschirm im freien Fall auswirft, kann einen das töten, wenn er zu groß ist oder der Rettungsschirm nicht die korrekte Öffnungspräzision hat.

[00:05:36] **Gavin McClurg:** Ja, klar. Viel kritischer, wenn man sich im Terminal befindet.

[00:05:39] **Andrey Kuznetsov:** Ja, auf jeden Fall.

[00:05:43] Ich habe einen Rettungsschirm gesehen. Wie viele Sprünge?

[00:05:44] **Gavin McClurg:** Ja, schieß los. Ja, mit einem Rettungsschirm. Wie viele Sprünge hast du? Ich habe

[00:05:48] **Andrey Kuznetsov:** über 4.000 Sprünge.

[00:05:50] **Gavin McClurg:** War das eine vier?

[00:05:51] **Andrey Kuznetsov:** 4.000, ja.

[00:05:52] **Gavin McClurg:** 4.000. Wow. Und wie viel würde es kosten, 4.000 Sprünge zu machen?

[00:05:59] **Andrey Kuznetsov:** Eigentlich war das in meinem Land kostenlos. Wow, wirklich? Eine lange Zeit. Weil du im Nationalteam bist. Ja. Und davor, als ich anfang, war es... Es ist ein sehr ähnliches System wie in den USA. Für Teenager gibt es das. Ich habe mit 15 angefangen. Für uns war es kostenlos. Für neue Teenager gehst du zum Club und die geben dir alles umsonst, inklusive Verpflegung. Du kannst Wochen im Trainingslager verbringen und einfach nur trainieren. Die Idee dahinter ist sehr klug von der Regierung, weil die junge Generation nach 18 Jahren in die Armee oder Luftwaffe muss und ihren Dienst leisten muss, oder? Und wenn die Regierung vorher Geld ausgibt, bist du dann schon bereit für die Armee oder die Luftwaffe.

[00:06:49] Das war die dahinterstehende Idee.

[00:06:51] **Gavin McClurg:** Klar, klar, klar. Und wie bist du dazu gekommen... ich nehme an, bei der Nationalmannschaft machst du das... Wenn du mit 100 anderen Leuten fliegst und Formationen und acro und so weiter machst, ist das dann einfach die natürliche Steigerung, um es spannender zu machen? Ja.

[00:07:07] **Andrey Kuznetsov:** Ja, es war... ich war verrückt danach, als ich... ich bin fast jeden Tag zur Dropzone gegangen, weißt du. Es war egal, ob es regnete oder bewölkt war. Ich bin zur Dropzone gegangen, nur um jeden Tag die Chance zu haben, einen Sprung zu machen. Und ich war einer der Fallschirmspringer, die am meisten Sprünge in der Luft gemacht haben. Und danach sah ich die Zukunft des Fallschirmspringens und ich entschied mich, in die Canopy-Formation-Disziplin zu wechseln, weil es sehr interessant und sehr aufregend ist. Ich habe davon tatsächlich

geträumt. Und danach war ich im lokalen Team. Dann sind wir zu ein paar Camps gegangen.

[00:07:53] Die Leute aus der großen Mannschaft haben mich gesehen. Sie haben mich eingeladen, zu einem anderen Camp mitzufliiegen. Und schließlich war ich in der Nationalmannschaft.

[00:08:03] **Gavin McClurg:** Und welche Nationalmannschaft war das? Verzeih mir meine Unwissenheit, ich kann die verschiedenen baltischen Sprachen nicht wirklich unterscheiden. Also, bist du Russe? Ja, das bin ich. Und warst du in Moskau oder wo habt ihr trainiert?

[00:08:20] **Andrey Kuznetsov:** Das Team war in der Nähe von Moskau, ja. Wir haben in der Nähe von Moskau trainiert. Aber das Land ist riesig. Und der Trainer sammelt alle guten Typen aus dem ganzen Land. Das Land ist riesig. Und wir haben eine Auswahl. Wer die Auswahl besteht, darf zur nächsten Stufe springen. Und danach schauen sie sich die Besten der Besten an. Der Pilot kommt vor jeder Meisterschaft ins Endteam. So lief das ab. Und danach haben wir das Team gebildet und haben damit angefangen, dafür zu trainieren.

[00:08:54] **Gavin McClurg:** Und es klingt so, als hättest du dich total dafür begeistert. Wie viele Jahre warst du denn intensiv im Fallschirmspringen dabei? Ich meine, war das dein Job?

[00:09:01] **Andrey Kuznetsov:** Ja, das war mein Vollzeitjob.

[00:09:04] **Gavin McClurg:** Wow. Das wäre ein cooler Vollzeitjob.

[00:09:06] **Andrey Kuznetsov:** Ich weiß. Aber wenn man jung ist, hat man keine Familie, keine Verantwortung, das ist gut. Natürlich, ja. Ja, ja,

[00:09:12] **Gavin McClurg:** Ja, klar. Also, man hört ja von Unfällen beim Fallschirmspringen. Ich verstehe, dass das Risiko ziemlich ansteigt, wenn man anfängt, große Formationen zu fliegen, nur wegen der Geschwindigkeit, weißt du, und Kollisionen in der Luft können etwas sein. Aber wie würdest du, jetzt wo du viel fliegst und Gleitschirmfliegen betreibst, das Risiko der beiden in Bezug auf potenzielle Unfälle vergleichen? Ist es ähnlich oder völlig anders?

[00:09:51] **Andrey Kuznetsov:** Es ist anders, weil man beim Fallschirmspringen bei höherer Höhe mehr Zeit für den Cutaway hat. Man kann das Problem lösen, weißt du. Der einzige Weg, ein Problem beim Fallschirmspringen zu lösen, besonders in der Canopy-Formation-Disziplin, ist der Cutaway. Man drückt einfach den Knopf, dein Hauptgleitschirm fliegt weg und du benutzt deinen Rettungsschirm, wenn du zur Seite des Problems ausspringst. Normalerweise, wenn du dir die Bilder ansiehst, wirst du sehen, wie sich die Canopy-Formation wickelt. Es ist so, als würden mehrere Gleitschirme sehr schnell verheddert und jeder Fallschirmspringer in meinem Team hat mindestens zwei Hakenmesser. Mindestens. Weil man nie weiß, welche Hand durch einen davon blockiert wird, weißt du.

[00:10:39] Du musst das herauschneiden. Oder ich trage drei Messer, weil ein Messer mir hilft, den Stoff zu schneiden, wenn ich es brauche. Wenn zum Beispiel die Kappe eines Teamkollegen um deinen Körper gewickelt ist, hast du keinen Platz, um deinen Rettungsschirm auszuwerfen. Du musst den Stoff durchschneiden und deinen Rettungsschirm durch das Loch auswerfen. Das ist der einzige Weg zu überleben. Wow.

[00:11:03] **Gavin McClurg:** Das klingt ziemlich heftig.

[00:11:04] **Andrey Kuznetsov:** Ja. Ich meine, das hatten wir früher schon. Deshalb hatte bei unserem letzten Rekord in Florida, als wir die 100-Wellen-Formation gemacht haben, jeder Fallschirmspringer mindestens zwei Hook Knives. Mindestens. Weil sie aus 14 verschiedenen Ländern kamen. Wir sammeln Erfahrungen aus der ganzen Welt.

[00:11:27] **Gavin McClurg:** Ich kann mir vorstellen, dass das so ist. Die Verwendung eines Hook Knives wird in unserem Sport zwar definitiv empfohlen, aber es ist nicht allgegenwärtig, oder? Es gibt viele Piloten, die keines haben. Ganz genau.

[00:11:36] **Andrey Kuznetsov:** Es ist sehr schlimm, weil gerade für Acro-Piloten musst du das unbedingt.

[00:11:40] **Gavin McClurg:** Ja. Das musst du. Ich denke, die Acro-Piloten sind da mehr sensibilisiert, weil sie, weißt du, den Rettungsschirm öfter auswerfen und ihr Potenzial, besonders wenn sie am Infinity arbeiten, das Risiko, eingepackt zu werden, steigt massiv an. Es sind dieses Jahr ein paar gruselige Videos rausgekommen. Kevin Phillips

dort in Ogana und ich habe gerade in der Show gesehen – wir haben es noch nicht veröffentlicht –, aber Phillip Zellner hatte einen sehr ähnlichen Vorfall, bei dem er am Infinity eingepackt wurde. Er kam eigentlich gerade erst heraus, hat es vermasselt und wurde eingepackt und wow, da fängst du richtig schnell an abzusacken.

[00:12:16] **Andrey Kuznetsov:** Genau. Freifall. Deshalb ist es beim Fallschirmspringen und beim Gleitschirmfliegen anders. Wenn du Höhe hast, hast du Zeit, es zu korrigieren. Ja. Wenn du keine Höhe hast, bist du erledigt. Ja. Und beim Gleitschirmfliegen ist es kein Freifall. Du hast mehr Zeit für

[00:12:33] **Gavin McClurg:** dafür. Du hast

[00:12:33] **Andrey Kuznetsov:** mehr Zeit

[00:12:34] **Gavin McClurg:** korrigieren

[00:12:34] **Andrey Kuznetsov:** das hier, dein Gleitschirm. Genau deshalb hat mir mein Instruktor gesagt, als ich 2009 meine erste Gleitschirmfliegen-Stunde hatte: Wenn du die ersten paar Monate überlebst, bist du okay. Weil er weiß, dass man nach dem Fallschirmspringen eine andere Reaktion auf den Gleitschirm hat. Du musst schneller reagieren als beim Gleitschirmfliegen. Beim Gleitschirmfliegen braucht man eine etwas langsamere Reaktion. Du musst nicht so wahnsinnig schnell sein. Und beim Fallschirmspringen musst du das. Und deshalb bist du okay, wenn du deinen Gleitschirm in den ersten paar Monaten nicht umbringst. Du wirst fliegen. Wirklich? Ja. Es ist genau so. Weil du eine viel schnellere Reaktion brauchst, um deinen Gleitschirm zu drehen, wenn du es musst.

