

Calef Letorney and Community, Confidence, and Cloudwhispering

Cloudbase Mayhem Podcast 201 — Calef Letorney

Published	2023-08-17
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/201-calef-letorney-and-community-confidence-and-cloudwhispering/
Duration	01:23:46
Speakers	Calef Letorney, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0201-calef-letorney-and-community-confidence-and-cloudwhispering.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	35 correction(s) applied

Contents

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

English

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

Show notes

Calef Letorney was a professional paddler back in the early 2000's who made the switch to flying and has never looked back. When you think of places to fly in the world you don't often put the North East US on the list. There's a lot of trees, cloudbase is low, weather is fickle. But that's where Calef found himself after learning to fly in the Colorado Rockies and his desire to send meant the first thing that had to happen was to get good at flying, and it's hard to get good without other good pilots to fly with, so he had to get others up to snuff as well. So Calef became an instructor, then an SIV instructor, then a guide...and the rest fell into place.

The post #201- Calef Letorney and Community, Confidence, and Cloudwhispering first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloudbase Mayhem. This is a bit of a double show with Califf Letourne. Califf is an instructor in the Northeast. He got into flying about the same time I did in the early 2000s. He and I have a very similar background, not only where we went to school in Boulder, but with paddling. He was a very serious paddler and a professional freestyle kayaker and got into flying very early on, just weeks after he started flying. Lost a very good friend and mentor, and that shaped how he has gone about his progression very interestingly and became an instructor when he moved out to the Northeast.

[00:00:56] He's also a very successful businessman in the Land Rover parts industry. And he moved out to the Northeast and was challenged to find people to go fly with and didn't have much of an XC scene happening out there. So he became an instructor really just to build a community. So this is a really inspiring story about how you can build up a community to have good pilots to go fly with. And he obviously wanted to be a good pilot, and to be a good pilot, you're going to surround yourself with other good pilots. So he became an instructor and an SIV instructor. And he's had a huge impact on flying in the Northeast. He frequently guides in other parts of the world with a guest we've had on the show several times, and you all know well, Nick Greece.

[00:01:42] And so he spent a lot of time in Valle and spends a lot of time thinking and talking about flying. He's very articulate when it comes to that. So we also talk about heuristics and the kind of low probability and high consequence of accidents. the nature of accidents and the psychology of decision-making and yeah it's it's all just really fun to go through it and then of course when we end it is what what happens many times is the guest I have on the show will reach back out and go oh I wish we talked about this or wish we talked about that and one of the things because caleb is an instructor is he really feels like the one of the riskier places we have in our careers flying careers is when we're first kind of pushed out of the nest you know you get your you get your intermediate you get your sorry your novice license your p2 here in the states and then you're kind of on your own and it can be a tricky time because you don't know what you don't know so we got back on and recorded another hour-long show

[00:02:50] really focused on this stage for people so if you're brand new you just got some equipment and just done your first lessons this is a show for you releasing it as a bonus episode you'll find a link in the show notes for this one we talk about launch techniques and what caleb calls the pro launch how the constantly varying wind factors in foot movement first moments of flight and getting into the harness picking soaring distance from the hill locations to look for lift and what he calls the honey model we talk quite a bit about kelly farina's concepts in mastering paragliding which were great to for me to even review has it been a while for me talk about shapes of thermals and yaw and roll and pitch and all these things that are hard to grapple with when you're first getting going so if you're at that stage or just beyond it and want a little review of a lot of great concepts check out the bonus episode as well with caleb and in the meantime enjoy this talk it was a lot of fun cheers

[00:04:01] caleb good to have you on the show man we've been uh i was just going through my email stack from you over the years we've been talking about doing this for years literally a long time so i know a lot of things have changed since we first started chatting about doing all this but let's go into you suggested this and i dig it let's go into your origin story how did you get into all this nonsense of flying around in the sky well

[00:04:27] **Calef Letorney:** thanks for having me on the show gavin it's an

[00:04:31] honor so it started in college uh i think 2005 i was at a kayaking party hanging out with some of my whitewater kayaking buddies and one of them was telling me about you know this thing paragliding which i'd never heard anything about and how cool it was when the sky got you know when you got tall and everything got really small and the school buses and the people and everything was small below you and you know how it's a lot like kayaking in the sky and the air currents and you know very similar to water and and i started learning in college and i spent uh so in colorado i learned in boulder colorado and i spent two seasons out there and pretty quickly are you a buff yeah

[00:05:14] **Gavin McClurg:** that's same all right yeah very cool similar histories yeah so i started out university of

[00:05:22] **Calef Letorney:** richmond in virginia and you know looked around was like all right this place isn't for me moved out to colorado my brother was already going to school out there so we were rooming together and i was kayaking as much as possible getting getting a degree in economics and um pretty quickly found paragliding and it just grabbed me like like nothing had in a long time i had been kayaking pretty seriously all through high school one of my friends likes to describe it like going to the hogwarts of kayaking so i was in one of those kayaking academies where we traveled all over the world and competed in whitewater kayaking and all that and um i was just looking for you know i sort of had burnt out at that point having done a lot of competitions and um then you know they call it professional but you know making some money whitewater kayaking for a couple years and

[00:06:14] **Gavin McClurg:** was your thing kind of creaking was it hair boating was it was it slalom what kind of what were you chasing freestyle

[00:06:21] **Calef Letorney:** yep okay yeah i was like three-time national champion and i won worlds the year it didn't count uh in the under 18 category so it's pre-worlds like they have that competition every other year and then um yeah uh i was at one point traveling around with a friend in a company vehicle they gave us uh chevys i was piling for ways for at the time and i was you know with this guy who's his mid 30s and beating him he was starting to have shoulder injuries and i looked around i was like all right now's the time to go to college while they're going to college

[00:07:03] so i went to school and then fell in love with paragliding and um eventually got talked into moving back to vermont to get involved in the family business which is selling land rover parts just for the old classic land rovers and having learned in the colorado community where there was just incredible mentorship and instructors all over and SIV readily available and um fantastic regular conditions with good soaring you know flying a lot at a lookout and boulder and and taking trips to salt lake city and having access to all these incredible pilots moved back to vermont and there was some good sites um but back in this is like 2007 or so there wasn't much of a community or much flying so they were teaching me where to get to launch and then the new kid shows up and i'd soar for hours and they'd be kicking stones in the lz like how'd you do it you know so

[00:08:04] I started by training the guys that were already there who had, you know, some, some 10, 15 years of experience, but weren't, you know, hadn't been taught the way I had been taught. And that really helped.

[00:08:14] **Gavin McClurg:** Fascinating. So, I mean, they had, they had a lot more years than you did, but it just, is it that much tougher of a place to fly or was it just the lack of instruction? They just, you'd think they'd come out and get some hours in a different sky, but that's interesting that you, you were able to, you know, come out there with relatively less experience from Colorado and have more ability.

[00:08:36] **Calef Letorney:** Yeah, I think if you have to learn these things and figure them out yourself, it takes exponentially longer than if you're able to have mentors whispering the little secrets, you know. Dale Covington and Chris Santacroce were some of my early instructors and the tips they taught me about how to feel the glider and, you know, everything from what you're doing with your outside hand and where you're looking and all that stuff. You know,

it's hard to come up with. On your own. And I think the conditions. I mean,

[00:09:05] **Gavin McClurg:** Lookout was also a pretty good place to, I mean, I've never flown Lookout, embarrassingly. I've done very little flying in Colorado, but I understand it's, it's pretty low, right? It's kind of tricky to get out of.

[00:09:17] **Calef Letorney:** Yeah. And interestingly enough, I had the same mentor as Will Gadd, which we connected on a couple of years ago. This crazy guy from Arkansas, MR, who's just got the most, biggest heart, but also can be kind of hard on the rookies and kind of runs it a bit like a drifter. He's

[00:09:32] **Gavin McClurg:** a drill

[00:09:32] **Calef Letorney:** sergeant. It was a, it was a great place to learn how to fly. Yeah. They really took me under their wing and I received a lot of help from observers out there. Just kind of, they had a great community, you know, and when I came back to Vermont, it was like, all right, we need to help people come up through the ranks so I can, we can have some folks to soar with. Because back in the day, you know, it was a handful of us in Vermont. And so on a weekend, there could be nobody to fly with, you know, and so far, you know, it came down to. So somebody had to do it. I didn't feel like I was the most qualified, but there needed to be somebody around sort of taking the P2s out of the, there were some schools, but they just stopped at P2. So they'd get folks in the air and it was kind of scary because, you know, there was some P2s that didn't really know what to do after that.

[00:10:19] And I think this is a challenge that's pretty much everywhere in the country faces. That's a sort of a critical part in pilots careers is fairly well defined what to do as you go through your training and your progression. And then you get to P2 and a lot of schools wave goodbye to you. And then you got to make the transition to mountain flying. Buy the

[00:10:38] **Gavin McClurg:** gear. Good luck. Yep. Yeah. Right. Was your, just curious about paddling is because it sounded like that was, that was a big part of your life. Was paragliding the end of your paddling or did you still keep paddling?

[00:10:51] **Calef Letorney:** Yeah.

[00:10:53] So after I graduated college and was definitely flying at that point, I taught for a traveling kayaking high school. For a semester teaching video editing and coaching the freestyle program, which was, you know, like a video productions course and coaching freestyle, which was fun. But yeah, I was definitely dragging a paraglider around with me in addition to the kayak. And it was clear at that point that I was more interested in flying than kayaking.

[00:11:25] **Gavin McClurg:** That's pretty interesting. Because you maybe heard my story of kayaking down in Mexico. And I was, you know. know same very intense i was never very a very good play boater i was more creek stuff and without going into it because i've told the story before but basically died in a waterfall and should have definitely died but basically died and you know one of those miraculous kind of holy cow i got to survive and i never i got right back on the river that day and then you know and i've paddled some fun stuff since the cell way in the middle fork and grand canyon and fun stuff but i was never able to get back on the horse and it was which is interesting to me because paragliding to me is you know i'm sure like yourself i've lost some friends boating but nothing compared to flying uh in terms especially in terms of the injuries you get the shoulder injuries and stuff but it seems maybe that's a numbers thing i don't know but the it seems that that paragliding if anything is even scarier or it can be and but that's been something that's held my attention for a lot longer than than kayaking did i'm always interested too with the relationship with kayaking and flying it seems to be a common one that that people who kayak Will Gadd talked about this a lot very they get it they they get really good at paragliding really fast yeah it's the hip movement it's the it's the flow it's all those things that the

[00:13:00] **Calef Letorney:** fluid dynamics i'm often building mental models of what the water would be doing as it's moving through the mountains absolutely it's interesting you mentioned the risk i always sort of thought paragliding was significantly more dangerous and then i saw the whitewater deaths this year in the u.s there were like over 30 now granted they're counting people who were like you know tubing with a cooler beer tied to their foot and that sort of sure

you know stuff but i guess the big big water year out west and a lot of people getting after some flood stage stuff but yeah we definitely lost friends in both sports over the years unfortunately a big part of my origin story is that two weeks into my paragliding career that guy i was telling you about that was at the party who convinced me and who's actually a good paddling buddy of mine he had the flight of his life and then attempted wing overs and pounded in and died on the scene

[00:13:55] so like right in the beginning of my paragliding career i was

[00:13:57] **Gavin McClurg:** like oh my god i'm gonna die in the water i

[00:13:57] **Calef Letorney:** had this big loss which really sort of informed you know how i learned and how i thought about the sport and then i had a pretty pretty exciting intermediate syndrome because i got good fairly quickly and at the start of my second season was like right away out soaring march thermals and you know so i had some exciting moments i'm happy to tell you about later and that sort of all factored into how i think about flying and the work i'm doing now to help progress hopefully without any setbacks because like you said you know you're sort of touching on the fear injury stuff a near drowning experience kind of ruined the sport for you um and you haven't been back much for me uh i was just competing in freestyle a lot and every weekend we'd go creaking and whatnot so i really enjoyed uh you know waterfalls and challenging white water but um you know i was one of the guys who you know i was almost never swam like the last time

[00:14:59] was actually that guy max he used to be the guy who would run the worst lines intentionally and his nickname was chunder boy and he just loved to get hammered and so after he passed away i did some memorial chunder boy lines until one time i just got stuffed down below a waterfall and had to swim out and that was my homage to max but we had these conversations where i was like he kept saying yeah caleb you're gonna be a great paraglider because you never swim and you're always so calculated with your kayaking and you always nail the line and and you know i'm like but max what's that say for you you're like the worst like you know we all laugh about how like your reputation is for just getting spanked at all times and you you're the guy who can just take the beating the hardest and he was like oh i'm afraid of flying it keeps me safe and then he gets to 14 000 feet in aspen one night you know and the fear goes away so you know a lot of it's really challenging because a lot of this sport is you know you're as good as your

[00:15:58] convincing yourself to be afraid of things you you don't quite understand you know and maybe that the old guard are telling you you should understand or be afraid of it's challenging um because you know there's a lot of bad decisions that result in excellent paragliding and it's really the feedback system is all wrong you know

[00:16:18] **Gavin McClurg:** we we had a good discussion via email a while back about a avalanche podcast that you really liked and put me on to and where they talk about heuristics and just that bad decisions being uh being granted terrible results you know bad decisions just ending in an epic pow day and making good decisions ending in a bad day because you're you're not skiing the steeps and so it's rewarding all the wrong things which i think we find you know Will Gadd talks about that a lot we find that a lot in flying don't we

[00:16:53] **Calef Letorney:** yeah i was actually having this conversation just last night um we have a whatsapp group with all of our graduates and soaring students that are continuing um you know soaring practice with us and um one of the pilots was saying how she felt bad that she had driven down and kind of had kind of left feeling bummed and i let her know that i had been talking with one of the instructors and thought she did the best piloting of the day because it had gotten clearly kind of windy and we saw some you know challenging launches and she just made the responsible decision that she didn't she didn't feel like she was going to be able to do it and she went home and you know unfortunately that feels negative in the moment but avoiding having you know one of those career changing experiences or at least a bad enough time that you scare yourself is is crucial to having a long career you know because it's not a particularly physically demanding sport we can all do it well into our you know mid-70s or until you pound right

[00:17:51] **Gavin McClurg:** yeah yeah and it's a long time pound long time hurt or yeah uh you you seem to keep gravitating towards instruction you you talked about you instructed in freestyle and then you what what makes a good instructor and what makes you why do you think that's been the case well why do you like instructing what you know i've never instructed anything it's just it's an interesting personality trait yeah

[00:18:17] **Calef Letorney:** that's a great question i guess i never really thought about it but i was instructing fairly early in paragliding i remember when i was in via de bravo in my second season and i just discovered this place and was like this is the most amazing thing in the world like you know and then when you know new pilots would show up right away i'd start teaching them like you know from here's a good place to get your breakfast quesadilla to here's how you get to launch to you know here's the route we've been flying to get back to town and it was a little harder to get back to town back in you know 2007 when the gliders weren't quite as good as they are now uh but yeah i don't know i don't know that i'm a particularly

[00:18:58] natural or talented instructor um a lot of its need and ability i keep saying if there was somebody better at it around me you know near me that i would let them take the responsibility in some ways it kind of so it's a lot of work um it's sometimes feels a bit like responsibility more than um something that i'm doing out of enjoyment but you know for me the goal has always been to build the paragliding community locally and i've been doing that for a long time i've been doing that for a long time i've been doing that for a long time way that that i want to make the flying buddies that i want to have because otherwise um you know we'd have good pilots moving to town and they wouldn't see anybody flying because there's nobody out flying and if there's not a community there's some excellent pilots passing through that don't hang out with you and and and it all sort of builds so it's not like i'm responsible for training all the pilots from beginning to expert or even you know the ones that show up from other schools from having the novice p2 rating up to expert or even you know the ones that show up from expert um but just helping foster that community so that when people for wherever they however they come to you they they show up and they see this vibrant flying community uh you know people helping each other and talking about you know when and where and how to fly and then you know afterwards hanging out and grilling and and and all that that community aspect builds on itself and it attracts more people um you know and i'm also really conscious that um i think maybe whitewater seeing its heyday we certainly recognize hang gliding seeing its heyday and i just love paragliding and so if i want to keep paragliding and have people to do it with because we all know it's a lot more fun with other people then it's sort of on all of us to latch on to that next generation and and help make them into our future flying buddies i think um and this is a bit of a generalization but i think some of the hang gliding they started eating their young rather than fostering their young you know i think there was a bit of a like the new guys show up in some places i've heard and they were sort of forced to drive for a number of days and kind of not really accepted because there were some really cool pilots and the sport was really cool and it was really going places and that's not really the welcoming atmosphere that gets people coming back you know and and there's many many factors involved but um you know i think we can all play our part you're certainly playing your part you're certainly playing your part here with this podcast you know it's up to all of us to keep the sport going yeah

[00:21:34] **Gavin McClurg:** you're making me feel bad about our own community you know in sun valley we've had this big issue in the states with all the lift access places with insurance and and not being able to fly a lot of these a lot of the you know famous lift access places lift access places that we've had for a long time jackson telluride and sun valley and utah all over and and back east where you are as well and it's really crunched our scene and it's it's become you know much more of a hike and fly club which is great and that was kind of the direction it was going anyway but it really does need a lot of fostering you know the the speed community has been has done a really good job with that where i live where there's there's there's events and there's barbecues and they're getting people into it and especially young people into it and which is terrific but yeah you're right i mean it requires effort you gotta put some effort into it how much of your instruction has been informed by the the death of your friend max because you you said in your your emails several times that your own approach has been pretty conservative your approach with instruction is is pretty conservative was that was that a direct result of of of seeing that x i guess you didn't actually see it but the it was in your neighborhood but uh or is that just the the natural flow of of what you've seen in the sport

[00:22:59] **Calef Letorney:** you know it's really interesting um conservative is extremely subjective uh some people think i'm crazy you know and i've even had other pilots instructors saying i'm going way too fast because you know in short order sometimes we have pilots go from a trip or two to mexico and then a couple months later we're going to cloud base and we're flying cross country together and accomplishing things that seem really dangerous but in my mind it's like well you know cloud base is thousands of feet off the ground the conditions are lovely so it's perfectly safe um you know all about maximizing safety margins of course and and thinking about um decision decision making processes

that are going to create long-term success rather than short-term satisfaction um yeah

[00:23:48] a lot of it for me is also what's going to be fun like you know there's a lot of logistic flights that you could take to get you down where you're going to be pointed into the wind for 30 minutes and i don't find that enjoyable and you know having done it for you know a couple seasons now i'm not really interested in doing that as much as i was when i was you know more horny for air time as a younger pilot that sort of seemed like a good trade and i'm you know maybe getting a little older i guess turning 40 next year yeah

[00:24:25] **Gavin McClurg:** you know the first time i saw you was you know one of the board meetings we had recently i thought oh my god he's a lot younger than i thought for some reason i thought we were closer but you you seem you seem wise for your age

[00:24:40] you must have been been through a lot let's switch to that for a sec uh you you had some you know engineering background you got into the parts business which i think you're still doing right with land rover yeah

[00:24:51] **Calef Letorney:** are you still kind of

[00:24:52] **Gavin McClurg:** running that for the family

[00:24:53] **Calef Letorney:** economics yep and then later i studied business and got an mba and uh it's been really challenging of course working with land rover and i think it's been incredibly um fulfilling in in a lot of ways and it's just this really cool niche industry we sell parts for old land rovers and we've just gotten lucky in so many ways that um these old land rovers have continued to get cooler and cooler and people keep bringing them into the u.s uh if it's over 25 years old it doesn't need to meet dot or epa requirements and so we're getting into the years that they built a lot of land rovers and so all these old junk trucks are

[00:25:34] **Gavin McClurg:** going to be built and so we're going to be building a lot of land rovers but you know

[00:25:36] **Calef Letorney:** what future products are

[00:25:43] **Gavin McClurg:** going to come

[00:25:43] **Calef Letorney:** out and i'm i'm still thinking about like things that i could that i could do even though i don't think i ever really want to um but we've been get to where we deserve it like i mean where would i even think about like that like you know seeing like the real deal but you know the far future doesn't exist like i don't know right so a lot of the ways life has changed over the years and like it's been you know the time for armor so i'll give you the ports go along with it i'm i mean when the time for armor comes um like decided he was gonna create like a uh like a dis Goldman fan like a uh snow and fix their car and um you know we sold off the mechanic part of the business in the late 90s and i joined in 2007 then we had 15 employees we're up to about 38 now um yeah i've been working really hard to sort of think more like a manager and an owner uh and creating efficiencies and processes and keeping myself out of the day-to-day so when i go teach paragliding in mexico for two weeks you know there's a lot of emails happening at night and stuff but i'm not doing the daily work i'm more leading projects to create growth and efficiencies and stuff like that okay

[00:26:47] **Gavin McClurg:** you and i walk into a party we don't know anybody and uh and we're trying to make friends and somebody comes up and says hey uh who are you what do you do how do you answer that question

[00:26:58] **Calef Letorney:** uh i sell old and for fun i teach paragliding okay

[00:27:04] **Gavin McClurg:** so it's basically those two what would be the percentage of car parts versus teaching paragliding well in terms of your in terms of your bandwidth and your time i'd

[00:27:14] **Calef Letorney:** say it's about 50 50 but we do i do a lot of working um so like fortunately paragliding often feels a lot like fun so you know it doesn't really feel like working when you're coaching from the air i try to do a lot of coaching from the air you know after i get everybody in the air myself i launch and soar with them and we're talking techniques and whatnot um but i yeah you know about 50 50 i'd say teaching

[00:27:43] **Gavin McClurg:** from the air guiding okay so you go down to vaillé you and nick have done some stuff together and you you got you know vaillé is pretty spicy a lot of accidents go down in vaillé how nerve-wracking is that that's always been something i've thought about doing i've thought about doing you know trips in the alps i know the alps really well now after all these races and it'd be fun to do a kind of uh you know high end you're going to really cool huts and uh doing and you know and you could use you don't have to hike all the time you could use there's lifts everywhere there but you could do a really cool tour of the alps for you know a week toby cologne that's kind of how i got into it i used to do trips with him in the alps from kind of nice up to anisee or anisee down to nice and but they

[00:28:32] you know you could do there's some pretty rad places you can go in the alps with great food and good flying and all that and and i know it really well now so i've often thought about that but then i always think yeah i don't know if i can handle the stress of just no don't go in there no don't go in there don't go there don't please don't do that you know yeah you got these people on radio and stuff but it makes me nervous yeah what is that like

[00:28:56] **Calef Letorney:** um don't

[00:28:58] **Gavin McClurg:** go behind the pinion please don't there's a lot to it

[00:29:00] **Calef Letorney:** because like like we were talking about i think before i

[00:29:02] **Gavin McClurg:** was like

[00:29:02] **Calef Letorney:** we started recording you know as soon as pilots are in the air it's like amnesia like the stuff you told them 30 seconds ago they just they they're they're hungry you know they're out chasing it and it's really uh you know there is definitely some shepherding from the air that you know you gotta have the radio quick and be comfortable piloting either with one hand or have the microphone away that you can be talking while you're doing it um but i also try really hard to make sure that it's really safe for the pilots to be able to do everything and you know challenge but i think it's a good situation i'm not going to vie in middle of january or february i'm going early december when it's a little mellower there's less people we are i really like to have a mixture of pilots so that we've got some newer pilots and some more experienced pilots and the newer guys are getting out a little bit earlier and we're you know remote controlling them for a while and then naturally they sink out and so you know when you have a mix of of of students then you know later where i'm up in the air doing a little more cross country and maybe

[00:30:02] doing tasks that land at the lunch spot and and the vans running around picking people up um and so then we all debrief over lunch and then go back for the afternoon that sort of thing um really like uh doing trips to yukike chile we got one coming up in the fall for that another great destination so yeah there's definitely some stress involved it's not vacation uh you know you're really trying to build people up and give them awesome piloting experiences but also sometimes you need to you know be firm when something's going on that's not safe that needs intervention and and sometimes people don't understand and and you need to try to explain in in various ways you know to break through whatever's going on um to get folks piloting more safely you know building in bigger margins you know trying to get them to understand that just because nothing bad happened this time doesn't mean it's a good idea to fly that far over the back and park yourself in the wind while you go up and down you know there's we've seen some people put themselves in fairly precarious situations that if it weren't for having you know somebody on the radio could end badly and and i guess there's a bit of a an awareness that you have to it takes practice so that you can do your own piloting as well as keeping an eye on you know eight people um right now i'm trying i'm trying to run smaller trips last year we'd gotten up to running trips of 12 people with four instructors but i think we're going back to one van tours which is just less stressful

[00:31:34] **Gavin McClurg:** what what have you seen change for the good and maybe for the bad since you you know got into this in the early 2000s and then started instructing mid-2000s it sounds like and you've been at this for a while there seems to be you know a few years back we were all pretty worried that we were heading in the same direction as hang gliding and that doesn't seem to be the case you know i think covid helped in a sense it got everybody outside hike and fly has taken over the the scene in a crazy way uh you know it's not just the x-ops now there's dozens and dozens of others including my own the x-red rocks which is really exciting you know so the gear has is certainly helped with this you know we're not lugging around these huge packs you know there's a compromise there which we've talked a lot

about on the show but the what i guess what i'm saying is that you know the numbers are looking maybe better than they ever have right now there's a lot of people you know the scene in boulder is insane the scene in at tommy and simone's place in austria is insane the the scene in santa barbara is crazy i mean it's just you know it's in a sense there are more young people right now i was just in chelan for nationals in june chasing it and chasing it hard and flying well than us old-timers have seen in a long time it's it's a really exciting time for the sport also a little bit scary uh you know because they're they're chasing the heart and they're they're new to the sport so it's great to see but it's also yeah you know for those of us have seen a lot of accidents it is a little bit scary but i'm just curious what you've seen and what you know what what are the trends what are you excited about what are you worried about well

[00:33:25] **Calef Letorney:** i think some of it is regional as well um but i do agree that there's i think globally paragliding is enjoying a moment i think the gopros and 360 cams have made it look really cool and the speed flying is especially captivating for people you know i i bumped into somebody a couple uh months ago who started telling me that he'd never paraglided but he watches this guy on instagram it turns out it's a speed pilot i know really well and it's like you know random people love speed flying okay cool um so that's really cool but i think the sport's really progressing in terms of technology for sure uh the glide ratios keep getting better and they keep getting a little bit faster and they keep getting safer and the pack volume is huge back in the day we were traveling with like the size of equipment that's now my tandem gear you know and i'm about to go on a work trip and i'm gonna sneak in an x wing and a speed wing and a mini wing and you know another harness and it's all going to be great and i'm going to be able to do a lot of smaller than the one glider i used to take back in the day i'm gonna have three wings two harnesses you know so uh it that that really helps for sure um but i think covid really put things in perspective i had a lot of people say you know i just want to do something with myself like we were stuck at home and faced with this crazy upending of the nor you know what we're what's normal and and faced with our own mortality and let's just go send it this is really cool like i've always wanted to paraglide now's the time and i really benefited um from from covid because um i had some great instructors i had nothing else to do but hang out in new england and teach and um those opportunities you know now that the pandemic has wound down people are getting back to their normal occupations and um so i've been losing instructors to better you know their normal careers and stuff yeah

[00:35:27] **Gavin McClurg:** this is interesting you know sun valley's having one of the worst summers in terms of tourism in a long time and this is on the back of the best summer ever last year all my buddies that are guides i just talked to chuck the other day he's having the worst tandem season in history uh all my buddies that are guides are you know they're painting and doing other stuff with their lives this summer because i think people shot their wads you know they they bought their campers and they're all their tickets and it's interesting because apparently europe's having this the busiest summer ever you know so i think a lot of the folks that were planning europe trips and 20 and 21 and 22 they didn't get to go you know so they're all over there but uh yeah i mean it's it's going to be interesting to see how this all shakes out i wonder if that kind of growth will subsist and will keep keep happening we're

[00:36:22] **Calef Letorney:** not really seeing the dem the downturn over here in uh vermont in the northeast usa um but i've long been wondering if all those you know mountain bikes that you couldn't get and all the stuff that was campers and outdoor equipment that was you know really in demand the pandemic and there was way more demand there was supply you know it's like rock uh bouldering crash mats like bouldering went through a big peak back in the day and then there were a bunch of used crash mats cheap when people got bored of bouldering or whatever and i'm wondering if all right we're going to start to see some pretty good deals on our you know rvs and mountain bikes and skis and all that stuff because when people like it you never know if it's like that parcel there that's separated and it just keeps going up to cloud base or if it's like a high pressure day and it's going to come right back down there's like a stickiness that it overcame briefly but in the end you know we're a pretty weird group of people that actually want to do this more than you know just to have that you know bucket list experience you know and i think it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's you know that's actually one thing i i'm sort of going through right now with my business is i'm you know winding down the tandem operation of course you know bella and jamie and they've moved back to europe since um the pandemic and they were happy to run a tandem business but to me tandems don't really contribute to the mission the mission is to build a piloting community and if they're just a tourist like even if there's decent money in it it's just not worth the effort for scheduling and communicating and getting folks

[00:37:58] **Gavin McClurg:** to do the

[00:37:58] **Calef Letorney:** mountains and all that because it doesn't contribute to more paragliding it's just like we gave them a great experience which i did my first commercial tandem in a year um now that i you know have less tandem pilots working for me uh and i actually really enjoyed it it was fun it was cool it was great giving that experience and i had we had like a lovely 40 minute flight and we you know gained you know a thousand feet or whatever and surfed the ridge back and forth and then went and landed when he started getting a little woozy but um you know it was cool to revisit that part of paragliding that i hadn't done in a while um yeah so anyway i've

[00:38:35] **Gavin McClurg:** never i've never done it it's always been it's another thing that i've always kind of avoided because i thought you know if i love this so much i was always a little wary of the tandem thing because i would talk to tandem especially the ones in interlocking you know the ones that are banging 8 10 a day and you know hey the the worst thing you can do for your own personal flying is tandem fly because you just you don't you get the hours but it's interesting you know a lot of the tandem pilots i've spoken to lately almost refute that it's almost the other way around you know they love giving the experience they're making good money they're still flying and you know sabba spina is a classic example of this you know one of the best world cup pilots in the world uh you know just competed in the eiger again and you know he's having a really good time and he's one of the interlocking guys he you know he's he's a seasonal tandem pilot so i mean i think you can manage it but i've just i've always been afraid

[00:39:29] my own personal passion of of flying especially xc well

[00:39:33] **Calef Letorney:** um you had him on the show earlier andre the cosmonaut he does an excellent job of banging a tandem out in the morning and then send it cross country as soon as the conditions turn on so you can do both uh it's definitely a balancing act for sure um yeah the the work side of it does does take away in some regards you know like a lot of people launch the you know the fledglings the the novices that are just learning to soar in the morning and then and then i'll start having a bit more experienced pilots soaring with me in the afternoon and maybe i'll do a triangle or an out and back rather than just trying to punt it down wind as far as i can and ideally get back in time for like a 3 34 o'clock again with the with the same novices so you can have a lot of fun around it but it's it's certainly not just all fun if you're if you're teaching and helping folks

[00:40:29] um are

[00:40:30] **Gavin McClurg:** you are you still teaching SIV i

[00:40:33] **Calef Letorney:** am if my my beach ever comes back uh we've had some record flooding and um the weekend after the state capitol flooded we were okay uh but there was not much beach left and it has kept raining and we've had just repeated flooding events and now there is no beach left and so i've canceled all sivs for the next two three weeks we'll see what happens so

[00:40:58] **Gavin McClurg:** let's talk about SIV for a little bit is it the i don't know your system out there you talked about it in one of your emails that you you like to keep it to the basics but this was several years ago so maybe you've changed things but what does SIV look like to you how important is it how do you when do you recommend people do it you know all the all the kind of classic things we hear about SIV but what's your perspective

[00:41:23] **Calef Letorney:** yeah i never intended to be an SIV coach uh when i founded the business there were three partners

