

Learning stalls for the first time after 30 years of flying

Cloudbase Mayhem Podcast 221 — Nate Scales

Published	2024-05-31
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/221-learning-stalls-for-the-first-time-after-30-years-of-flying-with-nate-scales/
Duration	00:26:08
Speakers	Gavin McClurg, Nate Scales
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0221-learning-stalls-for-the-first-time-after-30-years-of-flying-with-nate-scales.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	2 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	8
Show notes	8
Transcript	8
Deutsch	15
Show notes	15
Transcript	15

English

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

Show notes

My neighbor and mentor Nate Scales has been flying paragliders at a high level for over 30 years. He competed in the 2007 Red Bull X-Alps. Owned the US foot launch record out of Idaho, where conditions can be about as rough as it can get. He has been flying 2 liners since their inception in 2009. But until this week had never done an SIV, and never stalled a glider. He finally decided the time was right and it was time to conquer his fears. This is his story. Let's call it a PSA for those on the SIV fence. Nate has had a nearly accident-free flying career. Chalk it up to skill and making good decisions and a good dose of luck but we all know this sport can bite, and it's never too late to mitigate some of the risk.

The post #221 Learning stalls for the first time after 30 years of flying with Nate Scales first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the CloudBase Mayhem. I just sat down here in person with my good friend, Nate Scales, neighbor and mentor and skiing buddy and pilot friend for an awful long time. If you haven't heard the first show with Nate, he was back in the first 10 shows, I believe, over 10 years ago. It's great, hysterical, a lot of fun. He talks about his 2007 X-Hops campaign and throwing a reserve on a really wild day here in Sun Valley many years ago on his ice peak. And has flown everything and has done everything, has been flying comps for a long time, has kind of come in and out of the sport a couple times. Talks about that and why, but right now he's all fired up again. He was down with us in Valle this winter, had a blast.

[00:00:55] He and I are heading off to Schlann here in a couple weeks to compete in the national. But Nate just did his first SIV after flying for 34 years. So I thought it'd be really fun to get him on the show to find out how it went, what he learned from it. Was it scary, not scary, what all happened there? He did it with Matt Henzey up at Rife Lake in Washington, which is a beautiful place. And just talk about that whole process. Thought it'd be a fun kind of PSA to deliver to all of you, regardless of where you are in your journey. And if you have or haven't done SIVs. Or if you've done a ton of them. And so this was his first time stalling a glider after 34 years. And so we talk about the, is it even necessary? And what does it look like going forward?

[00:01:43] And how does it change your margin and risk and your approach? So enjoy this great talk. Good buddy of mine. Always entertaining. Nate Scales.

[00:02:03] Hey, dude.

[00:02:03] **Nate Scales:** How's it going, Gav? Good.

[00:02:05] **Gavin McClurg:** We're doing this again. I think the last time I was in the other house and it was circa 2014, maybe.

[00:02:11] **Nate Scales:** It was a long time ago. That'd be 10 years ago.

[00:02:13] **Gavin McClurg:** 10 years

[00:02:13] **Nate Scales:** ago. Holy hell,

[00:02:15] **Gavin McClurg:** that's crazy. That's pretty funny. Those of you listening, this is Nate Scales, my neighbor and mentor and someone I've done a lot of flying with over the years. And if you haven't heard the first one, go back and listen to that. He tells stories about the ex-Alps and his feet coming off and lots of entertaining stories about his family. Chasing them around in the Alps in the 2007, right? Ex-Alps. And flying here in Idaho and all that kind of thing. But why we're talking today is you just had some fun stuff on Rife Lake with Matt Henze. Did some SIV.

[00:02:52] **Nate Scales:** Yeah, for the first time in over 30 years of flying. I finally got the courage up to go to an SIV clinic. I did a bunch of research. I talked to a lot of people. I talked to a bunch of pilots and everybody recommended Henze. And I felt like he was the person to teach me to do some stuff that I needed to learn.

[00:03:15] **Gavin McClurg:** You have kind of a man crush on Henze anyway, you said,

[00:03:17] **Nate Scales:** right? Yeah, I think it's fair for me to say that I think Henze has the best glider handling skills in the country. He's pretty good at what he does.

[00:03:27] **Gavin McClurg:** Why no... So, yeah, tell the listeners a little bit of background on the flying you've done over the last 30 years.