[00:13:17] **Gavin McClurg:** Hast du das Gefühl, dass dein Hintergrund im Fallschirmspringen dir geholfen hat, schneller voranzukommen als normal? Auf jeden Fall. Auf jeden Fall. Als du zum Gleitschirmfliegen kamst, nur wegen deiner Erfahrung mit der Kappe und deiner vielleicht, welche andere Erfahrung wäre dort sehr wertvoll? Nur.

[00:13:34] **Andrey Kuznetsov:** Es geht um den Landeansatz. Man kann die Unterschiede sehen, man sieht die Landeoptionen. Man kann die Gefahren bei der Landung erkennen. Ich sehe die Linien automatisch, sehe automatisch, wie ich landen kann und wie nicht. Das hat mir bei meinem Endanflug sehr geholfen, weil man einfach mehr Informationen um sich herum wahrnimmt.

[00:14:03] Wie Bianca immer froh ist, wenn ich sage: Oh, da sind Vögel, da sind Vögel. Los geht's. Lass uns diese Richtung nehmen. Weißt du, weil dein Auge quasi 360 Grad um sich herum scannt, musst du jedes kleine Detail sehen. Ich meine, genau wie beim Gleitschirmfliegen, ist es beim Fallschirmspringen sehr ähnlich.

[00:14:20] **Gavin McClurg:** Interessant. Also also ein sehr beobachtungsintensiver Sport, richtig? Ja. Das ist interessant, weil mir das nicht so aufgefallen wäre. Liegt das am Fliegen und an den Formationen? Man muss also einfach ständig alle anderen im Blick behalten?

[00:14:36] **Andrey Kuznetsov:** Ja, genau. Spezielle Kappe-Formationen. Ja.

[00:14:40] **Gavin McClurg:** Und ist das auch wahr? Ich habe gehört, dass man, wenn man im freien Fall ist, also die Kappe noch nicht freigegeben hat und all diese Formationen macht, dass Mid-Air-Kollisionen in der Luft oft tödlich sein können, weil die Geschwindigkeiten so hoch sind. Ist das etwas sehr Seltenes oder passiert das jedes Mal, wenn...

[00:14:59] **Andrey Kuznetsov:** währenddessen? Nicht wirklich. Normalerweise. Bei der Kappenformation hast du nur eine Verzögerung von zwei, drei Sekunden. Du hast keinen echten freien Fall. Du wirfst deinen Haupt-Gleitschirm erst danach, je nachdem, wo du in der Position und in deinem Team bist. Zum Beispiel war ich die Nummer eins, die den Fallschirm geworfen hat, weil die anderen drei Piloten neben mir gesehen haben, als ich ihn geworfen habe, und sie ihn sofort geöffnet haben. Und wir hatten nach etwa zwei, drei Sekunden freien Falls schon die Formation. Es war wie eine Vierer-Raute. Wir hatten sie schon. Als du ihn geöffnet hast, haben wir einfach... ich meine,

[00:15:31] **Gavin McClurg:** Ihr springt aus dem Flugzeug und seid so schnell schon zusammen? Nein.

[00:15:35] **Andrey Kuznetsov:** Ja. Wir springen einfach zu dritt oder viert gleichzeitig aus dem Flugzeug. Und wir, einer, zum Beispiel war ich die Nummer eins, der den Fallschirm geöffnet hat, der Erste. Und ein anderer Typ hat mich gesehen, hat seinen Gleitschirm geworfen, aufgespannt und so drei oder vier andere, und wir haben so Schritte, eins,

zwei, drei, vier, und wir verbinden uns miteinander. Und das ist es. Weil vor etwa 10, 15 Jahren war es so, dass man erst anfang, wenn der erste Pilot aus dem Flugzeug gesprungen ist. Das ist unser Team. Und wir hatten so eine Team-Formation mit acht Personen. Das ist so, und die letzten Leute, die die Formation berührten, haben sie zum zweiten Mal gestoppt. So haben wir mehrere Weltrekorde aufgestellt, wie 26, 26, 24 Sekunden für die vier, alle Typen haben die Formation aufgebaut.

[00:16:28] Das hier. Jede Sekunde zählt, man muss das, was man tut, extrem präzise ausführen. Du musst jede Position kennen, deine Körperhaltung neben deinem Partner, weil man manchmal in seine Richtung fliegen muss, um diese Zeit zu minimieren.

[00:16:47] **Gavin McClurg:** Und diese, diese Fallschirmsprung-Trainingszentren, weißt du, wo man in die Tube geht und das alles üben kann. Ist das, ist das wirklich wichtig?

[00:16:55] **Andrey Kuznetsov:** Das ist für eine andere Disziplin. Es ist wichtig, aber nicht für uns. Ja. Weil wir das ganze Training mit unserer Kappe machen, wenn der Fallschirm offen ist.

[00:17:05] **Gavin McClurg:** Okay. Alles klar. Interessant. Also muss ich dich vorab noch zu ein paar Hollywood-Sachen befragen, bevor wir zur Bedeutung von, weißt du, ein paar lustigen Sachen kommen. Aber ich habe gerade gesehen, dass meine Nachbarn da unten in Twin Miles, Dasher und John – ich habe seinen Nachnamen vergessen – aber die sind Teil der Red Bull Air Force und haben eine Menge Training mit Tom Cruise für Mission Impossible gemacht, wo er von einem Bike springt und Basejumping macht. Das sieht nach einem ziemlich coolen Stunt aus, aber natürlich gab es Point Break, den ursprünglichen Surffilm mit Patrick Swayze, und da springen sie aus einem Flugzeug ohne Rettungsschirm. Ist das kompletter Schwachsinn oder ist das möglich? Es ist einfach,

[00:17:48] **Andrey Kuznetsov:** Es ist möglich. Wir nehmen halt ein hohes Risiko in Kauf, weil man, je professioneller man ist, desto mehr Kontrolle man darüber hat. Hmm. Und ich weiß nicht, aber du hast wahrscheinlich viele Videos gesehen, auf denen Typen ohne geöffneten Fallschirm landen, im freien Fall und mit so einem großen Netz am Boden. Das Problem ist, man muss direkt auf dieses Netz fliegen. Und ich weiß, die ersten Typen, die es geschafft haben, auf die leeren Kisten zu landen – erinnerst du dich an die Kisten? Das war noch verrückter, weißt du. Aber Leute versuchen, eine Show abzuliefern, egal wie. Auch bei hohem Risiko bleibt es trotzdem dabei.

[00:18:31] **Gavin McClurg:** Meine Favoriten unter diesen Leuten sind die Frenchies, weißt du, ich glaube, sie nennen sich selbst die Frenchies, aber das sind die, die die ganze Musik machen und immer die verrücktesten Stunts abziehen. Die hatten einen, bei dem sie über eine Brücke im Süden Frankreichs fahren und alle sich am Dach eines Busses festmachen und dann abspringen. Sie fahren mit dem Bus über die Brücke, springen ab und fliegen im Wingsuit. Also, bist du ziemlich viel Basejumping gemacht oder war das eher nur...

[00:18:57] **Andrey Kuznetsov:** Das ist der Grund, warum ich nicht Basejumping mache, weil ich das Gefühl habe, je höher die Höhe ist, desto sicherer bin ich. Ja. Weil beim Basejumping habe ich viele Freunde, die Basejumper sind, und ähm, mehrere sind bereits wegen dieser verrückten Erfahrung gestorben. Und ähm, ein Freund hat mir gesagt, dass je geringer die Höhe ist, desto mehr Adrenalin bekommen sie. Ja.

[00:19:29] **Gavin McClurg:** Und schließlich

[00:19:30] **Andrey Kuznetsov:** sie bewegen sich. Je mehr

[00:19:31] **Gavin McClurg:** je geringer die Marge ist, desto spannender wird es. Das ist einfach das Rezept. Ich weiß genau. Und dann sind sie so wie

[00:19:38] **Andrey Kuznetsov:** Sprünge aus 50, 60 Metern. Das ist irgendwie begrenzt, weißt du?

[00:19:42] **Gavin McClurg:** Ja. Ich meine, und deshalb hat Wingsuiting diese Zahlen. Und mittlerweile werden die Zahlen beim Speedflying anscheinend ziemlich ähnlich. Ich weiß nicht, ob das daran liegt, dass es mehr Leute machen, aber beim Wingsuiting ist es so: Je näher du am Gelände bist, desto spannender ist es. Und es braucht einfach nicht viel, um alles zu vermessen. Ich habe es nicht selbst gemacht. Das weiß ich nur aus Gesprächen mit meinen Freunden, die es machen, aber es gibt in dieser Community viele RIPs.

[00:20:13] **Andrey Kuznetsov:** Glaub mir, ich hatte so viele Landungen in dieser Nähe. Weil man, wenn man jung ist, bei der Landung alles vermässeln und auf dem Boden abtauchen kann, einfach sehr tief und so, als ob man noch kämpfen müsste, weißt du? Du weißt schon, wie oft mein Gleiter schneller den Boden berührt hat, als ich wollte, weißt du?

[00:20:34] **Gavin McClurg:** Wir sind nicht mehr so widerstandsfähig, wenn wir älter werden und auch noch die Haare verlieren, oder? Sind wir bei so etwas etwas vorsichtiger? Wir federn nicht mehr ganz so gut ab. Okay, lass uns zu dem Grund wechseln, den du genannt hast. Du sagtest, du würdest wirklich gerne in der Show dabei sein, weil es um deine geschäftliche Seite geht. Du reparierst Gleitschirme. Darüber können wir sprechen, aber es geht hauptsächlich um das Repacken. Und du hast vor dem Aufnehmen gesagt, dass du viele Fehler beim Repacken siehst. Das war für mich überraschend. Ich hätte einige erwartet, aber du siehst wirklich viele. Lass uns das mal durchgehen – und das ist ein Audio-Podcast, also wird es eine Herausforderung sein, das ohne visuelle Unterstützung zu artikulieren –, aber was sind die Schritte oder die Dinge, die die Leute übersehen?