[00:41:30] and uh maybe one year into it the acro guy um you know decided that he didn't have time and want to take that risk anymore um he he uh left and and we we had been having a little bit of disagreements about techniques because he just wanted to teach folks how to be great and i was like yeah that's awesome but like if you tell them to exit the spiral by switching direction like 75 percent of them are going to really screw it up and they're going to go into the glider so like let's talk about how to get out slowly and when they mess that up how to get back in and like keep it straight and not let it roll the opposite direction so that we don't have the lines go slack and and he was very quickly like you know what i can tell you that you're gonna be better at this and want to do it so why don't you coach the sivs i'm out um so so uh i sort of got like thrust into it mid-season with a with a booked SIV calendar and i called rob spore up and he was like i'm

gonna do it i'm gonna do it i'm gonna do it i'm gonna do it and he was like i don't know bro like i i don't think well i guess you could probably do it if you keep it pretty mellow so i was like forced to come up with my own curriculum because you know i was an advanced instructor at the time i had all the qualifications i should have been able to do it i'd done a half dozen SIV clinics i was pretty comfortable full stalling and wing overs and all the basics um but the reason was that none of my students had local training nobody had local training it's like florida or utah colorado maybe there's just this entire part of the country you know that two thousand miles there's no SIV in sight and it's a pretty big ass to tell one of your students okay go for a you know a week long trip out to california to do this scary training that you know and our number one canceled you know between like trips and soaring instruction and tandems and everything SIV gets bailed on the most because as it comes up people always have life events or stuff can you think everything everybody's nervous and it's just a weird different thing and and so um you know it's hard to convince people to travel for that um so it was like well i can't be putting out generations of pilots that are wanting to fly cross country but have never done any SIV we gotta do it ourselves and fortunately our original business partner came in with all the knowledge of the boat and the towing and all of that so we were all set up and then we found a beach in new york and i went to the the town owned the beach and i went to the select board meeting and pitched them on the idea of leasing us the beach and they were all about it they're like it's gonna put us on the map we're gonna have something cool that's our own you know because it's this sleepy part of new york on lake champlain

[00:44:19] um and yeah it's been it's been a big process i actually hire uh three u.s uh coast guard commercial captains because we're on international waterway we have to have proper commercial captains running our boats because lake champlain goes up into canada of course um yeah totex and all that so it's a big production to put it on um but it's totally worth it in terms of of building the community and piloting success and so my friends know how to get out of the sky in a hurry and can deal with collapses um and yeah i keep it fairly basic we really focus on you know instant recovery energy management and and smoothness and getting out of the sky in a hurry and basic drills on that stuff uh it looks a little bit like the SIV i originally got back in um 2005 2006 but i've also been hanging out with this uh canadian kid who's been teaching me tons who will like show up and start doing infinite tumbles and twister you know helicopters and twisters and all this stuff so we get this real acro pro that comes out just recreationally and hangs out with us once in a while and so we've been learning some some of the new techniques because he's all the way from canada to canada and he's all the way from canada dialed in with the acro scene in in europe and in turkey and all that uh so it's been fun um but yeah it's not about uh so like when i keep saying basic for me you know i don't teach people a full stall on their first SIV you know unless they're exceptional and i don't have them spinning and i don't make them throw the reserve i want them to leave ideally dry and with a smile and that way they're excited to do more of it you know and and for me a really big win is if they've blown up a couple really big collapses and dealt with dealt with the different varieties and and done you know um several different forms of of collapses on one side and you know are you holding it in making it fly straight are you leaning in and going with it perhaps towards auto rotation if you're feeling you know bold and all that um and then you know we're starting to get them doing spirals and ideally asymmetrical spirals i think that's just a fantastic way to demonstrate energy control and dissipating energy and and and and and and and and and and and um and and i don't i intentionally don't teach stalls until their second or third SIV because i think it's pretty easy for people to do a stall with a coach on the radio

[00:46:43] following the voice in your head but to have the presence of mind to really learn anything so it's not just something you've done once i think is beyond most people they just remember oh my gosh that was crazy and it was just this really overwhelming event um we can talk more about it later but the first time i tried to full stall in the wild it did not go well

[00:47:05] **Gavin McClurg:** let's talk about it right now okay

[00:47:09] **Calef Letorney:** so uh this was the second time i threw my reserve uh like i said 2006 to 2008 were fairly exciting um i was invited to bravo uh i saw a guy over the back we were fairly low it was one of those days where you couldn't get out and it was getting fairly mean and um i was like oh my god i'm gonna do this i'm gonna do this i'm gonna do this i'm gonna in retrospect maybe it was rotor but i see a guy just pop up in some really strong lift and then like half his wing gets wiped out and he just runs and i literally said out loud pussy and i flew over to it that's

[00:47:45] **Gavin McClurg:** where i'm going and

[00:47:47] **Calef Letorney:** uh it wiped out the inside of my glider which i haven't had happened too many times if ever so i was already dropped in a fairly robust turn because i lost like 60 percent of the side i was turning in and i was like oh my god i'm gonna do this i'm gonna do into uh and i'm thinking to myself don't spin it don't spin it and at the time the SIV clinics i had taken hadn't really focused on looking at your wing when things get exciting and so i was trying to feel when not to spin it if i'd looked at it i would have known when not to spin it but i was focused on going straight you know and and all the curriculum is lean away break away and now i talk about you know a decision point like like i tell palace they need to have like a flashing light proximity alarm in in the in the um instrument panel of their mind that you always know when you're when the proximity alarm is going off and you must fly straight but if you don't need to fly straight don't create an incident by making it fly straight when you got enough room to let it turn 90 degrees or 180 degrees while the collapse works itself out well i was insisting on making it go straight and then before you knew it i spun it of course big spin with a with a collapse and i'm like oh i've done this

[00:49:01] you

[00:49:01] **Gavin McClurg:** spun the flying side i

[00:49:02] **Calef Letorney:** spun the flying side yeah yeah yeah you know i at the time i probably had 200 and flights 250 flights and 100 hours you know yeah yeah which you and i say yeah super new but these days like you're when you're working with beginners and they're like oh well i've got 150 or intermediates like i've got 150 flights and it's i remember being there it's this point of pride you've worked really hard to get those 150 flights you feel like you've learned a lot but you're like

[00:49:32] **Gavin McClurg:** oh my gosh i'm so

[00:49:32] **Calef Letorney:** lucky to have all the people that i've

[00:49:38] **Gavin McClurg:** worked with to be able to you

[00:49:38] **Calef Letorney:** know just keep pushing the great but like if you've done three or five over the water with a coach following the coach's directions and it's just all like adrenaline and crazy like pulling it off in battle when you've got a spun go

[00:50:01] **Gavin McClurg:** i'm like oh my gosh i'm so lucky to have that i'm so lucky to have that i'm so lucky to have

[00:50:01] **Calef Letorney:** glider like i'm stalling the glider and next thing you know i got three riser twists in a stalled glider and i'm looking at like six eight hundred feet of altitude and i was like well this seems like an optimal time to deploy my parachute and i fell down through the trees and walked away and flew the next day and it was fine it's benign yeah led to some lasting fear for a while i was like looking around at my carabiners like this is all that's holding me out of this thing you know it's not rational fear is not rational but you know it manifests like oh god tiny little piece of aluminum is dropping me this thing like that slowed me down a little bit in the grand scheme of things uh you know but but yeah uh so i don't think that full stalls you know until you have the other skills really dialed and then have done a bunch of them are going to be a particularly meaningful reset for most people um and i didn't you know except for having spun accidentally i didn't really need to full stall i just i just thought that was the go-to after you spin um

[00:51:00] **Gavin McClurg:** i'm curious you know when you're instructing and doing all the SIV training and is is the ultimate best thing that people get well i should just ask you like that what is the ultimate best thing that people get out of SIV and then i'm going to come back to what i think wow

[00:51:18] **Calef Letorney:** um so for me it comes down to those three things disaster recovery without overreacting and handling it well energy management getting out of the sky in the hurry you know if something happens and your wing ends up sort of below you and off to the side is this an opportunity for a sweet asymmetrical spiral turn or a wing over or are you going to overreact and handle it badly um and and getting out of the sky in a hurry i think is a is a big one uh it's not uncommon that i'm on launch with new pilots and and we're talking about the conditions and i'm pointing out some over development in the distance and talking about how you know recommendations from the USHPA are not flying if there's any over development in the sky you know at that rating and you're like well i can always get down with big ears and speed and it's like well maybe seven eight hundred feet per minute if you're really pulling on it you know

[00:52:10] but like when you get caught because there's rising air it's going

[00:52:14] **Gavin McClurg:** up at 10 meters yeah yeah i

[00:52:17] **Calef Letorney:** think freedom units gavin okay feet per minute so uh yeah so you know if you can't get out of the sky in a hurry how are you going to beat it down you know your best chance is to run away and and and so i really like to have people i think it's a total win if i can take somebody who's a novice pilot and they leave really comfortable uh with collapses not being much of a concern as long as they have altitude not overreacting and and then really i like to see spiral control can they enter and exit spirally and it's the capstone is if you can do like a nice asymmetrical spiral just the repeated entry and exit of a spiral maybe getting a little bit um ovalized and coming over the top of the glider um and even better if you can demonstrate wing overs which as you know is a

[00:53:07] significantly more challenging maneuver that i think very few people actually do well um you know if they can show that energy control i think that's a huge win uh and then down the road of course we're happy to teach um stalls and i do some spin appreciation like you know just the start of a spin with folks so they can see what it looks like when it breaks and and get them thinking about watching their glider and what it looks like as the glider's starts to peel away and stall on one side and all that so

[00:53:37] **Gavin McClurg:** i would totally agree with everything you just said and it this was just something that popped in my mind as i was just about to ask this that question i i wonder where just you know the SIV training has implanted awareness of the ground and when to throw because they when i have the accidents i've seen most of them are launching landing proximity stuff right that's what we all see and very few happen up high in the air but the ones that are fatal they threw too late or didn't throw at all right i mean especially at the world cup level the accidents that i've seen in world cups and in comps are people trying to solve it too long and they lose their awareness of the ground and to me that's the thing that's the most valuable maybe thing in SIV is not recovery which is very valuable like you said those three things energy management getting to the ground recovering you know doing the right thing at the right time of course that's why we go to SIV training but you know i've heard theo talk about this to blick who's the master of acro is just that how long do i have how long do i have you know the my wing is in the air and i'm in the air and i'm in the air and i'm in the air and this configuration seen this before in SIV i know that that triple twist you're talking about with a deflated glider is i don't have this move in 800 feet so i'm throwing right now i don't have the time to fix this you know my most recent throw was down in nair eat after via they took us all over there uh to kind of explore this new site that's just inland from from puerto vearda and it was the first flight there

[00:55:34] i was crushed tired i just done the Superfinal and we drove all night and the flights got all messed up so i got almost no sleep and that should have been a red flag you know but we're all there to kind of promote this site and i'm not trying to break any records i'm just trying to fly around in the sky for a little while and land and wing blows up super low and it was just one of those i have no time to deal with this whatsoever huck it right now i just was you know my SIV training took over and it was the the takeover was fuck don't have that move boom throw it and those of you who can't see what caleb and i are doing right now i just looked up i looked at the wing and went don't have that move i gotta throw right now i mean i was 80 feet over the deck you know so uh it was yeah

[00:56:25] anyway you're nodding your head a lot i i find that i mean the accidents i've seen in the air from up high that's the only accident i've seen and i've seen it a lot it's just people trying too long we

[00:56:38] **Calef Letorney:** spend uh the first evening of the clinic you know doing classroom and in the simulator and spend a lot of time talking about it um i've had two close friends pass away paragliding and they were both found with their parachute out but not open my first deployment was really really dirty low maybe 100 feet to spare um and i can talk more about that later uh but um the decision to throw for me you know there's a lot of almost platitudes or or easy sayings you know but when in doubt there is no doubt get it out you know if you're below 500 feet really you know we talk about 300 or whatever there's also some conversation around how low is too low and you know if it helps slow you down going through the trees that's great i think paragliding vermont's inherently safe because trees are really inconvenient to get gliders out of but they're a great crash pad i think i read from ari that it's like the the foam pit of paragliding uh which i thought was a pretty clever quote um and around here there's like paraglider pilots that are also arborists that are on like speed dial with like a rate to get your glider out of the tree and they're really good which is

hilarious i remember

[00:57:57] **Gavin McClurg:** in the in the 2014 film that we did or was it 2013 we did my first really big bivy was the first one was in beer with don sylvester but the second one was antoine laurens and brad sander and nick and those guys across the across the sierras and there's a line in there where i say you know there when it comes to trees you know there are those that have and those that will and on that trip everybody but me had landed in a tree and so and i i kept that going for quite a while yeah i haven't made it in a tree i forgot i don't know how many trees i've landed in now i've been in a lot of freaking trees some under reserve and some just i just did it in the ex-alps nobody knows this story but i blew my wing out on a cliff launch and blew out my stabilo and then forgot about it when i went and went to land and tried to do a big wing over and had no juice in my wing and just went straight into a huge tree did a bunch of damage this just happened three weeks ago whatever a month ago you know so yeah trees work pretty good i've never been hurt going in a tree yeah

[00:58:56] **Calef Letorney:** well in vermont we have seas of trees and our xc routes are fairly limited and so a lot of people look at our pictures and they're like feeling exposed you know because there are a whole lot of options down there

[00:59:09] **Gavin McClurg:** wait wait what i see lakes i see trees how do you make this work man yeah

[00:59:15] **Calef Letorney:** it's funny because the hang gliders have been watching the lines the paraglider has been flying you know especially like eduardo set a state record a half dozen years ago where he flew right down the spine of the greens and the hang gliders were like we've always looked at that and it is nuts that you actually did that and eduardo was like well the clouds were working and there were some landing zones you know like there was a beaver pond i could have landed next to and had a two-day you know a long hike out uh but yeah not a whole lot of stuff

[00:59:45] **Gavin McClurg:** he could he could get out of him like that no problem he's a tough one yeah

[00:59:50] **Calef Letorney:** absolutely wow

[00:59:53] **Gavin McClurg:** so has the the the flying you guys have been doing out there is it has it inspired some cool lines in the hang crew yeah are they uh are they are they pushing it again

[01:00:05] **Calef Letorney:** unfortunately like we've got some great friends in the hang glider community uh but there aren't big numbers like there used to be and they're not so interested in cross country so it's really cool when they come out and soar with us and they're zipping between us and you know flying around us um but i think the the big xc days are done and it's really cool to look back at the things they had accomplished there's no gps tracks of course because it was before gps but they were flying from muscatney vermont to the coast not infrequently they were calling them the sandmen you know and i came really close one flight but got shut down by the coastal breeze we actually flew from west rutland which was like 30 miles further pretty cool the only time i've come close to doing i did like 99.8 miles point-to-point that day my best flight in new england but um yeah the the the big lines they were doing in the past year long aren't getting repeated unfortunately not

[01:01:06] **Gavin McClurg:** too bad yeah i got well you made a suggestion for me to get one of them on the show the john so i'll get him on here he's a

[01:01:14] **Calef Letorney:** paraglider uh but yeah okay yeah he's been pushing it it's really cool at the distance here back in the day like there was like a 2010 distance record of like 40 miles in vermont or 45 miles that stuck forever and then like 2016 the record chase heated up it was like falling like twice a year just incrementally ticking off and i was always just you know five miles behind it uh and then 2020

[01:01:47] it it fell like two or three more times that year and i got it right in september and held it until the next april um when we flew that long flight across all of vermont and new hampshire and landed in maine um but that was just like one of those things was the day right we were going to 13 000 feet that day and that just doesn't happen around here very often yeah

[01:02:11] **Gavin McClurg:** so a lot of people listening are wondering what the hell you're even talking about let's just define new england flying i mean even for those of us out west we don't really know what you're talking about too much you know it's it's what makes it so hard obviously the trees but i mean are your are your average speeds just way less because you're having to climb all the time is it just way more technical are you not getting the long days what you describe the differences what's the difference between flying in the rockies where we're you know 10 meter climbs and you know going on 30 meter 30k glides is pretty common what's the what's the difference

[01:02:50] **Calef Letorney:** yeah so i think there's a couple factors one is that it was a pretty young community figuring it out and so we've definitely gotten better and the gliders have gotten better and we've gotten better and we've gotten better as well um but part of it i think the big challenge is that the thermals are pretty anemic and rare around here the trees do not they don't pump you know like when you had andre on the the show and he was talking about how he tops every climb out you know speed to fly is pretty irrelevant if your next thermal is not guaranteed you know like three hour flights are fairly long around here uh six hour flights are extremely long i don't know anybody's had a seven hour flight in new england you know it's wow yeah it's just we're just

[01:03:36] **Gavin McClurg:** getting going at seven hours out here that's amazing yeah okay you know

[01:03:40] **Calef Letorney:** my best flights are you know launching at 1 12 30 and landing at 6 30 or or sorry um you know not full day events um so you're not

[01:03:53] **Gavin McClurg:** getting off the hill in mid-july at 8 30 you know in the southeast slow brit never okay

[01:03:59] **Calef Letorney:** there was like the earliest i've ever had a successful xc start is like 11 30 so we're not getting the long days the really if you find five meters per second that is an extremely strong climb around here so um you know the other thing is the routes are very limited you know we have a couple corridors that you can put together 100 miles and it's going to be following one of the highways or major valleys and those usually don't line up with the wind direction so our cross countries are always in the middle of the highway and it's going to be following one of the highways battling back across the wind um and you know there's a lot of times you can follow a route for a ways and then you just run into a mountain that you know i'm using air quotes here because the mountain could be 4 000 feet tall but it's fairly flat and surrounded by a huge apron of trees so you can't really get towards it and if you were to get high enough to glide in you've got like one shot to find a thermal and then as soon as you're not finding lift you're retreating back

[01:05:01] into the valley because you've got miles of gliding to get to acceptable landing zones and so a lot of tree

[01:05:07] **Gavin McClurg:** landings i mean we

[01:05:09] **Calef Letorney:** do pretty well at staying out of them but there's a lot of uh sort of almost flat land flying in these valleys where you're finding like you know thermals off two or three or 500 foot little hills rather than being stepped back up into the 4 000 foot mountains because you you just can't work back in there before you need to retreat right away um and there's some exceptions to that but i think it's a great way to get to and we've had some days we've actually crossed the greens but it's at like sugar bush or like a couple places we know where the apron of trees is two miles instead of an apron of tree that's five miles you know but pretty exciting you feel pretty exposed when you're going over the green mountains and there's nothing but trees around i've

[01:05:50] **Gavin McClurg:** seen the pictures it's pretty it's fascinating it's really it doesn't look very straightforward by any means um okay dirty low you come back to this i always forget to bring people back to the what happened so it was my

[01:06:06] **Calef Letorney:** first international trip i was in nepal i was with an instructor who's a great friend and now a great friend and um he was one of my first instructors and he was like you want to do some SIV and i was like yeah great like i've done a clinic before let's do another you know some SIV and he has me glide out over the lake and he says okay now we can try that asymmetrical spire we talked about it and i think to myself am i really over the lake i think i'm over the lake but he was closer towards launch and from his perspective he thought i was over the lake and this is one of those things where you you want to listen to the coach but it's always you that's in the chair you need to be responsible

for your own decisions and i should have just said hey sorry i'm not feeling ready yet so that all becomes relevant because after all the mistakes i was like 100 feet over dirt and almost over the water doesn't count um so i was trying to do an asymmetrical spiral

[01:07:07] and i combined his timing with the other guy's amount of brake pull and it didn't work out i spun the glider which is you know i had 110 flights in 25 hours i was still a p2 and very rookie and then of course did a bad job of the spin recovery tie itself in a knot and i'm like sort of making it fly straight not doing that great job making it fly when i reach for the reserve well so i was trying to make it fly straight and i was thinking to myself he'll tell me if i need to throw the reserve and that's something i teach you all the time like don't wait for somebody to tell you like if you think you're even thinking about it now is the time and by time he said hey maybe you should throw the reserve and i reached for it and got it out i maybe had 250 300 feet as it was dropping into like a nose down about to auto rotate curved spiral and i just remember somebody somewhere telling me hey if you ever want to come out faster yank on that bridle and somehow after i threw the next thing i immediately did was scoop my hand down under grabbed the bridle and just gave it a good yank and it popped open immediately and i had maybe 7500 feet i don't know like it was very very low yeah and it was low enough that the instructor thought the reserve didn't come out because i had gone behind like a little tiny 300 foot tall hill that had obstructed his vision and he thought i just went in

[01:08:31] but again i totally walked away i got really lucky on that one uh and it was crazy because as it was going down i was thinking to myself you know it's still very new in my career i was like thinking to myself what a disappointment i am to my family that i've just either killed myself or put myself in a chair and and the pain that was going to cause my family you know and and in that moment it's really wild how you can think a lot of things in a heated moment but i was thinking about how bad the the health care system was and i was like oh my god i'm gonna die i'm gonna die where where i was and you know if i did survive you know if i didn't fix it and i knew i needed to get my reserve out and fix it but like what it could look like getting really broken in nepal

[01:09:14] but fortunately i got the reserve out you know having you know six months earlier my buddy max having him not got his reserve out maybe primed me to get it out quicker um yeah plf and and flew the next day

[01:09:32] **Gavin McClurg:** i i'm always hit by these stories in a way that it spooks me because we've all relied on a shit ton of luck and you know that was one of those where man that could have very easily gone the other way and for a lot of people it does santa talked about this you know that um what if you're the guy who's just ridge soaring at the point and you have to blow out on the on the ridge side you know that's kind of a 50 50 right i mean we learn how to get better at handling those things but in the beginning you're not very aware of your glider and pressure and you know air speed and all these things that are you know important uh to keeping your glider open and what if you what if you're that dude and that dude that happens a lot to a lot of dudes and yeah it's i don't know there's no question here it's just Just, I guess, I guess what I am is curious about, you know, as an instructor, you've been at this a long time now, you do these trips, you know, if there was something you could just take out of your brain and plan it in these new pilots, what would that be?

[01:10:51] Because the, I mean, it's hard to, it's hard to learn without making the cheap mistakes. You know, Jeff Shapiro talks about that. We got to make a lot of cheap mistakes in this sport to learn. And, and you, you hope they're cheap. You hope they're not expensive.

[01:11:07] **Calef Letorney:** Yeah. It's really challenging because we're all the hero of our own story, right? We all think that it won't happen to us. I'm exceptional. You know, nobody really can truly get their head around their own mortality or how an accident could change their life. Um, and so, you know, it's tricky to try to get folks to remember. If they are in a situation where others are advising caution or not doing it, they need to use their imagination as to why and understand just how big the gap in experience and understanding can actually be. Um, you know, I've been on launch several times and had new novice pilots like poking me like, why aren't we going yet?

[01:11:59] Like, this is good. I'm ready to go. You know, the limits for my rating and they start quoting me limits. And I'm like, I don't know. I'm like, if he wants right now, you're going to go straight up and backwards.

[01:12:09] You know, like it's maybe 14 miles an hour here, but we're two thirds of the way up this mountain. And I can promise you, like, look at how that wind turbine is spinning and look at what's going on right now. And look at the cloud

building above us. And like, you're looking at some of the best pilots in the region, all sitting here waiting for it to back off. And here you are ready to send, you know? So, um, you know, I, I think the tricky part I think is mostly communication. I think the tricky part is convincing yourself that you're having fun and you're okay with where you're at and, and not having that creep and ambition because the first time you get in the air, it's amazing and that's enough. And then you keep doing it and now it's not enough to have a good high flight. You got to go distance. And if you only go 10 miles, you're bummed or whatever, but just always being okay with wherever you're at.

[01:13:00] And even if it's driving down, cause it's not your day, just remembering that all that matters. Is you keep smiling and coming back for more and stay in the game and not take those, you know, 99 % chance, you know, risks because, um, I, I had, there was a really, um, informative article I read early in my paragliding career, um, by Mark Forger Stuckey, I believe that he was talking about how, you know, 99 % isn't nearly good enough if you want to do this thousands of times. And I would have never thought like that, you know, that was not something that came natural, that sort of thinking.

[01:13:38] Um, but yeah, I mean, if you want to fly thousands of times, you can't be taking, you know, risks if you think it's probably good.

[01:13:47] **Gavin McClurg:** It is an interesting thing, humans, isn't it? That we, you know, I always think of the wingsuit community when I think about that, you know, and their whole thing, you know, this one flight right now is the most important flight of your life, obviously, especially with wingsuiting, but it is interesting because we can jump out of planes. And the first time we do it. And it's just a plane drop. It's so thrilling. And then you get into base and then you get into wingsuit and then, you know, it's not that thrilling unless you're kicking the treetops. And so it's just this, man, the equation there is gnarly because you're just to get the same rush that you used to just hucking out of a plane, totally safe. You got to back up, you know, there's, there's all kinds of systems in place there in a sense to.

[01:14:36] You've got no backup, you're, you're going, you know, a hundred K an hour plus, uh, your, your, your splat is, is the difference in a little tiny air current and game over, you know, uh, that's what's so gnarly about

[01:14:52] **Calef Letorney:** speed, right? I mean, equipment wise, speed wings are just little paragliders, right? But from a goals perspective, hang gliding goals and paragliding goals, they're the same, right? You get off. Launch safely, maximize altitude, make a bunch of decisions that minimize your risk. And you're trying to go, you know, stay high and go far where speed flying might as well be wingsuit base jumping in terms of goals. It's like, how fast can you go? How low can you go? So I have taught a couple of folks how to fly speed, but I'm really, um, reluctant just because I think it's a huge responsibility. And I think that community is grappling with the, the, the very real dangers in that sport. I think they're,

[01:15:37] **Gavin McClurg:** I think their numbers are worse right now than, than wingsuit last I heard. Yeah. Yep. Yeah. Because again, it's proximity, you know, and the, the, the ground, the ground hurts. Yeah. We, we need to do more interviews with, with speed pilots for sure. I, I've been watching this car. There's some, the, the roles they're doing are just why you got your Rumba, man. I'm not ashamed to admit

[01:16:01] **Calef Letorney:** it. I fly my speed wing right side up.

[01:16:05] **Gavin McClurg:** Yeah, no doubt. It's about skiing, right?

[01:16:08] **Calef Letorney:** A lot of time on snow, making nice turns, flying over the cliffs, getting back into the powder. Nobody else gets to going fast proximity, but you know, close, but not, not rolling and going upside down near the terrain. Yeah,

[01:16:21] **Gavin McClurg:** it is. It is really very impressive what they're, what they're doing to that community, but holy smokes. Yeah. It's pretty intense. It's awesome. But well, uh, let's end on an uplifting note. You've got some funny stories. Funniest thing. I'm going to put you on the spot here. Funniest thing you've ever seen in air sports.

[01:16:41] **Calef Letorney:** Funniest thing I've ever seen. Yeah. Are you looking for the story about me, about me taking a leak while I was flying?

[01:16:48] **Gavin McClurg:** No, not necessarily. Just, you know, it could be something you've seen. I'll tell

[01:16:52] **Calef Letorney:** that one because, because we're both chuckling about it now. Uh, we talked about it in our email, uh, gliding into the lake in Mexico in like, Oh nine or whatever. I decided for efficiency sake, I was going to continue. Standing on my speed bar while I was urinating and had a massive blowout just as I had finished. You know, and it's like, we had this moment of, well, what am I going to do? You know, do I like close my fly so they don't find me exposed or do I deal with a collapse? So I reach up and I find the red line. I start pumping it once, twice. Nothing's happened by the way.

[01:17:37] Four times. Fourth one, I realized I've got this to be low in my hand and I'm still spiraling at the ground, turning into the, you know, and the funny part was that later my buddy was saying, was saying he was, I was hanging out on the roof and I saw this guy just lose control of his glider and he must've gone down for like four rotations. Did you see that? Yeah, I saw that. I was long for that one. Oh man. Uh, good, good, good times. Um, yeah. So

[01:18:08] **Gavin McClurg:** how'd you, what? What happened? Well, as soon as I figured out I

[01:18:11] **Calef Letorney:** had this to be on my hand and I got the brake in my hand and like leaned away, like gave one actual pump of the side that was cool, you know, with the brake, cause I hadn't grabbed the brake handle. I was just grabbing colored lines. Um, yeah, it all ended fine. I just, just, you know, lesson learned. Don't stand your speed bar while you're taking a whiz these days. I've tried to sell you on a couple of times, but these days we're making urinals, which I really appreciate. It really simplifies the job and it's always there. You don't have. You don't have to have any planning ahead of time. I like to launch with my fly open. You're talking about the cup

[01:18:43] **Gavin McClurg:** thing that Marcus makes. Yeah, we had, he stopped

[01:18:46] **Calef Letorney:** making those a couple of years ago. We sort of improved upon the design and we're doing something similar. Um, but my buddy 3d prints them and then he uses like a vapor smoothing process where you use acetone vapors to like melt the thing. So it's not porous, it doesn't absorb urine. And then, yeah, it goes through, so it doesn't like, you know, with the condom catheters, they don't have like a very good exit route. It seems to go up. And so some fluid stuck and all that, and this, we burn a hole between your legs in the pod. And so gravity takes it right out and down the bottom and out you go. So it's pretty easy. You should do a

[01:19:20] **Gavin McClurg:** whole show on, you know, P bloopers there. I mean, then we could fill hours.

[01:19:26] **Calef Letorney:** I'm not, I'm not too proud to say I definitely wiped urine off my goggles before. Oh,

[01:19:31] **Gavin McClurg:** for sure. I had a, I had a, I had a, I was training for one of the races one year and just had to go so bad. Flew from fish and I'm heading down towards core and I'm tall and I gotta go, gotta go. And I was one of those, I could tell it had blown off and I said, okay, I downwind, I thought I did everything right. And I started going and it was just this perfect arc right into my face, just, just full flow right into the goggles down into my mouth. You know, it's just, oh God

[01:20:00] **Calef Letorney:** wasn't that bad. But what I was doing was I was trying to use like an early funnel prototype with a garden hose. And this was before we realized that putting the hose through the pod was the way. And I lost control of the, the end of the hose, you know, and that was

[01:20:18] I'm just flying

[01:20:19] **Gavin McClurg:** around, sapping you. Awesome.

[01:20:22] **Calef Letorney:** Awesome. Yeah.

[01:20:25] **Gavin McClurg:** Well, a good one to end on, Caleb, thanks for sharing all these great stories and knowledge and good to finally get you on the show, man. It's good to spend some time with you. I hope we spend some more time with each other in the air one day. I can't believe we haven't done that before, but I'd love to do some flying with you, but

[01:20:42] **Calef Letorney:** I'm not going to invite you to Vermont because everybody's all come visit you. It's like, no, no, I'll visit you. You don't want to come here. You'd be hanging out in the rain for two weeks.

[01:20:51] **Gavin McClurg:** It does sound like a wet summer. It's crazy weather. It's been brutal. Yeah. I'll invite taken. Sounds good. Wherever we go. Let's do it. Great. If

[01:21:05] 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. 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 through a one-time donation through PayPal. Or you can set up a subscription. We have a subscription service that charges you for each show that comes out. We put a new show out every two weeks. So for example, if you did a buck a show and every two weeks, it'd be about \$25 a year.

[01:21:51] So way cheaper than a magazine subscription. And it makes all of this possible. I do not want to fund this show with advertising or sponsors. We get asked about that pretty frequently, but I, for a whole bunch of different reasons, which I've said many times on the show, I don't want to do that. I don't like having that stuff at the front of the show. And I also want you to know that these are authentic conversations. With real people. And these are just our opinions, but our opinions are not being skewed by sponsors or advertising dollars. I think that's a pretty toxic business model. So I hope you dig that. You can support us. If you go to cloudbasedmayhem.com, you can find the places to support. You can do it through patreon.com forward slash cloud based mayhem. If you want a recurring subscription, you can also do that directly through the website. We've tried to make it really easy and that will give you access to all the bonus material, a little video cast that we do.

[01:22:39] 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 cloud based mayhem merchandise. T-shirts or hats or anything. You should be all set up. You should have an account and you should be able to access all that bonus material now. Thank you so much for listening. I really appreciate your support and we'll see you on the next show. Thank you.

Français

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

Show notes

Calef Letorney était un paddler professionnel au début des années 2000 qui s'est tourné vers le vol et ne s'est jamais retourné. Quand on pense aux endroits où voler dans le monde, on ne met pas souvent le Nord-Est des États-Unis sur la liste. Il y a beaucoup d'arbres, la base des nuages est basse, la météo est changeante. Mais c'est là que Calef s'est retrouvé après avoir appris à voler dans les Rocheuses du Colorado et son désir de se lancer signifiait que la première chose à faire était de devenir bon en vol, et il est difficile de devenir bon sans d'autres bons pilotes avec qui voler, il a donc dû mettre les autres au niveau également. Calef est donc devenu instructeur, puis instructeur SIV, puis guide... et le reste s'est enchaîné.

Le post #201- Calef Letorney and Community, Confidence, and Cloudwhispering est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloudbase Mayhem. C'est un épisode spécial avec Califf Letourne. Califf est instructeur dans le Nord-Est. Il s'est mis au vol à peu près à la même époque que moi, au début des années 2000. Nous avons des parcours très similaires, non seulement parce que nous avons étudié à Boulder, mais aussi pour le paddle. C'était un paddleur très sérieux et un kayakiste freestyle professionnel ; il s'est mis au vol très tôt, seulement quelques semaines après avoir commencé. Il a perdu un très bon ami et mentor, ce qui a façonné sa progression de manière très intéressante, et il est devenu instructeur lorsqu'il s'est installé dans le Nord-Est.