[00:03:35] **Nate Scales:** So, I... I think I started flying in 91, 92 that year. You know, kind of at the beginning of paragliding, there wasn't much organized training.

[00:03:50] The U... It was before USHPA was like the... I don't even remember what the name of it was anymore. They were just at that time phasing out the full stall to get your P2 rating. There was a P1 and a P2. They decided it was... It was too dangerous, and it seemed scary, and it seemed easy for me to avoid doing any of those maneuvers because everybody said I shouldn't. I really focused and spent my time learning to make a glider go up, and I didn't have any interest in going down. So, I just sort of put it off, and then I hadn't done it, and it got scary, and I didn't want to do it, and I just...

[00:04:35] For a whole bunch... For a whole bunch of personal reasons, put it off for a long time. And then this winter, well, I started competing again a couple of years ago. I got an Alpina. That was fun and tranquil, and then they came out with the Photon, and that was fun and better, but I couldn't keep up with my friends. And this

[00:04:56] **Gavin McClurg:** is after

[00:04:57] **Nate Scales:** years of flying two-liners. I mean, you've flown the hottest gliders there

[00:05:01] **Gavin McClurg:** are for a long time.

[00:05:02] **Nate Scales:** I started flying two-liners when they came out with the R10 in... 2010. Yeah. And had R10, Ice Peaks, original Xenos. Gotcha. Yeah, so I'd been flying two-liners. But knock on wood, I had never needed to full stall a glider, and I feel comfortable saying thousands of hours of airtime. It wasn't something that came up, so I hadn't used it. I had justified to myself. I didn't need it, but as I was getting to this winter, I ordered a Xeno II, and I thought, man, now is the time, as I'm getting back into this game,

[00:05:48] starting to relearn things, I should learn this skill. And like I said, I did a bunch of research. Everybody recommended Henze. I think that all of the maneuvers instructors in the U.S. are probably really good, but I can personally say that Henze is great. Let's

[00:06:05] **Gavin McClurg:** get to that in just a sec. But just curiously, and I've asked other people this too, you've left this game a couple times, or maybe a few now. Why leave it, and what brings you back?

[00:06:19] **Nate Scales:** There's for sure risk in this game. I think quite a bit of risk in this game. And it's a beautiful game, and when you're in it and you want it, I think the risk is something totally acceptable. I'm willing to argue it's probably the coolest game, recreation, anybody has ever devised, that we can take a glorified bed sheet and shoestrings and dance around the sky with our friends is absolutely an outrageous place for us to be in society.

[00:06:59] So when I can play the game, when I'm hungry for the game, I'm willing to accept the risk. But when things come up in life, and maybe on the tail end of raising two kids, they're 15 and 18, you know, that was requiring a bunch of my time and bandwidth, and I had some work, and like anything in life, we go through cycles where we want to do this, we don't want to do that. Instead of chasing it and doing a bad job at it, it's easier for me to just sort of put it away for a while and not do a bad job at it, a mediocre job, a half-assed job. And then when I get hungry again, when the opportunity is there, it is so exciting and fun, and I am so looking forward to going to contests and racing with my friends and flying cross country here in Idaho.

[00:07:55] And my summer goal is to soar above the continental divide in the evening light, 100-plus miles. We haven't been out there in a while. A long time. People haven't gone.

[00:08:06] **Gavin McClurg:** Last year, that crew went out. They

[00:08:09] **Nate Scales:** went out. They went out there

[00:08:09] **Gavin McClurg:** for the first time in quite a few years. I mean, the last time you and I flew out there was with Farmer when he landed on Bloody Dick Road. Yep. At least that was the last time for me. That was quite a while ago. Me too. That's crazy. When you have left it in the past, do you know you're coming back to it, or at the time it's just, nah, I'm over it? Because you seem kind of over it when you're over it.

[00:08:33] I've learned to say

[00:08:34] **Nate Scales:** never. Yeah. I've learned to not say never. You know, when it doesn't work, it's, I just sort of put it away. When I get over it, I am over it. I'm completely manic and OCD, and when I'm not paragliding, I'm trying to ride my bike or ski every day, or I've just gone through this fire department adventure. I put a lot of energy into that.

[00:09:01] So, yeah, when I am over it, I'm over it, and when I get back into it, I'm so excited. Yeah,

[00:09:08] **Gavin McClurg:** yeah, yeah, yeah. There's a lot to be done still. I'm pretty excited, too. Okay, so you go up to Washington. Was it a two-day, three-day? Take us through. What'd you learn? What was the sequence of events up there? I know you were working towards Stahl. That was the goal, but was there a lot of other stuff before, or what was the program?