[00:21:22] Und kannst du uns da mal durchführen, wie das richtig geht?

[00:21:26] **Andrey Kuznetsov:** Ja. Wie ich schon sagte, habe ich in den letzten fünf Jahren mein Geschäft mit dem Repacken von Rettungsschirmen aufgebaut. Und wie du meinst, habe ich angefangen, mich mit Gleitschirm-Reparaturen und anderen Sachen mit der Kappe und dem Rettungsschirm zu beschäftigen. Meistens ist es der Gleitschirm. Die Piloten wissen oft nicht, wie man ihn richtig installiert. Normalerweise reparieren sie ihn so, dass sie den Rettungsschirm auf den Kopf stellen und alle Leinen verheddern. Wenn man den Rettungsschirm auswirft, sind alle Leinen in deinen Händen. Das ist ein Problem. Ein anderes Problem ist, wenn die Griffe nicht richtig mit dem internen Container verbunden sind, wie zum Beispiel bei den gefährlicheren Piloten, den PPG-Leuten, den Motorfliegern.

[00:22:16] Sie schicken mir einen Rettungsschirm mit dem Außenbehälter. Als ich den Außenbehälter öffnete, dachte ich mir: Leute, das ist verrückt. Manchmal verbinden sie das falsch. Ich erinnere mich, das war vor ein paar Monaten. Ich bekam einen Rettungsschirm von einem Piloten aus Minnesota. Ich glaube, die Verbindungsleinen waren an der Brücke zwischen den Tragegurten befestigt. Wisst ihr, wenn die Griffe an der Brücke zwischen den Tragegurten befestigt sind – ich sagte: Mann, wer hat das gemacht? Er sagte, sein Instruktor. Ich sagte: Wie heißt er? Gib mir bitte seinen Namen. Seinen Namen. Ich will mit ihm sprechen. Natürlich hat er das nicht getan, aber ich sagte: Mann, das ist sehr... ich habe Fotos gemacht und sie auf Facebook gepostet, nur um diese Information zu teilen, wie das an dem Rettungsschirm war.

[00:23:08] Wenn man einen Rettungsschirm auswirft und ihn an die Brücke zwischen den Tragegurten vom Eurogala anschließt, wird er nicht öffnen. Wenn das so ist, wird das Seil um die Griffe herumlaufen, es wird sich definitiv nicht öffnen.

[00:23:24] Das ist nur eines der letzten Beispiele, aber ein weiteres kleines Problem, das ständig auftaucht, ist der zweite Fehler, den die Leute machen, wenn ich den Rettungsschirm packe: Ich lasse die Schlaufen am inneren Container, nur ein kleines bisschen, so zwei, drei Zentimeter, maximal. Ich habe den Rettungsschirm gesehen, als sie ihn mir zum Umpacken geschickt haben. Da sind es so 20 Zentimeter, wissen Sie, innerhalb der finalen Schlaufe im Container. Wenn Sie ihn auswerfen, haben Sie die große Schlaufe, die heraussteht. Ja. Wenn er nicht richtig installiert ist, ist das definitiv Ihre Verzögerung beim Auslösen. Und plus, diese Schlaufe kann sich an anderen Leinen verhaken und hängen bleiben.

[00:24:06] **Gavin McClurg:** Also brauchst du das. Diese Schlaufe muss kurz sein. Ja.

[00:24:08] **Andrey Kuznetsov:** Je kürzer, desto besser. Du meinst, es ist nicht ganz, nicht super kurz, weil man es beim Werfen im Gurtzeug lassen kann, aber man braucht ein bisschen, maximal zwei, drei Zentimeter. Okay. Weil, und auch während des Repackens – ich nutze immer noch mehrere andere Techniken, die ich aus meiner Erfahrung beim Fallschirmspringen und Repacken bei speziellen Tricks gefunden habe, die helfen, den Rettungsschirm schneller zu öffnen. Zum Beispiel mache ich eine Schlaufe im Inneren des Rettungsschirms, damit, wenn der Rettungsschirm ein bisschen Luft bekommt, du das zusammen ausrichtest, dann gewinnst du etwa eine halbe Sekunde. Also, das ist die Art

und Weise, aber für uns zählt jede Sekunde, oder?

[00:24:56] Wir müssen so sein, und ich habe das so gemacht, um es immer effizienter und schneller zu öffnen. Richtig. Also,

[00:25:05] **Gavin McClurg:** kannst du das so erklären, dass das Publikum

[00:25:08] **Andrey Kuznetsov:** kann verstehen?

[00:25:08] **Gavin McClurg:** Das ist wahrscheinlich besser. Müssen wir das in die Shownotes aufnehmen? Ja, ich schicke dir die...

[00:25:11] **Andrey Kuznetsov:** Bilder. Vielleicht Schritt für Schritt, wie es ist, und du kannst sie teilen, weil es manchmal schwer zu erklären ist, was es bedeutet, aber man muss es Schritt für Schritt zeigen, das hilft den Leuten zu sehen. Okay. Wie, wie, wie unterschiedlich es ist für die Leichtigkeit, also für das Öffnen.

[00:25:28] **Gavin McClurg:** Okay. Also, wir werden das in die Shownotes schreiben, damit sich das jeder ansehen kann. Was siehst du bei den unterschiedlichen Auslösezeiten zwischen den verschiedenen Rettungsschirmen? Gibt es da Unterschiede? Ich meine, bei manchen spielt es eine Rolle, wenn es nur ein bisschen ist, weißt du. Ich hatte hier einen Rettungsschirm, den ich bei der letzten X-Alps wirklich, wirklich tief geworfen habe. Und es war ein steuerbares Quadrat und boah, das kam schnell raus. Das war ziemlich gut. Ich hatte Glück, dass das geklappt hat, weil ich ihn wirklich tief geworfen habe. Ich war quasi schon am Boden.

[00:26:02] **Andrey Kuznetsov:** Und meine Frage ist, hilft dir dieser schreckliche Rettungsschirm nicht beim Steuern?

[00:26:06] **Gavin McClurg:** Oh, nein, nein. In dem Fall überhaupt nicht. Nein, das wäre unmöglich gewesen. Ich, ich, ich sage nur, das ist das, was ich da reingeworfen habe, aber was mich beeindruckt hat, war, dass es, dass es, dass es, dass es sehr schnell aufgegangen ist, was ich brauchte, ich war, ich war, das war nicht gut. Und deshalb war ich sehr dankbar, dass es wirklich schnell aufgegangen ist. Ich frage mich nur, ob Sie einen großen Unterschied zwischen dem Achteck oder einem, oder einem runden oder einem quadratischen gesehen haben.

[00:26:33] **Andrey Kuznetsov:** Technisch gesehen spielt das nicht viel Rolle. Es geht nur darum, wie frisch dein Rettungsschirm ist, weil das Material im Container komprimiert wird. Richtig. Und das für mindestens 12 Monate, kann man sich ja vorstellen, oder? Wenn du das Material komprimierst – wenn du darauf schläfst –, wird es immer kleiner und um wieder die gleiche Größe zu erreichen, braucht es Zeit. Das ist das, was wir beim Rettungsschirm verlieren. Das ist Zeit. Und wenn es ein frisches Repacking ist, öffnet er schneller. Jeder weiß das, aber die Leute sind zu faul, darüber nachzudenken, weil sie denken: Oh, ich werde ihn wahrscheinlich nicht benutzen, weißt du, aber man weiß es nie. Richtig.

[00:27:14] Das ist viel Gesprächsstoff. Oh, ich besitze zum Beispiel einen Rettungsschirm, den du vor Jahren neu gepackt hast, aber ich bin nicht geflogen. Ich werde ihn diese Saison nicht neu packen. Ich sagte: Hör zu, es spielt keine Rolle. Er liegt im kleinen Container. Es ist egal, ob du ihn benutzt oder nicht. Du musst ihn trotzdem neu packen. Es erhöht die Chance, dass er schneller aufgeht. Ich meine, schneller.

[00:27:34] **Gavin McClurg:** Und Andre, ich will auf keinen Fall Faulheit fördern, aber weißt du, wenn ich mir deine Videos vom Repacken ansehe, wirst du das viel besser hinkommen als ich, einfach weil du es immer und immer wieder machst. Mir wurde gesagt, dass man die perfekten kleinen Falten und alles ganz genau richtig machen muss. Ist „perfekt“ wirklich so wichtig? Richtig oder falsch?

[00:27:55] **Andrey Kuznetsov:** Es ist nicht wichtig. Das wird manuell erledigt. Aber viel wichtiger ist es, alle Leinen gerade zu halten. Das ist es, was das Problem verursacht. Wenn deine Leine verknotet ist, kann sie asymmetrisch öffnen. Das ist ein Problem. Aber ein anderes ist, dass sie andere Leinen greifen kann und einen Knoten oder so etwas bildet. Das ist eine Möglichkeit. Aber deshalb empfehle ich neuen Piloten nicht, einen steuerbaren Rettungsschirm oder einen Ragala-Typ oder einen quadratischen steuerbaren Rettungsschirm zu kaufen. Du brauchst das nicht. Es ist kompliziert. Es ist gut zu haben, wenn man zum Beispiel – wie du und ich – Wettbewerbe fliegt, haben wir zwei Rettungsschirme im Gurtzeug, richtig? Und wir haben die Wahl. Welchen? Zum Beispiel ist mein Haupt-Rettungsschirm quadratisch und

mein steuerbarer Rettungsschirm ist mein Backup.