[00:00:56] C'est aussi un homme d'affaires très prospère dans le secteur des pièces détachées Land Rover. Il a déménagé dans le Nord-Est et a dû se mettre au défi de trouver des gens avec qui voler, car il n'y avait pas vraiment de scène XC là-bas. Il est donc devenu instructeur simplement pour bâtir une communauté. C'est une histoire vraiment inspirante sur la façon dont on peut construire une communauté pour avoir de bons pilotes avec qui voler. Et évidemment, il voulait être un bon pilote, et pour être un bon pilote, il faut s'entourer d'autres bons pilotes. Il est donc devenu instructeur et instructeur SIV. Il a eu un impact énorme sur le vol dans le Nord-Est. Il guide fréquemment dans d'autres parties du monde avec un invité que nous avons eu plusieurs fois sur l'émission, et que vous connaissez tous bien, Nick Greece.

[00:01:42] Il a passé beaucoup de temps à Valle et passe beaucoup de temps à réfléchir et à parler de vol. Il s'exprime très bien sur le sujet. On a aussi parlé des heuristiques et du genre de risques à faible probabilité mais à conséquences élevées des accidents, la nature des accidents et la psychologie de la prise de décision. Et oui, c'est vraiment passionnant de passer en revue tout ça. Et bien sûr, quand on finit, il arrive souvent que l'invité me recontacte pour dire : « Oh, j'aurais aimé qu'on parle de ceci ou de cela ». Et l'une des choses, parce que Caleb est instructeur, c'est qu'il a vraiment l'impression que l'un des moments les plus risqués de nos carrières de pilotes, c'est quand on nous pousse pour la première fois hors du nid. Vous savez, quand vous obtenez votre licence intermédiaire — pardon, votre licence novice, votre P2 ici aux États-Unis — et que vous êtes un peu livré à vous-même. Ça peut être une période délicate parce qu'on ne sait pas ce qu'on ne sait pas. Alors on s'est remis au travail et on a enregistré un autre épisode d'une heure.

[00:02:50] On se concentre vraiment sur cette étape pour les gens. Donc, si vous débutez, que vous venez d'avoir votre équipement et d'avoir fait vos premières leçons, cet épisode est pour vous. Je le publie en tant qu'épisode bonus, vous trouverez un lien dans les notes de l'émission. On y parle des techniques de décollage et de ce que Caleb appelle le "pro launch", de la façon dont les variations constantes du vent influencent les mouvements des pieds, des premiers instants de vol et du fait de se mettre en sellette, de la distance de vol depuis la colline, des lieux pour chercher de la portance et de ce qu'il appelle le "honey model". On parle pas mal des concepts de Kelly Farina dans "Mastering Paragliding", qui étaient super pour moi à relire, même si ça fait un moment. On parle des formes des thermiques, du lacet, du roulis, du tangage et de toutes ces choses difficiles à appréhender quand on débute. Donc, si vous en êtes à ce stade ou juste au-delà et que vous voulez un petit rappel de ces super concepts, allez voir l'épisode bonus avec Caleb. En attendant,

profitez bien de cette discussion, c'était vraiment sympa. Salut.

[00:04:01] Caleb, ravi de t'avoir avec nous, mec. Je viens de parcourir mes e-mails de ta part au fil des années... on parle de faire ça depuis des années, littéralement depuis très longtemps. Je sais que beaucoup de choses ont changé depuis qu'on a commencé à discuter de tout ça, mais entrons dans le vif du sujet : tu as suggéré ça et j'adore l'idée. Raconte-nous ton histoire, comment tu t'es retrouvé à faire tout ce délire de voler dans le ciel ?

[00:04:27] **Calef Letorney:** Merci de m'accueillir dans l'émission, Gavin. C'est un

[00:04:31] d'honneur. Ça a commencé à l'université, je pense en 2005. J'étais à une soirée kayak avec des potes de kayak en eaux vives et l'un d'eux m'a parlé du parapente, un truc dont je n'avais jamais entendu parler. Il m'a dit à quel point c'était cool quand tu es en l'air, quand tu prends de la hauteur et que tout devient minuscule : les bus scolaires, les gens, tout est petit en dessous de toi. Et tu sais, c'est beaucoup comme du kayak dans le ciel, avec les courants d'air, c'est très similaire à l'eau. J'ai commencé à apprendre à l'université et j'ai passé deux saisons là-bas, à Boulder dans le Colorado, et assez vite, tu es un mordu, ouais.

[00:05:14] **Gavin McClurg:** C'est pareil, d'accord. Ouais, très cool, des parcours similaires. Ouais, donc j'ai commencé à l'Université de

[00:05:22] **Calef Letorney:** Richmond en Virginie et, vous savez, j'ai regardé autour de moi et je me suis dit : « Bon, cet endroit n'est pas pour moi ». Je me suis installé au Colorado parce que mon frère y allait déjà à l'école, donc on partageait la chambre et je faisais du kayak autant que possible tout en obtenant mon diplôme en économie. Et j'ai assez vite découvert le parapente, ça m'a tout de suite captivé comme rien d'autre depuis longtemps. J'avais fait du kayak assez sérieusement pendant tout le lycée, un de mes amis aime décrire ça comme si j'étais allé à Poudlard du kayak. J'étais dans l'une de ces académies de kayak où on voyageait partout dans le monde pour faire des compétitions de kayak en eau vive et tout ça. Et j'étais juste en train de chercher, vous savez, j'étais un peu à bout à ce moment-là après avoir fait beaucoup de compétitions, et puis, vous savez, ils appellent ça professionnel, mais vous savez, gagner un peu d'argent avec le kayak en eau vive pendant quelques années et...

[00:06:14] **Gavin McClurg:** c'était quoi ton truc, le kayak de rivière ? Le bateau ? C'était du slalom ? Tu cherchais quoi, du freestyle ?

[00:06:21] **Calef Letorney:** Ouais, d'accord. Ouais, j'étais trois fois champion national et j'ai gagné les mondiaux l'année où ça comptait pas, en catégorie moins de 18 ans. C'était avant les mondiaux, ils ont cette compétition tous les deux ans. Et puis, à un moment donné, je voyageais avec un pote dans un véhicule de fonction, ils nous avaient donné des Chevy. Je faisais du pilote de course à l'époque et j'étais avec ce gars qui avait la trentaine et je le battais, mais il commençait à avoir des blessures à l'épaule. J'ai regardé autour de moi et je me suis dit : « Bon, c'est le moment d'aller à la fac pendant qu'ils vont à la fac ».

[00:07:03] Alors, j'ai fait mes études, puis j'ai eu un coup de foudre pour le parapente et, finalement, on m'a convaincu de retourner au Vermont pour m'impliquer dans l'entreprise familiale, qui consiste à vendre des pièces de Land Rover, juste pour les vieux modèles classiques. Après avoir appris dans la communauté du Colorado, où il y avait un mentorat incroyable, des instructeurs partout et le SIV facilement accessible, avec des conditions régulières fantastiques et de bons plans pour planer — j'enchaînais les vols à Lookout Mountain et Boulder, et je faisais des voyages à Salt Lake City en ayant accès à tous ces pilotes incroyables — je suis retourné au Vermont. Il y avait quelques bons sites, mais on était vers 2007, il n'y avait pas vraiment de communauté ni beaucoup de vols, donc ils m'apprenaient où aller pour décoller. Et puis le nouveau gars arrive, je planais pendant des heures et ils me lançaient des pierres dans la zone d'atterrissage en me demandant : « Comment tu fais ça ? » Vous voyez ?

[00:08:04] J'ai commencé par former les gars qui étaient déjà là, qui avaient, vous savez, genre 10 ou 15 ans d'expérience, mais qui n'avaient pas été formés de la même manière que moi. Et ça a vraiment aidé.

[00:08:14] **Gavin McClurg:** Fascinant. Alors, je veux dire, ils avaient beaucoup plus d'années d'expérience que vous, mais est-ce que c'est un endroit aussi difficile à piloter ou était-ce juste le manque d'instruction ? On pourrait penser qu'ils seraient sortis pour accumuler des heures dans un ciel différent, mais c'est intéressant que vous ayez pu, vous

savez, y aller avec relativement moins d'expérience depuis le Colorado et avoir plus de capacités.

[00:08:36] **Calef Letorney:** Ouais, je pense que si tu dois apprendre ces choses et les comprendre par toi-même, ça prend exponentiellement plus de temps que si tu peux avoir des mentors qui te murmurent les petits secrets, tu vois. Dale Covington et Chris Santacroce étaient parmi mes premiers instructeurs et les conseils qu'ils m'ont donnés sur la façon de ressentir l'aile et, tu sais, tout, de ce que tu fais avec ta main extérieure à là où tu regardes et tout ça. Tu sais, c'est dur à trouver tout seul. Et je pense que les conditions. Je veux dire,

[00:09:05] **Gavin McClurg:** Lookout était aussi un endroit plutôt bien pour, enfin, je n'ai jamais volé à Lookout, honnêtement. J'ai très peu volé au Colorado, mais je sais que c'est assez bas, non ? C'est un peu délicat pour en sortir.

[00:09:17] **Calef Letorney:** Ouais. Et ce qui est intéressant, c'est que j'avais le même mentor que Will Gadd, avec qui j'ai pris contact il y a quelques années. Ce mec de dingue de l'Arkansas, MR, qui a vraiment le plus grand cœur, mais qui peut aussi être assez dur avec les débutants et qui gère un peu ça comme un drifter. C'est

[00:09:32] **Gavin McClurg:** un exercice

[00:09:32] **Calef Letorney:** le sergent. C'était un, c'était un super endroit pour apprendre à piloter. Ouais. Ils m'ont vraiment pris sous leur aile et j'ai reçu beaucoup d'aide de la part des observateurs là-bas. Ils avaient une super communauté, vous voyez, et quand je suis revenu au Vermont, je me suis dit : d'accord, on doit aider les gens à monter en grade pour que je puisse, qu'on puisse avoir des gens avec qui planer. Parce qu'à l'époque, vous savez, on n'était qu'une poignée au Vermont. Et donc, le week-end, il pouvait ne plus y avoir personne avec qui voler, vous voyez, et donc, jusqu'à présent, vous savez, ça revenait à... Quelqu'un devait le faire. Je n'avais pas l'impression d'être le plus qualifié, mais il fallait que quelqu'un soit là pour sortir les P2 de... Il y avait quelques écoles, mais elles s'arrêtaient au P2. Elles mettaient donc les gens en l'air et c'était assez flippant parce que, vous savez, il y avait des P2 qui ne savaient pas vraiment quoi faire après ça.

[00:10:19] Et je pense que c'est un défi auquel on est confronté presque partout dans le pays. C'est une partie assez critique de la carrière des pilotes : ce qu'il faut faire au fur et à mesure de sa formation et de sa progression est assez bien défini. Et puis, quand on arrive au P2, beaucoup d'écoles vous disent au revoir. Et là, il faut faire la transition vers le vol en montagne. Achetez le

[00:10:38] **Gavin McClurg:** Juste par chance. Bonne chance. Ouais. C'est vrai. Je me demandais juste à propos du kayak parce qu'on aurait dit que c'était une grande partie de ta vie. Est-ce que le parapente a mis fin à ta pratique du kayak ou est-ce que tu continues encore à en faire ?

[00:10:51] **Calef Letorney:** Ouais.

[00:10:53] Alors, après avoir fini mes études, et j'étais déjà en train de voler à ce moment-là, j'ai enseigné pour un lycée de kayak itinérant. Pendant un semestre, j'ai enseigné le montage vidéo et j'ai coaché le programme freestyle, qui était, vous savez, comme un cours de production vidéo, et coacher le freestyle, c'était sympa. Mais ouais, je traînais carrément un parapente avec moi en plus du kayak. Et il était clair à ce moment-là que je m'intéressais plus au vol qu'au kayak.

[00:11:25] **Gavin McClurg:** C'est plutôt intéressant. Parce que tu as peut-être entendu mon histoire de kayak au Mexique. Et j'étais, tu sais, c'était très intense. Je n'ai jamais été un très bon pratiquant de "playboating", j'étais plus sur les cours d'eau escarpés et sans entrer dans les détails parce que j'ai déjà raconté l'histoire, mais en gros, j'ai failli mourir dans une cascade et j'aurais dû mourir, mais j'ai survécu. C'était l'un de ces miracles genre "bordel de Dieu, j'ai survécu". Je suis retourné sur la rivière le jour même, et puis tu sais, j'ai fait des descentes sympas depuis, dans le Middle Fork et le Grand Canyon, des trucs cools, mais je n'ai jamais pu me remettre à ça. Et c'est intéressant pour moi parce que le parapente, pour moi, c'est... je suis sûr que comme toi, j'ai perdu des amis en kayak, mais rien comparé au vol, surtout en termes de blessures, les blessures à l'épaule et tout ça. Mais on dirait que c'est peut-être une question de statistiques, je ne sais pas, mais on dirait que le parapente est, si tant est qu'il le soit, encore plus effrayant ou peut l'être. Mais c'est quelque chose qui a retenu mon attention bien plus longtemps que le kayak. Je me suis toujours intéressé aussi à la relation entre le kayak et le vol. On dirait que c'est un point commun, que les gens qui font du kayak... Will Gadd en a beaucoup parlé, ils comprennent vraiment. Ils deviennent très bons en parapente très rapidement. Ouais, c'est le

mouvement des hanches, c'est le flow, ce sont toutes ces choses que les...

[00:13:00] **Calef Letorney:** la dynamique des fluides, je construis souvent des modèles mentaux de ce que l'eau ferait en traversant les montagnes. Absolument, c'est intéressant que tu mentionnes le risque. J'ai toujours pensé que le parapente était nettement plus dangereux, et puis j'ai vu les décès en eaux vives cette année aux États-Unis, il y en a eu plus de 30. Bon, ils comptent aussi des gens qui faisaient du tubing avec une bière dans un seau attaché au pied et ce genre de trucs, mais j'imagine que c'était une grosse année pour les eaux vives dans l'Ouest et que beaucoup de gens se sont lancés dans des zones inondées. Mais oui, on a malheureusement perdu des amis dans les deux sports au fil des années. Une grande partie de mon histoire personnelle, c'est qu'à deux semaines de début de carrière en parapente, ce gars dont je te parlais, celui qui était à la fête et qui m'a convaincu — et qui est d'ailleurs un bon partenaire de pagaie — a fait le vol de sa vie, puis a tenté des wing overs, a fini par s'écraser et est mort sur place.

[00:13:55] donc, juste au début de ma carrière en parapente, j'étais

[00:13:57] **Gavin McClurg:** genre, oh mon Dieu, je vais mourir dans l'eau, je...

[00:13:57] **Calef Letorney:** j'ai eu cette grande perte qui a vraiment façonné, vous savez, ma façon d'apprendre et de penser le sport, et ensuite j'ai eu un syndrome d'intermédiaire assez passionnant parce que j'ai progressé assez vite et dès le début de ma deuxième saison, j'étais tout de suite sorti en vol plané sur des thermiques en mars, et donc j'ai eu des moments excitants dont je suis content de vous parler plus tard, et tout cela a influencé ma façon de penser le vol et le travail que je fais maintenant pour progresser, en espérant sans aucun revers parce que, comme vous l'avez dit, vous abordez un peu le sujet de la peur et des blessures, une expérience de quasi-noyade a un peu gâché le sport pour vous, et vous n'y êtes pas beaucoup retourné. Pour ma part, je faisais beaucoup de compétition en freestyle et chaque week-end on allait faire du kayak et tout ça, donc j'ai vraiment aimé les cascades et les eaux vives difficiles, mais vous savez, j'étais l'un de ces gars qui ne nageait presque jamais, la dernière fois...

[00:14:59] C'était en fait ce gars, Max. C'était le genre de gars qui choisissait exprès les lignes les plus mauvaises et son surnom était Chunder Boy. Il adorait se faire défoncer. Du coup, après son décès, j'ai fait quelques lignes en hommage à Chunder Boy jusqu'au jour où je me suis retrouvé coincé en bas d'une cascade et j'ai dû nager pour sortir. C'était mon hommage à Max. Mais on avait ces conversations où il me disait : « Ouais Caleb, tu vas être un super parapente parce que tu ne nages jamais et tu es toujours tellement calculé avec ton kayak, tu réussis toujours la ligne. » Et moi je lui disais : « Mais Max, qu'est-ce que ça veut dire pour toi ? Tu es le pire, on rigole tous sur ta réputation de te faire systématiquement démolir, tu es le gars qui encaisse le plus dur. » Et il répondait : « Oh, j'ai peur de voler, ça me garde en sécurité. » Et puis, un soir, il arrive à 14 000 pieds à Aspen, et la peur disparaît. Donc, vous voyez, c'est vraiment difficile parce qu'une grande partie de ce sport, c'est que tu es aussi bon que ton...

[00:15:58] se convaincre d'avoir peur de choses que vous ne comprenez pas tout à fait, et peut-être que les anciens vous disent que vous devriez les comprendre ou en avoir peur, c'est difficile parce qu'il y a beaucoup de mauvaises décisions qui aboutissent à d'excellents moments en parapente, et c'est vraiment le système de rétroaction qui est complètement faussé, vous voyez.

[00:16:18] **Gavin McClurg:** On a eu une bonne discussion par e-mail il y a quelque temps à propos d'un podcast sur les avalanches que tu as vraiment aimé et que tu m'as fait découvrir, où ils parlent des heuristiques et du fait que de mauvaises décisions peuvent donner des résultats terribles, tu vois ? Des mauvaises décisions qui finissent par une journée de poudreuse épique et de bonnes décisions qui finissent par une mauvaise journée parce que tu ne skies pas les pentes raides... donc ça récompense toutes les mauvaises choses, ce que je pense qu'on retrouve beaucoup, tu sais, Will Gadd en parle souvent, on retrouve beaucoup ça en vol, non ?

[00:16:53] **Calef Letorney:** Ouais, j'ai justement eu cette conversation hier soir. On a un groupe WhatsApp avec tous nos diplômés et les élèves de vol libre qui continuent de pratiquer avec nous, et l'une des pilotes disait qu'elle se sentait mal, qu'elle était partie un peu déçue. Je lui ai fait savoir que j'avais discuté avec l'un des instructeurs et que je pensais qu'elle avait fait le meilleur pilotage de la journée parce qu'il était devenu clairement venteux et qu'on avait vu des décollages difficiles. Elle a juste pris la décision responsable de ne pas y aller parce qu'elle ne se sentait pas capable de le faire, et elle est rentrée chez elle. Malheureusement, ça semble négatif sur le moment, mais éviter l'une de ces

expériences qui changent une carrière, ou au moins un moment assez grave pour se faire peur, c'est crucial pour avoir une longue carrière. Comme ce n'est pas un sport particulièrement exigeant physiquement, on peut tous le pratiquer bien au-delà de nos 70 ans, ou jusqu'à ce qu'on ne puisse plus, n'est-ce pas ?

[00:17:51] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est un long chemin, ça fait mal sur le long terme. Mais tu sembles toujours être attiré par l'enseignement. Tu as parlé du fait que tu as enseigné le freestyle, et puis... qu'est-ce qui fait un bon instructeur et qu'est-ce qui fait de toi un bon instructeur ? Pourquoi penses-tu que c'est le cas ? Enfin, pourquoi aimes-tu enseigner ? Je n'ai jamais rien enseigné, c'est juste... c'est un trait de personnalité intéressant.

[00:18:17] **Calef Letorney:** C'est une excellente question. Je suppose que je n'y ai jamais vraiment pensé, mais j'ai commencé à donner des cours assez tôt en parapente. Je me souviens quand j'étais à Via de Bravo lors de ma deuxième saison, j'ai découvert cet endroit et je me suis dit que c'était la chose la plus incroyable au monde. Et dès que de nouveaux pilotes arrivaient, je commençais tout de suite à leur apprendre des choses, genre : « voici un bon endroit pour prendre votre quesadilla au petit-déjeuner », « voici comment aller au décollage », « voici l'itinéraire qu'on a suivi pour rentrer en ville ». Et c'était un peu plus difficile de rentrer en ville à l'époque, en 2007, quand les ailes n'étaient pas encore aussi performantes qu'aujourd'hui. Mais bon, je ne sais pas, je ne sais pas si je suis particulièrement...

[00:18:58] un instructeur naturel ou talentueux... beaucoup de ça dépend de ses besoins et de ses capacités. Je répète souvent que s'il y avait quelqu'un de meilleur que moi à proximité, je lui laisserais la responsabilité d'une certaine manière. C'est beaucoup de travail, ça ressemble parfois plus à une responsabilité qu'à quelque chose que je fais par pur plaisir. Mais pour moi, l'objectif a toujours été de construire la communauté locale de parapente, et je fais ça depuis longtemps. Je veux créer des compagnons de vol, parce que sinon, on aurait de bons pilotes qui s'installeraient en ville et ne verraient personne voler, puisqu'il n'y aurait personne dehors. S'il n'y a pas de communauté, il y a des pilotes excellents qui passent par là mais qui ne traînent pas avec vous. Tout cela s'accumule. Ce n'est pas comme si j'étais responsable de former tous les pilotes, du débutant à l'expert, ou même ceux qui viennent d'autres écoles avec leur brevet P2 jusqu'à l'expert, ou même ceux qui sont déjà experts. Je veux juste aider à favoriser cette communauté pour que, peu importe comment les gens arrivent jusqu'à vous, ils voient une communauté de vol dynamique, des gens qui s'entraident, qui discutent de quand, où et comment voler, puis qui traînent ensemble après pour faire un barbecue. Cet aspect communautaire s'auto-entretient et attire plus de monde. Je suis aussi très conscient que le rafting ou le deltaplane ont connu leur apogée, on le reconnaît, et j'adore le parapente. Donc, si je veux préserver le parapente et avoir des gens avec qui le pratiquer — parce que nous savons tous que c'est beaucoup plus amusant à plusieurs — c'est un peu à nous tous de prendre cette prochaine génération sous notre aile et de les aider à devenir nos futurs compagnons de vol. C'est une généralisation, mais je pense que certains dans le deltaplane ont commencé à "manger leurs petits" au lieu de les accompagner. J'ai entendu dire que dans certains endroits, les nouveaux arrivants étaient forcés de conduire pendant plusieurs jours et n'étaient pas vraiment acceptés, alors qu'il y avait des pilotes vraiment cools et que le sport était génial et en pleine expansion. Ce n'est pas vraiment cette atmosphère accueillante qui donne envie aux gens de revenir. Il y a beaucoup de facteurs en jeu, mais je pense que nous pouvons tous jouer notre rôle. Vous jouez certainement votre rôle ici avec ce podcast. C'est à nous tous de faire vivre le sport.

[00:21:34] **Gavin McClurg:** Tu me fais culpabiliser pour notre propre communauté. Tu sais, aux États-Unis, on a eu ce gros problème avec tous les sites d'accès aux remontées mécaniques, les assurances et le fait de ne plus pouvoir voler dans beaucoup de ces... de ces sites d'accès célèbres qu'on fréquentait depuis longtemps : Jackson, Telluride, Sun Valley, partout en Utah, et aussi vers l'est où tu es. Ça a vraiment réduit notre scène, c'est devenu beaucoup plus un club de marche et vol, ce qui est super et c'était un peu la direction que ça prenait de toute façon, mais ça demande vraiment beaucoup d'efforts pour être entretenu. La communauté Speed a fait un super boulot à ce niveau là où j'habite, il y a des événements, des barbecues, ils font découvrir le sport aux gens, et surtout aux jeunes, ce qui est génial. Mais oui, tu as raison, ça demande des efforts, il faut s'investir. À quel point ton enseignement a été influencé par la mort de ton ami Max ? Parce que tu as dit dans tes e-mails à plusieurs reprises que ton approche personnelle était assez conservatrice, que ton approche de l'enseignement était assez conservatrice. Est-ce que c'était une conséquence directe du fait d'avoir vu ça ? Je suppose que tu ne l'as pas vu directement, mais c'était dans ton quartier, ou est-ce que c'est juste le flux naturel de ce que tu as observé dans le sport ?

[00:22:59] **Calef Letorney:** C'est vraiment intéressant, parce que « conservateur » est extrêmement subjectif. Certains pensent que je suis dingue, et j'ai même eu d'autres instructeurs me dire que j'allais beaucoup trop vite. Parce que parfois, en peu de temps, on a des pilotes qui passent d'un ou deux voyages au Mexique à des vols à la base des nuages quelques mois plus tard, et on fait du cross country ensemble en accomplissant des choses qui semblent vraiment dangereuses. Mais dans mon esprit, c'est comme : eh bien, la base des nuages est à des milliers de pieds du sol, les conditions sont magnifiques, donc c'est parfaitement sûr. Bien sûr, il s'agit de maximiser les marges de sécurité et de réfléchir aux processus de prise de décision qui vont créer un succès à long terme plutôt qu'une satisfaction à court terme.

[00:23:48] Pour moi, une grande partie, c'est aussi ce qui va être amusant. Vous savez, il y a beaucoup de vols logistiques que vous pourriez faire pour vous rendre là où vous allez, en restant face au vent pendant 30 minutes, et je ne trouve pas ça agréable. Et comme je l'ai fait pendant quelques saisons maintenant, je ne suis plus vraiment intéressé par ça autant que quand j'étais plus avide de temps de vol en tant que jeune pilote ; à l'époque, ça me semblait être un bon compromis. Je vieillis peut-être un peu, je suppose, je vais avoir 40 ans l'année prochaine.

[00:24:25] **Gavin McClurg:** Vous savez, la première fois que je vous ai vu, c'était lors de l'une de nos récentes réunions du conseil d'administration, je me suis dit : « Oh mon Dieu, il est beaucoup plus jeune que je ne le pensais ». Pour une raison quelconque, je pensais que nous étions plus proches, mais vous avez l'air... vous avez l'air sage pour votre âge.

[00:24:40] Vous avez dû traverser beaucoup de choses, parlons-en un instant. Vous avez une formation en ingénierie, vous vous êtes lancé dans le secteur des pièces détachées, ce que je crois que vous faites toujours, n'est-ce pas, avec Land Rover ?

[00:24:51] **Calef Letorney:** vous êtes encore un peu

[00:24:52] **Gavin McClurg:** je gère ça pour la famille

[00:24:53] **Calef Letorney:** l'économie, oui, et plus tard j'ai étudié le commerce et obtenu un MBA. Travailler avec Land Rover a été très exigeant, bien sûr, et je pense que ça a été incroyablement épanouissant à bien des égards. C'est une niche vraiment cool : on vend des pièces pour de vieilles Land Rover, et on a eu beaucoup de chance sur plusieurs points, comme le fait que ces vieilles Land Rover deviennent de plus en plus stylées et que les gens continuent de les importer aux États-Unis. Si elles ont plus de 25 ans, elles n'ont pas besoin de répondre aux normes DOT ou EPA, donc on arrive aux années où ils en ont construit beaucoup, et tous ces vieux camions sont...

[00:25:34] **Gavin McClurg:** vont être construits et donc nous allons construire beaucoup de Land Rover, mais vous savez

[00:25:36] **Calef Letorney:** quels sont les futurs produits

[00:25:43] **Gavin McClurg:** va arriver

[00:25:43] **Calef Letorney:** Je suis encore en train de réfléchir aux choses que je pourrais faire, même si je ne pense pas vraiment vouloir le faire, mais on en est arrivés là, c'est ce qu'on mérite. Je veux dire, où est-ce que je pourrais même penser à ça, genre voir le truc en vrai, mais le futur lointain n'existe pas, je ne sais pas, non ? Donc beaucoup de choses ont changé au fil des années et, enfin, c'est le moment pour Armor, alors je vais vous donner les détails, suivez-moi. Je veux dire, quand le moment pour Armor est arrivé, il a décidé de créer un genre de fan de Goldman, un genre de Snow, et ils ont réparé leur voiture et, vous savez, on a vendu la partie mécanique de l'entreprise à la fin des années 90 et j'ai rejoint l'équipe en 2007. On avait 15 employés, on en est à environ 38 maintenant. Ouais, j'ai travaillé vraiment dur pour commencer à penser plus comme un manager et un propriétaire, en créant des efficacités et des processus et en me mettant en retrait du quotidien. Du coup, quand je vais enseigner le parapente au Mexique pendant deux semaines, il y a beaucoup d'e-mails qui arrivent la nuit et tout ça, mais je ne fais pas le travail quotidien. Je dirige plutôt des projets pour créer de la croissance et des efficacités, des trucs comme ça, d'accord ?

[00:26:47] **Gavin McClurg:** Toi et moi, on arrive à une fête, on ne connaît personne et on essaie de se faire des amis, et quelqu'un arrive et dit : « Salut, c'est qui ? Vous faites quoi ? » Comment tu réponds à cette question ?

[00:26:58] **Calef Letorney:** Je vends des voitures et pour le plaisir, j'enseigne le parapente, d'accord ?

[00:27:04] **Gavin McClurg:** donc c'est essentiellement ces deux-là, quel serait le pourcentage de pièces détachées par rapport à l'enseignement du parapente ? enfin, en termes de disponibilité et de temps, je dirais...

[00:27:14] **Calef Letorney:** Je dirais que c'est environ 50-50, mais je travaille beaucoup. Heureusement, le parapente est souvent perçu comme quelque chose de fun, donc ça ne ressemble pas vraiment à du travail quand on fait du coaching depuis les airs. J'essaie d'en faire beaucoup, tu sais, une fois que j'ai mis tout le monde en l'air, je décolle et je plane avec eux et on discute des techniques et tout ça. Mais oui, je dirais environ 50-50 pour l'enseignement.

[00:27:43] **Gavin McClurg:** guider depuis les airs, d'accord. Donc tu vas à Valais, toi et Nick avez fait des trucs ensemble et tu sais, Valais est assez corsé, il y a beaucoup d'accidents là-bas. À quel point est-ce stressant ? C'est toujours quelque chose que j'ai pensé faire, j'ai pensé faire des voyages dans les Alpes, je connais très bien les Alpes maintenant après toutes ces courses, et ce serait sympa de faire une sorte de voyage haut de gamme, tu sais, vers des refuges vraiment cools et... et tu sais, tu pourrais utiliser, tu n'as pas besoin de marcher tout le temps, il y a des remontées mécaniques partout, mais tu pourrais faire un super tour des Alpes pendant, je ne sais pas, une semaine. Toby Cologne, c'est un peu comme ça que je m'y suis mis, je faisais des voyages avec lui dans les Alpes, genre de Nice à Annecy ou d'Annecy à Nice, et mais ils...

[00:28:32] Tu sais, il y a des endroits assez incroyables où tu peux aller dans les Alpes avec une super cuisine, du bon vol et tout ça. Et comme je connais vraiment bien la région maintenant, j'y ai souvent pensé. Mais après, je me dis toujours : « Je ne sais pas si je vais supporter le stress de... » Non, n'y va pas, n'y va pas, n'y va pas, s'il te plaît, ne fais pas ça. Tu sais, tu as ces gens à la radio et tout, mais ça me rend nerveux. Alors, c'est comment, au juste ?

[00:28:56] **Calef Letorney:** ne fais pas ça

[00:28:58] **Gavin McClurg:** allez derrière le pignon s'il vous plaît, ne le faites pas, il y a beaucoup de choses à prendre en compte.