[00:09:28] **Nate Scales:** Yeah, so I went to Rife Lake in Washington, which is beautiful. It's sandwiched between Rainier and Adams, and coming from the desert in Idaho, it is so green, and there's big trees and frogs and birds, and it's just a spectacular place. And I didn't know there was, I think there was six of us in the clinic. I'd never met these guys before. I had a really good group. They were fun and excited. They were, most of them had been through a maneuvers clinic before, but they were relatively low airtime pilots. I don't think anybody had a P-4. Okay. So, you know, I started them at the very beginning,

[00:10:13] pulling collapses, doing pitch control, learning wig overs with big ears to deal with the energy of the glider, because Henzie and I have known each other for a long time. With me on my first tow, he towed me up. He said, all right, we're going to practice doing some spin appreciation.

[00:10:37] I got that cotton mouth feeling in my head. My tummy went all funny and I almost said, you know, no, no, let's not. But I swallowed the fear and we, we did some 90 degree spins. We did some 180 degree spins and then we went straight into stalls. Oh, wow. And with Henzie's progression and Henzie in your ear, he did a really good job of explaining it and talking me through it. And you know, never, never the whole weekend did I get that feeling like somebody had kicked me over in a chair and I was falling off of a cliff. Right. And it was really good. So we started with, we started with learning to tail slide and stabilizing the glider in a stall,

[00:11:28] getting, finding the sweet spot in there. And then we went to slightly more dynamic stalls. He wanted me to do a lot more dynamic stalls, but I was real happy taking my baby steps. Doing two stage stalls.

[00:11:45] And then into like what I know of as acro stalls, where you stall the glider, reset it and let it fly as quick as possible. Maybe losing less than a hundred feet. Then we worked into deep stall, which was really good to know how much you can slow that glider down before it does stall. And then if you're looking and listening, it gives you a ton of feedback. And there's a really good moment there to let it refl y again.

[00:12:15] **Gavin McClurg:** Any, anything that caught you out, anything that was scary other than, other than the anticipation of doing what you knew you were going to do.

[00:12:24] **Nate Scales:** The anticipation was the worst. Towing is scary. Uh, I blew a launch and got drug into the water. So maybe that just caught me wet. That was unpleasant, but I think it provided some humor for everybody.

[00:12:41] **Gavin McClurg:** In retrospect, uh, 30 years more, actually, if you started in 91 of not doing an SIV, you and I, I took you out over the lake in Hennessy and tried to talk you into stalls. And as I remember, we didn't get that far. Uh, but in retrospect,

[00:13:00] do you wish you would have done something differently the last 30 years? Do you, I mean, it's quite interesting because we have heard on a couple of the shows from people like jockey that, yeah, it's really important. But it's not necessarily for everybody. You're proof of that. You flew for 34 years. You, you threw your reserve. That's on the first show. That's, that's a really good story. You know, we've all had incidents, but, um, nothing major. I think for sure, knowing what I know,

[00:13:28] **Nate Scales:** it would have been good to do sooner. I think I wouldn't have been forever. So terrified of this full stall, um, situation that knock on wood never happened. Um, but I was in a good headspace. I, you know, Henzy jokes in his clinics that were really lucky to be there now because he's learned so much in his seven plus years of learning S teaching SIV. So the course he put me through was really comfortable. Like you said, the scariest part was for sure. The apprehension waking up in the morning and being like, Oh my God,

[00:14:10] going to bed on, day one, you know, when you're like, ah, I survived, but I've got to do it again tomorrow. Right. And it wasn't until my last toe on the second day, we knew whether it was coming in. So he gave us a bunch of toes on the second day, maybe more than you wanted that. It was actually fun to go up and stall the glider and try and be smooth. So looking back, would I change anything? No. Am I really thankful and proud that I did it now? Yes, for sure.