[00:28:43] **Mein Ragala.** Der ist nur für den Fall, dass man noch Höhe hat, kann man seinen steuerbaren Rettungsschirm wählen und den Gleitschirm ausschalten. Denn wenn man den Gleitschirm nicht deaktiviert, ist es egal, welchen Rettungsschirm man hat. Der hilft einem nicht viel. Dein Gleitschirm zieht dich mit. Manchmal verursacht das sogar noch mehr Probleme. Ja. Und deshalb, wenn man in geringer Höhe ist, werfe ich meinen quadratischen Rettungsschirm, weil er weniger kompliziert ist und garantiert schneller öffnet als der steuerbare.

[00:29:15] **Gavin McClurg:** Ich denke, das ist wichtig. Ich habe meinen Rettungsschirm, einen steerable, in Columbia Fears nur einen Tag vor einem Wettbewerb ausgepackt. Und ich musste ziemlich lange warten, um ihn zu ziehen, weil ich versucht habe, über ein winziges Feld zu driften. Und ich dachte mir, Mann, wenn ich den ziehen könnte und ihn dann mit meinem steerable in dieses Feld steuern würde, wäre das echt sexy. Am Ende bin ich zwar auf dem Feld gelandet, aber der steerable war ein Witz. Ich hatte nicht realisiert, wie lange das alles dauert. Weißt du, bis ich meinen Gleitschirm deaktiviert hatte und alles in meinem Schoß hatte, war ich schon am Boden. Und zum Glück war der Wind so, dass ich auf dem kleinen Feld gelandet bin, den Rettungsschirm eingepackt und wieder gestartet bin und zurück zum Home geflogen bin, weil ich den anderen Rettungsschirm dabei hatte.

[00:30:01] Es war also irgendwie genial, wie das alles ausgegangen ist, aber ich hatte gehört, dass es eine lange Zeit dauert, die Steuerung zu aktivieren, wenn man einen steerablen Schirm hat, aber es dauert wirklich lange. Es dauert ganz schön lange. Ich habe das gleiche. Ich fliege mit einem steerablen. Ich fliege ihn tatsächlich mit meiner primären Hand und fliege so. Vielleicht sollte ich das umkehren. Das ist interessant. Du fliegst ihn also andersherum, aber ich bin auch gleich. Wenn ich darüber nachdenke, würde ich sofort die rechte Hand wählen, nicht sofort die linke Hand. Ja, okay, ja, interessant. Ich möchte nichts überspringen. Du hast gesagt, Leute setzen ihn falsch herum oder auf dem Kopf in die Leine ein. Erzähl mal davon.

[00:30:46] **Andrey Kuznetsov:** Das sind sehr häufige Fehler. Ich glaube, die Jungs aus England haben ein sehr schönes Video mit Tests gemacht. Ja. Matt Wilkes. Ja. Die haben das sehr klar erklärt, weißt du, wenn du deinen Rettungsschirm mit zwei Bewegungen, vor und zurück, auswirfst, liegst du auf den Händen und er bleibt hängen. Weißt du, das ist das Gleiche, wenn man einen Rettungsschirm auswirft. Und deshalb verkaufen die meisten Gurtzeuge jetzt mit einem internen Container, weil sie es als fortschrittlich vermarkten. Die haben immer den Markt. Wo dein Gesicht auf dem Container sein sollte, Matt Wilkes auf dem Container. Schön. Richtig. Die haben da zwei Punkte. Die müssen das absetzen. Und das ist eine gute Idee, weil sonst die Leute die Leine hochschlagen und du kriegst so eine Liste wie rutschig,

[00:31:37] oder? Du machst es eher schwieriger, es zu werfen. Und was ist mit deinen Leinen? Die wickeln sich ein und alles ist nicht... Alles sollte unten am Gurtzeug sein. Und weil nichts im Weg sein darf. Manchmal legen die Leute einfach die alte Leine oder nicht oben auf den Rettungsschirm. Wenn du ihn wirfst, wirfst du ihn am schwersten, weil nicht alles da war, alles war oben auf dem Container. So entsteht das Problem.

[00:32:06] **Gavin McClurg:** Okay. Und ich halte das für wirklich wichtig. Das andere, was du gesagt hast, denn als ich gelernt habe, Paragliding zu fliegen, hat man es nach vorne gezogen und dann nach hinten eingehakt, und das hat sich total geändert. Das ist jetzt nicht mehr korrekt. Ja. Ich denke, viele Leute haben das immer noch im Kopf, und du weißt schon, du hast da diese Bewegung, wo du es herausziehst und dann einhakst, aber es ist einfach eine flüssige Bewegung, oder? Genau. Genau.

[00:32:30] **Andrey Kuznetsov:** Und man muss es an seinem eigenen Gurtzeug üben, weil zum Beispiel hat ein Gurtzeug einen Container mit einem 40- bis 25-Grad-Flip. Zum Beispiel hat Wooda Valley das, und man wirft nur nach hinten. Manchmal hilft das nicht, weißt du, weil zum Beispiel kleine Mädchen keine Muskeln an der rechten Hand haben. Richtig. Sie müssen sich auf die Technik verlassen, so wie es empfohlen wird. Genau. In der Praxis muss man üben, da das Gurtzeug einen Front-Mountain-Container mit drei Pins hat. Das ist kreativ. Es gibt eine Verzögerung beim Öffnen, das habe ich gesehen, aber man muss üben. Man muss den Muskel aufbauen.

[00:33:17] **Gavin McClurg:** Ich, wir haben gerade wieder eine Show aufgenommen. Diese ist noch nicht draußen, aber ich hatte gestern Nick Greece und Russ Ogden in der Show und wir haben gerade über das Tuning der Ausrüstung

gesprachen und sind dann zu den Rettungsschirmen gekommen. Wir haben über die Autorotation gesprochen, einen Begriff, den Russ hasst, weil nichts Automatisches daran ist. Du hast das selbst verursacht. Das ist manuelle Rotation. Es ist deine Schuld. Du bist in die Autorotation geraten und du kannst dich selbst daraus befreien. Weißt du, es ist kein automatischer Auslöser, sondern du musst aus der Autorotation raus, aber wenn du auslösen musst, dann offensichtlich, wenn Zweifel bestehen, musst du auslösen. Und worüber er gesprochen hat, was sie herausfinden, ist, wenn du in so einer Situation bist, in der potenziell eine Menge G-Kraft wirkt, wenn du... und ich wäre interessiert, deine Gedanken dazu zu hören.

[00:34:09] Weil ich davon noch nie gehört habe. Das klingt echt gruselig, aber er hat darüber gesprochen, wie wichtig es ist, diesen Reflex zu haben, wo sich der Griff befindet. Man macht das jedes Mal, wenn man den Hang runterfährt, man folgt dieser Linie, und Blake spricht ständig darüber, dass das völlig automatisch ablaufen muss, wo dieser Griff ist, weil man in einer Kaskadensituation vielleicht nicht in der Lage ist, hinzusehen. Oder er hat darüber gesprochen, dass man in einer wirklich schweren G-Kraft-Situation, wie er sagte, die Hände nach unten schlagen kann. Und wenn man den Griff verpasst, wird die Hand tief nach unten gedrückt. Und die G-Kraft hält sie so fest, dass man nicht die Kraft hat, wieder zum Griff zurückzufinden. Und das ist wirklich unheimlich.

[00:34:54] **Andrey Kuznetsov:** Hast du davon schon gehört? Ja, schon. Und ich würde noch sagen, ein anderes Problem ist, dass es passieren kann, wenn deine rechte Hand und dein Rettungsschirm auf deiner Seite bei der Rotation sind, dass deine Hände durch das Aufsteigen blockiert werden können. Richtig. Okay. Und du kannst deine rechte Hand nicht nach unten ziehen. Hol dir deine

[00:35:11] **Gavin McClurg:** Hand aus. Ja. In diesem

[00:35:12] **Andrey Kuznetsov:** im Falle musst du es mit der linken Hand benutzen. Deshalb würde ich ein frontales Backup-Container haben, was eine gute Idee ist, weil du die Griffe mit der linken oder rechten Hand an deinem frontalen, direkt an deinem Front-Mount-Container erreichen kannst, was hilft. Oh ja. Beim Advanced Gurtzeug kannst du den Rettungsschirm sowohl von der linken als auch von der rechten Seite erreichen. Das hilft.

[00:35:41] **Gavin McClurg:** Weißt du, ich habe gerade darüber nachgedacht, als ich meinen Rettungsschirm geworfen habe. Ich war mit dem Light Kit unterwegs, weißt du, ich war auf einer kleinen Expedition. Ich habe viel trainiert und war sehr schwer beladen, und ich hatte auch mein Light Kit an. Also hatte ich, weißt du, Sauerstoff und das ganze Campingzeug, und es war ein Frontmount. Und ich versuche mir das vorzustellen, ich glaube, ich habe ihn einfach gegriffen und eingehakt, aber soll man eigentlich um den Tragegurt herumgehen und ihn von außen einhaken, oder kann man einfach geradeaus gehen? Normalerweise sollte man...

[00:36:07] **Andrey Kuznetsov:** um den Tragegurt herumgehen, denn wenn du von hier aus wirfst, gehst du durch deine Tragegurte, durch die Leinen, durch die Leinen, durch dein Bein nach innen. Du musst aus dem Tragegurt herausgehen. Ich muss

[00:36:19] **Gavin McClurg:** Ich habe das gemacht, weil ich eine saubere Auslösung hatte, aber ich erinnere mich, dass ich viel darüber nachgedacht habe, als ich meine Front-Mount bekommen habe; es war, wissen Sie, etwas, an das wir nicht so gewöhnt sind. Wir denken nicht zu viel darüber nach. Ihr Punkt, dass man diese Sachen üben muss. Das ist eine interessante Sache, denn heutzutage, wenn man in diesem Sport besser wird, fängt man an, viel unterschiedliches Equipment zu fliegen, oder nicht? Wir haben unser Bivy-Kit. Wir haben unser Hike-and-Fly-Kit. Wir haben unser Cross-Country-Kit. Wir haben unser Racing-Kit. Wir haben ein acro-Kit. Ich meine, ich habe fünf verschiedene Gurtzeuge und das ist, wissen Sie, als ich ein Problem beim acro-Training über der Wüste hatte und zurück auf mein acro-Equipment umgestiegen bin, worüber ich in der Show schon oft gesprochen habe, war das hysterisch, wenn es nicht so gefährlich gewesen wäre, aber diese Muskelgedächtnis war beim acro-Gurtzeug einfach nicht da.