[00:29:00] **Calef Letorney:** parce que, comme on en discutait, je pense qu'avant j'ai

[00:29:02] **Gavin McClurg:** c'était comme

[00:29:02] **Calef Letorney:** On commence à enregistrer dès que les pilotes sont en l'air, c'est comme de l'amnésie : les trucs que vous leur avez dits il y a 30 secondes, ils... ils sont affamés, ils sont en pleine poursuite, et c'est vraiment... il y a forcément un peu de guidage par les airs, vous savez, il faut avoir la radio à portée de main et être à l'aise pour piloter soit d'une seule main, soit avoir le micro assez loin pour pouvoir parler tout en le faisant. Mais j'essaie aussi vraiment de m'assurer que ce soit vraiment sûr pour les pilotes de pouvoir tout faire et relever des défis, mais je pense que c'est une bonne situation. Je ne vais pas en janvier ou en février, j'y vais début décembre quand c'est un peu plus calme, il y a moins de monde. J'aime vraiment avoir un mélange de pilotes pour qu'on ait des plus novices et des plus expérimentés ; les nouveaux s'éloignent un peu plus tôt et on les contrôle à distance pendant un moment, puis naturellement ils redescendent. Donc quand vous avez un mélange d'élèves, plus tard, quand je suis en l'air et que je fais un peu plus de cross country et peut-être

[00:30:02] faire des manches qui atterrissent au point de déjeuner et avoir des vans qui circulent pour récupérer les gens. Ensuite, on fait tous un débriefing pendant le déjeuner et on repart pour l'après-midi, ce genre de chose. J'aime vraiment faire des voyages au Chili, à Yukike. On en a un qui arrive cet automne, une autre destination géniale. Alors oui, il y a forcément du stress, ce n'est pas des vacances. Vous essayez vraiment de faire progresser les gens et de leur offrir des expériences de pilotage incroyables, mais parfois il faut aussi être ferme quand il se passe quelque chose de dangereux qui nécessite une intervention. Et parfois, les gens ne comprennent pas et il faut essayer d'expliquer de différentes manières pour percer à travers ce qui se passe, pour faire en sorte que les gens pilotent plus prudemment, en gardant des marges plus grandes. Essayer de leur faire comprendre que ce n'est pas parce que rien de mal n'est arrivé cette fois que c'est une bonne idée de voler si loin au-dessus de la crête et de se garer dans le vent pendant que vous montez et descendez. On a vu des gens se mettre dans des situations assez précaires qui, sans quelqu'un à la radio, pourraient mal finir. Et je suppose qu'il y a une certaine conscience qu'il faut avoir, ça demande de la pratique pour pouvoir assurer son

propre pilotage tout en gardant un œil sur huit personnes. Pour l'instant, j'essaie d'organiser des voyages plus petits. L'année dernière, on en était arrivés à en organiser pour 12 personnes avec quatre instructeurs, mais je pense qu'on revient aux circuits d'un van, ce qui est juste moins stressant.

[00:31:34] **Gavin McClurg:** Qu'est-ce que tu as vu changer en bien, et peut-être en mal, depuis que tu t'es lancé dans ça au début des années 2000 et que tu as commencé à enseigner au milieu des années 2000 ? On dirait que tu es dans le métier depuis un moment. Il me semble qu'il y a quelques années, on s'inquiétait tous de prendre la même direction que le deltaplane, mais ça n'a pas l'air d'être le cas. Je pense que le Covid a aidé en quelque sorte, ça a poussé tout le monde à sortir. La marche et vol a pris le dessus sur la scène de manière dingue. Ce n'est plus seulement les XC, il y en a des dizaines et des dizaines d'autres, y compris mes propres XC Red Rocks, ce qui est vraiment passionnant. Le matériel a certainement aidé là-dedans, on ne traîne plus des sacs énormes. Il y a un compromis là-dessus dont on a beaucoup parlé dans l'émission, mais ce que je veux dire, c'est que les chiffres ont l'air peut-être meilleurs qu'ils ne l'ont jamais été. Il y a énormément de monde, la scène à Boulder est dingue, la scène chez Tommy et Simone en Autriche est dingue, la scène à Santa Barbara est folle. Je veux dire, en quelque sorte, il y a plus de jeunes en ce moment. J'étais juste à Chelan pour les nationaux en juin, et ils le poussaient, ils le poussaient fort et ils volaient mieux que ce que nous, les vieux de la vieille, n'avons vu depuis longtemps. C'est une période vraiment excitante pour le sport, mais aussi un peu effrayante, parce qu'ils cherchent la performance et qu'ils sont nouveaux dans le sport. C'est génial à voir, mais pour ceux d'entre nous qui ont vu beaucoup d'accidents, c'est un peu flippant. Mais je suis juste curieux de voir ce que tu as observé, quelles sont les tendances, ce qui t'excite, ce qui t'inquiète.

[00:33:25] **Calef Letorney:** Je pense que c'est aussi régional, mais je suis d'accord sur le fait que, à l'échelle mondiale, le parapente connaît un véritable essor. Je pense que les GoPro et les caméras 360 ont rendu le sport vraiment cool, et le speed flying est particulièrement captivant pour les gens. J'ai croisé quelqu'un il y a quelques mois qui m'a dit qu'il n'avait jamais fait de parapente, mais qu'il suivait un gars sur Instagram. Il s'avère que c'est un pilote de speed que je connais très bien. C'est comme si des gens au hasard adoraient le speed flying, c'est cool. C'est vraiment génial, mais je pense que le sport progresse vraiment en termes de technologie, c'est sûr. Les finesses ne cessent de s'améliorer, les ailes deviennent un peu plus rapides et plus sûres, et le volume des sacs est énorme. À l'époque, on voyageait avec du matériel de la taille de mon équipement de tandem actuel. Je m'appête à partir en voyage professionnel et je vais glisser une aile X, une aile de speed, une mini-aile et une autre sellette ; ça va être super et je vais pouvoir faire beaucoup plus de choses que avec la seule aile que je prenais à l'époque. Je vais avoir trois ailes et deux sellettes, ça aide vraiment, c'est sûr. Mais je pense que le Covid a vraiment mis les choses en perspective. Beaucoup de gens me disaient : « Je veux juste faire quelque chose pour moi », alors qu'on était coincés à la maison face à ce bouleversement total de la norme et face à notre propre mortalité. « Allez, on y va, c'est vraiment cool, j'ai toujours voulu faire du parapente, c'est le moment. » J'ai vraiment profité du Covid parce que j'ai eu de super instructeurs, je n'avais rien d'autre à faire que de traîner en Nouvelle-Angleterre pour enseigner, et ces opportunités, maintenant que la pandémie est terminée, les gens reprennent leurs activités normales et je perds des instructeurs au profit de leurs carrières habituelles et tout ça.

[00:35:27] **Gavin McClurg:** C'est intéressant, vous savez, Sun Valley connaît l'un de ses pires étés en termes de tourisme depuis longtemps, et ça fait suite au meilleur été de tous les temps l'année dernière. Tous mes potes qui sont guides, je viens juste de parler à Chuck l'autre jour, il a la pire saison de tandem de l'histoire. Tous mes potes qui sont guides, ils peignent ou font d'autres trucs de leur vie cet été parce que je pense que les gens ont claqué leur budget, vous savez, ils ont acheté leurs camping-cars et tous leurs billets. Et c'est intéressant parce qu'apparemment, l'Europe connaît son été le plus chargé de tous les temps. Je pense que beaucoup de gens qui prévoyaient des voyages en Europe en 20, 21 et 22 n'ont pas pu y aller, alors ils sont tous là-bas. Mais oui, je veux dire, ça va être intéressant de voir comment tout ça va se terminer. Je me demande si ce genre de croissance va subsister et continuer à se produire. On est...

[00:36:22] **Calef Letorney:** On ne voit pas vraiment le ralentissement ici dans le Vermont, dans le nord-est des États-Unis. Mais je me demandais depuis longtemps si tous ces vélos de montagne qu'on ne pouvait pas avoir, et tout le matériel de camping et d'extérieur qui était si demandé pendant la pandémie — il y avait bien plus de demande que d'offre — on va en voir quoi ? C'est comme pour le bloc : le matériel de réception a connu un gros pic à une époque, puis il y en a eu plein d'occasion pas chères quand les gens se sont lassés du bloc ou je ne sais quoi. Je me demande si on va commencer à voir de bonnes affaires sur les VR, les vélos de montagne, les skis et tout ça. Parce que quand les gens

aiment ça, on ne sait jamais si c'est comme ce nuage isolé qui reste séparé et qui continue de monter jusqu'à la base des nuages, ou si c'est une journée de haute pression et que ça va redescendre. Il y a une sorte de persistance qui a été brièvement surmontée, mais au final, on est un groupe de gens assez particuliers qui veulent vraiment faire ça plus que de simplement cocher une expérience sur leur liste de choses à faire. Et c'est d'ailleurs un truc que je traverse en ce moment avec mon entreprise : je suis en train de mettre fin à l'activité de tandem, bien sûr, Bella et Jamie sont rentrées en Europe depuis la pandémie. Elles étaient contentes de gérer une entreprise de tandem, mais pour moi, les tandems ne contribuent pas vraiment à la mission. La mission, c'est de bâtir une communauté de pilotes, et si ce sont juste des touristes, même s'il y a un bon argent à gagner, ça n'en vaut pas l'effort pour la planification, la communication et le fait de recruter du monde.

[00:37:58] **Gavin McClurg**: faire le

[00:37:58] **Calef Letorney**: les montagnes et tout ça parce que ça ne contribue pas à plus de parapente, c'est juste comme si on leur avait fait vivre une super expérience, ce que j'ai fait pour mon premier tandem commercial en un an. Maintenant que j'ai moins de pilotes de tandem qui travaillent pour moi, et que j'ai vraiment apprécié, c'était amusant, c'était cool, c'était génial de leur faire vivre cette expérience. On a eu un superbe vol de 40 minutes, on a gagné genre mille pieds ou quoi, on a surfé la crête d'avant en arrière et on est allés atterrir quand il a commencé à avoir un peu le tournis. Mais c'était cool de revisiter cette facette du parapente que je n'avais pas faite depuis un moment. Enfin bref, j'ai...

[00:38:35] **Gavin McClurg**: Jamais, je ne l'ai jamais fait. Ça a toujours été une chose que j'ai un peu évitée parce que je me disais : si j'aime autant ça, j'étais toujours un peu méfiant vis-à-vis du tandem. Je parlais aux pilotes de tandem, surtout ceux qui font de l'interlocking, ceux qui enchaînent 8 à 10 par jour, et ils me disaient : « Hé, la pire chose que tu puisses faire pour ta propre pratique, c'est de faire du tandem, parce que tu accumules des heures, mais... » C'est intéressant, parce que beaucoup de pilotes de tandem avec qui j'ai discuté récemment contredisent presque ça. C'est presque l'inverse : ils adorent offrir cette expérience, ils gagnent bien leur vie, ils continuent de voler... Et tu sais, Sabba Spina en est un exemple classique. C'est l'un des meilleurs pilotes de Coupe du monde au monde, il vient de participer à l'Eiger à nouveau, il s'amuse vraiment, et c'est l'un des gars de l'interlocking. C'est un pilote de tandem saisonnier. Donc, je pense qu'on peut s'en sortir, mais j'ai toujours eu peur.

[00:39:29] ma propre passion pour le vol, surtout en XC, eh bien...

[00:39:33] **Calef Letorney**: Tu l'as eu à l'émission tout à l'heure, André le cosmonaute. Il fait un excellent travail pour lancer des tandems le matin, puis il part en cross country dès que les conditions tournent, donc on peut faire les deux. C'est clairement un exercice d'équilibre, c'est sûr. Oui, le côté travail en prend sur certains aspects, tu sais. Beaucoup de gens lancent les débutants, les novices qui apprennent juste à planer le matin, et puis je commence à avoir des pilotes un peu plus expérimentés qui planent avec moi l'après-midi, et je fais peut-être un triangle ou un aller-retour plutôt que d'essayer de descendre le long du vent aussi loin que possible et idéalement de revenir à temps pour vers 15h30 avec les mêmes novices. On peut s'amuser beaucoup avec ça, mais ce n'est certainement pas que du plaisir si on enseigne et qu'on aide les gens.

[00:40:29] est-ce que tu es toujours en train d'enseigner le SIV ?

[00:40:30] **Gavin McClurg**: vous, vous enseignez toujours le SIV ?

[00:40:33] **Calef Letorney**: si ma plage revient un jour... on a eu des inondations record et le week-end après le Capitole de l'État a été inondé, on était corrects mais il ne restait plus beaucoup de plage et il a continué à pleuvoir, on a eu des inondations répétées et maintenant il ne reste plus de plage du tout, donc j'ai annulé tous les SIV pour les deux ou trois prochaines semaines, on verra bien ce qui se passe.

[00:40:58] **Gavin McClurg**: Parlons un peu du SIV. Est-ce que c'est... je ne connais pas ton système là-bas, tu en as parlé dans l'un de tes e-mails, tu dis que tu aimes rester sur les bases, mais ça remonte à plusieurs années, donc tu as peut-être changé des choses. Mais à quoi ressemble le SIV pour toi ? À quel point est-ce important ? Quand recommandes-tu aux gens de le faire ? On entend parler de toutes les choses classiques sur le SIV, mais quel est ton point de vue ?

[00:41:23] **Calef Letorney:** Ouais, je n'ai jamais eu l'intention de devenir un coach SIV. Quand j'ai fondé l'entreprise, il y avait trois associés.

[00:41:30] Et euh, peut-être un an après, le gars d'acro a décidé qu'il n'avait plus le temps et qu'il ne voulait plus prendre ce risque. Il est parti et on avait eu quelques désaccords sur les techniques parce qu'il voulait juste apprendre aux gens à être excellents, et moi j'étais comme : « Ouais, c'est génial, mais si tu leur dis de sortir de la spirale en changeant de direction, 75 % d'entre eux vont vraiment tout rater et vont finir en aile, alors parlons plutôt de comment en sortir doucement et, s'ils se plantent, comment y rentrer à nouveau tout en restant droit et sans laisser l'aile basculer dans l'autre sens pour éviter que les suspentes ne se détendent ». Et il a très vite répondu : « Tu sais quoi, je peux te dire que tu vas être meilleur que moi pour ça et que tu veux le faire, alors pourquoi tu ne coaches pas les SIV ? Je m'en vais ». Du coup, je me suis retrouvé propulsé dedans en milieu de saison avec un calendrier de SIV déjà réservé, j'ai appelé Rob Spore et il m'a dit : « Je vais le faire, je vais le faire, je vais le faire, je vais le faire », et il a ajouté : « Je ne sais pas frère, je ne pense pas... enfin, je suppose que tu pourrais probablement le faire si tu restes assez tranquille ». J'ai donc été forcé de créer mon propre programme parce que, tu sais, j'étais un instructeur avancé à l'époque, j'avais toutes les qualifications, j'aurais dû pouvoir le faire, j'avais fait une demi-douzaine de stages SIV, j'étais assez à l'aise avec le décrochage complet, les wing overs et toutes les bases. Mais la raison, c'est qu'aucun de mes élèves n'avait de formation locale, personne n'avait de formation locale. C'est comme en Floride ou en Utah, au Colorado, peut-être qu'il y a toute cette partie du pays, tu sais, ces deux mille milles où il n'y a aucun SIV en vue, et c'est un sacré morceau de boulot de dire à l'un de tes élèves : « OK, pars pour un voyage d'une semaine en Californie pour faire cette formation effrayante ». Et notre numéro un annulé, entre les voyages, l'instruction de vol plané, les tandems et tout le reste, c'est le SIV qui est le plus souvent annulé parce que dès qu'il arrive, les gens ont toujours des imprévus ou des trucs, tu peux imaginer, tout le monde est nerveux, c'est un truc bizarre et différent. Et donc, c'est difficile de convaincre les gens de voyager pour ça. Alors, je me suis dit : « Bon, je ne peux pas laisser sortir des générations de pilotes qui veulent faire du cross country mais n'ont jamais fait de SIV, on doit le faire nous-mêmes ». Heureusement, notre partenaire commercial initial est arrivé avec toutes les connaissances sur le bateau, le remorquage et tout ça, donc on était prêts, et puis on a trouvé une plage dans New York. Je suis allé voir la mairie qui possédait la plage, je suis allé à la réunion du conseil municipal et je leur ai présenté l'idée de nous louer la plage, et ils étaient partants. Ils étaient comme : « Ça va nous mettre sur la carte, on va avoir un truc cool qui nous appartient », parce que c'est une partie tranquille de New York sur le lac Champlain.

[00:44:19] Et oui, ça a été un long processus. J'ai en fait engagé trois capitaines commerciaux de la garde côtière américaine parce que nous sommes sur une voie navigable internationale ; nous devons avoir de vrais capitaines commerciaux pour diriger nos bateaux car le lac Champlain monte jusqu'au Canada, bien sûr, avec la taxe de transport et tout le reste. C'est une grosse production pour mettre ça en place, mais ça en vaut totalement la peine pour construire la communauté et la réussite des pilotes. Mes amis savent comment sortir du ciel en urgence et gérer les fermetures. Et oui, je reste assez basique : on se concentre vraiment sur la récupération instantanée, la gestion de l'énergie, la fluidité, et comment sortir du ciel rapidement avec des exercices de base là-dessus. Ça ressemble un peu au SIV que j'ai fait à l'origine vers 2005-2006, mais je traîne aussi avec ce jeune Canadien qui m'apprend énormément de choses ; il arrive et commence à faire des rotations infinies, des twisters, des hélicoptères et tout ça. On a donc ce vrai pro de l'acro qui sort juste pour le loisir et passe du temps avec nous de temps en temps, donc on a appris certaines des nouvelles techniques parce qu'il vient tout au Canada et il est parfaitement calé sur la scène acro en Europe, en Turquie et tout le reste. Alors ça a été sympa. Mais oui, ce n'est pas... quand je dis "basique" pour moi, vous savez, je n'enseigne pas le décrochage complet lors de leur premier SIV, sauf s'ils sont exceptionnels, et je ne les fais pas tourner et je ne leur fais pas lancer le parachute de secours. Je veux qu'ils repartent idéalement au sec et avec le sourire, pour qu'ils aient envie d'en faire plus. Et pour moi, une grande victoire, c'est s'ils ont géré quelques grosses fermetures, géré les différentes variétés, et fait plusieurs formes différentes de fermetures d'un côté, et vous savez, est-ce qu'ils le maintiennent pour qu'il vole droit, est-ce qu'ils s'inclinent et suivent le mouvement, peut-être vers l'autorotation s'ils se sentent audacieux et tout ça. Et puis, on commence à les faire faire des spirales, idéalement des spirales asymétriques ; je pense que c'est une façon fantastique de démontrer le contrôle de l'énergie et la dissipation de l'énergie. Et je n'enseigne intentionnellement pas les décrochages avant leur deuxième ou troisième SIV parce que je pense qu'il est assez facile pour les gens de faire un décrochage avec un coach à la radio.

[00:46:43] en suivant la voix dans votre tête, mais avoir la présence d'esprit pour vraiment apprendre quoi que ce soit, je pense que c'est au-delà des capacités de la plupart des gens. Ils se contentent de se dire : « Oh mon Dieu, c'était dingue », et c'est juste un événement vraiment accablant. On pourra en parler plus tard, mais la première fois que j'ai essayé de faire un décrochage complet en pleine nature, ça ne s'est pas bien passé.

[00:47:05] **Gavin McClurg**: Parlons-en tout de suite, d'accord ?

[00:47:09] **Calef Letorney**: alors, c'était la deuxième fois que je lançais mon parachute de secours. Comme je l'ai dit, entre 2006 et 2008, c'était assez excitant. J'ai été invité à Bravo, j'ai vu un gars derrière nous, on était assez bas, c'était l'un de ces jours où on ne pouvait pas sortir et ça devenait assez violent. Et je me suis dit : oh mon Dieu, je vais le faire, je vais le faire, je vais le faire. En y repensant, c'était peut-être un rotor, mais je vois un gars apparaître soudainement dans une portance très forte, puis la moitié de son aile est balayée et il se met à courir. J'ai littéralement dit à voix haute « pussy » et je me suis envolé vers lui. C'est

[00:47:45] **Gavin McClurg**: où je vais et

[00:47:47] **Calef Letorney**: ça a défoncé l'intérieur de mon aile, ce qui ne m'était pas arrivé souvent, voire jamais, donc j'étais déjà en train de perdre de la hauteur dans un virage assez serré parce que j'ai perdu genre 60 % de l'aile du côté où je tournais et je me disais : oh mon dieu, je vais le faire, je vais finir dans... et je me disais : ne la fais pas tourner, ne la fais pas tourner. À l'époque, les stages SIV que j'avais suivis n'avaient pas vraiment mis l'accent sur le fait de regarder son aile quand les choses deviennent intenses, donc j'essayais de sentir quand ne pas la faire tourner. Si je l'avais regardée, j'aurais su quand ne pas la faire tourner, mais j'étais concentré sur le fait d'aller tout droit, vous voyez. Et tout le programme, c'est : penche-toi, casse, et maintenant je parle d'un point de décision, genre je dis à Palace qu'ils doivent avoir comme un voyant clignotant d'alarme de proximité dans le tableau de bord de leur esprit, que tu sais toujours quand l'alarme de proximité retentit et que tu dois voler droit, mais si tu n'as pas besoin de voler droit, ne crée pas un incident en la faisant aller droit quand tu as assez de place pour la laisser tourner de 90 ou 180 degrés pendant que la fermeture se résorbe d'elle-même. Moi, j'insistais pour la faire aller droit et puis, avant même que tu t'en rendes compte, je l'ai mise en spirale, bien sûr, une grosse spirale avec une fermeture, et je me dis : oh, je l'ai fait.

[00:49:01] tu

[00:49:01] **Gavin McClurg**: côté pilotage, j'ai

[00:49:02] **Calef Letorney**: le côté volant, ouais ouais ouais, tu sais, à l'époque, j'avais probablement 200 vols, 250 vols et 100 heures, tu vois, ouais ouais, ce que toi et moi on dirait "ouais, c'est super récent", mais de nos jours, quand tu travailles avec des débutants et qu'ils te disent "oh, bah j'ai fait 150" ou des intermédiaires genre "j'ai fait 150 vols", je me souviens quand j'y étais, c'est un point de fierté, tu as vraiment travaillé dur pour atteindre ces 150 vols, tu as l'impression d'avoir beaucoup appris, mais tu es genre

[00:49:32] **Gavin McClurg**: Oh mon Dieu, je suis tellement

[00:49:32] **Calef Letorney**: chanceux d'avoir toutes les personnes avec qui j'ai

[00:49:38] **Gavin McClurg**: travaillé avec pour être capable de vous

[00:49:38] **Calef Letorney**: vous savez, continuez à pousser, mais si vous en avez fait trois ou cinq au-dessus de l'eau avec un coach qui suit ses instructions et que c'est juste de l'adrénaline et de la folie, genre réussir à le faire en combat quand vous avez un spin go

[00:50:01] **Gavin McClurg**: je me dis : oh mon Dieu, j'ai tellement de chance d'avoir ça, j'ai tellement de chance d'avoir ça, j'ai tellement de chance d'avoir

[00:50:01] **Calef Letorney**: l'aile, genre je suis en train de décrocher l'aile et la seconde d'après, j'ai trois torsions d'élévateur sur une aile en décrochage et je regarde à environ six à huit cents pieds d'altitude et je me suis dit : « bon, ça a l'air être le moment idéal pour déployer mon parachute » et je suis tombé à travers les arbres et je me suis relevé et j'ai volé le lendemain et ça allait, c'était bénin. Ouais, ça a provoqué une peur persistante pendant un certain temps, je regardais mes mousquetons en me disant : « c'est tout ce qui me retient sur ce truc », tu vois, ce n'est pas une peur

rationnelle, ce n'est pas rationnel, mais tu sais, ça se manifeste comme : « oh mon dieu, un tout petit morceau d'aluminium est en train de me faire tomber ». Ça m'a un peu ralenti dans l'ensemble des choses, euh, tu sais, mais ouais, je ne pense pas que les décrochages complets, tu sais, tant que tu n'as pas les autres compétences vraiment maîtrisées et que tu n'en as pas fait beaucoup, vont être un reset particulièrement significatif pour la plupart des gens. Et je n'ai pas, tu sais, à part avoir fait un spirale par accident, je n'ai pas vraiment eu besoin de faire de décrochage complet, je pensais juste que c'était la chose à faire après un spirale.

[00:51:00] **Gavin McClurg:** Je suis curieux, quand tu donnes des cours et que tu fais toutes ces formations SIV, est-ce que c'est la meilleure chose que les gens en retirent ? Enfin, je devrais te demander directement : quelle est la meilleure chose que les gens retirent du SIV ? Et ensuite, je reviendrai sur ce que je pense, wow.

[00:51:18] **Calef Letorney:** Alors pour moi, ça se résume à ces trois choses : la gestion de crise sans surréagir et en gérant bien la situation, la gestion de l'énergie pour se mettre au sol rapidement, vous voyez ? Si quelque chose arrive et que votre aile se retrouve un peu sous vous et sur le côté, est-ce que c'est l'occasion de faire un joli virage en spirale asymétrique ou un wing-over, ou est-ce que vous allez surréagir et mal gérer ? Et se mettre au sol rapidement, je pense que c'est un point important. Ce n'est pas rare que je sois au décollage avec de nouveaux pilotes et qu'on discute des conditions ; je leur signale du développement excessif au loin et je leur explique que les recommandations de l'USHPA ne sont pas respectées s'il y a du développement excessif dans le ciel pour leur niveau, et ils me répondent : « Ben, je peux toujours descendre avec de grandes oreilles et de la vitesse ». Et je leur réponds : « Ben, peut-être sept ou huit cents pieds par minute si vous tirez vraiment dessus, vous voyez ? »

[00:52:10] mais quand vous vous faites prendre parce qu'il y a de la thermique, ça monte

[00:52:14] **Gavin McClurg:** à 10 mètres, ouais, ouais, je

[00:52:17] **Calef Letorney:** pensez en unités de liberté, Gavin, d'accord, des pieds par minute. Donc, si vous ne pouvez pas sortir du ciel en vitesse, comment allez-vous le descendre ? Votre meilleure chance est de prendre vos distances. J'aime vraiment que les gens, je pense que c'est une victoire totale si je peux prendre un pilote novice et qu'il reparte vraiment à l'aise avec les fermetures qui ne sont plus vraiment un souci tant qu'il a de l'altitude et qu'il ne surréagit pas. Et puis, j'aime vraiment voir le contrôle en spirale : peuvent-ils entrer et sortir en spirale ? Et le couronnement, c'est si vous pouvez faire une belle spirale asymétrique, juste l'entrée et la sortie répétées d'une spirale, peut-être en la rendant un peu ovale et en passant par-dessus l'aile, et encore mieux si vous pouvez démontrer des wing overs, ce qui, comme vous le savez, est un...

[00:53:07] une manœuvre nettement plus difficile que très peu de gens réussissent vraiment. Si ils peuvent montrer ce contrôle de l'énergie, je pense que c'est une énorme victoire. Et plus tard, bien sûr, nous sommes ravis d'enseigner les décrochages et je fais un peu d'initiation aux pirouettes, genre juste le début d'une pirouette avec les gens pour qu'ils puissent voir à quoi ça ressemble quand ça casse, et les faire réfléchir à surveiller leur aile et à ce que ça donne quand l'aile commence à se décoller et à décrocher d'un côté, et tout ça.

[00:53:37] **Gavin McClurg:** Je suis tout à fait d'accord avec tout ce que tu viens de dire, et c'est juste une chose qui m'est venue à l'esprit au moment où j'allais te poser cette question. Je me demande si la formation SIV a implanté une conscience du sol et du moment où il faut jeter, parce que quand je vois les accidents, la plupart sont au décollage, à l'atterrissage ou en proximité, non ? C'est ce qu'on voit tous, et très peu se produisent en haute altitude, mais ceux qui sont fatals, c'est qu'ils ont jeté trop tard ou pas du tout, n'est-ce pas ? Je veux dire, surtout au niveau de la Coupe du monde, les accidents que j'ai vus en Coupe du monde et en compétition, ce sont des gens qui essaient de résoudre le problème trop longtemps et ils perdent conscience du sol, et pour moi, c'est peut-être la chose la plus précieuse du SIV, ce n'est pas la récupération, qui est très précieuse comme tu l'as dit, mais ces trois choses : la gestion de l'énergie, atteindre le sol, récupérer, tu vois, faire la bonne chose au bon moment. Bien sûr, c'est pour ça qu'on va en formation SIV, mais j'ai entendu Theo en parler à Blick, qui est le maître de l'acro, c'est juste : combien de temps j'ai ? Combien de temps j'ai ? Mon aile est en l'air, je suis en l'air, je suis en l'air, je suis en l'air, et cette configuration, je l'ai déjà vue en SIV. Je sais que ce triple twist dont tu parles avec une aile dégonflée, c'est : je n'ai pas ce mouvement à 800 pieds, donc je jette maintenant, je n'ai pas le temps de réparer ça, tu vois. Mon dernier jet était en bas à Nair Eat après Via, ils nous ont tous emmenés là-bas pour explorer ce nouveau site juste à l'intérieur des terres de Puerto Verde, et c'était le premier

vol là-bas.

[00:55:34] J'étais vanné, épuisé. Je venais de finir la Superfinal, on a roulé toute la nuit et les vols ont été complètement déréglés, donc je n'ai quasiment pas dormi. Ça aurait dû être un signal d'alarme, vous voyez, mais on était tous là pour faire la promo du site et je n'essayais pas de battre des records, je voulais juste voler un peu dans le ciel et atterrir. Et là, l'aile explose super bas. C'était juste l'un de ces moments où je n'ai aucun temps pour gérer ça, je dois lâcher tout de suite. Mon entraînement SIV a pris le relais et la prise de contrôle a été : « Putain, je n'ai pas cette figure, boum, je lâche. » Et pour ceux qui ne voient pas ce que Caleb et moi sommes en train de faire là, je viens de lever les yeux, j'ai regardé l'aile et je me suis dit : « Je n'ai pas cette figure, je dois lâcher maintenant. » Je veux dire, j'étais à 80 pieds au-dessus du pont, vous voyez. Donc, ouais.

[00:56:25] Bref, tu hoches beaucoup la tête. Je trouve que, enfin, les accidents que j'ai vus en l'air depuis les hauteurs, c'est le seul type d'accident que j'ai vu, et je l'ai vu souvent. C'est juste des gens qui essaient trop longtemps, on...

[00:56:38] **Calef Letorney:** On passe le premier soir de la clinique en salle de classe et dans le simulateur, et on passe beaucoup de temps à en parler. J'ai perdu deux amis proches en parapente, et ils ont tous les deux été retrouvés avec leur parachute sorti mais pas ouvert. Mon premier déploiement a été vraiment, vraiment sale, à basse altitude, peut-être à 30 mètres du sol. Je pourrai en parler plus tard, mais pour moi, la décision de s'en lancer, il y a beaucoup de platitudes ou de proverbes faciles, mais quand on a un doute, il n'y a pas de doute, on le sort. Si vous êtes vraiment en dessous de 150 mètres, on parle de 90 ou peu importe, il y a aussi des discussions sur la limite de la basse altitude. Et si ça aide à ralentir en traversant les arbres, c'est super. Je pense que le parapente au Vermont est intrinsèquement sûr parce qu'il est vraiment pénible de sortir une aile des arbres, mais ils font d'excellents coussins de sécurité. Je crois avoir lu chez Ari que c'est comme le bassin de mousse du parapente, ce qui est une citation plutôt maligne. Et par ici, il y a des pilotes de parapente qui sont aussi des arboriculteurs, ils sont sur le numéro d'urgence pour vous sortir votre aile de l'arbre, et ils sont vraiment bons, ce qui est hilarant, je m'en souviens.

[00:57:57] **Gavin McClurg:** Dans le film qu'on a fait en 2014, ou était-ce en 2013, on y voit mon premier vrai bivouac important. Le premier était avec Don Sylvester à Beer, mais le deuxième c'était avec Antoine Laurens, Brad Sander, Nick et ces gars-là à travers les Sierras. Il y a une réplique où je dis que quand il s'agit d'arbres, il y en a qui en ont et d'autres qui en auront, et sur ce voyage, tout le monde sauf moi avait atterri dans un arbre. Et j'ai gardé ça en tête pendant un bon moment. Ouais, je ne me suis jamais crashé dans un arbre, j'ai oublié dans combien d'arbres j'ai atterri maintenant. J'ai été dans plein de foutus arbres, certains sous parachute de secours et d'autres juste... je l'ai fait en X-Alps, personne ne connaît cette histoire, mais j'ai déchiré mon aile lors d'un décollage en falaise, j'ai fait sauter mon stabilo et j'ai oublié. Quand je suis allé atterrir et que j'ai essayé de faire un gros wing-over, mon aile n'avait plus de jus et je suis rentré direct dans un énorme arbre, j'ai fait pas mal de dégâts. Ça s'est passé il y a trois semaines, ou peut-être un mois. Donc ouais, les arbres fonctionnent plutôt bien, je ne me suis jamais blessé en rentrant dans un arbre, ouais.

[00:58:56] **Calef Letorney:** Eh bien, au Vermont, on a des mers de pins et nos routes XC sont assez limitées, donc beaucoup de gens regardent nos photos et se sentent exposés, vous voyez, parce qu'il y a énormément d'options là-bas.

[00:59:09] **Gavin McClurg:** Attends, attends, moi je vois des lacs, je vois des arbres, comment tu fais pour que ça marche, mec ?