[00:14:43] **Gavin McClurg:** And what is the future look like? You know, there have these pal tickets has this thing where you haven't done enough stalls until you've done 300 stalls. You got to do it a lot, you know? So I think that that's, it's, there's kind of this mismatch between I I've done the SIV I'm good. You know, now they're really, this is a tune up. This is a, you got to do it all the time. Are you excited about doing more? Do you think you should do more? Where, where do you stand on that? Yeah, I do. I think, I think

[00:15:11] **Nate Scales:** I should do more. I think thanks to your podcast, we know that even if we're not practicing the skill, visualization is a really good thing. And the car ride driving home, I probably did 500 two stage stalls, steering with my knees and thinking it through, you know, every night as I go to bed, I think about it and work on it. I, I practice spin the stall, you know, just doing the motions with my hands and feeling it. I maybe I'm continuing to kid myself, but I think that that really helps a lot and do, I think I will try and save up the 1500 bucks to do it again with Henzy next summer or spring, you know, as a tune up for the season, I really hope so.

[00:16:00] It was, it was fun. It was fun to go and meet a new group of pilots. You know, that's not your usual cross country crew competition, crew it's it's just this group of people that are pretty horny to fly and excited. You're all learning something together. You're watching each other learn. It's really, I think it's really good for us to learn everything and anything and everything that we can.

[00:16:28] **Gavin McClurg:** I had a really interesting conversation with the guy, the last day of the PWC in Switzerland, who was a big fan of the show and had heard, you know, he was relatively new. This was his first world cup and was really jazzed up from Poland. And he, but he took really seriously that he'd, he'd been an XC pilot and he kept hearing that all comps, you can learn as w you know, the saying we all say all the time is you learn more in a week of comps than you do in a year of flying. And so I think the show has been a big pusher of going to a comp and they're fun. They're easy retrieve. Everything's kind of handled. They're handled for you and you get to fly with a ton of people.

[00:17:12] So you get that instant feedback and he was making the argument that he didn't feel that that was totally correct for XC flying. He feels he, he felt like there was more disconnect there than what we've talked about on the show. And you've done a lot of both, a lot of big XC flights over the, over the decades. Yeah. You chase that really hard. And we're chasing hard again. We're all excited about it this year. And, and also a lot of comps. And I found myself kind of agreeing with him in a sense that it's, it doesn't necessarily, I, for example, I'll get to a question here, but for example, some pilots are really good at comp flying because they've got all those people and they're disciplined and they know how to gaggle fly and they understand the strategy, but they're not necessarily great at flying 300 K by themselves.

[00:18:07] What do you think about that? Just in general, it, are we pushing the comp side too much too little? What, what do you feel like? I guess I sort of feel

[00:18:16] **Nate Scales:** like you're learning one thing in the comp scene. Uh, you're learning the relative strength of your climbing. Uh, you are, you're learning how many different variable lines there are. I'm constantly learning how important it is to search around or the, for better climb for a better, better gliding line. Are these the only parts of comp flying? No, not at all. Like you said, we have some people that are really good, really good comp pilots. They are really good pilots, but they don't have, they haven't yet chose to put the energy into flying cross country. And maybe they don't have some skills there that somebody like Belcourt, who is an out, you know, just to pick out the best cross country pilot has.

[00:19:08] And I think that, that it's SIV relates into this as well. It's one thing that we can learn. It's not the whole picture. Now that I've done SIV, am I going to be a really good cross country pilot? Nope. Uh, but it's going to help my cross country flying going to a contest just because I go to some contests. And even if I do well, does that mean I'm going to be a good cross country pilot? Nope. But it is giving me more tools. Uh, man, you can't argue that flying in a, in any sort of contest, but especially a world cup contest teaches you how to fly full speed, which is something that we just don't practice that much on our own.

[00:19:51] **Gavin McClurg:** Yeah. I have found, we've talked about that a lot over the years that, Hey, when we get these days, we got to hammer it just like we do in contests. And I can never do that. I find it really hard to hammer that hard. I mean, one, it's pretty tiring. You know, if you're, if you're hammering, it's mentally exhausting. And if you're, if you're hammered, if you're full bar between every climb, like you often are, especially in a world cup, you just have to fly full speed all the time. I mean, not all the time, but most of the time, you know, it's, it's pretty tiring. It's tiring on your legs. It's, there's a lot of management going on. It's mentally, it's mentally exhausting, you know, and if, if we transition that into a 10 hour summer flight here in Idaho and the, you know, that's pretty hard to do, but I also just can't, I just don't press, press as much bar.