[00:37:07] Ich war nicht geflogen. Ich bin mit meinem Hike-and-Fly-Set geflogen, das nur einen Rettungsschirm hat. Mein erster Rettungsschirm war nicht darüber befestigt. Oh mein Gott, schau dir das an. Und also, ich habe für einen ganz kurzen Moment vergessen, dass ich einen zweiten Rettungsschirm hatte. Also bedeutete das Verstreichen von ein oder zwei Sekunden, dass ich den Boden erreichte, ohne dass der zweite ausgezogen ist. Ich habe den zweiten geworfen, aber ich habe ihn ausrollen sehen und dann bin ich aufgeschlagen und zum Glück war alles okay. Ich hatte genug von

meinem Schirm über mir und er war in einer Fallschirmsituation und nicht, weißt du, wieder aufgestiegen oder so oder neu gestartet. Es gab also viele Dinge, die sehr gut liefen. Auf meine Weise, aber diese Muskelgedächtnis war beim acro-Set nicht da. Und es hätte tödlich sein können.

[00:37:51] **Andrey Kuznetsov:** Ja, genau. Das muss man üben. Man muss seine Ausrüstung definitiv kennen. Besonders wenn man mehrere Sets hat, wie du gesagt hast – ich habe zwei, eines weiße und eines für Wettbewerbe. Und ich mag das weiße, weil wir in New England fast jedes Mal zum Berg wandern müssen. Wir haben keine Option mit der Gondel oder dem Lift. Ja, weil das in unserer Gegend nicht verfügbar ist, aber wir müssen trotzdem wandern. Deshalb möchte ich nicht mit meiner Wettbewerbsausrüstung wandern.

[00:38:24] **Gavin McClurg:** Du hast gesagt, dass die Rettungsschirme definitiv schneller öffnen, wenn sie frisch gepackt wurden. Und dann werden sie – Russ hat sogar darüber gesprochen – irgendwie statisch aufgeladen. Ist das richtig? Ja. Denn wenn du zum Beispiel...

[00:38:40] **Andrey Kuznetsov:** spezielle neue Stoffe, die sind synthetisch. Die halten jetzt, die können jetzt 15, 20 Jahre halten. Die alten Rettungsschirme bleiben nur 10 Jahre, weil sie eine andere Stoffart verwenden. Jetzt der neue, und natürlich ist das Nylon oder irgendeine andere Art von synthetischem Stoff, wenn man, ich meine, die elektrostatische Entladung, richtig? Und wenn ich den Rettungsschirm auffrische, ist mein üblicher Prozess, den Rettungsschirm zu öffnen, ihn für 12, 24 Stunden zu entfalten, wissen Sie, nur um, weil ein Stoff ein Gedächtnis hat. Man muss das lösen und er kommt in einer etwas anderen Form zurück, denn wenn man die gleiche Form behält, wird es nach ein paar Jahren irgendwie kritisch.

[00:39:29] Manche Stoffe sind weich. Wenn man sie aber an der gleichen Stelle mehrmals beugt, kann das mit der Zeit zu Schäden führen. Es ist eine Möglichkeit. Wir sind zwar nicht zu hundert Prozent sicher, aber es wird trotzdem eine Belastungspforte für den Rettungsschirm sein.

[00:39:48] **Gavin McClurg:** Also, es klingt so, als ob unabhängig von den Flugstunden oder deiner Währung oder irgendetwas anderem, wissen Sie, das Minimum ist einmal im Jahr – oder reicht das nicht einmal aus?

[00:39:57] **Andrey Kuznetsov:** Ich, als ich in der Nationalmannschaft war, haben wir jeden Monat neu gepackt. Jeden Monat? Jeden Monat.

[00:40:03] **Gavin McClurg:** Nein, aber das ist Fallschirmspringen. Was würdest du machen? Für das Gleitschirmfliegen würde ich es empfehlen.

[00:40:08] **Andrey Kuznetsov:** mindestens alle sechs Monate.

[00:40:10] **Gavin McClurg:** Alle sechs Monate. Ganz egal, ob du das Gear fliegst oder nicht. Genau. Das spielt keine Rolle. Wirklich nicht.

[00:40:16] **Andrey Kuznetsov:** Ja. Aber weißt du, es ist trotzdem eine frische Packung. Nehmen wir mal an, und außerdem, wenn du hochwanderst und fliegst, sitzt du auf dem Gurtzeug, dein Rettungsschirm passt, sitzt auch im Gurtzeug drin und das lässt uns so klingen, als würde er irgendwie der Form des Gurtzeugs folgen. Weißt du, er kann sich innen umkonfigurieren. Es ist keine große Sache, aber es kann trotzdem ein Problem beim Öffnen sein. Hmm.

[00:40:42] **Gavin McClurg:** Ja. Ich frage mich, wie viel Widerstand es dagegen gibt. Es ist interessant, oder? Was wir bereit sind, im Sport auszugeben, und wo wir bereit sind, Geld zu sparen, ergibt in manchen Hinsichten überhaupt keinen Sinn. Wisst ihr, es ist ein Rettungsschirm. Das ist ein ziemlich wichtiges Teil Ihrer Ausrüstung. Genau. Es ist, als würde man ohne InReach fliegen. Das ergibt einfach nicht viel Sinn.

[00:41:04] **Andrey Kuznetsov:** Richtig. Und die Leute sagen immer noch: Oh, ich brauche das nicht. Ein quadratischer Rettungsschirm ist teuer. Ich werde den runden kaufen. Aber der runde hat so eine Art... er ist nicht stabil bei der Landung. Er ist, ich meine, er hat eine ziemliche Verzögerung und ist schon ein altes Design. Warum musst du ein altes Design kaufen, nur weil es billiger ist? Du kaufst dir quasi eine billige Versicherung für dich selbst. Genau. Du sparst hundert Dollar, aber was bringt das? Genau. Du wirst später mehr bezahlen, aber es macht keinen Sinn.

[00:41:29] **Gavin McClurg:** Wisst ihr, ich glaube, viele, die heute zugehört haben, wissen schon – ich hatte diesen Gedanken, dass ich meinen Rettungsschirm nie auswerfen müsste, und das über Jahre hinweg. Ich bin in Sun Valley geflogen, wirklich in starker Luft, viele Stunden, viele Wettbewerbe, die X-Alps und das ganze Programm. Und nie, nie, nie, wisst ihr, ich muss ein wirklich guter Pilot sein. Und dann habe ich jetzt dreimal im Wettbewerb einen ausgeworfen, und das nicht, um es anders zu sagen, nicht über dem Wasser, nicht beim acro-Training. Das habe ich jetzt auch schon mehrmals gemacht, aber das waren, wisst ihr, das waren Situationen, in denen ich meinen Rettungsschirm brauchte. Und ich kann euch sagen, dass man selbst bei einem Rettungsschirm, der 20 % über dem empfohlenen Gewichtsbereich liegt, also bei allen Dingen, die sie empfehlen, verdammt schnell auf den Boden kommt.

[00:42:20] Und je nachdem, in was für ein Gelände du hineinfliegst, weißt du, flache, felsige Betonflächen, die Dachkante im Vergleich zu einem schönen Grashang, wie du ihn in den Alpen hast, es ist, es ist wirklich variabel. Und, und es hat mich immer überrascht, wie schnell. Wie schnell du runterkommst. Es ist, es ist wusch, du bist am Boden. Und es ist, ja, ich denke, ich denke, das zu haben...

[00:42:46] **Andrey Kuznetsov:** Deshalb musst du mindestens 10 Kilo zusätzlich zu deinem Startgewicht dazurechnen. Selbst wenn dein Gleitschirm direkt neben dir fliegt, verstehst du? Du kannst deinen Gleitschirm zum Beispiel nicht mit etwa fünf Kilo mitzählen. Aber trotzdem, wenn du in Utah fliegst, zum Beispiel auf 14.000, auf 12.000 Fuß, brauchst du einen größeren Rettungsschirm.

[00:43:08] Genau. Genau. Du brauchst einen größeren Rettungsschirm. Ich würde sagen, ich empfehle mindestens 10 Kilo zusätzlich zu deinem Startgewicht. 15, 20 sind am besten. Aber ja, das ist eher eine Empfehlung. Aber natürlich suchen die Leute nach der günstigeren Option. Manchmal, weißt du, ich habe 100 Kilo Startgewicht, dann kaufe ich den 100er Rettungsschirm für die 100 Kilo oben drauf. Weißt du? Und

[00:43:33] **Gavin McClurg:** Ich glaube, du meinst den Pendeleffekt. Ja. Oder den Rückwärtssalto. Aber diesen Downplane-Effekt, wie auch immer sie das unter dem Rundschirm nennen. Ich denke, dass diese Art von Dingen das wirklich beeinflussen kann, oder? Ich meine, wenn du das Timing verpeilst – worüber du keine Kontrolle hast, wann du den Boden berührst, wenn du im Rettungsschirm bist –, dann kann das der Unterschied zwischen einem einfachen Weg nach Hause und einem Besuch beim Fußarzt sein.