[00:59:15] **Calef Letorney:** C'est marrant parce que les pilotes d'ailes ont toujours surveillé les lignes, mais le parapente, lui, a volé, tu vois. Surtout qu'Eduardo a battu un record d'État il y a une demi-douzaine d'années où il est passé juste au long de la crête des Greens, et les pilotes d'ailes étaient genre : « On a toujours regardé ça, c'est dingue que tu l'aies vraiment fait ». Et Eduardo a répondu : « Eh bien, les nuages étaient favorables et il y avait des zones d'atterrissage, tu vois, genre il y avait un étang de castors à côté duquel j'aurais pu atterrir et faire une longue randonnée de deux jours pour sortir », mais ouais, pas énormément d'options.

[00:59:45] **Gavin McClurg:** Il aurait pu s'en sortir comme ça sans aucun problème, c'est un sacré morceau.

[00:59:50] **Calef Letorney:** Absolument, wow.

[00:59:53] **Gavin McClurg:** Alors, est-ce que ce que vous faites là-bas a inspiré de belles lignes à l'équipe de deltaplane ? Est-ce qu'ils se dépassent à nouveau ?

[01:00:05] **Calef Letorney:** Malheureusement, on a de super amis dans la communauté de l'aile, mais il n'y a plus autant de monde qu'avant et ils ne sont pas si intéressés par le cross country. C'est vraiment cool quand ils sortent et planent avec nous, ils filent entre nous et, vous savez, ils volent autour de nous... mais je pense que les grandes journées de XC sont terminées, et c'est vraiment cool de regarder ce qu'ils ont accompli. Il n'y a pas de traces GPS, bien sûr, parce que c'était avant le GPS, mais ils volaient de Muscatney, dans le Vermont, jusqu'à la côte. Pas si souvent, ils les appelaient les Sandmen, vous savez. Et j'en suis passé très près lors d'un vol, mais j'ai été stoppé par la brise côtière. On a en fait volé depuis West Rutland, ce qui était genre 30 miles plus loin, assez cool. La seule fois où j'en suis passé près, j'ai fait genre 99,8 miles d'un point à l'autre ce jour-là, mon meilleur vol en New England. Mais ouais, les grandes lignes qu'ils faisaient autrefois sur une année entière ne sont malheureusement pas répétées. Pas du tout.

[01:01:06] **Gavin McClurg:** C'est dommage, ouais. Bon, tu m'as suggéré de faire venir l'un d'eux sur l'émission, John, donc je vais le faire venir ici. C'est un...

[01:01:14] **Calef Letorney:** parapente. Mais oui, d'accord, il a poussé les limites. C'est vraiment cool pour la distance ici. À l'époque, il y avait un record de distance de 2010, genre 40 miles dans le Vermont ou 45 miles, qui est resté gravé pour toujours. Et puis en 2016, la course au record s'est intensifiée, ça tombait genre deux fois par an, ça grimpait petit à petit, et j'étais toujours, vous savez, à cinq miles derrière. Et puis en 2020...

[01:01:47] Il est tombé deux ou trois fois de plus cette année-là et je l'ai décroché en septembre, pour le garder jusqu'en avril suivant. C'était quand on a fait ce long vol à travers tout le Vermont et le New Hampshire pour atterrir dans le Maine. Mais c'était juste l'un de ces jours-là, on allait à 13 000 pieds ce jour-là, et ça n'arrive pas très souvent par ici.

[01:02:11] **Gavin McClurg:** Alors, beaucoup de gens qui nous écoutent se demandent de quoi vous parlez exactement. Définissons juste le vol en Nouvelle-Angleterre. Je veux dire, même pour nous qui sommes dans l'Ouest, on ne sait pas vraiment de quoi vous parlez. Qu'est-ce qui rend ça si difficile ? Évidemment, les arbres, mais est-ce que vos vitesses moyennes sont beaucoup plus basses parce que vous devez monter tout le temps ? Est-ce que c'est juste beaucoup plus technique ? Est-ce que vous n'avez pas les longues journées ? Quelles sont les différences que vous décrivez ? Quelle est la différence entre voler dans les Rocheuses, où on a des montées de 10 mètres et où des planés de 30 mètres, voire 30 000 mètres, sont assez courants ? C'est quoi la différence ?

[01:02:50] **Calef Letorney:** Ouais, je pense qu'il y a plusieurs facteurs. L'un, c'est que c'était une communauté assez jeune qui était en train de trouver ses marques, donc on s'est nettement améliorés, les ailes se sont améliorées, et on s'est aussi améliorés nous. Mais je pense qu'une grande partie du défi, c'est que les thermiques sont assez anémiques et rares par ici. Les arbres ne pompent pas, tu vois ? Comme quand tu avais André dans l'émission et qu'il parlait du fait qu'il termine chaque montée, tu vois ? La vitesse de vol est assez sans importance si ton prochain thermique n'est pas garanti, tu vois ? Des vols de trois heures sont assez longs par ici, des vols de six heures sont extrêmement longs. Je ne connais personne qui ait fait un vol de sept heures en New England, tu vois, c'est... wow, ouais, c'est juste qu'on est juste...

[01:03:36] **Gavin McClurg:** atteindre les sept heures ici, c'est incroyable. Ouais, d'accord, je vois.

[01:03:40] **Calef Letorney:** mes meilleurs vols, c'est genre, ils décollent à 13h30 et atterrissent à 18h30 ou... pardon, enfin, ce ne sont pas des événements sur toute la journée, donc vous n'êtes pas

[01:03:53] **Gavin McClurg:** décoller de la colline à 8h30 mi-juillet, vous savez, dans le sud-est, c'est jamais une bonne idée.

[01:03:59] **Calef Letorney:** C'est comme si le plus tôt que j'aie jamais réussi un départ en XC, c'était vers 11h30, donc on n'a pas les longues journées. Et vraiment, si vous trouvez cinq mètres par seconde, c'est une montée extrêmement forte par ici. Donc, vous savez, l'autre chose, c'est que les routes sont très limitées. On a quelques couloirs où vous pouvez enchaîner 100 miles, mais ça va être en suivant l'une des autoroutes ou des grandes vallées, et ça ne correspond généralement pas à la direction du vent. Nos XC se retrouvent donc toujours au milieu de l'autoroute, et ça va être en suivant l'une des autoroutes en luttant contre le vent. Et vous savez, il y a souvent des moments où vous pouvez suivre

une route pendant un certain temps et puis vous tombez juste sur une montagne — j'utilise des guillemets ici parce que la montagne pourrait faire 4 000 pieds de haut, mais elle est assez plate et entourée d'un immense tapis d'arbres, donc vous ne pouvez pas vraiment vous en approcher. Et si vous arriviez assez haut pour planer jusqu'à elle, vous n'avez qu'une seule chance de trouver une thermique, et dès que vous ne trouvez plus de portance, vous devez reculer.

[01:05:01] dans la vallée parce qu'il y a des kilomètres de plané pour atteindre des zones d'atterrissage acceptables, donc beaucoup d'arbres

[01:05:07] **Gavin McClurg:** atterrissages, je veux dire, nous

[01:05:09] **Calef Letorney:** on assez bien à les éviter, mais il y a beaucoup de zones presque plates à survoler dans ces vallées où vous trouvez, vous savez, des thermiques sur de petites collines de deux, trois ou 500 pieds plutôt que d'être remontés vers les montagnes de 4 000 pieds, parce que vous ne pouvez tout simplement pas y rentrer avant de devoir reculer immédiatement. Il y a quelques exceptions à cela, mais je pense que c'est un excellent moyen d'y accéder et on a eu des journées où on a carrément traversé les verts, mais c'est genre à Sugar Bush ou dans quelques endroits où l'on sait que la bande d'arbres fait deux miles au lieu d'une bande d'arbres de cinq miles, vous voyez, mais c'est assez excitant. On se sent assez exposé quand on survole les montagnes vertes et qu'il n'y a que des arbres tout autour, j'ai

[01:05:50] **Gavin McClurg:** J'ai vu les photos, c'est magnifique, c'est fascinant. Ça n'a vraiment pas l'air simple du tout. Bon, on revient sur le sujet, j'oublie toujours de rappeler ce qui s'est passé. Alors, c'était mon...

[01:06:06] **Calef Letorney:** C'était mon premier voyage international, j'étais au Népal avec un instructeur qui est un super ami maintenant, et c'était l'un de mes premiers instructeurs. Il m'a dit : « Tu veux faire du SIV ? » et j'ai répondu : « Ouais, super, j'ai déjà fait une clinique, faisons-en une autre, tu sais, du SIV. » Il m'a fait planer au-dessus du lac et il a dit : « Ok, maintenant on peut essayer cette spirale asymétrique dont on a parlé. » Et je me suis dit : « Est-ce que je suis vraiment au-dessus du lac ? » Je pense que je suis au-dessus du lac, mais il était plus proche du décollage et, de son point de vue, il pensait que j'étais au-dessus du lac. C'est l'un de ces trucs où tu veux écouter le coach, mais c'est toujours toi qui es dans la sellette, tu dois être responsable de tes propres décisions. J'aurais juste dû dire : « Désolé, je ne me sens pas encore prêt. » Tout ça devient pertinent parce qu'après toutes les erreurs, j'étais à 30 mètres au-dessus de la terre et presque au-dessus de l'eau, ça ne compte pas... Donc j'essayais de faire une spirale asymétrique.

[01:07:07] Et j'ai combiné son timing avec la force de freinage de l'autre gars et ça n'a pas marché. J'ai fait pivoter l'aile — et vous savez, j'avais fait 110 vols en 25 heures, j'étais encore un P2 et très débutant — et puis bien sûr, j'ai mal réussi la sortie de pirouette, l'aile s'est emmêlée et je l'essayais tant bien que mal de la faire voler droit, sans vraiment y arriver, quand j'ai voulu attraper le parachute de secours. Donc j'essayais de la faire voler droit et je me disais : « Il me dira si je dois lancer le parachute de secours ». C'est quelque chose que je vous enseigne tout le temps : n'attendez pas que quelqu'un vous le dise. Si vous commencez même à y penser, c'est le moment. Et au moment où il a dit : « Hé, tu devrais peut-être lancer le parachute de secours », je l'ai attrapé et je l'ai sorti. J'avais peut-être 250 ou 300 pieds alors qu'elle plongeait en piqué, sur le point de faire une rotation automatique en spirale courbe, et je me rappelle quelqu'un m'avoir dit quelque part : « Si tu veux sortir plus vite, tire sur la coulisse ». Et bizarrement, juste après l'avoir lancé, la chose suivante que j'ai faite, c'est d'avoir passé ma main en dessous, avoir saisi la coulisse et avoir donné un bon coup sec. Il s'est ouvert immédiatement et j'avais peut-être 7500 pieds, je ne sais pas, c'était très, très bas. Oui, c'était assez bas pour que l'instructeur pense que le parachute de secours ne s'était pas ouvert parce que j'étais passé derrière une toute petite colline de 300 pieds qui lui avait coupé la vue, et il a cru que je venais de m'écraser.

[01:08:31] mais encore une fois, je m'en suis sorti indemne, j'ai vraiment eu de la chance sur ce coup-là. Et c'était dingue parce que pendant que ça descendait, je me disais, enfin, c'est encore très récent dans ma carrière, je me disais : quelle déception je vais être pour ma famille, je vais soit me tuer ou finir en fauteuil roulant, et la douleur que ça va causer à ma famille... C'est vraiment fou à quel point on peut penser à plein de choses dans un moment de panique, mais je pensais à quel point le système de santé était mauvais et je me disais : oh mon Dieu, je vais mourir, je vais mourir là où je suis. Et si je survivais, si je ne réparais pas le truc, je savais que je devais sortir mon parachute de secours et réparer la situation, mais je pensais à ce que ça pourrait donner d'être vraiment handicapé au Népal.

[01:09:14] mais heureusement, j'ai réussi à sortir mon parachute de secours. Le fait que mon pote Max n'ait pas réussi à sortir le sien six mois plus tôt m'a peut-être préparé à le faire plus vite. Ouais, j'ai fait un PLF et j'ai volé le lendemain.

[01:09:32] **Gavin McClurg:** Ces histoires me frappent toujours d'une manière qui me fait peur, parce qu'on a tous compté sur une putain de chance, et tu sais, c'était l'un de ces moments où, purée, ça aurait pu très facilement tourner au pire, et pour beaucoup de gens, ça arrive. Santa en a parlé, tu sais, genre, et si tu es le gars qui fait du vol de crête au moment précis où tu dois décoller du côté de la crête, tu sais, c'est un peu du 50/50, non ? Je veux dire, on apprend à mieux gérer ces trucs, mais au début, on n'est pas très conscient de son aile, de la pression, de la vitesse de l'air et de toutes ces choses qui sont importantes pour garder son aile ouverte. Et si, si tu es ce gars ? Ce genre de truc arrive souvent à beaucoup de gars, et ouais, je ne sais pas, il n'y a pas de question ici, c'est juste, je suppose, ce qui m'intéresse, tu sais, en tant qu'instructeur, ça fait longtemps que tu fais ça, tu fais ces voyages, si tu pouvais juste extraire quelque chose de ton cerveau pour le transmettre à ces nouveaux pilotes, ce serait quoi ?

[01:10:51] Parce que, je veux dire, c'est difficile d'apprendre sans faire des erreurs de débutant. Vous savez, Jeff Shapiro en parle. On doit faire beaucoup d'erreurs de débutant dans ce sport pour apprendre. Et vous espérez qu'elles soient sans conséquence. Vous espérez qu'elles ne coûtent pas cher.

[01:11:07] **Calef Letorney:** Ouais. C'est vraiment difficile parce qu'on est tous le héros de notre propre histoire, non ? On pense tous que ça ne nous arrivera pas à nous. Que je suis exceptionnel. Vous savez, personne n'arrive vraiment à se représenter sa propre mortalité ou comment un accident pourrait changer sa vie. Et donc, c'est délicat d'essayer de faire en sorte que les gens s'en souviennent. S'ils se retrouvent dans une situation où d'autres leur conseillent la prudence ou ne le font pas, ils doivent utiliser leur imagination pour comprendre pourquoi et réaliser à quel point l'écart d'expérience et de compréhension peut être énorme en réalité. Vous savez, je suis monté en lancement plusieurs fois et j'ai eu des pilotes novices qui me demandaient : « Pourquoi on ne part pas encore ? »

[01:11:59] Genre, c'est bien. Je suis prêt à y aller. Et là, ils commencent à me citer les limites de mon certificat. Et je me dis : je ne sais pas. Je me dis : s'il veut maintenant, tu vas monter tout droit et reculer.

[01:12:09] Vous savez, on est peut-être à 14 milles à l'heure ici, mais on est aux deux tiers de la montagne. Et je peux vous le promettre, regardez comment cette éolienne tourne et regardez ce qui se passe en ce moment. Regardez le nuage qui se forme au-dessus de nous. Et vous avez là certains des meilleurs pilotes de la région, tous assis ici à attendre que ça se calme. Et vous, vous êtes prêt à foncer, vous voyez ? Donc, je pense que la partie délicate, c'est surtout la communication. Je pense que le plus dur, c'est de se convaincre que l'on s'amuse et que l'on est bien là où on est, sans laisser l'ambition nous envahir, parce que la première fois que vous décollez, c'est incroyable et ça suffit. Et puis vous continuez et maintenant, avoir un bon vol en altitude ne suffit plus. Il faut aller loin. Et si vous ne faites que 10 milles, vous êtes déçu ou quoi, mais il faut toujours être en paix avec l'endroit où on en est.

[01:13:00] Et même si ça ne se passe pas bien, parce que ce n'est pas votre jour, il suffit de se rappeler que tout ce qui compte, c'est de continuer à sourire, de revenir pour plus et de rester dans le jeu sans prendre ces risques à 99 % de chances de réussite, parce que j'ai lu un article vraiment instructif au début de ma carrière en parapente, je crois que c'était de Mark Forger Stuckey, où il expliquait que 99 % n'est pas du tout suffisant si vous voulez faire ça des milliers de fois. Et je n'aurais jamais pensé comme ça, ce n'était pas une réflexion qui me venait naturellement.

[01:13:38] Mais oui, je veux dire, si tu veux voler des milliers de fois, tu ne peux pas prendre de risques si tu penses que c'est probablement suffisant.

[01:13:47] **Gavin McClurg:** C'est une chose intéressante, les humains, n'est-ce pas ? Je pense toujours à la communauté du wingsuit quand je réfléchis à ça, et leur délire, tu sais, cette idée que ce vol précis est le plus important de ta vie, évidemment, surtout avec le wingsuit, mais c'est intéressant parce qu'on peut sauter d'un avion. Et la première fois qu'on le fait, c'est juste un saut en parachute. C'est tellement exaltant. Et puis tu passes au BASE, puis au wingsuit, et enfin, ce n'est plus aussi exaltant à moins que tu ne frôles les cimes des arbres. Alors, c'est juste que, mec, l'équation est dingue parce que pour obtenir le même rush que quand tu sautais d'un avion en toute sécurité, tu dois assurer, tu sais, il y a toutes sortes de systèmes en place pour, en quelque sorte.

[01:14:36] Tu n'as aucune sécurité, tu vas à plus de cent kilomètres à l'heure, et la différence entre un tout petit courant d'air et la fin du game, c'est ton impact au sol. C'est ça qui est tellement dingue.

[01:14:52] **Calef Letorney:** la vitesse, non ? Je veux dire, au niveau de l'équipement, les ailes de vitesse ne sont que des petits parapentes, non ? Mais du point de vue des objectifs, les objectifs du deltaplane et ceux du parapente sont les mêmes, non ? Tu décolles, tu lances en toute sécurité, tu maximises l'altitude, tu prends une série de décisions pour minimiser tes risques. Et tu essaies de, tu sais, rester haut et d'aller loin, alors que le vol de vitesse pourrait tout aussi bien être du wingsuit base jumping en termes d'objectifs. C'est genre, à quelle vitesse peux-tu aller ? Jusqu'où peux-tu descendre ? Alors, j'ai appris à quelques personnes comment piloter en vitesse, mais je suis vraiment, euh, réticent juste parce que je pense que c'est une énorme responsabilité. Et je pense que cette communauté est aux prises avec les dangers très réels de ce sport. Je pense qu'ils sont,

[01:15:37] **Gavin McClurg:** Je pense que leurs chiffres sont plus mauvais en ce moment que ceux du wingsuit, d'après ce que j'ai entendu. Ouais. Ouais. Parce qu'encore une fois, c'est la proximité, tu sais, et le sol, le sol fait mal. Ouais. On doit faire plus d'interviews avec des pilotes de speed, c'est sûr. J'ai regardé cette vidéo. Les rôles qu'ils font, c'est juste pourquoi tu as ton Rumba, mec. Je ne suis pas fier de l'admettre.

[01:16:01] **Calef Letorney:** Je vole avec mon aile de speed à l'endroit.

[01:16:05] **Gavin McClurg:** Ouais, sans aucun doute. C'est une question de ski, non ?

[01:16:08] **Calef Letorney:** On passe beaucoup de temps sur la neige, on fait de beaux virages, on survole les falaises, on replonge dans la poudreuse. Personne d'autre ne peut aller aussi vite en proximité, mais enfin, c'est proche, mais pas, pas en train de rouler et de se retourner près du relief. Ouais.

[01:16:21] **Gavin McClurg:** C'est vrai. Ce qu'ils font à cette communauté est vraiment impressionnant, mais purée. Ouais. C'est assez intense. C'est génial. Mais bon, finissons sur une note positive. Tu as des histoires drôles. Le truc le plus drôle. Je vais te mettre au pied du mur là. Le truc le plus drôle que tu aies jamais vu dans les sports aériens.

[01:16:41] **Calef Letorney:** Le truc le plus drôle que j'aie jamais vu. Ouais. Tu cherches l'histoire où je me suis fait pipi dessus pendant que je volais ?

[01:16:48] **Gavin McClurg:** Non, pas forcément. C'est juste, tu sais, ça pourrait être quelque chose que tu as déjà vu. Je vais te raconter.

[01:16:52] **Calef Letorney:** celui-là parce que, on en rigole tous les deux maintenant. On en a parlé dans notre e-mail, sur le vol plané vers le lac au Mexique vers 9h ou quelque chose comme ça. J'ai décidé, pour des raisons d'efficacité, de continuer. Je me tenais sur mon accélérateur pendant que je pissais et j'ai eu une énorme projection juste au moment où j'avais fini. Et on a eu ce moment de genre, « bon, qu'est-ce que je vais faire ? » Tu vois, est-ce que je ferme ma combinaison pour qu'ils ne me trouvent pas exposé ou est-ce que je gère une fermeture ? Alors je lève la main et je trouve la ligne rouge. Je commence à la pomper une fois, deux fois. Rien ne se passe, d'ailleurs.

[01:17:37] Quatre fois. À la quatrième, je me suis rendu compte que j'avais ça bien bas dans la main et que je continuais à piquer du nez vers le sol, en tournant vers, tu sais, et le plus drôle, c'est que plus tard, mon pote disait qu'il était, que j'étais sur le toit et que j'ai vu ce gars perdre le contrôle de son aile et qu'il a dû faire genre quatre rotations. Tu as vu ça ? Ouais, j'ai vu ça. J'étais long pour celle-là. Oh là là. Euh, bon, bon, bons moments. Euh, ouais. Alors

[01:18:08] **Gavin McClurg:** comment tu as, quoi ? Qu'est-ce qui s'est passé ? Eh bien, dès que j'ai compris que j'avais

[01:18:11] **Calef Letorney:** j'avais ça sur la main et j'ai eu le frein dans la main et je me suis comme écarté, j'ai fait une vraie pompe du côté, c'était cool, vous voyez, avec le frein, parce que je n'avais pas saisi la poignée de frein. Je tenais juste les lignes colorées. Euh, ouais, tout s'est bien terminé. C'est juste, vous voyez, une leçon apprise. Ne laissez pas votre accélérateur à portée de main quand vous faites pipi de nos jours. J'ai essayé de vous en convaincre plusieurs fois, mais de nos jours on fabrique des urinoirs, ce que j'apprécie vraiment. Ça simplifie vraiment le travail et c'est toujours là. Vous n'avez pas... Vous n'avez pas besoin de planifier à l'avance. J'aime lancer avec ma braguette ouverte. Vous parlez de la tasse

[01:18:43] **Gavin McClurg:** le truc que Marcus fabrique. Ouais, on en avait, il a arrêté

[01:18:46] **Calef Letorney:** on en a fabriqué il y a quelques années. On a un peu amélioré le design et on fait quelque chose de similaire. Euh, mais mon pote les imprime en 3D et il utilise un procédé de lissage à la vapeur où on utilise des vapeurs d'acétone pour comme faire fondre la chose. Du coup, ce n'est pas poreux, ça n'absorbe pas l'urine. Et puis, ouais, ça passe, donc ça ne fait pas genre, vous savez, avec les cathéters à préservatif, ils n'ont pas une très bonne sortie. On dirait que ça remonte. Et donc du liquide reste coincé et tout ça, alors que pour celui-ci, on brûle un trou entre vos jambes dans le pod. Du coup, la gravité l'évacue directement vers le bas et ça sort. C'est donc assez simple. Vous devriez faire un

[01:19:20] **Gavin McClurg:** tout le spectacle, tu sais, avec les bêtises de P. Je veux dire, on pourrait en faire des heures.

[01:19:26] **Calef Letorney:** Je ne suis pas, je ne suis pas trop fier de dire que j'ai carrément essuyé de l'urine sur mes lunettes avant. Oh,

[01:19:31] **Gavin McClurg:** Carrément. Un an, je m'entraînais pour l'une des courses et j'avais une envie pressante de dingue. Je décollais de Fish et je me dirigeais vers Core, je suis grand et je devais vraiment y aller, vraiment y aller. Et j'étais l'un de ceux... je pouvais voir que c'était parti et je me suis dit : OK, je suis sous le vent, je pense avoir tout fait correctement. Et j'ai commencé à avancer et c'était juste cette courbe parfaite juste devant mon visage, juste, juste un flux complet directement dans mes lunettes et dans ma bouche. Vous voyez, c'est juste, oh mon Dieu.

[01:20:00] **Calef Letorney:** ce n'était pas si grave. Mais ce que je faisais, c'est que j'essayais d'utiliser un prototype précoce de cône avec un tuyau d'arrosage. Et c'était avant qu'on se rende compte que passer le tuyau par le pod était la bonne méthode. Et j'ai perdu le contrôle de l'extrémité du tuyau, vous voyez, et c'était

[01:20:18] Je suis juste en train de voler

[01:20:19] **Gavin McClurg:** autour de vous, vous épuisant. Génial.

[01:20:22] **Calef Letorney:** Génial. Ouais.

[01:20:25] **Gavin McClurg:** Eh bien, c'est une bonne note pour finir, Caleb. Merci d'avoir partagé toutes ces super histoires et ces connaissances, et c'est un plaisir de t'avoir enfin sur l'émission, mec. C'est cool de passer du temps avec toi. J'espère qu'on passera plus de temps ensemble dans les airs un jour. Je n'arrive pas à croire qu'on ne l'ait pas encore fait, mais j'adorerais voler avec toi, mais

[01:20:42] **Calef Letorney:** Je ne vais pas t'inviter au Vermont parce que tout le monde vient te voir. C'est genre, non, non, je viendrai te voir. Tu ne veux pas venir ici. Tu passerais deux semaines à traîner sous la pluie.

[01:20:51] **Gavin McClurg:** Ça a l'air d'être un été pluvieux. La météo est dingue. C'est brutal. Ouais. Je vais t'inviter. Ça marche. Peu importe où on va. On fait ça. Super. Si

[01:21:05] Si vous trouvez CloudBase Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous donner une note sur iTunes ou Stitcher. Peu importe la plateforme sur laquelle vous écoutez votre podcast, cela aide énormément à faire passer le mot. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter sur le chemin du travail avec vos amis de lancement. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette manière. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission prend beaucoup de temps, demande beaucoup de montage, de stockage, de musique et toutes sortes de coûts logistiques. Alors, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par épisode. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal. Ou vous pouvez mettre en place un abonnement. Nous avons un service d'abonnement qui vous facture chaque épisode qui sort. Nous publions un nouvel épisode toutes les deux semaines. Donc, par exemple, si vous donnez un dollar par épisode toutes les deux semaines, cela revient à environ 25 dollars par an.

[01:21:51] C'est bien moins cher qu'un abonnement à un magazine. Et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour une multitude de raisons que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce

genre de trucs au début de l'émission. Et je veux aussi que vous sachiez que ce sont des conversations authentiques. Avec de vraies personnes. Et ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. J'espère donc que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir. Si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous trouverez les différents moyens de 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. Nous avons essayé de rendre ça très simple et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, ainsi qu'au petit podcast vidéo que nous faisons.

[01:22:39] Et des petits extra qu'on trouve dans nos conversations et qui n'intègrent pas l'émission principale. Mais on a l'impression que vous devriez les entendre, alors on ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir, dites-le-moi simplement et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie et j'espère qu'un jour vous serez en mesure de nous soutenir. Mais vous trouverez tout ça sur le site web. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou ont acheté des produits Cloud Based Mayhem — des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi. Vous devriez tous être installés. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant. Merci infiniment de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien et on se voit au prochain épisode. Merci.

Deutsch

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

Show notes

Calef Letorney war in den frühen 2000er Jahren ein professioneller Paddler, der zum Fliegen übergegangen ist und sich nie mehr umgesehen hat. Wenn man an Orte denkt, die man auf der Welt fliegen möchte, setzt man den Nordosten der USA nicht oft auf die Liste. Es gibt viele Bäume, die Wolkenbasis ist niedrig, das Wetter ist launisch. Aber dort fand sich Calef wieder, nachdem er in den Colorado Rockies das Fliegen gelernt hatte, und sein Wunsch, sich zu verausgaben, bedeutete, dass das Erste, was passieren musste, darin bestand, gut fliegen zu lernen, und es ist schwer, gut zu werden, ohne andere gute Piloten zum Fliegen zu haben, also musste er auch andere auf das nötige Niveau bringen. So wurde Calef zum Instruktor, dann zum SIV-Instruktor, dann zum Guide... und der Rest ergab sich von selbst.

Der Beitrag #201- Calef Letorney and Community, Confidence, and Cloudwhispering erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Folge von Cloudbase Mayhem. Das ist heute eine Doppelshow mit Califf Letourne. Califf ist ein Instruktor im Nordosten. Er fing etwa zur gleichen Zeit wie ich an zu fliegen, Anfang der 2000er Jahre. Er und ich haben einen sehr ähnlichen Hintergrund, nicht nur, weil wir beide in Boulder zur Schule gegangen sind, sondern auch wegen des Paddelns. Er war ein sehr ernsthafter Paddler und professioneller Freestyle-Kajakfahrer und fing sehr früh mit dem Fliegen an, nur wenige Wochen nachdem er begonnen hatte. Er verlor einen sehr guten Freund und Mentor, was seine Entwicklung auf sehr interessante Weise geprägt hat, und er wurde Instruktor, als er in den Nordosten zog.

[00:00:56] Er ist außerdem ein sehr erfolgreicher Geschäftsmann in der Land Rover-Teilebranche. Er ist in den Nordosten gezogen und stand vor der Herausforderung, Leute zum gemeinsamen Fliegen zu finden, da es dort kaum eine XC-Szene gab. Also wurde er zum Instruktor, um wirklich eine Community aufzubauen. Das ist also eine sehr inspirierende Geschichte darüber, wie man eine Community aufbauen kann, um gute Piloten zum gemeinsamen Fliegen zu haben. Und offensichtlich wollte er ein guter Pilot sein, und um ein guter Pilot zu sein, umgibt man sich mit anderen guten Piloten. Also wurde er zum Instruktor und zum SIV-Instruktor. Er hat einen riesigen Einfluss auf das Fliegen im Nordosten gehabt. Er führt häufig in anderen Teilen der Welt mit einem Gast, den wir schon mehrmals in der Show hatten und den ihr alle gut kennt, Nick Greece, Touren.

[00:01:42] Er hat viel Zeit in Valle verbracht und denkt und spricht viel über das Fliegen. Er drückt sich dabei sehr präzise. Wir sprechen also auch über Heuristiken und die Art von Unfällen mit geringer Wahrscheinlichkeit, aber hohen Konsequenzen. Die Natur von Unfällen und die Psychologie der Entscheidungsfindung – ja, es macht einfach riesigen Spaß, das alles durchzugehen. Und natürlich, wenn wir fertig sind, passiert es oft, dass der Gast, den ich in der Show habe, sich wieder meldet und sagt: „Oh, ich wünschte, wir hätten über das und das gesprochen.“ Und eine Sache, weil Caleb ein Instruktor ist, ist, dass er wirklich das Gefühl hat, einer der riskanteren Punkte in unseren Fliegerkarrieren sei, wenn wir gerade erst aus dem Nest geschubst werden. Weißt du, du bekommst deine – Entschuldigung – deine Novizenlizenz, deine P2 hier in den USA, und dann bist du irgendwie auf dich allein gestellt. Das kann eine knifflige Zeit sein, weil man nicht weiß, was man nicht weiß. Also sind wir wieder reingesprungen und haben eine weitere einstündige Show aufgenommen.

[00:02:50] Diese Phase ist für viele Leute sehr wichtig. Wenn ihr also ganz neu seid, gerade erst Ausrüstung habt und eure ersten Lektionen absolviert habt, ist diese Show für euch. Ich veröffentliche sie als Bonusfolge; ihr findet einen Link dazu in den Shownotes dieser Folge. Wir sprechen über Starttechniken und das, was Caleb den „Pro Launch“ nennt, wie die ständig wechselnden Windfaktoren in die Fußbewegung einfließen, die ersten Momente des Flugs und das Einsteigen ins Gurtzeug, das Sammeln von Gleitdistanz vom Hügel, Orte für Auftrieb und das, was er das „Honey-Modell“ nennt. Wir sprechen ziemlich viel über Kelly Farinas Konzepte in „Mastering Paragliding“, die für mich toll waren, sie überhaupt zu sichten – es ist schon eine Weile her für mich – wir sprechen über die Formen von

Thermik sowie Gieren, Rollen und Nicken und all diese Dinge, die schwer zu erfassen sind, wenn man gerade erst anfängt. Wenn ihr also in dieser Phase seid oder kurz danach und eine kleine Wiederholung vieler toller Konzepte wollt, schaut euch die Bonusfolge mit Caleb an. Und in der Zwischenzeit genießt diese Unterhaltung, es hat viel Spaß gemacht. Cheers.

[00:04:01] Caleb, schön, dass du dabei bist, Mann. Ich bin gerade durch meinen E-Mail-Stack von dir aus den letzten Jahren gegangen – wir reden schon seit Jahren darüber, das hier zu machen, buchstäblich eine lange Zeit. Ich weiß, dass sich viel verändert hat, seit wir zum ersten Mal darüber gesprochen haben, das alles durchzuziehen, aber lass uns direkt reinhauen. Du hast das vorgeschlagen und ich finde es super. Lass uns zu deiner Entstehungsgeschichte gehen: Wie bist du in diesen ganzen Unsinn geraten, in der Luft herumzufliegen? Also...