[00:20:40] And I

[00:20:41] **Nate Scales:** don't think we should. Yeah. You know, a contest task is two to four hours. There's other people around who are helping with the search and, and things that when we're flying cross country,

[00:20:55] Baptiste Lambert did that XC mag article. And he talked about the, how he's not flying full speed all day in a big cross country flight. He's flying really efficient, but he, you know, or at least I heard him to say that he is not flying full speed all day. He's, you know, using a lot more McCready in a contest to win. You have to go full speed. Yeah. Because otherwise somebody else is, and they're going to get in front of you.

[00:21:24] **Gavin McClurg:** Right, right, right.

[00:21:27] What will this do? If anything, if you thought about it, when you're doing the visualization on the way home, do you think it'll change your process? Do you think it'll change your approach? Do you think it'll change, change your margin?

[00:21:42] I think

[00:21:42] **Nate Scales:** what it will do is increase my confidence. As I'm trying to core a small, tight thermal, you know, and I'm away from the ground. I, I know that I know what the spin point is. I know that I have a, there's a moment there. If I'm looking and listening, when I spin the glider to release it and get it flying again, I think I can turn tighter. Um, the stall, I think to have the confidence, if I do get a big cravat, I can quickly go to back fly, clear that cravat and start flying again. I don't think it'll change my approach. I think it'll help my confidence, which should help me relax and fly better and be more aware of what's happening in the day.

[00:22:32] **Gavin McClurg:** Anything else you want to talk about? No, you're getting back into it.

[00:22:37] **Nate Scales:** I'm you're excited. I, I'm really excited. I'm excited to go flying. I'm excited to meet new people. Uh, I'm really excited to just fly around with people this summer. Pretty lucky. It's, it's, it's absolutely insane that we're

at this point in society where we can, for fun, dance around in the sky with our friends.

[00:23:06] **Gavin McClurg:** Well, I'm glad you did your first SIV in a 34 years. Uh, I'm glad you did your first SIV in a 34 years or something and, uh, you got that tucked away and, uh, yeah, man, let's go have some fun. Thanks dude. Thank you. Yeah. If

[00:23:25] you find the cloud-based mayhem valuable, you can support it in a lot of different ways. You can give us a rating on iTunes or stitcher or however you get your podcast that goes a long ways and help spread the word. You can blog about it on your own website or share it on social media. You can talk about it on the way out to launch with your pilot friends. I know a lot of interesting conversations have happened that way. And of course you can support us financially. This show takes a little bit of time, but it does take a lot of time, a lot of editing, a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes cost. So if you can support us financially, all we've ever asked for is a buck a show. And you can do that through a one-time donation through PayPal, or you can set up a subscription service that charges you for each show that comes out. We put a new show out every two weeks. So for example, if you did a buck a show and every two weeks, it'd be about \$25 a year.

[00:24:11] So way cheaper than a magazine subscription. And it makes all of this possible. Uh, I do not want to fund this show with advertising or sponsors. We get asked about that, uh, pretty frequently, but I, for a whole bunch of different reasons, which I've said many times on the show, I don't want to do that. I don't like having that stuff at the front of the show. And I also want you to know that these are authentic conversations with real people. And these are just our opinions, but our opinions are not being skewed by sponsors or advertising dollars. I think that's a pretty toxic business model. So I hope you dig that. Um, you can support us. If you go to cloudbasedmayhem.com, you can find us. 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 and extra little, uh,

[00:25:02] 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 in a, you're being in a position someday to be able to support us, but you'll find all that on the website. Uh, all of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloud based mayhem, merchandise, t-shirts or hats or anything, you should be all set up. You should have an account and you should be able to access all that bonus material. Now. Thank you so much for listening. I really appreciate your support and we'll see you on the next show. Thank you.

Français

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

Show notes

Mon voisin et mentor Nate Scales pratique le parapente à haut niveau depuis plus de 30 ans. Il a participé au Red Bull X-Alps en 2007. Il détenait le record américain de décollage au pied depuis l'Idaho, où les conditions peuvent être aussi rudes qu'elles puissent l'être. Il pilote des 2 lignes depuis leur apparition en 2009. Mais jusqu'à cette semaine, il n'avait jamais fait de SIV, et n'avait jamais mis un planeur en décrochage. Il a finalement décidé que le moment était venu de vaincre ses peurs. Voici son histoire. Appelons cela un message de sensibilisation pour ceux qui hésitent à faire du SIV. Nate a eu une carrière de vol presque sans accident. On peut l'attribuer à son habileté, à ses bonnes décisions et à une bonne dose de chance, mais nous savons tous que ce sport peut être dangereux, et il n'est jamais trop tard pour atténuer une partie des risques.