[00:44:01] **Andrey Kuznetsov:** Genau. Ja, auf jeden Fall. Es ist... Ja. Und wenn du den Rettungsschirm hoch genug auslöst, hast du Zeit, es zu korrigieren, oder? Um die seitliche Bewegung nach links und rechts zu beheben. Wenn du tief bist, hast du keine Zeit, du hast keine Wahl. Du löst aus, du löst aus. Deshalb empfehle ich es meinen Schülern immer. Bevor du den Rettungsschirm auslöst, prüfe einfach deine Höhe. Manchmal sind Leute verrückt und machen sich keine Gedanken über die Höhe, aber prüfe sie zuerst. Wenn du genug Höhe hast, okay, hast du eine bessere Chance zu überleben und ohne Probleme zu landen. Wenn du keine Höhe hast, löse einfach aus. Löse einfach aus, denk nicht nach.

[00:44:39] **Gavin McClurg:** Ja, ich würde auch annehmen, dass bei Leuten, die nicht gerade viel – und ich meine weit mehr als ein SIV-Training – Erfahrung haben, die tödlichen Unfälle, die ich gesehen habe, und ich habe ziemlich viele gesehen, immer dann passiert sind, wenn sie nicht gezogen haben. Ich meine, in anderen Worten: unter Kappe. Ich meine, bei allem wirklich Schlimmen, das ich gesehen habe, nicht beim Starten und Landen, ich rede hier von der Luft, haben sie einfach nicht gezogen. Weißt du, Leute gehen bis zum Boden, ohne zu ziehen. Und ich würde annehmen, das liegt daran, dass sie versuchen, es zu korrigieren, und dabei den Überblick darüber verloren haben, wo sie am Himmel sind. Sie checken den Boden nicht.

[00:45:27] **Andrey Kuznetsov:** Genau. Deshalb, als ich in Florida während des Camps auf Paragonia meinen Rettungsschirm gezogen habe, hatte ich einen Frontalsturz auf 4.500 Fuß, richtig? Und mein Gleitschirm hatte einen totalen Frontalklapper, und wir waren im Freifall. Die Task wurde abgesagt, weil der starke Wind und irgendwas mit dem Wind und der Thermik passiert ist. Ich war im Sink, in einer sehr großen Sink-Zone. Und der Gleitschirm konnte nicht aufschlagen. Ich sah meinen Gleitschirm, ich erinnere mich, der Gleitschirm vor mir, und er hat einfach versucht aufzuschlagen, aber nicht genug Luft. Ich weiß nicht, was passiert ist, aber wir waren für vielleicht fünf, 400 Meter im Freifall. Wir waren im Freifall. Ich habe meine Höhe gecheckt.

[00:46:13] Mein Freifall war so etwa 12 Meter pro Sekunde, 10, 12, 12. Wow. Und, und, okay. Und aus, aus meinem Fall, aus meinem Skydiving-Hintergrund heraus, sage ich mir: Okay, äh, meine Höhe, zwei, drei. Okay. Ich ziehe den Rettungsschirm. Ich sah, ich sah die Bäume. Es ist Zeit, ihn zu öffnen. Und er öffnete sich genau wie beim Skydiving, keine Verzögerung, einfach boom. Und mein Gurtzeug war kaputt. Und das, weil, weil beim Freifall-Öffnen, äh, der paraguayische Rettungsschirm, der ist irgendwie ein bisschen, ja, er ist definitiv ein Fast-Open.

[00:46:45] **Gavin McClurg:** Und das ist es, was man nicht hat, weil man nicht dieses kleine quadratische Teil mit diesem Typen hat. Man hat nicht dieses kleine Teil, das so langsam ist, es ist eher sofort.

[00:46:52] **Andrey Kuznetsov:** Es ist ein Schock. Es ist offen, und genau deshalb wurde mein Herz nach diesem Öffnen beschädigt. Wow. Es öffnet sich sehr schnell, aber es erinnert mich an meine Fallschirmspringer-Erfahrung. Ich hatte natürlich zwei Öffnungen oder ich habe einen echten Cutaway beim Fallschirmspringen und bei anderen Tests – das zählt nicht, aber beim echten war es genau gleich. Man muss einfach im freien Fall fallen und öffnen, seinen Rettungsschirm werfen, weißt du?

[00:47:20] **Gavin McClurg:** Lass mich mal kurz zusammenfassen, wo wir bisher stehen. Wir müssen mit einem Hakenmesser fliegen. Wir müssen mit frisch gepackten Rettungsschirmen fliegen. Idealerweise nicht älter als sechs Monate, wir wollen sie neu packen lassen. Wir wollen, wann immer möglich, mit zwei Rettungsschirmen fliegen. Es ist gut, diesen Backup zu haben. Es gibt dazu einige interessante Daten, aber wir wollen mit neueren Rettungsschirmen fliegen, also mit den neuen Materialien und neueren Designs, Square Octagon statt Round. Wir wollen keinen Rettungsschirm fliegen, der älter als 10 Jahre ist, und wir wollen sicherstellen, dass er korrekt gepackt ist. Wir wollen, dass die Leinen unten sind. Das ist super wichtig. Wir wollen, dass der Griff korrekt an der Tasche befestigt ist.

[00:48:06] Wir wollen ein Muskelgedächtnis dafür haben, wo der Rettungsschirm und das Gurtzeug ist, mit dem wir gerade fliegen. Wir wollen das so redundant machen, dass wir es ständig tun. Und es geht darum, dass wir es in verschiedenen Situationen mit jeder Hand finden können. Das kommt einfach durch Übung. Das ist eine der Dinge, die ich jedes Mal mache, wenn ich abhebe. Sobald ich vom Hang weg bin und sicher bin, greife ich beide Bremsleinen und mache das einfach, sogar an Wettkampftagen. Ich mache das quasi zu einem Teil meiner Vorflugerstellung, obwohl ich schon in der Luft bin, um sicherzugehen, dass nichts fehlt.

[00:48:43] **Andrey Kuznetsov:** Äh, sieht alles gut aus. Ja. Und beim Reach, wie du gesagt hast, muss man seine Position und die Versicherung haben, oder? Global Risk Insurance. Eigentlich ist das genau das, es ist Next Town, ein Global Risk, die hatten ihren Hauptsitz in Lebanon und New Hampshire. Es ist Next Town. Als ich flog, war das der Rekord, weißt du, von Ascati. Es ist Next Town und das Gleiche. Wir sind

[00:49:05] **Gavin McClurg:** wir werden gleich über deine Rekorde hier sprechen. Ja. Ich habe gerade tatsächlich mit diesen Leuten telefoniert, weißt du, sie sind unser Hauptsponsor für die X Red Rocks. Ich habe anfangs mit ihnen an meinen Bootsoperationen gearbeitet und, weißt du, einer unserer Leute hat auf dem Boot in Papua-Neuguinea nach einem Riffschnitt eine schwere Wundinfektion bekommen, und sie mussten ihn von dort evakuieren, was eine riesige Aufgabe war – jemanden aus dem abgelegenen Teil von Papua-Neuguinea nach Europa zu bringen. Ich bin also schon lange ein Fan von ihnen, aber wie du schon sagtest, ist das wieder einer dieser Orte, an denen wir ein bisschen Geld ausgeben sollten, weißt du, angesichts dessen, was wir tun, und der Risiken und der Chancen und all dieser Dinge. Es ist natürlich nicht unvermeidlich, aber es kann definitiv passieren.

[00:49:53] **Andrey Kuznetsov:** Ja, auf jeden Fall. Du solltest mir das nicht erzählen.

[00:49:55] **Gavin McClurg:** deine Platte. Das hat ja amazing geklungen. Hast du das gerade erst gemacht?

[00:50:00] **Andrey Kuznetsov:** Äh, welche Aufnahmen meinst du? Also,

[00:50:03] **Gavin McClurg:** weißt du, du

[00:50:04] **Andrey Kuznetsov:** bin zum Strand geflogen, um zum Strand zu kommen. Ja. Das war vor ein paar Wochen in New England. Ist das der erste Flug mit Gleitschirmen, weil sie früher nur mit Hängegleitern zum Strand geflogen sind, weil wir immer gegen die Brise vom Ozean ankämpfen und selbst ein Hängegleiter nicht gegen die Brise vom Ozean ankämpfen kann, weil sie vom Ozean kommt. Die ist so stark, dass man sie nicht erreichen kann.

[00:50:30] **Gavin McClurg:** Ihr habt da eine starke Meeresbrise. Seid ihr im Wind?

[00:50:32] **Andrey Kuznetsov:** Ja, wir fliegen von Vermont aus, und das ist fast hundert Meilen vom Strand entfernt, und es war, sagen wir mal, nicht erwartet. Das war nicht der Plan. Nein, das war nicht der Plan, ich hatte einfach nur so ein Gefühl im Kopf. Ich bin einfach meiner Intuition gefolgt. Bist du mit jemandem zusammen? Ja, ich war mit meinem Freund Max zusammen, ich habe einfach seinen Gleitschirm gestreckt und er war so glücklich zum ersten Mal. Er war ein bisschen, also hatte ich irgendwie Angst, weil es sein erster Flug mit einem Gleitschirm war. Er hat nur gekitet, aber nie geflogen. Und nach einer Weile war er so: Wow, das ist so ein toller Gleitschirm jetzt, weißt du, und wir sind zusammen im Team geflogen, das Teamfliegen hilft sehr, weißt du, besonders an einem blauen Tag mit einer nicht so hohen Wolkenbasis.

[00:51:26] Wir sind einfach dem Wind gefolgt. Und wir hatten zwei... unser Gebiet, wir mussten da rausfliegen. Ich bin vielleicht hundert Meter von unserem Gebiet weggefliegen, nur um es zu versuchen, weil uns der Wind in das andere Luftgebiet drückte. Und wir sind rausgefliegen, und der Wettbewerb hat mir einfach geholfen, meine Bar schneller zu drücken und so schnell wie möglich zu fliegen. Also, okay. Ich bin auch mit dem Climate geflogen. Jetzt ist mein White Gear und ein Boomer 12 bei meinem Wettbewerb. Ja.