[00:04:27] **Calef Letorney:** Danke, dass du mich in der Show hast, Gavin. Es ist ein

[00:04:31] Ehre. Es fing also im College an, ich glaube 2005. Ich war auf einer Kajak-Party und habe mit ein paar meiner Wildwasser-Kajak-Kumpels gekillt, und einer von ihnen erzählte mir von diesem Gleitschirmfliegen, von dem ich noch nie etwas gehört hatte, und wie cool das sei, wenn man in den Himmel aufsteigt und alles richtig klein wird – die Schulbusse, die Leute und alles unter dir war klein. Und weißt du, es ist sehr ähnlich wie Kajaken im Himmel, die Luftströmungen sind sehr ähnlich wie das Wasser. Und ich fing im College an zu lernen, und ich habe zwei Saisons dort in Boulder, Colorado, verbracht, und ziemlich schnell – bist du ein Fan?

[00:05:14] **Gavin McClurg:** Das ist das Gleiche, alles klar, ja, sehr cool, ähnliche Hintergründe, ja. Also, ich habe angefangen an der University of

[00:05:22] **Calef Letorney:** Richmond in Virginia und ich habe mich umgesehen und mir gedacht: Okay, dieser Ort ist nichts für mich. Ich bin nach Colorado gezogen, weil mein Bruder dort schon zur Schule ging, also haben wir zusammen gewohnt, und ich bin so viel wie möglich Kajak gefahren, während ich meinen Abschluss in Wirtschaftswissenschaften machte. Und ziemlich schnell habe ich das Gleitschirmfliegen entdeckt, und es hat mich einfach gepackt, so wie nichts seit langer Zeit. Ich hatte während der gesamten Highschool ziemlich ernsthaft Kajak gefahren; einer meiner Freunde beschreibt es gerne als den Besuch der Hogwarts des Kajakfahrens. Ich war in einer dieser Kajak-Akademien, wo wir auf der ganzen Welt gereist sind und bei Wildwasser-Kajak-Wettkämpfen und so weiter mitgemacht haben. Und ich habe einfach nur nach etwas gesucht, weißt du, ich war an dem Punkt irgendwie ausgebrannt, weil ich schon so viele Wettkämpfe hinter mir hatte, und dann nennen sie es zwar professionell, aber weißt du, man verdient nur ein bisschen Geld mit Wildwasser-Kajak für ein paar Jahre und...

[00:06:14] **Gavin McClurg:** war das eher dein Ding, das Wildwasser-Boating, oder war es Slalom? Was hast du gejagt, Freestyle?

[00:06:21] **Calef Letorney:** Ja, okay, also ich war dreimaliger Nationalmeister und habe die Weltmeisterschaft gewonnen, in dem Jahr, das nicht gezählt hat, in der U18-Kategorie. Das war also vor den Weltmeisterschaften, die finden ja jedes zweite Jahr statt. Und ja, ich bin irgendwann mit einem Freund in einem Firmenwagen herumgereist, die haben uns Chevys gegeben. Ich habe damals für Ways gepilzt und war mit diesem Typen, der Mitte 30 war, unterwegs und habe ihn geschlagen. Er fing an, Schulterverletzungen zu bekommen, und ich schaute mich um und dachte mir: Alles klar, jetzt ist der richtige Zeitpunkt für das College, während die anderen aufs College gehen.

[00:07:03] Also bin ich zur Schule gegangen und habe mich dann in das Gleitschirmfliegen verliebt und wurde schließlich dazu überredet, zurück nach Vermont zu ziehen, um mich im Familienbetrieb zu engagieren, wo es um den Verkauf von Land Rover-Teilen für die alten Klassiker geht. Nachdem ich in der Colorado-Community gelernt hatte, wo es einfach unglaubliche Mentoren und Instrukteure überall gab und SIV leicht verfügbar war, sowie fantastische regelmäßige Bedingungen mit gutem Segeln – man weiß schon, ich bin viel bei Lookout und Boulder geflogen und bin nach Salt Lake City gereist und hatte Zugang zu all diesen unglaublichen Piloten – bin ich zurück nach Vermont gezogen. Es gab dort einige gute Spots, aber das war so um 2007 herum, da gab es nicht viel Community oder viel Fliegen, also haben sie mir beigebracht, wo ich starten kann, und dann taucht der neue Typ auf und ich bin stundenlang gesegelt, während sie im Landeplatz Steine gekickt haben und gefragt haben: „Wie hast du das gemacht?“, weißt du?

[00:08:04] Ich habe damit angefangen, die Leute zu trainieren, die bereits vor Ort waren und so, sagen wir mal, 10 oder 15 Jahre Erfahrung hatten, aber nicht so unterwiesen wurden, wie ich es war. Und das hat wirklich geholfen.

[00:08:14] **Gavin McClurg:** Faszinierend. Also, ich meine, die hatten viel mehr Jahre Erfahrung als du, aber war es einfach nur ein viel schwierigerer Ort zum Fliegen oder lag es nur am fehlenden Unterricht? Man würde ja denken, sie wären rausgegangen und hätten in einem anderen Himmel Stunden gesammelt, aber es ist interessant, dass du mit relativ weniger Erfahrung aus Colorado dorthin hinausgekommen bist und mehr Können hattest.

[00:08:36] **Calef Letorney:** Ja, ich denke, wenn man diese Dinge selbst lernen und herausfinden muss, dauert das exponentiell länger, als wenn man Mentoren hat, die einem die kleinen Geheimnisse zuflüstern, weißt du? Dale Covington und Chris Santacroce waren einige meiner ersten Instrukteure, und die Tipps, die sie mir gegeben haben, wie man den Gleitschirm fühlt und, weißt du, alles von dem, was du mit deiner äußeren Hand machst, bis hin zu dahin, wo du hinschaust und all das – das ist schwer alleine zu erfinden. Und ich denke, die Bedingungen. Ich meine,

[00:09:05] **Gavin McClurg:** Lookout war auch ein ziemlich guter Ort für, ich meine, ich bin schämungsweise noch nie in Lookout geflogen. Ich habe in Colorado kaum geflogen, aber ich weiß, dass es ziemlich niedrig ist, oder? Es ist irgendwie knifflig, da rauszukommen.

[00:09:17] **Calef Letorney:** Ja. Und interessanterweise hatte ich denselben Mentor wie Will Gadd, mit dem wir uns vor ein paar Jahren vernetzt haben. Dieser verrückte Typ aus Arkansas, MR, der einfach das größte Herz hat, aber auch ziemlich hart zu den Rookies sein kann und das Ganze ein bisschen wie ein Drifter führt. Er ist...

[00:09:32] **Gavin McClurg:** eine Übung

[00:09:32] **Calef Letorney:** Sergeant. Es war ein, es war ein großartiger Ort, um das Fliegen zu lernen. Ja. Die haben mich wirklich unter ihren Schirm genommen und ich habe dort viel Hilfe von Beobachtern erhalten. Die hatten einfach eine tolle Community, wissen Sie, und als ich zurück nach Vermont kam, dachte ich mir: Okay, wir müssen den Leuten helfen, die Ränge aufzusteigen, damit wir Leute haben, mit denen wir segeln können. Denn früher, wissen Sie, waren wir in Vermont nur eine Handvoll. Und an einem Wochenende konnte es sein, dass niemand zum Fliegen da war, wissen Sie, und bis jetzt, wissen Sie, kam es darauf an. Da musste jemand machen. Ich hatte nicht das Gefühl, der am besten Qualifizierte zu sein, aber es musste jemand da sein, der die P2s aus dem... es gab einige Schulen, aber die haben einfach bei P2 aufgehört. Sie haben die Leute in die Luft bekommen und es war irgendwie beängstigend, weil, wissen Sie, es gab einige P2s, die nicht wirklich wussten, was sie danach machen sollten.

[00:10:19] Und ich denke, das ist eine Herausforderung, vor der man fast überall im Land steht. Ein ziemlich kritischer Teil in der Karriere von Piloten ist ziemlich klar definiert, was man während der Ausbildung und des Fortschritts zu tun hat. Und dann kommt man zu P2 und viele Schulen verabschieden sich von einem. Und dann muss man den Übergang zum Bergfliegen schaffen. Kauf die

[00:10:38] **Gavin McClurg:** Ausrüstung. Viel Glück. Ja. Richtig. Ich war nur neugierig wegen des Paddelns, weil es klang, als wäre das ein großer Teil deines Lebens gewesen. War das Gleitschirmfliegen das Ende deines Paddelns oder hast du weiter gepaddelt?

[00:10:51] **Calef Letorney:** Ja.

[00:10:53] Nachdem ich das College abgeschlossen hatte und zu diesem Zeitpunkt definitiv flog, habe ich für eine reisende Kajak-Highschool unterrichtet. Ein Semester lang habe ich Videobearbeitung unterrichtet und das Freestyle-Programm betreut, was so eine Art Videoproduktionskurs war, und Freestyle zu trainieren war Spaß. Aber ja, ich habe definitiv zusätzlich zum Kajak einen Gleitschirm mit mir herumgeschleppt. Und es war zu diesem Zeitpunkt klar, dass ich mehr am Fliegen als am Kajakfahren interessiert war.

[00:11:25] **Gavin McClurg:** Das ist ziemlich interessant. Weil du vielleicht meine Geschichte vom Kajakfahren in Mexiko gehört hast. Und ich war, weißt du, es war auch sehr intensiv. Ich war nie ein besonders guter Playboater, ich war eher der Creek-Typ, und ohne zu sehr ins Detail zu gehen, weil ich die Geschichte schon erzählt habe, bin ich im Grunde in einem Wasserfall gestorben, hätte definitiv sterben müssen, bin aber im Grunde gestorben und weißt du, einer dieser wunderbaren, „Heilige Scheiße, ich habe überlebt“-Momente. Ich bin am selben Tag direkt wieder aufs Wasser

gegangen und seitdem habe ich einige coole Sachen gepaddelt, wie die Cellway in der Middle Fork und den Grand Canyon, aber ich konnte nie wieder richtig auf den Gaul aufsteigen. Und das ist für mich interessant, weil Gleitschirmfliegen für mich – ich bin sicher, wie du auch – bedeutet, dass ich beim Bootfahren einige Freunde verloren habe, aber nichts im Vergleich zum Fliegen, besonders was die Verletzungen angeht, die Schulterverletzungen und so weiter. Aber vielleicht ist das eine reine Statistikfrage, ich weiß nicht, aber es scheint, dass Gleitschirmfliegen, wenn überhaupt, sogar noch gruseliger sein kann, oder es sein kann, aber das hat meine Aufmerksamkeit viel länger gefesselt als das Kajakfahren. Mich interessiert auch immer die Beziehung zwischen Kajakfahren und Fliegen. Es scheint eine häufige zu sein, dass Leute, die Kajak fahren, Will Gadd dazu viel erzählt haben. Sie verstehen es, sie werden sehr schnell richtig gut im Gleitschirmfliegen. Ja, es ist die Hüftbewegung, es ist der Flow, es sind all diese Dinge, die...

[00:13:00] **Calef Letorney:** Strömungsdynamik – ich baue oft mentale Modelle davon auf, wie das Wasser sich durch die Berge bewegt. Absolut, es ist interessant, dass du das Risiko erwähnt hast. Ich dachte immer, Gleitschirmfliegen sei deutlich gefährlicher, und dann habe ich dieses Jahr die Todesfälle im Wildwasser in den USA gesehen. Es waren über 30, wobei sie natürlich auch Leute mitgezählt haben, die zum Beispiel mit einem Kühlschranks und einem Bier am Fuß im Tubing waren und so weiter, aber ja, es war ein großes Wasserjahr im Westen und viele Leute haben sich an Hochwasserbereichen versucht. Aber ja, wir haben leider über die Jahre in beiden Sportarten Freunde verloren. Ein großer Teil meiner Entstehungsgeschichte ist, dass ich zwei Wochen in meine Gleitschirmfliegerkarriere hinein diesen Typen, von dem ich dir erzählt habe, der auf der Party war und mich überzeugt hat – und der eigentlich ein guter Paddelpartner von mir ist – den Flug seines Lebens hatte und dann Wing-Overs versucht, eingeschlagen ist und direkt vor Ort gestorben ist.

[00:13:55] also direkt am Anfang meiner Gleitschirmflieger-Karriere war ich

[00:13:57] **Gavin McClurg:** wie „oh mein Gott, ich werde im Wasser sterben“, ich...

[00:13:57] **Calef Letorney:** ich hatte diesen großen Verlust, der maß wirklich sehr darauf aus, wie ich gelernt habe und wie ich über den Sport nachdenke, und dann hatte ich ein ziemlich spannendes Zwischenstadium, weil ich ziemlich schnell gut wurde und zu Beginn meiner zweiten Saison war ich sofort draußen beim Soaren, März-Thermik und so, also hatte ich einige spannende Momente, über die ich euch später gerne erzähle, und das alles floss in meine Sichtweise auf das Fliegen ein und in die Arbeit, die ich jetzt leiste, um hoffentlich ohne Rückschläge voranzukommen, weil wie du gesagt hast, du berührst da ja das Thema Angst und Verletzungen – eine beinahe Ertrinkungserfahrung hat den Sport für dich irgendwie ruiniert und du warst danach nicht mehr oft dabei. Für mich war es so, dass ich einfach viel Freestyle gemacht habe und jedes Wochenende sind wir zum Canyoning und so gegangen, also habe ich Wasserfälle und anspruchsvolles Wildwasser wirklich genossen, aber ich war einer der Typen, die fast nie geschwommen sind, so wie das letzte Mal...

[00:14:59] Das war eigentlich dieser Typ Max. Er war derjenige, der absichtlich die schlechtesten Linien gefahren ist, und sein Spitzname war Chunder Boy. Er hat es einfach geliebt, ordentlich reinzukriegen. Und nachdem er gestorben war, habe ich einige Gedenk-Linien für Chunder Boy gefahren, bis ich eines Tages unter einen Wasserfall gedrückt wurde und schwimmen musste – das war meine Hommage an Max. Aber wir hatten diese Gespräche, in denen ich meinte, er sagte ständig: „Ja, Caleb, du wirst ein großartiger Gleitschirmflieger, weil du nie schwimmst und bei deinem Kajakfahren immer so kalkuliert bist und immer die perfekte Linie triffst.“ Und ich so: „Aber Max, was sagt das über dich aus? Du bist der Schlechteste, wir lachen doch alle darüber, dass dein Ruf darauf beruht, ständig abzuwischen zu bekommen, und du bist der Typ, der die härtesten Schläge einstecken kann.“ Und er meinte: „Oh, ich habe Angst vor dem Fliegen, das hält mich sicher.“ Und dann kommt er eines Nachts in Aspen auf 14.000 Fuß, und die Angst ist weg. Also, vieles davon ist wirklich schwierig, weil ein Großteil dieses Sports darin besteht, dass du nur so gut bist wie dein...

[00:15:58] sich selbst davon zu überzeugen, Angst vor Dingen zu haben, die man nicht ganz versteht, und dass die alte Garde einem vielleicht sagt, man solle sie verstehen oder sich davor fürchten – das ist schwierig, weil es viele schlechte Entscheidungen gibt, die zu exzellentem Gleitschirmfliegen führen, und das Feedback-System ist einfach völlig falsch.

[00:16:18] **Gavin McClurg:** Wir hatten vor einer Weile eine gute Diskussion per E-Mail über diesen Lawinen-Podcast, den du wirklich mochtest und mir empfohlen hast, in dem sie über Heuristiken sprechen und darüber, wie schlechte Entscheidungen zu furchtbaren Ergebnissen führen können – also schlechte Entscheidungen, die in einem epischen

Powder-Tag enden, und gute Entscheidungen, die in einem schlechten Tag enden, weil man die Steilhänge nicht fährt. Es belohnt also all die falschen Dinge, was wir, wie ich denke, auch oft finden – Will Gadd spricht viel darüber, wir finden das beim Fliegen auch oft, oder?

[00:16:53] **Calef Letorney:** Ja, ich hatte tatsächlich erst gestern Abend dieses Gespräch. Wir haben eine WhatsApp-Gruppe mit all unseren Absolventen und Gleitschülern, die bei uns weiter üben. Eine der Pilotinnen meinte, sie würde sich schlecht fühlen, weil sie runtergefahren war und sich irgendwie deprimiert gefühlt hat. Ich habe ihr dann gesagt, dass ich mit einem der Instrukteure gesprochen hatte und fand, sie hätte am besten geflogen, weil es offensichtlich windiger geworden war und wir einige herausfordernde Starts gesehen hatten. Sie hat einfach die verantwortungsvolle Entscheidung getroffen, dass sie sich nicht sicher fühlte, es zu schaffen, und ist nach Hause gegangen. Leider fühlt sich das im Moment negativ an, aber das Vermeiden von einer dieser karriereverändernden Erfahrungen – oder zumindest einer so schlechten, dass man sich selbst erschreckt – ist entscheidend für eine lange Karriere. Da es kein besonders körperlich anstrengender Sport ist, können wir das alle bis weit in die Mitte 70er hinein machen, oder bis man umkippt, richtig?

[00:17:51] **Gavin McClurg:** Ja, ja, und das ist eine lange Zeit, eine lange Zeit, bis man sich verletzt oder so. Du scheinst immer wieder zur Instruktion zu neigen. Du hast erzählt, dass du im Freestyle unterrichtet hast, und dann... was macht einen guten Instruktor aus und was macht dich aus? Warum glaubst du, war das bisher so? Warum magst du das Unterrichten? Weißt du, ich habe noch nie etwas unterrichtet, es ist einfach... es ist ein interessantes Persönlichkeitsmerkmal.

[00:18:17] **Calef Letorney:** Das ist eine super Frage. Ich habe darüber wohl nie wirklich nachgedacht, aber ich habe schon ziemlich früh im Gleitschirmfliegen unterrichtet. Ich erinnere mich, als ich in meiner zweiten Saison in Via de Bravo war und diesen Ort gerade erst entdeckt hatte und dachte: Das ist das Wahnsinnigste auf der Welt. Und dann, wenn neue Piloten auftauchten, habe ich sie sofort angefangen zu unterrichten, so nach dem Motto: Hier ist ein guter Ort für dein Frühstücks-Quesadilla, so kommst du zum Start, und das ist die Route, die wir geflogen sind, um zurück in die Stadt zu kommen. Und es war ein bisschen schwieriger, zurück in die Stadt zu kommen, damals 2007, als die Gleitschirme noch nicht ganz so gut waren wie heute. Aber ja, ich weiß nicht, ich weiß nicht, dass ich eine besonders...

[00:18:58] natürlicher oder talentierter Instruktor – es hängt viel von der Notwendigkeit und der Fähigkeit ab. Ich sage immer, wenn es jemanden gäbe, der es besser kann und in meiner Nähe wäre, würde ich ihn in gewisser Weise die Verantwortung übernehmen lassen. Es ist viel Arbeit, es fühlt sich manchmal eher wie eine Verantwortung an als wie etwas, das ich aus Vergnügen tue, aber für mich war das Ziel schon immer, die lokale Gleitschirmfliegen-Community aufzubauen, und das mache ich schon lange. Ich möchte die Flugfreunde haben, die ich haben will, weil sonst würden gute Piloten in die Stadt ziehen und niemandem beim Fliegen zusehen können, weil niemand draußen fliegt. Wenn es keine Community gibt, ziehen exzellente Piloten durch, die sich nicht mit dir treffen, und das alles baut aufeinander auf. Es ist nicht so, dass ich für die Ausbildung aller Piloten von Anfänger bis Experte verantwortlich bin, oder sogar für die, die aus anderen Schulen mit dem Novice-P2-Rating kommen, bis zum Experten oder sogar für die, die als Experten kommen, sondern einfach nur, diese Community zu fördern, damit die Leute, egal woher sie kommen, ankommen und diese lebendige Flug-Community sehen – Leute, die sich gegenseitig helfen und darüber reden, wann, wo und wie man fliegt, und dann danach zusammen abhängen, grillen und all das. Dieser Community-Aspekt baut sich von selbst auf und zieht mehr Leute an. Und ich bin mir auch sehr bewusst, dass das Wildwasserfahren vielleicht seine Blütezeit hinter sich hat, wir erkennen definitiv, dass das Hanggliding seine Blütezeit hinter sich hat, und ich liebe das Gleitschirmfliegen einfach. Wenn ich das Gleitschirmfliegen erhalten will und Leute zum Mitfliegen haben möchte, weil wir alle wissen, dass es mit anderen viel mehr Spaß macht, dann liegt es an uns allen, die nächste Generation anzupacken und ihnen zu helfen, unsere zukünftigen Flugfreunde zu werden. Das ist jetzt etwas verallgemeinernd, aber ich denke, dass das Hanggliding angefangen hat, seine eigenen Jungen zu „fressen“, anstatt sie zu fördern. Ich glaube, es gab da so etwas wie: die neuen Leute tauchen an manchen Orten auf, von denen ich gehört habe, und sie wurden quasi gezwungen, tagelang zu fahren, und wurden nicht wirklich akzeptiert, obwohl es einige wirklich coole Piloten gab und der Sport richtig cool war und richtig vorankam. Das ist nicht gerade die einladende Atmosphäre, die die Leute dazu bringt, wiederkommen. Es spielen viele Faktoren eine Rolle, aber ich denke, wir können alle unseren Teil dazu beitragen. Du spielst deinen Teil hier mit diesem Podcast definitiv, es liegt an uns allen, den Sport am Leben zu erhalten.

[00:21:34] **Gavin McClurg:** Du gibst mir ein schlechtes Gewissen wegen unserer eigenen Community. Weißt du, in Sun Valley hatten wir in den USA dieses große Problem mit dem Zugang zu Liften, den Versicherungen und der Tatsache, dass wir an vielen dieser berühmten Lift-Zugänge nicht mehr fliegen dürfen, die wir schon lange hatten – Jackson, Telluride, Sun Valley, überall in Utah und auch zurück im Osten, wo du bist. Das hat unsere Szene wirklich unter Druck gesetzt und sie ist viel mehr zu einem Hike-and-Fly-Club geworden, was toll ist und ohnehin die Richtung war, in die es ging, aber es braucht wirklich viel Förderung. Die Speed-Community dort, wo ich lebe, hat da wirklich gute Arbeit geleistet; es gibt Events und Grillpartys, sie bringen Leute dazu, es auszuprobieren, besonders junge Leute, was fantastisch ist. Aber ja, du hast recht, es erfordert Anstrengung, man muss sich darum kümmern. Wie sehr wurde deine Ausbildung durch den Tod deines Freundes Max beeinflusst? Du hast in deinen E-Mails mehrmals erwähnt, dass dein eigener Ansatz ziemlich konservativ ist – dein Ansatz bei der Ausbildung ist ziemlich konservativ. War das eine direkte Folge davon, das X gesehen zu haben? Ich schätze, du hast es nicht direkt gesehen, aber es war in deiner Nachbarschaft, oder ist das einfach der natürliche Lauf dessen, was du im Sport gesehen hast?

[00:22:59] **Calef Letorney:** Weißt du, das ist wirklich interessant – „konservativ“ ist extrem subjektiv. Manche Leute halten mich für verrückt, und ich hatte sogar andere Fluglehrer, die sagten, ich sei viel zu schnell. Denn manchmal haben wir Piloten, die nach ein oder zwei Ausflügen nach Mexiko ein paar Monate später mit uns zur Wolkenbasis fliegen, gemeinsam cross country fliegen und Dinge erreichen, die wirklich gefährlich erscheinen. Aber in meinem Kopf ist das so: Nun ja, die Wolkenbasis ist tausende Fuß über dem Boden, die Bedingungen sind herrlich, also ist es völlig sicher. Natürlich geht es darum, Sicherheitsmargen zu maximieren und über Entscheidungsprozesse nachzudenken, die langfristigen Erfolg statt kurzfristiger Befriedigung schaffen.

[00:23:48] Für mich geht es vieles auch darum, was Spaß machen wird. Es gibt viele Logistikflüge, die man machen könnte, um dorthin zu kommen, wo man dann 30 Minuten lang direkt in den Wind fliegt, aber das finde ich nicht unterhaltsam. Und da ich das jetzt schon seit ein paar Saisons mache, habe ich nicht mehr so viel Lust darauf wie damals, als ich als jüngerer Pilot mehr auf Flugzeit aus war und das irgendwie wie ein guter Deal schien. Ich werde wohl ein bisschen älter, ich werde nächstes Jahr 40.

[00:24:25] **Gavin McClurg:** Weißt du, das erste Mal, dass ich dich gesehen habe, war bei einer der Vorstandssitzungen vor Kurzem. Ich dachte mir: Oh mein Gott, er ist viel jünger, als ich dachte. Aus irgendeinem Grund dachte ich, wir wären uns ähnlicher, aber du wirkst für dein Alter sehr weise.

[00:24:40] Du musst ja einiges durchgemacht haben. Lass uns kurz darauf zurückkommen. Du hattest ja einen Hintergrund im Ingenieurwesen und bist dann in das Ersatzteilgeschäft eingestiegen, was du ja immer noch machst, richtig? Mit Land Rover, ja?

[00:24:51] **Calef Letorney:** bist du immer noch irgendwie

[00:24:52] **Gavin McClurg:** das für die Familie laufen

[00:24:53] **Calef Letorney:** Wirtschaftswissenschaften, ja, und später habe ich BWL studiert und einen MBA gemacht. Die Arbeit mit Land Rover war natürlich sehr herausfordernd, aber ich denke, sie war in vielerlei Hinsicht unglaublich erfüllend. Es ist einfach eine richtig coole Nischenbranche; wir verkaufen Teile für alte Land Rover und wir hatten einfach Glück, dass diese alten Land Rover immer beliebter geworden sind und die Leute sie immer wieder in die USA bringen. Wenn sie älter als 25 Jahre sind, müssen sie keine DOT- oder EPA-Anforderungen erfüllen, und wir kommen gerade in die Jahre, in denen sie viele Land Rover gebaut haben, und all diese alten Schrottwagen sind

[00:25:34] **Gavin McClurg:** werden gebaut und wir werden also viele Land Rover bauen, aber wissen Sie,

[00:25:36] **Calef Letorney:** welche Produkte in der Zukunft kommen

[00:25:43] **Gavin McClurg:** werden kommen

[00:25:43] **Calef Letorney:** und ich denke immer noch über Dinge nach, die ich tun könnte, obwohl ich nicht glaube, dass ich das jemals wirklich will, aber wir sind an einen Punkt gekommen, den wir verdient haben. Ich meine, wo sollte ich überhaupt über so etwas nachdenken, wie zum Beispiel das echte Ding zu sehen, aber die ferne Zukunft existiert nicht, ich weiß nicht, richtig? Also hat sich das Leben über die Jahre auf viele Arten verändert und es war die Zeit für

Armor, also ich gebe dir die Ports dazu, ich meine, als die Zeit für Armor kam, hat er entschieden, dass er so etwas wie einen Goldman-Fan, so eine Art Snow und Fix für ihr Auto erstellen wollte, und wir haben den Mechanikerteil des Geschäfts Ende der 90er verkauft und ich bin 2007 dazu gestoßen. Damals hatten wir 15 Mitarbeiter, jetzt sind wir bei etwa 38. Ja, ich habe wirklich hart daran gearbeitet, mehr wie ein Manager und Eigentümer zu denken, Effizienzen und Prozesse zu schaffen und mich aus dem Tagesgeschäft herauszuhalten. Wenn ich also zwei Wochen lang in Mexiko Gleitschirmfliegen unterrichte, laufen nachts viele E-Mails und so weiter, aber ich erledige nicht die tägliche Arbeit. Ich leite eher Projekte, um Wachstum und Effizienzen und so etwas in der Art zu schaffen, okay?

[00:26:47] **Gavin McClurg:** Du und ich gehen auf eine Party, wir kennen niemanden und versuchen, Freunde zu finden, und dann kommt jemand auf uns zu und sagt: Hey, wer bist du, was machst du? Wie beantwortest du diese Frage?

[00:26:58] **Calef Letorney:** Ich verkaufe alte Autos und aus Spaß unterrichte ich Gleitschirmfliegen, okay?

[00:27:04] **Gavin McClurg:** Also, es sind im Grunde diese beiden – was wäre der Prozentsatz von Autoteilen gegenüber dem Unterrichten von Gleitschirmfliegen? Also in Bezug auf deine Kapazitäten und deine Zeit, würde ich...

[00:27:14] **Calef Letorney:** Ich würde sagen, es ist etwa 50-50, aber ich arbeite viel. Zum Glück fühlt sich Gleitschirmfliegen oft sehr nach Spaß an, also fühlt es sich nicht wirklich wie Arbeit an, wenn man aus der Luft coacht. Ich versuche, viel Coaching aus der Luft zu machen, weißt du, nachdem ich alle selbst in die Luft gebracht habe, starte ich mit ihnen und gleite mit ihnen, und wir sprechen über Techniken und so weiter. Aber ja, ich würde sagen, etwa 50-50 beim Unterrichten.

[00:27:43] **Gavin McClurg:** aus der Luft zu führen. Also, du gehst nach Vaillé, du und Nick habt da schon was zusammen gemacht, und du weißt ja, Vaillé ist ziemlich heftig, da passieren viele Unfälle. Wie nervenaufreibend ist das? Das war schon immer etwas, das ich mir gedacht habe zu machen. Ich habe mir gedacht, Touren in den Alpen zu machen. Ich kenne die Alpen nach all diesen Rennen jetzt wirklich gut, und es wäre cool, so eine Art High-End-Tour zu machen, zu richtig coolen Hütten und ... und du könntest ... du musst nicht die ganze Zeit wandern, es gibt überall Lifte, aber du könntest eine richtig coole Tour durch die Alpen machen, so für eine Woche, Toby, Köln – so bin ich eigentlich dazu gekommen. Ich habe früher mit ihm Touren in den Alpen gemacht, so von Nice nach Annecy oder Annecy nach Nice, und aber sie

[00:28:32] Du weißt schon, es gibt einige ziemlich krasse Orte in den Alpen, an die man fahren kann, mit großartigem Essen und gutem Fliegen und all dem. Und ich kenne das jetzt wirklich gut, also habe ich oft darüber nachgedacht, aber dann denke ich mir immer: Ja, ich weiß nicht, ob ich den Stress von einfach... nein, geh da nicht rein, nein, geh da nicht rein, geh da nicht hin, bitte mach das nicht, weißt du? Ja, du hast diese Leute im Funk und so, aber das macht mich nervös. Ja, wie ist das so?

[00:28:56] **Calef Letorney:** ... nicht

[00:28:58] **Gavin McClurg:** Geh bitte nicht hinter das Pinion, da steckt viel dahinter.

[00:29:00] **Calef Letorney:** weil wir, wie ich glaube, vorhin darüber gesprochen haben, dass ich...

[00:29:02] **Gavin McClurg:** war so wie

[00:29:02] **Calef Letorney:** Wir haben angefangen zu zeichnen, sobald die Piloten in der Luft sind. Es ist wie Amnesie – das Zeug, das du ihnen vor 30 Sekunden erzählt hast, das haben sie einfach nicht mehr im Kopf. Sie sind hungrig, sie sind draußen und jagen dem Ziel hinterher. Und es gibt definitiv eine Art „Hüten“ aus der Luft, da muss man das Radio schnell griffbereit haben und sich wohlfühlen, entweder mit einer Hand zu fliegen oder das Mikrofon so zu halten, dass man sprechen kann, während man es tut. Aber ich versuche auch wirklich hart sicherzustellen, dass es für die Piloten wirklich sicher ist, alles machen und sich herausfordern zu können. Ich denke, es ist eine gute Situation; ich werde nicht mitten im Januar oder Februar fliegen, sondern Anfang Dezember, wenn es etwas ruhiger ist und weniger Leute da sind. Ich mag es wirklich, eine Mischung aus Piloten zu haben, damit wir einige neue und einige erfahrenere Piloten dabei haben. Die neuen Jungs fliegen ein bisschen früher raus und wir fernsteuern sie eine Weile, und dann sinken sie natürlich ab. Wenn man also eine Mischung aus Schülern hat, dann später, wenn ich in der Luft bin und etwas mehr cross country fliege und vielleicht

[00:30:02] Tasks zu machen, die am Picknickplatz landen, und die Vans, die herumfahren und Leute abholen. Dann debriefen wir alle beim Mittagessen und gehen für den Nachmittag wieder zurück, so etwas in der Art. Ich mag es wirklich sehr, Trips nach Yukike in Chile zu machen; wir haben einen diesen Herbst geplant, eine weitere tolle Destination. Ja, da ist definitiv Stress dabei, es ist kein Urlaub. Man versucht wirklich, die Leute aufzubauen und ihnen großartige Piloterfahrten zu bieten, aber manchmal muss man auch bestimmt sein, wenn etwas passiert, das nicht sicher ist und das eine Intervention braucht. Und manchmal verstehen die Leute das nicht und man muss versuchen, es auf verschiedene Weise zu erklären, um durchzudringen, was auch immer da gerade vor sich geht, um die Leute dazu zu bringen, sicherer zu fliegen, also größere Reserven einzuhalten. Man versucht ihnen zu vermitteln, dass nur weil diesmal nichts Schlimmes passiert ist, es nicht bedeutet, dass es eine gute Idee ist, so weit über den Kamm zu fliegen und sich im Wind zu parken, während man auf und ab fliegt. Wir haben gesehen, wie sich einige Leute in ziemlich prekäre Situationen gebracht haben, die ohne jemanden im Funkgerät ganz schlimm hätten enden können. Und ich schätze, da ist ein gewisses Bewusstsein nötig, das Übung braucht, damit man sein eigenes Fliegen beherrscht und gleichzeitig ein Auge auf acht Leute haben kann. Im Moment versuche ich, kleinere Trips zu machen. Letztes Jahr sind wir bis zu Touren mit 12 Personen und vier Instruktoren gekommen, aber ich denke, wir gehen zurück zu Van-Touren mit einer Gruppe, was einfach weniger stressig ist.