[00:51:59] **Gavin McClurg:** Kletterer, eine schöne Art. Also, wie weit ist es?

[00:52:02] **Andrey Kuznetsov:** Hundert Meilen? Es sind 153 Kilometer. Das sind fast hundert Meilen.

[00:52:07] **Gavin McClurg:** Verdammt, Mann. Also, ich kann mir das nicht vorstellen, weil ich noch nie geflogen bin. Ich meine, ich war in Vermont. Ich habe dort vor langer, langer Zeit Skirennen gefahren. Ich bin in Maine und Vermont Skirennen gefahren, weißt du, für die Noriums und so, aber für viele der Hörer ist Fliegen in New England etwas, von dem sie noch nie gehört haben. Wie, wie beschreibst du das Gelände? Wie sehen die Berge aus? Es ist sehr bewaldet. Ich würde mir vorstellen, dass es...

[00:52:30] **Andrey Kuznetsov:** da sind viele Bäume. Es ist kein so hohes Gebirge. Äh, wir haben den White Mountain und den Green Mountain, den Green Mountain ist der Großteil von Vermont und der White Mountain ist in der Gegend von New Hampshire. Und da gibt es in New Hampshire diesen Washington Mountain, der heißt, einer der zehn Orte auf der Erde mit dem schlimmsten Wetter. Das ist der verrückteste Ort. Im Ernst. Wenn ihr bei Google nachschaut, wenn ihr das googelt, haben wir gesehen...

[00:52:57] **Gavin McClurg:** das ist das gesamte Training von Eduardo. Filme auf diesem Berg. Jesus, mein

[00:53:01] **Andrey Kuznetsov:** sozusätzlich 12, 13 Jahre Erfahrung. Ich bin einmal diesen Berg geflogen und er auch, weil wir kein gutes Zeitfenster für einen Flug an diesem Berg finden konnten. Das ist,

[00:53:13] **Gavin McClurg:** Ich hatte vor langer Zeit einen fantastischen Segelflugpiloten in der Show, Kevin, ich glaube, er wurde am Mount Washington unterrichtet. Gibt es dort eine Welle? Ja, sie fliegen dort in der Welle. Oh Mann. Wow. Wahnsinn. Ich werde es. Ja, es ist spitze.

[00:53:29] **Andrey Kuznetsov:** Landung in dieser Gegend, aber das Wetter war nicht gerade gut. Und ich bin nach etwa 70 Kilometern untergegangen, und wie ihr wisst, gibt es hier definitiv nicht viel Landefläche. Manchmal ist es ein langer Flug bis zu den Bäumen, und manchmal hast du nur 50 mal 50 Meter und musst Glück haben, um da zu landen. Ja. Wow.

[00:53:49] **Gavin McClurg:** Ich habe einige von Donnas Fotos aus diesen Tagen gesehen, auf denen sie im Nordosten fliegt, und es sieht aus wie in Finnland. Ich meine, da ist das. Genau. Überall ist Wasser. Ich meine, als ich den Podcast mit Joanna gemacht habe, hat sie mir Finnland gezeigt, sie nennen es das Land der tausend Seen oder der Million Seen, 10.000, viele Seen, überall ist Wasser. Und ich schaue mir Donnas Fotos an, und es sieht genau so aus. Genau. Man denkt sich, na, wie entstehen hier die Thermik? Äh, das ist

[00:54:19] **Andrey Kuznetsov:** Warum ist das ein Element, das wir vor zwei Wochen geflogen sind? Es gibt keine Blätter an den Bäumen, wissen Sie, und das ist wie thermisch – der Wald kann die Thermik auch freisetzen, mit dem großen Temperaturunterschied zwischen Tag und Nacht. So wird diese schöne Thermik erzeugt, aber ein paar Wochen

später sind die Blätter schon an den Bäumen und sie ist wahrscheinlich weniger aktiv, weniger kräftig. Oh, okay. Aber wir bleiben trotzdem, wir haben immer noch einige Hügel. Und, ähm, immer noch einige kleine Berge, aber wir können nicht herumfliegen, wie zum Beispiel meinen neuen Hampshire-Rekord, ich bin von einem 250 Fuß hohen Berg gestartet, das ist wie Training auf Hügeln.

[00:55:02] **Gavin McClurg:** Ja. Das ist echt was für die UK, Mann. Ich meine, das ist eine große Leistung für die UK. Als ich dort war und mir die Jungs angesehen habe, dachte ich: Moment mal, ihr fliegt XC von hier aus? Das ist ein winziger kleiner Hügel, weißt du, Mount Monroe, wo wir die weite Fläche haben, die 5.000 Fuß westlich davon liegt. Ich weiß, ich war schon dort. Ich habe etwas Zeit bei 250 Fuß verbracht. Wie weit bist du geflogen? Uh,

[00:55:26] **Andrey Kuznetsov:** 80 Kilometer.

[00:55:27] **Gavin McClurg:** Wow. Und ich habe geübt,

[00:55:30] **Andrey Kuznetsov:** äh, meinen Puma, äh June Gleitschirm. Ich bin gestartet und habe eine Toplanding gemacht, gestartet und eine Toplanding, um einfach meine, äh, meine Erfahrung aufzubauen. Und ich hatte diese Zeit nicht, ich hatte nichts dabei. Ich hatte nur die kurze Jacke und sonst nichts. Ich hatte nichts und ich finde den schönen Begriff. Man kann einfach, äh, driften, driften, driften. Ich sage, okay, ich kann gehen. Und ich, und ich bin gegangen und habe meine Jungs angerufen, weißt du, so wie, Hey Jungs, könnt ihr mein Auto driften? Ich hatte nichts dabei.

[00:55:59] **Gavin McClurg:** Oh, ich liebe die ungeplanten Sachen. Das ist etwas Besonderes. Das ist echt cool. Und dann fängst du an zu denken, ich meine, fängst du an zu überlegen, wie oft das funktionieren könnte? Weißt du, was war an dem Tag so besonders? Vielleicht nicht so viel. Weißt du, du könntest vielleicht dorthin zurückgehen und das immer wieder wiederholen. Ich meine, das ist das, worüber die britischen Piloten auf ihren kleinen Hügeln reden. Weißt du, dass sie, sobald sie entdeckt haben, dass es funktioniert, dass sie wegkommen können. Das ist es.

[00:56:24] **Andrey Kuznetsov:** Man muss halt, ich meine, man muss seinen Plan immer im Hinterkopf haben, in seinem Kopf. Man muss denken: Okay, wenn ich abhebe und eine Beobachtung mache, kannst du den Vogel sehen. Wenn du siehst, dass der Vogel anfängt zu steigen, okay, schließe dich ihnen an. Das ist der Schlüssel. Selbst wenn du super tief bist. Das ist dein Schlüssel. Aber natürlich musst du die Luft spüren. Wenn du spürst, dass etwas hebt, musst du dich bewegen. Geh vorwärts und versuch einfach damit zu spielen. Natürlich haben wir nicht viel Auswahl. Wenn hinter dir viele Bäume sind, sei sehr vorsichtig und selbstbewusst. Wenn du das hier erwischst, hältst du es fest. Deshalb kauft ihr das alles von New England. Die sind normalerweise sehr geduldig, weil du mit den kleinen Sachen spielst und ewig bleibst.

[00:57:09] Wisst ihr, deshalb war mein Ergebnis beim Wettbewerb nicht so gut. Ich bin zwar am Ziel, aber ich stehe am Ende der Liste, weil ich einfach nur Zeit verschwendet habe.

[00:57:19] **Gavin McClurg:** Ich bin so,

[00:57:19] **Andrey Kuznetsov:** geh bis nach oben und drück die Stange danach, weil ich sie für dich geändert habe.

[00:57:24] **Gavin McClurg:** Nimm dir Zeit. Du kommst bis nach oben. Genau. Ich meine,

[00:57:28] **Andrey Kuznetsov:** Bianca hat mir gesagt, du musst gehen, du musst die Hantel schieben. Ich sagte, ja, klar. Aber wenn du mir sagst, du gehst einfach nur damit mit, dann bist du so, du hast Angst, sie loszulassen, weil du in New England bist. Wenn du die Thermik so tief lässt, bist du am Boden.

[00:57:43] **Gavin McClurg:** Ja, ja, nein, das ist ein anderer Ansatz. Ich meine, und ich glaube, deshalb sind die britischen Piloten so gut. Wenn es leicht ist, weißt du, sind sie sehr, sehr gut, wenn die Kerne nicht zusammengefasst sind und alles irgendwie vermischt ist und es einfach super weich ist und man ewig driften muss und sehr geduldig sein muss. Und das ist keine Fähigkeit, die wir, die auf der Westseite des Kontinents leben, so gut beherrschen, weil es so stark ist. Weißt du, ein zweimeteriger Aufstieg ist etwas, das man hinter sich lassen muss.

[00:58:13] **Andrey Kuznetsov:** Zwei Meter sind für uns so etwas wie: Oh, das ist ein guter Aufstieg, lass uns das machen. Ja, ja,

[00:58:17] **Gavin McClurg:** für dich ist das ein

[00:58:17] **Andrey Kuznetsov:** Boomer. Genau. Ganz genau. Ich meine das ernst. Das ist kein Witz. Das ist die Realität.

[00:58:22] **Gavin McClurg:** Nein, ich weiß. Das ist ein ganz anderer Ansatz und wir müssen Erfahrung in all diesen Bereichen sammeln, besonders wenn man anfängt zu konkurrieren. Willkommen in New England. Du wirst nicht immer einfach nur vorbeifliegen.

[00:58:31] **Andrey Kuznetsov:** Willkommen in New England. Wir können euch nicht zeigen, wie ihr es machen müsst. Ja,

[00:58:34] **Gavin McClurg:** Ich muss, ich muss mal raus. Ich hab euch alle lieb. Ich muss da raus. Und ich weiß, das ist eine engagierte Community. Ihr seid eng verbunden und macht viel zusammen. Ich würde gerne eure Perspektive zum Trimmen hören.

[00:58:46] **Andrey Kuznetsov:** Es ist eine der wichtigen Sachen für den... es ist eine der wichtigen Sachen für den Wettkampf-Gleitschirm und auch für Freizeitleit-Gleitschirme, weil es eben um die Sicherheit geht. Wisst ihr, ich hatte vor ein paar Wochen einen Gleitschirm, sogar einen B-Gleitschirm, aber eine Leine war 76 Millimeter länger als die andere. Es sind B-Leinen. Es war unterschiedlich. Und ich habe gesehen, dass er professionell hergestellt wurde, aber wahrscheinlich hat der Pilot das falsche Glied der Leinen gewählt. Es sind 76 Millimeter. Es sind 76 Millimeter Unterschied. Also, wie überlebt man auf diesem Gleitschirm? Ich weiß es nicht. Es ist eben, die Inspektion ist auch Teil der Sicherheit für die Gleitschirme. Weil heutzutage die Leute einfach nur auf neue Piloten schauen, sie kaufen neue Gleitschirme und die meisten der leichten Ausrüstungen, für die sie nicht bereit sind, für die leichte Ausrüstung, und sie beschädigen den Gleitschirm viel schneller.

[00:59:42] Ja. Es ist gut zu haben, aber nicht für den neuen Piloten. Und es ist irgendwie... Es ist seltsam für unsere alten Piloten, die schon etwas Erfahrung hatten; sie haben gerade erst gemerkt, dass der neue Gleitschirm gut ist, wenn man mit dem Material wandern kann und, wie du gesagt hast, mit dem Light-Set, richtig? Aber das Trimmieren ist eines der Sicherheitsaspekte für die alten Gleitschirme. Man muss das prüfen. Ja. Ich habe...

[01:00:07] **Gavin McClurg:** Wir haben in der Show schon viel darüber gesprochen, also möchte ich es nicht völlig zerpfücken, aber ich denke, wir müssen uns wirklich bewusst sein, worauf wir verzichten, wenn wir auf das leichte Equipment setzen. Wisst ihr, es ist sehr teuer und es nutzt sich ab. Es nutzt sich wirklich schnell ab, versteht ihr? Da gibt es also eine Kostenseite, die viele Leute nicht so richtig wahrnehmen, aber es gibt auch die Tatsache, dass diese Sachen in jeder Hinsicht zerbrechlicher sind. Die Leinen dehnen sich leichter, der Stoff verschleißt schneller, euer leichtes Gurtzeug wird nicht den gleichen Schutz bieten, selbst wenn es EN-zertifiziert ist, es hat nicht den passiven Schutz, an den wir gewöhnt sind. Wir haben keine Sitzplatte, also haben wir keine Autorität über den Schirm. Es gibt da viele Dinge. Am Ende fliegen wir typischerweise mit einem Rettungsschirm, nicht mit zwei.

[01:00:52] Es gibt also viele Dinge, die gefeiert werden. Ich bin total begeistert, dass es existiert und dass es diesen riesigen Push gab, weil es uns ermöglicht, den Sport auf wirklich wunderbare Weise anzugehen und den Berg ohne mein Comp-Kit zu besteigen, was toll ist, aber wir geben etwas auf. Wir fliegen nicht mehr mit unseren Cadillacs.

[01:01:15] **Andrey Kuznetsov:** Ja. Ganz genau. Leichtes Equipment. Und es ist... du hast absolut recht. Das leichte Equipment ist im Vergleich zum normalen Zeug ziemlich schnell eingegangen.

[01:01:27] **Gavin McClurg:** Ja. Und er verhält sich auch einfach anders. Weißt du, die leichten Gleitschirme, die klappen anders. Sie sind aufwendiger. Genau. Ganz klar. Überall hinweg. Die sind nicht gleich. Es ist nicht dasselbe ENB wie ein ENB und es ist CNC und ENC. Die sind anders. Ja. Ich

[01:01:47] **Andrey Kuznetsov:** man kann vergleichen. Ich habe den Leopard geflogen. Und ich habe die Puma geflogen. Die Puma ist die leichte Version des Leopards. Genau die gleiche Struktur. Genau die gleiche Linie. Alles gleich. Anderes Material und ein anderer Tragegurt. Und sie fühlen sich anders an. Der Leopard kann länger fliegen, besonders für New England. Da braucht man so ein schönes Gleitverhalten. Die Puma ist quasi eine Kopie davon, aber natürlich kann das leichte Material nicht so viel Druck aushalten und kann also ein bisschen anders fliegen. Aber das

Gute für die Puma ist, dass sie bei starkem, langem Auftrieb weicher in der Steuerung ist, viel weicher, weil der Leopard einen so stark wegsticken kann, weil es ein normales Material ist, richtig? Die Puma erlaubt es dir, ein bisschen weicher zu spielen.

[01:02:34] Deshalb ist die Puma weiblich und die Leopard männlich. Weißt du, das ist wie bei verschiedenen Tieren, so ähnlich. Ja.

[01:02:42] **Gavin McClurg:** Ich denke, bevor wir das Trimmen verlassen, scheint das auch am Ende des Wettbewerbs so zu sein. Viele der wirklich Top-Piloten trimmen ihre Gleitschirme bei jedem Wettbewerb, weißt du, das ist etwas, das sie wirklich im Blick behalten, und ich kann aus eigener Erfahrung sagen, dass es wirklich einen Unterschied macht. Das tut es. Und

[01:03:01] **Andrey Kuznetsov:** Warum, warum bei der Dehnung? Das kannst du nicht ändern. Warum bei der Seilstärke? Das hängt davon ab, wie viel Druck du auf die Leinen ausübst, weißt du, wenn du in eine Spirale gehst und eine Seite schneller ausfährt als die andere, zum Beispiel, oder wenn du deinen Gleitschirm einpackst, ist es anders. Du musst nachsehen, weil alle Leinen jetzt definitiv empfindlich sind. Und wenn du den Beschleuniger benutzt, änderst du ständig deinen Anstellwinkel und dein A dehnt sich ein bisschen aus. Das kannst du nicht vermeiden.

[01:03:32] **Gavin McClurg:** Nun, lass uns hier abschließen. Wie heißt deine Firma? Damit die Leute wissen, wo sie dich finden, was du machst und wie deine Website lautet. Und danke, Mann.

[01:03:40] **Andrey Kuznetsov:** Meine Firma ist Airquest Paraguayling. Ich leite diese Firma seit fünf Jahren und ich mache Rettungsschirm-Frei-Packungen und Inspektionen, was ein wichtiger Teil unserer Ausrüstung ist. Und ich mache die Gleitschirm-Inspektion und Reparaturen, jede Art von Reparatur und plus das Trimmen. Letzten Winter war ich in Österreich in der FSA-Schule, wo ich all diese Schulungen zum Streaming gemacht habe, wo es so viele Details gibt, die mir so nett erklärt haben. Und ich war froh, Österreich letzten Winter besucht zu haben und Wochen dort verbracht zu haben, das war großartig.

[01:04:21] **Gavin McClurg:** Wo ist das? Ich wusste nicht, dass es dafür eine Schule gibt.

[01:04:23] **Andrey Kuznetsov:** Und danach, es ist nicht für das hier, es ist wie eine Schule, die bieten diesen Service an und geben mir so eine Art Zertifizierung für das, was sie machen. Und sie schulen mich genau für die Ausbildung und die kleinen Details für die Gleitschirme. So für Tests und für Inspektionen. Alles klar. Okay.

[01:04:47] **Gavin McClurg:** Das ist der Wahnsinn. Also, Andre, schick mir das alles für die Show Notes. Du wirst mir ein paar Fotos schicken davon, wie man es macht und wie nicht, und so weiter. Wir werden das alles in die Show Notes aufnehmen, wenn wir die Episode veröffentlichen, aber vielen Dank für deine Zeit und das Teilen all dieses tollen Wissens und äh Glückwunsch zu deinem großen Flug und wir sehen uns in Chelan.

[01:05:07] **Andrey Kuznetsov:** Danke, Mann. Ich habe mich gefreut, darüber zu sprechen, und bis bald.

[01:05:12] **Gavin McClurg:** Vielen Dank. Prost. Tschüss. Wenn

[01:05:20] Wenn du CloudBase Mayhem wertvoll findest, 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, die Mundpropaganda zu verbreiten. Du kannst darüber auf deiner eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst darüber mit deinen Freunden auf dem Weg zur Arbeit sprechen. 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, und das kannst du tun. Du kannst das über eine einmalige Spende via PayPal machen oder einen Abonnement-Service einrichten, der dich für jede veröffentlichte Folge belastet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus. Wenn du also einen Dollar pro Folge und alle zwei Wochen zahlst, wären das etwa 25 Dollar im Jahr.

[01:06:06] Das ist also viel günstiger als ein Magazin-Abo und macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Wir werden das 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 steht. Und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, das gefällt euch. Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf cloudbasemayhem.com geht, findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasedmayhem machen. Wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, könnt ihr das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen. Und das wird euch Zugang zu all unseren Inhalten geben.

[01:06:52] All die Bonusinhalte, den kleinen Videocast, den wir machen, und die zusätzlichen kleinen 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 die Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Natürlich wäre das lebenslang gültig und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen. Aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert haben. Oder unseren Podcast gekauft haben. Ihr solltet alle eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben. Ihr solltet jetzt auf all diese Bonusinhalte zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke. Tschüss. Tschüss.