[00:31:34] **Gavin McClurg:** Was hast du seit deinem Einstieg in den Sport Anfang der 2000er und dem Beginn deiner Zeit als Instruktor Mitte der 2000er – es klingt so, als wärst du schon lange dabei – an positivem und vielleicht auch negativem Veränderungen bemerkt? Es scheint so, als hätten wir uns vor ein paar Jahren alle ziemlich Sorgen gemacht, dass wir in die gleiche Richtung wie das Hanggliding gehen, aber das scheint nicht der Fall zu sein. Ich denke, Covid hat in gewisser Weise geholfen, weil es alle nach draußen gebracht hat. Hike-and-Fly hat die Szene auf eine verrückte Art und Weise übernommen. Es sind nicht mehr nur die XC-Ops, jetzt gibt es Dutzende und Dutzende andere, einschließlich meiner eigenen XC-Red Rocks, was wirklich aufregend ist. Die Ausrüstung hat dabei sicherlich geholfen; wir schleppen nicht mehr diese riesigen Rucksäcke mit herum. Es gibt da einen Kompromiss, über den wir in der Show viel gesprochen haben, aber was ich damit sagen will, ist, dass die Zahlen momentan vielleicht besser aussehen als je zuvor. Es gibt so viele Leute – die Szene in Boulder ist wahnsinnig, die Szene bei Tommy und Simone in Österreich ist wahnsinnig, die Szene in Santa Barbara ist verrückt. Ich meine, es gibt in gewisser Weise gerade mehr junge Leute. Ich war gerade im Juni in Chelan bei den Nationals und die Leute haben das Ding gejagt und dabei richtig gut geflogen, besser als wir alten Hasen es seit langem gesehen haben. Es ist eine wirklich aufregende Zeit für den Sport, aber auch ein bisschen beängstigend, weil sie das Adrenalin suchen und neu im Sport sind. Es ist toll zu sehen, aber für uns, die schon viele Unfälle gesehen haben, ist es ein bisschen beängstigend. Aber ich bin einfach neugierig, was du gesehen hast und was die Trends sind, worauf du dich freust und was dich beunruhigt.

[00:33:25] **Calef Letorney:** Ich denke, ein Teil davon ist auch regional, aber ich stimme zu, dass Gleitschirmfliegen global gesehen gerade einen Aufschwung erlebt. Ich glaube, die GoPros und 360-Grad-Kameras haben es richtig cool aussehen lassen, und das Speedflying ist besonders fesselnd für die Leute. Ich bin vor ein paar Monaten auf jemanden getroffen, der mir erzählte, dass er noch nie Gleitschirmgeflogen ist, aber diesen Typen auf Instagram schaut. Es stellte sich heraus, dass es ein Speed-Pilot ist, den ich sehr gut kenne. Und es ist so, als ob völlig fremde Leute Speedflying lieben. Okay, cool. Das ist wirklich klasse, aber ich denke, der Sport macht technologisch definitiv Fortschritte. Die Gleitzahlen werden immer besser, sie werden immer etwas schneller und immer sicherer, und das Packvolumen ist riesig. Früher sind wir mit Ausrüstung gereist, die jetzt die Größe meines Tandem-Equipments hat. Und ich werde bald auf einer Dienstreise sein und werde heimlich einen X-Wing, einen Speed-Wing und einen Mini-Wing sowie noch ein Gurtzeug mitnehmen, und das wird alles super sein. Ich werde viel mehr machen können als mit dem einen Gleitschirm, den ich früher immer mitgenommen habe. Ich werde drei Schirme und zwei Gurtzeuge dabei haben. Das hilft definitiv. Aber ich denke, Covid hat die Dinge wirklich in eine neue Perspektive gerückt. Viele Leute haben mir gesagt, sie wollen einfach etwas mit sich selbst machen, während wir zu Hause festsäßen und mit dieser verrückten Umwälzung der Norm konfrontiert waren und mit unserer eigenen Sterblichkeit. Und dann: Lass uns einfach loslegen, das ist echt cool, ich wollte schon immer Gleitschirmfliegen, jetzt ist der Moment. Und ich habe wirklich von Covid profitiert, weil ich einige großartige Instruktoren hatte, ich hatte nichts anderes zu tun, als in New England herumzuhängen und zu unterrichten, und diese Möglichkeiten – jetzt, wo die Pandemie abgeebbt ist, kehren die Leute zu ihren normalen Berufen zurück, und ich verliere Instruktoren an ihre normalen Karrieren und so.

[00:35:27] **Gavin McClurg:** Das ist interessant. Sun Valley hat einen der schlechtesten Sommer im Hinblick auf den Tourismus seit langer Zeit, und das nach dem besten Sommer aller Zeiten letztes Jahr. Alle meine Kumpels, die Guides sind – ich habe erst neulich mit Chuck gesprochen, er hat die schlechteste Tandem-Saison aller Zeiten. Alle meine Kumpels, die Guides sind, malen diesen Sommer oder machen andere Sachen mit ihrem Leben, weil ich glaube, die Leute haben ihr Geld ausgegeben. Sie haben ihre Camper und all ihre Tickets gekauft. Und es ist interessant, weil Europa anscheinend den geschäftigsten Sommer aller Zeiten hat. Ich denke, viele Leute, die Europa-Reisen für 20, 21 und 22 geplant hatten, sind nicht gefahren, also sind sie jetzt alle dort. Aber ja, es wird interessant sein zu sehen, wie sich das alles entwickelt. Ich frage mich, ob diese Art von Wachstum bestehen bleibt und weiter so passieren wird.

[00:36:22] **Calef Letorney:** hier in Vermont im Nordosten der USA merken wir den Abschwung nicht wirklich, aber ich habe mich schon lange gefragt, ob all diese Mountainbikes, die man nicht bekommen konnte, und das ganze Zeug an Campern und Outdoor-Ausrüstung, das so gefragt war – wegen der Pandemie gab es viel mehr Nachfrage als Angebot – also so Sachen wie Klettermatten für Bouldern. Bouldern hatte damals einen großen Peak und dann gab es eine Menge billigerer Gebrauchtmatten, als die Leute das Bouldern satt hatten oder was auch immer. Und ich frage mich, ob wir jetzt anfangen werden, ziemlich gute Angebote für unsere RVs, Mountainbikes, Skier und all das zu sehen, weil wenn die Leute es mögen, weiß man nie, ob es wie diese Wolkenbank ist, die getrennt ist und einfach bis zur Wolkenbasis weiteraufsteigt, oder ob es wie ein Hochdrucktag ist und wieder direkt nach unten sinkt. Es gibt da so eine Beständigkeit, die es kurz überwunden hat, aber am Ende sind wir eine ziemlich schräge Gruppe von Menschen, die das eigentlich mehr machen wollen, als nur diese Bucket-List-Erfahrung zu haben, und ich denke, das ist tatsächlich eine Sache, die ich gerade mit meinem Geschäft durchmache: Ich schotte natürlich den Tandem-Betrieb ab, Bella und Jamie sind seit der Pandemie zurück nach Europa gezogen und waren froh, ein Tandem-Geschäft zu führen, aber für mich tragen Tandems nicht wirklich zur Mission bei. Die Mission ist es, eine Piloten-Community aufzubauen, und wenn sie nur Touristen sind, selbst wenn ordentlich Geld dabei ist, ist es den Aufwand für die Planung, die Kommunikation und das Einwerben von Leuten einfach nicht wert.

[00:37:58] **Gavin McClurg:** zu machen

[00:37:58] **Calef Letorney:** Berge und so weiter, weil es nicht zum besseren Gleitschirmfliegen beiträgt. Es ist so, als hätten wir ihnen ein tolles Erlebnis gegeben, was ich getan habe – mein erster kommerzieller Tandemflug in einem Jahr. Jetzt, wo ich weniger Tandempiloten für mich arbeiten habe, und ich habe es tatsächlich sehr genossen. Es war lustig, es war cool, es war großartig, dieses Erlebnis zu geben. Wir hatten einen schönen 40-minütigen Flug, wir haben etwa 300 Meter oder so gewonnen und sind auf dem Grat hin und her gesurft, bevor wir gelandet sind, als er anfang, etwas schwindelig zu werden. Aber es war cool, diesen Teil des Gleitschirmfliegens wieder aufzunehmen, den ich schon länger nicht mehr gemacht hatte. Ja, jedenfalls habe ich...

[00:38:35] **Gavin McClurg:** Nie, das habe ich noch nie gemacht. Es war immer eine Sache, die ich irgendwie gemieden habe, weil ich dachte, wenn ich das so sehr liebe, war ich immer ein wenig skeptisch gegenüber dem Tandemfliegen. Ich habe mit Tandempiloten gesprochen, besonders denen in Interlocking, die wissen, die 8 bis 10 Flüge am Tag abziehen, und die sagen: „Hey, das Schlimmste, was du für dein eigenes Fliegen tun kannst, ist Tandemfliegen, weil du zwar die Stunden sammelst, aber...“ Es ist aber interessant, viele der Tandempiloten, mit denen ich in letzter Zeit gesprochen habe, widerlegen das fast. Es ist fast genau umgekehrt. Sie lieben es, die Leute zu begleiten, sie verdienen gutes Geld und sie fliegen trotzdem noch. Und Sabba Spina ist ein klassisches Beispiel dafür, einer der besten Weltcup-Piloten der Welt, der gerade wieder am Eiger war und eine richtig gute Zeit hat. Er ist einer der Interlocking-Typen, er ist ein saisonaler Tandempilot. Ich meine, ich denke, man kann es schaffen, aber ich hatte einfach immer Angst davor.

[00:39:29] meine eigene Leidenschaft für das Fliegen, besonders XC, nun ja...

[00:39:33] **Calef Letorney:** Du hattest ihn vorhin in der Show, Andre den Cosmonauten. Er macht einen hervorragenden Job damit, morgens ein Tandem rauszuschicken und es dann cross country zu schicken, sobald die Bedingungen passen, sodass man beides machen kann. Es ist definitiv ein Balanceakt, ganz sicher. Ja, die Arbeitsebene nimmt es in gewisser Weise weg, weißt du? Viele Leute lassen die Anfänger, die Novizen, die gerade erst lernen zu gleiten, morgens starten, und dann fange ich am Nachmittag an, mit etwas erfahreneren Piloten mitzufliegen, und vielleicht mache ich ein Dreieck oder ein Hin-und-Zurück, anstatt nur zu versuchen, so weit wie möglich mit dem Wind

zu kämpfen, und idealerweise rechtzeitig für so 15 oder 16 Uhr wieder mit denselben Novizen zurückzukommen, damit man viel Spaß damit haben kann. Aber es ist sicher nicht nur Spaß, wenn man Leuten etwas beibringt und ihnen hilft.

[00:40:29] ... bist du noch dabei, SIV zu unterrichten?

[00:40:30] **Gavin McClurg:** Unterrichtest du noch SIV?

[00:40:33] **Calef Letorney:** Wenn mein Strand jemals wiederkommt... wir hatten Rekordfluten und am Wochenende nach der Flut im State Capitol waren wir okay, aber es blieb kaum noch Strand übrig und es hat weiter geregnet. Wir hatten einfach wiederholte Flutereignisse und jetzt ist kein Strand mehr übrig, deshalb habe ich alle SIVs für die nächsten zwei bis drei Wochen abgesagt. Mal sehen, was passiert.

[00:40:58] **Gavin McClurg:** Lass uns kurz über SIV sprechen. Ist es das – ich weiß nicht, dein System da draußen – du hast in einer deiner E-Mails darüber gesprochen, dass du es lieber auf das Wesentliche beschränkst, aber das war vor einigen Jahren, also hast du vielleicht etwas geändert, aber wie sieht SIV für dich aus? Wie wichtig ist es? Wann empfiehlst du den Leuten, es zu machen? Du weißt schon, all die klassischen Dinge, die wir über SIV hören, aber was ist deine Perspektive?

[00:41:23] **Calef Letorney:** Ja, ich hatte nie vor, SIV-Coach zu werden. Als ich das Unternehmen gründete, gab es drei Partner.

[00:41:30] Und vielleicht ein Jahr später entschied der acro Typ, dass er keine Zeit mehr hatte und dieses Risiko nicht mehr eingehen wollte. Er ist gegangen, und wir hatten schon ein paar kleine Meinungsverschiedenheiten über Techniken, weil er den Leuten einfach nur beibringen wollte, großartig zu sein, und ich war so: Ja, das ist super, aber wenn du ihnen sagst, sie sollen die Spirale durch Richtungswechsel verlassen, werden 75 Prozent von ihnen es total vermasseln und in den Gleitschirm geraten. Also lass uns darüber reden, wie man sie langsam verlässt, und wenn sie das vermasseln, wie man wieder hineinkommt, sie gerade hält und nicht zulässt, dass sie in die Gegenrichtung rollt, damit die Leinen nicht locker werden. Und er war sehr schnell so: Weißt du was, ich kann dir sagen, dass du das besser kannst und es machen willst, also warum coachst du nicht die SIVs? Ich bin raus. Also wurde ich mitten in der Saison irgendwie dazu gedrängt, mit einem fest gebuchten SIV-Kalender, und ich rief Rob Spore an und er sagte: Ich mach das, ich mach das, ich mach das, und er war so: Ich weiß nicht, Bro, ich glaube nicht... naja, ich schätze, du könntest es wahrscheinlich machen, wenn du es ziemlich entspannt hältst. Ich war also gezwungen, meinen eigenen Lehrplan zu entwerfen, weil ich zu der Zeit ein fortgeschrittener Instruktor war, ich hatte alle Qualifikationen, ich hätte es eigentlich machen können; ich hatte ein halbes Dutzend SIV-Kurse geleitet, ich war ziemlich sicher beim Fullstall und bei Wing Overs und bei all den Grundlagen. Aber der Grund war, dass keiner meiner Schüler lokales Training hatte, niemand hatte lokales Training. Es ist so, als gäbe es in Florida oder Utah oder Colorado vielleicht diesen ganzen Teil des Landes, weißt du, diese zweitausend Meilen, wo kein SIV in Sicht ist, und es ist eine ziemlich große Sache, einem seiner Schüler zu sagen: Okay, mach eine einwöchige Reise nach Kalifornien, um dieses gruselige Training zu machen, weißt du. Und unser Nummer eins für Absagen ist zwischen Reisen, Gleitflugunterricht und Tandems alles, was mit SIV zu tun hat, weil es am häufigsten abgesagt wird, weil wenn es aufkommt, haben die Leute immer Lebensereignisse oder irgendwas – kannst du dir das vorstellen? Jeder ist nervös, und es ist einfach eine seltsame, andere Sache. Und also ist es schwer, Leute davon zu überzeugen, dafür zu reisen. Also war es so: Nun, ich kann nicht Generationen von Piloten ausbilden, die cross country fliegen wollen, aber noch nie SIV gemacht haben, wir müssen es selbst machen. Und zum Glück kam unser ursprünglicher Geschäftspartner mit all dem Wissen über das Boot, das Schleppen und all das dazu, also waren wir bereit. Und dann fanden wir einen Strand in New York, und ich ging zur Stadtverwaltung des Strandes und zur Sitzung des Gemeinderats und präsentierte ihnen die Idee, uns den Strand zu vermieten, und sie waren ganz begeistert. Sie sagten: Das wird uns auf die Karte setzen, wir werden etwas Cooles haben, das unser eigenes ist, weißt du, weil das dieser schläfrige Teil von New York am Lake Champlain ist.

[00:44:19] Und ja, es war ein großer Prozess. Ich habe tatsächlich drei kommerzielle Kapitäne der US-Küstenwache eingestellt, weil wir uns auf internationalen Wasserwegen befinden und ordentliche kommerzielle Kapitäne für unsere Boote brauchen, da der Lake Champlain natürlich bis nach Kanada führt – also natürlich Totex und so weiter. Es ist eine große Produktion, das Ganze aufzuziehen, aber es lohnt sich absolut, was den Aufbau der Community und den Erfolg der Piloten angeht. Meine Freunde wissen also, wie man schnell aus der Luft kommt und mit Klappern umgehen kann.

Und ja, ich halte es ziemlich basic. Wir konzentrieren uns wirklich auf die sofortige Erholung, das Energiemanagement, die Geschmeidigkeit und das schnelle Aussteigen aus der Luft sowie auf grundlegende Übungen dazu. Es sieht ein bisschen so aus wie das SIV, das ich ursprünglich zurück im Jahr 2005 oder 2006 gemacht habe, aber ich hänge auch mit diesem kanadischen Typen rum, der mir wahnsinnig viel beibringt. Er taucht auf und fängt an, unendlich viele Tumbles und Twister zu machen – ihr wisst schon, Helikopter und Twister und all das Zeug. Wir haben diesen richtigen acro-Profi, der das nur zur Freizeit macht und ab und zu bei uns vorbeischaute, und so haben wir einige der neuen Techniken gelernt, weil er aus Kanada kommt und voll im acro-Szene in Europa und in der Türkei drin ist und all das. Es hat Spaß gemacht. Aber ja, es geht nicht darum – wenn ich also sage „basic“, dann meine ich, dass ich den Leuten beim ersten SIV keinen Fullstall beibringe, es sei denn, sie sind außergewöhnlich. Ich lasse sie nicht kreisen und ich lasse sie nicht den Rettungsschirm ziehen. Ich möchte, dass sie idealerweise trocken und mit einem Lächeln landen, damit sie motiviert sind, mehr davon zu machen. Und für mich ist ein riesiger Erfolg, wenn sie ein paar richtig große Klapper abgefahren sind und mit den verschiedenen Varianten umgegangen sind und verschiedene Formen von Klappern auf einer Seite gemacht haben und wissen: Hältst du es fest und lässt es gerade fliegen? Lehnst du dich rein und gehst mit der Bewegung mit, vielleicht sogar in Richtung Autorotation, wenn du dich mutig fühlst und so weiter? Und dann fangen wir an, sie Spiralen machen zu lassen, idealerweise asymmetrische Spiralen. Ich finde, das ist einfach eine fantastische Art, die Energiekontrolle und die Energiedissipation zu demonstrieren. Und ich unterrichte absichtlich keine Stalls bis zu ihrem zweiten oder dritten SIV, weil ich denke, dass es für Leute ziemlich einfach ist, einen Stall mit einem Coach im Funk zu machen.

[00:46:43] der Stimme in deinem Kopf zu folgen, aber gleichzeitig die Übersicht zu behalten, um wirklich etwas zu lernen – das ist meiner Meinung nach für die meisten Leute kaum machbar. Sie erinnern sich nur: „Oh mein Gott, das war verrückt“, und es war einfach ein völlig überwältigendes Ereignis. Wir können später ausführlicher darüber sprechen, aber beim ersten Mal, als ich in der Wildnis einen Fullstall versucht habe, ist es nicht gut gegangen.

[00:47:05] **Gavin McClurg:** Lass uns jetzt darüber reden, okay?

[00:47:09] **Calef Letorney:** Also, das war das zweite Mal, dass ich meinen Rettungsschirm ausgezogen habe. Wie gesagt, 2006 bis 2008 waren ziemlich aufregend. Ich wurde zu Bravo eingeladen, ich sah einen Typen hinter mir, wir waren ziemlich tief. Es war einer dieser Tage, an denen man nicht rauskam, und es wurde ziemlich heftig. Und ich dachte mir: Oh mein Gott, ich werde das tun, ich werde das tun, ich werde das tun. Im Nachhinein war es vielleicht ein Rotor, aber ich sehe einen Typen einfach in einer richtig starken Thermik auftauchen und dann wird die Hälfte seines Schirms weggerissen und er rennt einfach weg. Und ich habe buchstäblich laut „Pussy“ gesagt und bin darauf zugeflogen. Das war...

[00:47:45] **Gavin McClurg:** wohin ich fliege und

[00:47:47] **Calef Letorney:** es hat das Innere meines Gleitschirms zerstört, was mir bisher noch nicht so oft, wenn überhaupt jemals, passiert ist. Ich wurde bereits in eine ziemlich robuste Kurve gedrückt, weil ich etwa 60 Prozent der Seite verloren habe, in die ich gerade bog, und ich dachte mir: Oh mein Gott, das werde ich machen, ich werde in den... und ich dachte mir: Dreh es nicht, dreh es nicht. Zu der Zeit hatten die SIV-Kurse, die ich gemacht hatte, sich nicht wirklich darauf konzentriert, auf den Schirm zu schauen, wenn es spannend wird, und ich habe also versucht zu fühlen, wann ich ihn nicht drehen darf. Hätte ich darauf geschaut, hätte ich gewusst, wann ich ihn nicht drehen darf, aber ich war darauf fokussiert, geradeaus zu fliegen, verstehst du? Und das ganze Curriculum ist: weglehnen, wegbrechen, und jetzt rede ich über einen Entscheidungspunkt, so wie ich Palace sage, sie müssen so etwas wie eine blinkende Warnleuchte für die Nähe im Instrumentenfeld ihres Verstandes haben, dass man immer weiß, wenn die Warnleuchte angeht und man geradeaus fliegen muss. Aber wenn man nicht geradeaus fliegen muss, darf man keinen Vorfall verursachen, indem man ihn geradeaus fliegen lässt, wenn man genug Platz hat, um ihn 90 oder 180 Grad drehen zu lassen, während sich der Klapper von selbst auflöst. Ich habe aber darauf bestanden, dass er geradeaus fliegt, und dann, bevor man es wusste, habe ich ihn gedreht – natürlich ein großer Spin mit einem Klapper – und ich dachte mir: Oh, das habe ich schon mal gemacht.

[00:49:01] du

[00:49:01] **Gavin McClurg:** auf der Flugseite habe ich

[00:49:02] **Calef Letorney:** die Flugseite gedreht, ja, ja, ja, weißt du, ich hatte zu der Zeit wahrscheinlich 200 Flüge, 250 Flüge und 100 Stunden, weißt du, ja, ja, und du und ich sagen ja, super neu, aber heutzutage, wenn du mit Anfängern arbeitest und die sagen: „Oh, ich habe schon 150“, oder mit Fortgeschrittenen: „Ich habe 150 Flüge“, und ich erinnere mich, da zu sein, das ist ein Punkt des Stolzes. Du hast wirklich hart gearbeitet, um diese 150 Flüge zu erreichen, du hast das Gefühl, viel gelernt zu haben, aber du bist so...

[00:49:32] **Gavin McClurg:** Oh mein Gott, ich bin so

[00:49:32] **Calef Letorney:** glücklich, all die Leute zu haben, mit denen ich...

[00:49:38] **Gavin McClurg:** mit denen ich zusammengearbeitet habe, um in der Lage zu sein, du

[00:49:38] **Calef Letorney:** einfach weiter pushen, aber wenn du drei oder fünf Mal über das Wasser gegangen bist, mit einem Coach, der die Anweisungen gibt, und es ist alles nur Adrenalin und Wahnsinn, wenn du es im Kampf schaffst, wenn du einen gesponnenen Schirm hast.

[00:50:01] **Gavin McClurg:** ich bin so froh, das zu haben, ich bin so froh, das zu haben, ich bin so froh, das zu haben

[00:50:01] **Calef Letorney:** Gleitschirm, also ich bringe den Gleitschirm in den Fullstall und im nächsten Moment habe ich drei Trageturndrehungen in einem gestallten Gleitschirm und sehe noch etwa sechshundert bis achthundert Fuß Höhe und ich dachte mir, das scheint ein optimaler Zeitpunkt zu sein, um meinen Fallschirm zu ziehen, und ich bin durch die Bäume gefallen und bin unverseht davongekommen und am nächsten Tag habe ich geflogen und es war okay, es war harmlos. Ja, es hat für eine Weile eine anhaltende Angst ausgelöst, ich habe mich um meine Karabiner umgesehen und dachte, das ist alles, was mich vor diesem Ding rettet, weißt du, es ist keine rationale Angst, es ist nicht rational, aber weißt du, es äußert sich so wie: Oh Gott, ein winziges Stück Aluminium lässt mich aus diesem Ding fallen. Das hat mich im großen und ganzen ein bisschen ausgebremst, äh, weißt du, aber ja, ich glaube nicht, dass Fullstalls, weißt du, bis du die anderen Fähigkeiten wirklich perfekt beherrschst und dann eine Menge davon gemacht hast, für die meisten Leute ein besonders bedeutsamer Reset sein werden. Und ich habe, weißt du, außer dass ich versehentlich gesponnen bin, nicht wirklich Fullstalls gebraucht, ich dachte einfach, das ist die Standardprozedur nach einem Spin.

[00:51:00] **Gavin McClurg:** Ich bin neugierig, weißt du, wenn du unterrichtest und das ganze SIV-Training machst, ist das das Beste, was die Leute daraus mitnehmen? Also, ich sollte dich einfach direkt fragen: Was ist das Beste, was die Leute aus dem SIV mitnehmen? Und dann komme ich noch mal auf das zurück, was ich denke. Wow.

[00:51:18] **Calef Letorney:** Also für mich läuft es auf diese drei Dinge runter: Disaster Recovery, ohne zu überreagieren und es gut zu meistern, Energiemanagement, also schnell aus dem Himmel zu kommen, wenn etwas passiert und dein Schirm irgendwie unter dir und zur Seite wegdriftet – ist das eine Gelegenheit für eine schöne asymmetrische Spiralenkurve oder einen Schirmüberflug, oder reagierst du über und machst es schlecht? Und schnell aus dem Himmel zu kommen, das halte ich für einen großen Punkt. Es ist nicht unüblich, dass ich mit neuen Piloten beim Start bin und wir über die Bedingungen sprechen, und ich weise auf eine gewisse Überentwicklung in der Ferne hin und erkläre, dass die Empfehlungen der USHPA nicht gelten, wenn es eine Überentwicklung am Himmel gibt, weißt du, bei diesem Rating, und du sagst dann: „Tja, ich kann ja immer mit großen Ohren und Geschwindigkeit runter.“ Und ich sage dann: „Na ja, vielleicht sieben oder achthundert Fuß pro Minute, wenn du wirklich ordentlich ziehst, weißt du.“

[00:52:10] aber wenn man dann in die Thermik gerät, weil da Luft aufsteigt, dann geht es...

[00:52:14] **Gavin McClurg:** bei 10 Metern, ja, ja, ich

[00:52:17] **Calef Letorney:** denk an Freedom Units, Gavin, okay, Fuß pro Minute. Also, wenn man nicht schnell aus dem Himmel wekommt, wie soll man es dann kontrolliert zu Boden bringen? Deine beste Chance ist es, wegzulaufen. Deshalb finde ich es toll, wenn ich jemanden, der noch ein Anfängerpilot ist, so abholen kann, dass er sich bei Klappen wirklich wohlfühlt, solange er Höhe hat, nicht überreagiert und dann vor allem die Spiralenkontrolle beherrscht. Können sie in eine Spirale hineingehen und wieder herauskommen? Und der Gipfel ist, wenn man eine schöne asymmetrische Spirale machen kann, also das wiederholte Hineingehen und Herauskommen aus einer Spirale, vielleicht ein bisschen ovalisiert und über den Schirm drüber, und noch besser, wenn man Wing-Overs demonstrieren kann, was ja eine...

[00:53:07] ein deutlich anspruchsvolleres Manöver, das meiner Meinung nach nur sehr wenige Leute wirklich gut beherrschen. Wenn sie diese Energiekontrolle zeigen können, ist das ein riesiger Erfolg. Und später natürlich, wir bringen ihnen gerne Stalls bei, und ich mache auch ein bisschen Spin-Appreciation – also den Beginn eines Spins mit den Leuten, damit sie sehen können, wie es aussieht, wenn es bricht, und sie dazu bringen, auf ihren Gleitschirm zu achten und zu sehen, wie er sich abzieht und auf einer Seite stalt und all das.

[00:53:37] **Gavin McClurg:** Ich stimme dir in allem voll und ganz zu, und das kam mir gerade in den Sinn, als ich kurz davor war, dich genau das zu fragen: Ich frage mich, wie das SIV-Training das Bewusstsein für den Boden und den richtigen Zeitpunkt für den Wurf verinnerlicht hat. Denn bei den Unfällen, die ich gesehen habe, sind es meistens Starts, Landungen oder Proximity-Sachen, oder? Das sehen wir alle, aber sehr wenige passieren hoch oben in der Luft. Aber die tödlichen passieren, weil sie zu spät geworfen haben oder gar nicht geworfen haben, richtig? Ich meine, besonders auf World-Cup-Niveau – die Unfälle, die ich bei World Cups und Wettkämpfen gesehen habe, sind Leute, die zu lange versuchen, das Problem zu lösen, und dabei das Bewusstsein für den Boden verlieren. Und für mich ist das vielleicht das Wertvollste am SIV, nicht die Bergung, die ja, wie du sagtest, sehr wertvoll ist. Diese drei Dinge: Energiemanagement, das Erreichen des Bodens, die Bergung – also das Richtige zum richtigen Zeitpunkt tun. Natürlich ist das der Grund, warum wir zum SIV-Training gehen, aber ich habe Theo gehört, wie er mit Blick darüber gesprochen hat, der der Meister für acro ist: Wie lange habe ich noch? Wie lange habe ich noch? Mein Schirm ist in der Luft, ich bin in der Luft, ich bin in der Luft, ich bin in der Luft und diese Konfiguration habe ich im SIV schon mal gesehen. Ich weiß, dass dieser Triple Twist, von dem du sprichst, mit einem kollabierten Gleitschirm bedeutet: Ich habe diesen Manöver nicht in 800 Fuß, also werfe ich jetzt. Ich habe keine Zeit, das zu korrigieren. Mein letzter Wurf war unten in Naireat nach Via, die haben uns alle dorthin mitgenommen, um diese neue Stelle etwas zu erkunden, die direkt im Landesinneren von Puerto Venda liegt, und es war der erste Flug dort.

[00:55:34] Ich war völlig am Ende, erschöpft. Ich hatte gerade den Superfinal hinter mir, wir sind die ganze Nacht gefahren und die Flüge waren total durcheinander, also habe ich fast gar nicht geschlafen. Das hätte eigentlich ein Warnsignal sein müssen, wisst ihr, aber wir sind alle da, um diesen Spot zu bewerben, und ich versuche nicht, Rekorde zu brechen. Ich will nur ein bisschen am Himmel fliegen und landen, und dann explodiert der Schirm extrem tief. Es war einer dieser Momente, in denen ich absolut keine Zeit hatte, mich darum zu kümmern. Verdammt, jetzt sofort! Mein SIV-Training hat einfach übernommen, und die Übernahme war so: „Verdammt, ich hab diesen Move nicht, BUMM, abwerfen!“ Und für diejenigen, die nicht sehen können, was Caleb und ich gerade machen: Ich habe gerade hochgeschaut, auf den Schirm gestarrt und gedacht: „Ich hab diesen Move nicht, ich muss jetzt abwerfen.“ Ich war also 80 Fuß über dem Deck, wisst ihr, also ja, das war's.

[00:56:25] Wie auch immer, du nickst gerade viel. Ich finde, also die Unfälle, die ich aus der Luft von oben gesehen habe, das ist der einzige Unfall, den ich gesehen habe, und ich habe ihn oft gesehen. Es sind einfach Leute, die zu lange versuchen, wir...

[00:56:38] **Calef Letorney:** Man verbringt den ersten Abend der Klinik im Unterricht und im Simulator und spricht viel darüber. Ich habe zwei enge Freunde beim Gleitschirmfliegen verloren, und beide wurden mit ausgezogen, aber nicht geöffnetem Fallschirm gefunden. Meine erste Auslösung war wirklich, wirklich schmutzig, vielleicht nur 100 Fuß Resthöhe. Ich kann später mehr darüber erzählen. Aber die Entscheidung zu ziehen – für mich gibt es da viele Floskeln oder einfache Sprüche, aber wenn du Zweifel hast, gibt es keinen Zweifel, zieh es aus. Wenn du wirklich unter 500 Fuß bist, also wir reden von 300 oder so, gibt es auch Diskussionen darüber, wie niedrig zu niedrig ist. Und wenn es hilft, dich beim Durchfliegen der Bäume abzubremsen, ist das toll. Ich denke, Gleitschirmfliegen in Vermont ist von Natur aus sicher, weil es für Gleitschirme wirklich unpraktisch ist, sie aus Bäumen zu holen, aber sie sind ein großartiges Crashpad. Ich glaube, ich habe von Ari gelesen, dass es wie der Schaumgrube des Gleitschirmfliegens ist, was ich eine ziemlich clevere Aussage fand. Und hier in der Gegend gibt es Gleitschirmpiloten, die auch Baumpfleger sind und auf Abruf bereitstehen, um deinen Gleitschirm aus dem Baum zu holen, und die sind echt gut, was total lustig ist. Ich erinnere mich noch daran.

[00:57:57] **Gavin McClurg:** In dem Film, den wir 2014 oder war es 2013 gedreht haben, war mein erstes richtig großes Biwak das erste in Beer mit Don Sylvester, aber das zweite war mit Antoine Laurens, Brad Sander und Nick und diesen Typen quer über die Sierras. Da gibt es eine Stelle, wo ich sage, wenn es um Bäume geht, gibt es die, die haben und die,

die werden, und auf dieser Reise war jeder außer mir in einem Baum gelandet. Und das habe ich ziemlich lange so weitergeführt. Ja, ich bin noch nie in einem Baum gelandet – ich habe vergessen, in wie vielen Bäumen ich jetzt schon gelandet bin. Ich war in verdammt vielen Bäumen, einige unter Rettungsschirm und einige einfach so. Ich habe es beim X-Alps gemacht, niemand kennt diese Geschichte, aber ich habe meinen Schirm bei einem Start von einer Klippe beschädigt und meinen Stabilo zerstört und dann vergessen. Als ich dann zur Landung wollte und einen großen Wingover versucht habe, hatte mein Schirm keine Kraft mehr und ich bin direkt in einen riesigen Baum geflogen, habe ordentlich Schaden angerichtet. Das ist erst vor drei Wochen passiert, oder vor einem Monat. Also ja, Bäume funktionieren ziemlich gut. Ich wurde noch nie verletzt, als ich in einen Baum geflogen bin. Ja.

[00:58:56] **Calef Letorney:** Nun, in Vermont haben wir ganze Wälder und unsere XC-Routen sind ziemlich begrenzt, und deshalb schauen sich viele Leute unsere Bilder an und fühlen sich dann exponiert, weißt du, weil es da unten eine Menge Möglichkeiten gibt.

[00:59:09] **Gavin McClurg:** Warte mal, warte mal, ich sehe Seen, ich sehe Bäume. Wie kriegst du das hin, Mann?

[00:59:15] **Calef Letorney:** Es ist lustig, weil die Hänggleiter haben die Linien beobachtet, der Gleitschirm hat geflogen, weißt du, besonders als Eduardo vor etwa sechs Jahren einen Landesrekord aufgestellt hat, als er direkt über den Kamm der Greens geflogen ist, und die Hänggleiter waren so: Wir haben das schon immer beobachtet, und es ist verrückt, dass du das tatsächlich gemacht hast. Und Eduardo meinte: Tja, die Wolken haben mitgespielt und es gab ein paar Landeplätze, weißt du, da war so ein Biberteich, neben dem ich hätte landen können und dann hätte ich eine zweitägige, also eine lange Wanderung zurück gehabt, aber ja, nicht viel mehr.

[00:59:45] **Gavin McClurg:** Er hätte sich da problemlos aus der Schlinge ziehen können, kein Problem. Er ist ein harter Brocken, ja.

[00:59:50] **Calef Letorney:** Absolut, wow.

[00:59:53] **Gavin McClurg:** Hat das Fliegen, das ihr da draußen macht, die Hanggleiter-Crew zu coolen Routen inspiriert? Ja, pushen die das wieder?

[01:00:05] **Calef Letorney:** Leider haben wir zwar einige großartige Freunde in der Gleitschirm-Community, aber es gibt nicht mehr so viele Leute wie früher und sie interessieren sich nicht so sehr für cross country. Es ist also echt cool, wenn sie rauskommen und mit uns gleiten und zwischen uns hin- und herflitzen und um uns herumfliegen. Aber ich denke, die großen XC-Tage sind vorbei, und es ist wirklich cool, auf die Dinge zurückzublicken, die sie da erreicht haben. Es gibt natürlich keine GPS-Tracks, weil das vor GPS war, aber sie flogen von Muscatney, Vermont, zur Küste, und das nicht selten. Sie nannten sie die Sandmen, wissen Sie, und ich kam bei einem Flug wirklich nah dran, wurde aber von der Küstenbrise abgebremst. Wir sind tatsächlich von West Rutland gestartet, was etwa 30 Meilen weiter weg war, ziemlich cool. Das einzige Mal, dass ich dem nahegekommen bin, habe ich an dem Tag 99,8 Meilen von Punkt zu Punkt geschafft, mein bester Flug in New England, aber ja, die großen Linien, die sie früher geflogen sind, die ein Jahr lang dauerten, werden leider nicht mehr wiederholt, nicht.

[01:01:06] **Gavin McClurg:** Schade, ja. Du hast mir ja vorgeschlagen, einen von denen in der Show zu haben, den John, also ich werde ihn hier dazuholen. Er ist ein...

[01:01:14] **Calef Letorney:** Gleitschirm. Aber ja, okay, ja, er hat es vorangetrieben. Es ist echt cool, was er hier in der Ferne gemacht hat. Früher gab es so einen Distanzrekord von 2010 von etwa 40 Meilen in Vermont oder 45 Meilen, der ewig hängen blieb. Und dann, so um 2016, wurde die Jagd nach dem Rekord intensiver. Es sank so etwa zweimal im Jahr, nur schrittweise, und ich war immer, wisst ihr schon, fünf Meilen dahinter. Und dann 2020.

[01:01:47] Es fiel in diesem Jahr noch zwei oder drei Mal und ich habe es genau im September geknackt und bis zum nächsten April gehalten, als wir diesen langen Flug über ganz Vermont und New Hampshire gemacht haben und in Maine gelandet sind. Aber das war nur einer dieser Tage, richtig? Wir sind an dem Tag auf 13.000 Fuß gekommen, und das passiert hier in der Gegend nicht sehr oft.

[01:02:11] **Gavin McClurg:** Viele der Zuhörer fragen sich gerade, wovon du eigentlich redest. Lass uns New England Flying einfach mal definieren. Ich meine, selbst für uns im Westen ist nicht wirklich klar, wovon du da redest. Was

macht es so schwer? Offensichtlich die Bäume, aber sind deine Durchschnittsgeschwindigkeiten einfach viel geringer, weil du ständig steigen musst? Ist es einfach viel technischer? Bekommt ihr nicht die langen Tage? Was sind die Unterschiede, die du beschreibst? Was ist der Unterschied zum Fliegen in den Rockies, wo wir zum Beispiel 10-Meter-Steigungen haben und 30-Meter- oder 30k-Gleitsrecken ziemlich üblich sind? Was ist da der Unterschied?

[01:02:50] **Calef Letorney:** Ja, ich denke, da spielen ein paar Faktoren eine Rolle. Einer ist, dass es eine ziemlich junge Community war, die sich erst noch zurechtfinden musste, und wir sind definitiv besser geworden, die Gleitschirme sind besser geworden und wir sind auch besser geworden. Aber ein Teil der großen Herausforderung ist meiner Meinung nach, dass die Thermik hier ziemlich schwach und selten ist. Die Bäume pumpen nicht, weißt du, als du Andre in der Show hattest und er darüber sprach, wie er jeden Aufwind toppt. Die Speed-to-Fly ist ziemlich irrelevant, wenn deine nächste Thermik nicht garantiert ist, weißt du? Drei Stunden Flug sind hier schon ziemlich lang, sechs Stunden sind extrem lang. Ich weiß nicht, ob jemals jemand einen siebenstündigen Flug in New England hatte, weißt du, das ist wow. Ja, es ist einfach, wir sind nur...

[01:03:36] **Gavin McClurg:** hier sieben Stunden durchzuhalten, ist ja Wahnsinn. Ja, okay, verstehe schon.

[01:03:40] **Calef Letorney:** Meine besten Flüge starten so um 13:12 oder 13:30 Uhr und landen um 18:30 Uhr, oder äh Entschuldigung, also keine Ganztageevents, also bist du nicht

[01:03:53] **Gavin McClurg:** den Hügel im Juli um 8:30 Uhr zu verlassen, weißt du, im Südosten – das ist einfach nicht machbar.

[01:03:59] **Calef Letorney:** Der früheste XC-Start, den ich je erfolgreich hatte, war gegen 11:30 Uhr, also haben wir nicht die langen Tage. Wenn man hier wirklich fünf Meter pro Sekunde findet, ist das ein extrem starker Steigflug. Und die Routen sind sehr begrenzt. Wir haben ein paar Korridore, in denen man 100 Meilen zusammenklicken kann, aber man muss dann einer Autobahn oder einem großen Tal folgen, und die decken sich meistens nicht mit der Windrichtung. Unsere XC-Touren liegen also immer mitten auf der Autobahn und man muss einer davon folgen und gegen den Wind zurückkämpfen. Und oft kann man einer Route eine Weile folgen und dann läuft man auf einen Berg – ich sage das in Anführungszeichen, weil der Berg vielleicht 4.000 Fuß hoch ist, aber er ist ziemlich flach und von einer riesigen Waldfläche umgeben, sodass man ihn nicht wirklich erreichen kann. Und wenn man hoch genug wäre, um hineinzugleiten, hat man nur einen Versuch, eine Thermik zu finden, und sobald man keinen Auftrieb mehr hat, muss man zurückweichen.

[01:05:01] ins Tal, weil ihr Meilen weit gleiten müsst, um zu akzeptablen Landeplätzen zu gelangen, und deshalb gibt es viel Wald

[01:05:07] **Gavin McClurg:** Landungen, ich meine, wir

[01:05:09] **Calef Letorney:** kommen ziemlich gut damit klar, ihnen auszuweichen, aber es gibt viel flaches Gelände zum Fliegen in diesen Tälern, wo man Thermik an kleinen Hügeln von zwei, drei oder 500 Fuß findet, anstatt wieder hoch in die 4.000 Fuß hohen Berge zu steigen, weil man da einfach nicht hineinkommt, bevor man sofort zurückweichen muss. Es gibt da einige Ausnahmen, aber ich halte es für einen tollen Weg dorthin, und wir hatten einige Tage, an denen wir tatsächlich die grünen Flächen überquert haben, aber das ist bei Sugar Bush oder an ein paar Orten, die wir kennen, wo der Waldrand zwei Meilen statt fünf Meilen breit ist, ihr wisst schon, aber ziemlich aufregend. Man fühlt sich ziemlich exponiert, wenn man über die grünen Berge fliegt und nichts als Bäume um sich hat. Ich habe

[01:05:50] **Gavin McClurg:** Ich habe die Bilder gesehen, es ist ziemlich faszinierend. Es sieht auf keinen Fall sehr einfach aus. Okay, Dirty Low, du kommst darauf zurück – ich vergesse immer, die Leute wieder zu dem zu bringen, was passiert ist. Also war es mein...

[01:06:06] **Calef Letorney:** Meine erste internationale Reise war nach Nepal. Ich war mit einem Instruktor dort, der ein toller Freund ist und jetzt auch ein toller Freund ist, und er war einer meiner ersten Instruktoren. Er fragte mich, ob ich etwas SIV machen wolle, und ich sagte: Ja, super, ich habe schon mal einen Kurs gemacht, lass uns noch einen machen, weißt du, etwas SIV. Und er lässt mich über den See gleiten und sagt: Okay, jetzt können wir diese asymmetrische Spirale versuchen, über die wir gesprochen haben. Und ich denke bei mir: Bin ich wirklich über dem See? Ich glaube,

ich bin über dem See, aber er war näher am Startplatz und aus seiner Perspektive dachte er, ich wäre über dem See. Und das ist eine dieser Sachen, bei denen man dem Coach zuhören will, aber am Ende sitzt man selbst im Sitz und muss für die eigenen Entscheidungen verantwortlich sein. Ich hätte einfach sagen sollen: Hey, tut mir leid, ich fühle mich noch nicht bereit. Das wird alles relevant, denn nach all den Fehlern war ich etwa 30 Meter über dem Boden und fast über dem Wasser, das zählt nicht. Also habe ich versucht, eine asymmetrische Spirale zu machen.

[01:07:07] Und ich habe sein Timing mit dem Bremszug des anderen kombiniert, und es hat nicht funktioniert. Ich habe den Gleitschirm gedreht, und ich hatte zwar 110 Flüge in 25 Stunden, war aber immer noch ein P2 und sehr unerfahren. Dann habe ich natürlich einen schlechten Job bei der Drehung gemacht, habe mich selbst verknotet und versucht, ihn irgendwie gerade fliegen zu lassen, was nicht besonders gut klappte, als ich nach dem Rettungsschirm griff. Also habe ich versucht, ihn gerade fliegen zu lassen und mir gedacht, er wird mir sagen, ob ich den Rettungsschirm auswerfen muss. Das ist etwas, das ich euch ständig beibringe: Wartet nicht darauf, dass euch jemand Bescheid gibt. Wenn ihr überhaupt darüber nachdenkt, ist jetzt der Moment. Und zu dem Zeitpunkt sagte er: Hey, vielleicht solltest du den Rettungsschirm auswerfen, und ich habe danach gegriffen und ihn ausgepackt. Ich hatte vielleicht noch 250 bis 300 Fuß, als er in eine Kopfstand-Autorotation übergang, und ich erinnere mich, wie mir irgendjemand mal gesagt hat: Hey, wenn du schneller raus willst, zieh kräftig an der Leine. Und irgendwie habe ich, nachdem ich ihn geworfen hatte, sofort meine Hand nach unten gestreckt, die Leine gegriffen und einen ordentlichen Ruck gegeben, und er ist sofort aufgegangen. Ich hatte vielleicht noch 7500 Fuß, ich weiß nicht, es war sehr, sehr niedrig. Ja, es war so niedrig, dass der Instruktor dachte, der Rettungsschirm hätte sich nicht geöffnet, weil ich hinter einem winzigen, 300 Fuß hohen Hügel verschwunden war, der seine Sicht blockiert hatte, und er dachte, ich wäre einfach eingeschlagen.

[01:08:31] aber ich bin trotzdem unverseht davongekommen, ich hatte bei dem einen Flug echt Glück. Und es war verrückt, weil während es nach unten ging, dachte ich mir, weißt du, das ist noch sehr neu in meiner Karriere, und ich dachte mir, was für eine Enttäuschung ich für meine Familie bin, dass ich mich gerade entweder umgebracht oder in einen Rollstuhl gefahren habe, und der Schmerz, den das meiner Familie zufügen würde. Und in diesem Moment ist es echt wild, wie viele Dinge man in einem hitzigen Moment denken kann, aber ich dachte darüber nach, wie schlecht das Gesundheitssystem war, und ich dachte: Oh mein Gott, ich werde sterben, ich werde sterben, wo ich gerade bin, und weißt du, wenn ich überlebe, wenn ich es nicht korrigiere – und ich wusste, dass ich meinen Rettungsschirm auspacken und es korrigieren musste –, aber wie das aussehen könnte, wenn ich völlig zerbrochen in Nepal liege.

[01:09:14] Aber zum Glück habe ich meinen Rettungsschirm ausgepackt. Dass mein Kumpel Max sechs Monate vorher seinen Rettungsschirm nicht ausgepackt hat, hat mich vielleicht dazu animiert, meinen schneller rauszuholen. Ja, PLF und am nächsten Tag bin ich geflogen.

[01:09:32] **Gavin McClurg:** Diese Geschichten treffen mich immer auf eine Weise, die mich erschreckt, weil wir alle auf eine Menge Glück angewiesen waren. Das war eine dieser Situationen, in denen es ganz leicht hätte schiefgehen können – und für viele geht es auch so. Santa hat darüber gesprochen, weißt du, was wäre, wenn du der Typ bist, der gerade am Grat segelt und auf der Gratseite abbrechen muss? Das ist so eine 50-50-Chance, oder? Ich meine, wir lernen, wie man besser damit umgeht, aber am Anfang ist man sich seines Gleitschirms, des Drucks, der Fluggeschwindigkeit und all dieser Dinge, die wichtig sind, um den Gleitschirm offen zu halten, nicht sehr bewusst. Und was wäre, wenn du dieser Typ bist? Das passiert vielen Leuten oft. Und ja, ich weiß nicht, es gibt hier keine Frage, ich bin nur neugierig: Als Instruktor bist du jetzt schon lange dabei, du machst diese Touren, wenn es etwas gäbe, das du einfach aus deinem Kopf nehmen und diesen neuen Piloten einprägen könntest, was wäre das?

[01:10:51] Weil es eben schwer ist, ohne die billigen Fehler zu lernen. Jeff Shapiro spricht darüber. Wir müssen in diesem Sport viele billige Fehler machen, um zu lernen. Und man hofft, dass sie billig sind. Man hofft, dass sie nicht teuer werden.

[01:11:07] **Calef Letorney:** Ja. Das ist wirklich schwierig, weil wir alle die Helden unserer eigenen Geschichte sind, oder? Wir alle denken, dass uns das nicht passieren wird. Ich bin die Ausnahme. Weißt du, niemand kann wirklich begreifen, dass er sterblich ist oder wie ein Unfall sein Leben verändern könnte. Und deshalb ist es knifflig, die Leute dazu zu bringen, sich daran zu erinnern. Wenn sie in einer Situation sind, in der andere zur Vorsicht raten oder es nicht tun, müssen sie sich vorstellen, warum und verstehen, wie groß die Lücke in Erfahrung und Verständnis tatsächlich sein

kann. Ich war schon mehrmals beim Start und hatte neue Anfängerpiloten, die mich so angepiekst haben: Warum gehen wir noch nicht los?

[01:11:59] So, das ist gut. Ich bin bereit. Du weißt schon, die Limits für meine Lizenz, und die fangen an, mir Limits zu nennen. Und ich denke mir so: Ich weiß nicht. Ich denke mir, wenn er das jetzt will, wirst du geradeaus nach oben und rückwärts fliegen.

[01:12:09] Wisst ihr, hier sind vielleicht 14 Meilen pro Stunde, aber wir sind schon zwei Drittel den Berg hoch. Und ich kann euch versprechen, schaut euch an, wie diese Windturbine dreht und was gerade passiert. Und schaut euch die Wolkenformation über uns an. Ihr seht hier einige der besten Piloten der Region, die alle hier sitzen und darauf warten, dass es nachlässt. Und da seid ihr und wollt loslegen, versteht ihr? Also, ich denke, der knifflige Teil ist hauptsächlich die Kommunikation. Ich denke, der schwierige Teil ist, sich selbst davon zu überzeugen, dass man Spaß hat und mit dem ist, wo man gerade steht, und nicht diese schleichende Ambition zu haben, weil das erste Mal in der Luft ist fantastisch und das reicht schon. Und dann macht man es immer weiter und jetzt reicht es nicht mehr, nur einen guten Höhenflug zu haben. Man muss Strecke machen. Und wenn man nur 10 Meilen schafft, ist man enttäuscht oder wie auch immer, aber man muss immer damit okay sein, wo man gerade steht.

[01:13:00] Und selbst wenn es nach unten geht, weil es nicht dein Tag ist, ist es wichtig zu sich selbst zu sagen, dass das alles egal ist. Hauptsache, du lächelst weiter, kommst immer wieder zurück und bleibst im Spiel, anstatt diese Risiken einzugehen, die zu 99 % sicher sind. Ich habe nämlich früh in meiner Gleitschirmflieger-Karriere einen sehr informativen Artikel von Mark Forger Stuckey gelesen, ich glaube. Darin ging es darum, dass 99 % bei weitem nicht gut genug sind, wenn man das tausende Male machen will. Und so hätte ich nie gedacht, das war keine Art von Denken, die mir natürlich gekommen ist.

[01:13:38] Aber ja, ich meine, wenn man tausendmal fliegen will, kann man keine Risiken eingehen, nur weil man denkt, es sei wahrscheinlich gut genug.

[01:13:47] **Gavin McClurg:** Es ist eine interessante Sache, wir Menschen, nicht wahr? Dass wir – ich denke da immer an die Wingsuit-Community, wenn ich darüber nachdenke – und ihr ganzes Ding, dieses eine Flug jetzt ist der wichtigste Flug deines Lebens, offensichtlich, besonders beim Wingsuiting, aber es ist interessant, weil wir aus Flugzeugen springen können. Und das erste Mal, wenn wir es tun. Und es ist nur ein Flugzeugsprung. Es ist so aufregend. Und dann kommst du zu BASE und dann zum Wingsuit und dann, weißt du, ist es nicht mehr so aufregend, es sei denn, du kickst die Baumwipfel. Und deshalb ist die ganze Gleichung da echt heftig, weil du für den gleichen Kick, den du früher beim bloßen Herausspringen aus einem Flugzeug hattest, völlig sicher, jetzt alles abfedern musst. Es gibt in gewisser Weise all Arten von Systemen, die da im Einsatz sind.

[01:14:36] Du hast keine Rückendeckung, du fliegst mit über hundert Kilometern pro Stunde, und dein einziger Fehler ist eine winzige Luftströmung und dann ist es vorbei, weißt du? Das ist das, was so heftig daran ist.

[01:14:52] **Calef Letorney:** Geschwindigkeit, oder? Ich meine, was das Equipment angeht, sind Speed-Schirme einfach kleine Gleitschirme, richtig? Aber aus Zielperspektive, Hanggliding-Ziele und Gleitschirmfliegen-Ziele, sind sie gleich, oder? Du startest sicher, maximierst die Höhe, triffst eine Menge Entscheidungen, um dein Risiko zu minimieren. Und du versuchst, weißt du, hoch zu bleiben und weit zu kommen, während Speed-Flying in Bezug auf die Ziele fast so ist wie Wingsuit-Basejumping. Es geht darum, wie schnell du sein kannst, wie tief du gehen kannst. Ich habe ein paar Leuten beigebracht, wie man Speed fliegt, aber ich bin wirklich, ähm, zögerlich, einfach weil ich denke, dass es eine enorme Verantwortung ist. Und ich denke, diese Community ringt mit den sehr realen Gefahren in diesem Sport. Ich denke, sie sind,

[01:15:37] **Gavin McClurg:** Ich glaube, ihre Zahlen sind momentan schlimmer als die beim Wingsuit, soweit ich das letzte Mal gehört habe. Ja. Genau. Ja. Weil es eben um die Nähe geht, weißt du, und der Boden, der Boden tut weh. Ja. Wir müssen definitiv mehr Interviews mit Speed-Piloten führen. Ich habe mir diesen Wagen angesehen. Die Rollen, die sie da einnehmen, sind einfach – warum hast du eigentlich dein Rumba, Mann? Ich schäme mich nicht zu geben,

[01:16:01] **Calef Letorney:** Ich fliege meinen Speed-Schirm auf der richtigen Seite.

[01:16:05] **Gavin McClurg:** Ja, ohne Zweifel. Es geht um das Skifahren, oder?

[01:16:08] **Calef Letorney:** Viel Zeit im Schnee, schöne Kurven fahren, über Klippen fliegen, wieder ins Powder einsinken. Niemand sonst kommt so nah an die Geschwindigkeit, aber ihr wisst schon, nah dran, aber nicht so, dass man rollt oder in der Nähe des Geländes kopfüber geht. Ja,

[01:16:21] **Gavin McClurg:** Es ist wirklich sehr beeindruckend, was die mit dieser Community machen, aber meine Güte. Ja. Es ist ziemlich intensiv. Es ist der Wahnsinn. Aber gut, lass uns mit einer positiven Note ausklingen. Du hast da ein paar lustige Geschichten. Das Lustigste. Ich stelle dich jetzt mal unter Druck. Was war das Lustigste, das du je im Luftsport gesehen hast?

[01:16:41] **Calef Letorney:** Das Lustigste, was ich je gesehen habe. Ja. Suchst du nach der Geschichte darüber, wie ich beim Fliegen Pipi gemacht habe?

[01:16:48] **Gavin McClurg:** Nein, nicht unbedingt. Es könnte einfach etwas sein, das du schon mal gesehen hast. Ich erzähle dir...

[01:16:52] **Calef Letorney:** das, weil wir jetzt beide darüber kichern. Wir haben in unserer E-Mail darüber gesprochen, wie wir in Mexiko in so einem See gelandet sind, so um neun oder so. Ich habe mich aus Effizienzgründen entschieden, weiterzumachen. Ich stand auf meinem Beschleuniger, während ich uriniert habe, und hatte einen massiven Aussetzer, genau als ich fertig war. Und wir hatten diesen Moment von, na ja, was soll ich jetzt machen? Soll ich meinen Gleitschirm schließen, damit sie mich nicht in dieser Lage finden, oder mich mit einem Klapper auseinandersetzen? Also greife ich hoch und finde die rote Linie. Ich fange an, sie einmal, zweimal zu pumpen. Übrigens ist nichts passiert.

[01:17:37] Vier Mal. Beim vierten Mal merkte ich, dass ich das Ding tief in der Hand habe und ich immer noch Richtung Boden spirale, drehe mich in den, weißt du, und das Lustige war, dass mein Kumpel später meinte, er saß auf dem Dach und hat gesehen, wie dieser Typ die Kontrolle über seinen Gleitschirm verloren hat und er muss so vier Umdrehungen gemacht haben. Hast du das gesehen? Ja, das hab ich gesehen. Ich war lange dabei. Oh Mann. Uh, gute, gute Zeiten. Um, ja. Also

[01:18:08] **Gavin McClurg:** wie hast du, was? Was ist passiert? Nun, sobald ich ?????, dass ich...

[01:18:11] **Calef Letorney:** hatte das hier in der Hand und hatte die Bremse in der Hand und bin so weggelehnt, hab quasi einen richtigen Pump von der Seite gegeben, was cool war, weißt du, mit der Bremse, weil ich den Bremshebel nicht gegriffen hatte. Ich hab nur die farbigen Linien gegriffen. Ähm, ja, am Ende ist alles gut ausgegangen. Ich hab einfach, du weißt schon, eine Lektion gelernt. Stell deinen Beschleuniger heutzutage nicht ab, während du Pipi machst. Ich hab versucht, dich ein paar Mal davon zu überzeugen, aber heutzutage stellen wir Urinale her, was ich wirklich schätze. Es vereinfacht die Arbeit total und es ist immer da. Du musst nicht im Voraus planen. Ich mag es, mit offener Fliege zu starten. Du redest von dem Becher.

[01:18:43] **Gavin McClurg:** das Teil, das Marcus macht. Ja, wir hatten, er hat aufgehört

[01:18:46] **Calef Letorney:** vor ein paar Jahren angefangen. Wir haben das Design irgendwie verbessert und machen etwas Ähnliches. Aber mein Kumpel druckt die im 3D-Drucker aus und nutzt dann so ein Vapor-Smoothing-Verfahren, bei dem man Aceton-Dämpfe benutzt, um das Teil quasi zu schmelzen. Dadurch ist es nicht porös und nimmt keinen Urin auf. Und dann, ja, es fließt durch, weil die Kondomkatheter keine besonders gute Auslaufroute haben. Es scheint nach oben zu gehen. Und dann bleibt Flüssigkeit hängen und so weiter, aber bei dem hier brennen wir ein Loch zwischen den Beinen in den Pod. Also nimmt die Schwerkraft es direkt nach unten und raus ist es. Es ist also ziemlich einfach. Du solltest einen machen.

[01:19:20] **Gavin McClurg:** die ganze Show, weißt du, mit den P-Bloopers. Ich meine, damit könnten wir Stunden füllen.

[01:19:26] **Calef Letorney:** Ich bin nicht zu stolz, um zuzugeben, dass ich mir definitiv schon mal Urin von den Brillen gewischt habe. Oh,

[01:19:31] **Gavin McClurg:** Auf jeden Fall. Ich habe mal, ich habe mal, ich habe mal, ich habe in einem Jahr für eines der Rennen trainiert und musste einfach so dringend mal. Ich bin von Fish aus Richtung Core geflogen und ich bin groß und ich muss mal, muss mal. Und ich war einer von denen, ich konnte merken, dass es abgegangen war, und ich dachte mir, okay, ich bin leeseitig, ich dachte, ich hätte alles richtig gemacht. Und ich bin losgeflogen und es war einfach dieser perfekte Bogen direkt ins Gesicht, einfach, einfach voller Strahl direkt in die Brille und in den Mund. Wisst ihr, es war einfach, oh Gott.

[01:20:00] **Calef Letorney:** war nicht so schlimm. Aber was ich gemacht habe, war, dass ich versucht habe, einen frühen Trichter-Prototyp mit einem Gartenschlauch zu benutzen. Und das war, bevor wir gemerkt haben, dass es der richtige Weg war, den Schlauch durch das Pod zu führen. Und ich habe die Kontrolle über das Ende des Schlauchs verloren, weißt du, und das war...

[01:20:18] Ich fliege einfach nur

[01:20:19] **Gavin McClurg:** um dich auszusaugen. Genial.

[01:20:22] **Calef Letorney:** Genial. Ja.

[01:20:25] **Gavin McClurg:** Na ja, ein guter Abschluss, Caleb. Danke fürs Teilen all dieser tollen Geschichten und des Wissens, und schön, dich endlich mal in der Show zu haben, Mann. Es war gut, etwas Zeit mit dir zu verbringen. Ich hoffe, wir verbringen eines Tages mal wieder Zeit miteinander in der Luft. Ich kann nicht glauben, dass wir das vorher noch nicht gemacht haben, aber ich würde gerne mal mit dir fliegen, aber

[01:20:42] **Calef Letorney:** Ich werde dich nicht nach Vermont einladen, weil sonst kommt jeder und besucht dich. Ich würde sagen: Nein, nein, ich besuche dich. Du willst nicht hierher kommen. Du würdest zwei Wochen lang im Regen rumhängen.

[01:20:51] **Gavin McClurg:** Das klingt nach einem nassen Sommer. Das Wetter ist verrückt. Es war brutal. Ja. Ich werde dich einladen. Klingt gut. Egal, wo wir hingehen. Machen wir das. Toll. Wenn

[01:21:05] Wenn du CloudBase Mayhem wertvoll findest, kannst du uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Du kannst uns auf iTunes oder Stitcher bewerten. Je nachdem, wie du deinen Podcast beziehst, hilft das sehr und trägt dazu bei, die Mundpropaganda zu verbreiten. Du kannst darüber auf deiner eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst auf dem Weg zur Arbeit mit deinen Freunden darüber 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 immer nur einen Dollar pro Folge verlangt. Das kannst du über eine einmalige Spende via PayPal tun. Oder du kannst ein Abonnement einrichten. Wir haben einen Abonnement-Service, der dich für jede veröffentlichte Folge berechnet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus. Wenn du also einen Dollar pro Folge zahlst, wären das alle zwei Wochen etwa 25 Dollar im Jahr.

[01:21:51] Das ist also viel günstiger als ein Magazinabonnement. Und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt, aber ich möchte das aus vielen verschiedenen Gründen nicht tun, die ich in der Show schon oft erwähnt habe. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show steht. Und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder beeinflusst. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, ihr findet das gut. Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf cloudbasedmayhem.com geht, findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasedmayhem machen. Wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, könnt ihr das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen, und das gibt euch Zugriff auf das ganze Bonusmaterial und den kleinen Videocast, den wir machen.

[01:22:39] Und zusätzliche kleine Nuggets, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen. Aber wir haben das Gefühl, dass ihr das hören solltet, also stellen wir nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch unsere Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Natürlich wäre das

lebenslang gültig und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen. Aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud Based Mayhem Merchandise gekauft haben – T-Shirts oder Hüte oder irgendwas. Ihr solltet alles eingerichtet haben. Ihr solltet ein Konto haben und jetzt auf all diese Bonusinhalte zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr und wir sehen uns in der nächsten Show. Danke.