Le post #221 Learning stalls for the first time after 30 years of flying with Nate Scales est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de CloudBase Mayhem. Je viens de m'asseoir en personne avec mon bon ami Nate Scales, voisin, mentor, partenaire de ski et ami pilote depuis un temps infini. Si vous n'avez pas entendu le premier épisode avec Nate, il était là dans les dix premiers, je crois, il y a plus de 10 ans. C'est génial, hilarant, vraiment sympa. Il parle de sa campagne X-Hops de 2007 et du moment où il a déclenché son parachute de secours lors d'une journée vraiment dingue ici à Sun Valley il y a bien des années sur son Ice Peak. Il a tout piloté, tout fait, il participe à des compétitions depuis longtemps et il est entré et sorti du sport à quelques reprises. Il en parle et explique pourquoi, mais pour l'instant, il est à nouveau à fond. Il était avec nous à Valle cet hiver, on s'est éclatés.

[00:00:55] Il et moi partons pour Schlann dans deux semaines pour participer aux nationaux. Mais Nate vient de faire son premier SIV après 34 ans de pratique. Je me suis dit que ce serait vraiment sympa de l'inviter sur l'émission pour savoir comment ça s'est passé, ce qu'il en a appris. Est-ce que c'était effrayant, pas effrayant, qu'est-ce qui s'est passé exactement ? Il l'a fait avec Matt Henzey au lac Rife dans le Washington, c'est un endroit magnifique. Et on va discuter de tout ce processus. Je me suis dit que ce serait un genre de message d'intérêt public sympa à vous transmettre, peu importe où vous en êtes dans votre parcours. Que vous ayez fait des SIV ou non. Ou que vous en ayez fait des tonnes. Alors, c'était sa première fois à mettre une aile en décrochage après 34 ans. Et on discute de la question : est-ce que c'est vraiment nécessaire ? Et à quoi ça ressemble pour la suite ?

[00:01:43] Et comment est-ce que ça change ta marge, tes risques et ton approche ? Alors, profitez bien de cette super discussion. Un bon pote de moi, toujours divertissant. Nate Scales.

[00:02:03] Salut, mec.

[00:02:03] **Nate Scales:** Ça va, Gav ? Ça va.

[00:02:05] **Gavin McClurg:** On recommence. Je crois que la dernière fois que j'étais dans l'autre maison, c'était vers 2014, peut-être.

[00:02:11] **Nate Scales:** C'était il y a longtemps. Ça doit faire 10 ans.

[00:02:13] **Gavin McClurg:** 10 ans

[00:02:13] **Nate Scales:** il y a 10 ans. Putain,

[00:02:15] **Gavin McClurg:** C'est dingue. C'est assez drôle. Pour ceux qui nous écoutent, voici Nate Scales, mon voisin, mon mentor et quelqu'un avec qui j'ai fait beaucoup de vols au fil des années. Et si vous n'avez pas entendu le premier, retournez l'écouter. Il raconte des histoires sur les X-Alps, sur ses pieds qui se décollent et plein d'anecdotes amusantes

sur sa famille. Les poursuivre dans les Alpes en 2007, n'est-ce pas ? Les X-Alps. Et voler ici dans l'Idaho et tout ça. Mais si on en parle aujourd'hui, c'est parce que vous venez de faire des trucs sympas sur Rife Lake avec Matt Henze. Vous avez fait du SIV.

[00:02:52] **Nate Scales:** Ouais, pour la première fois en plus de 30 ans de pratique. J'ai enfin pris le courage d'aller à une clinique SIV. J'ai fait pas mal de recherches. J'ai parlé à beaucoup de gens. J'ai discuté avec plusieurs pilotes et tout le monde m'a recommandé Henze. Et j'ai eu l'impression que c'était la personne qu'il fallait pour m'apprendre certaines choses que je devais acquérir.

[00:03:15] **Gavin McClurg:** De toute façon, tu as un petit faible pour Henze, tu as dit.

[00:03:17] **Nate Scales:** n'est-ce pas ? Ouais, je pense qu'il est juste que je dise que Henze a les meilleures compétences de pilotage d'aile du pays. Il est vraiment bon dans ce qu'il fait.

[00:03:27] **Gavin McClurg:** Pourquoi pas... Alors, oui, raconte un peu aux auditeurs ton parcours en vol ces 30 dernières années.

[00:03:35] **Nate Scales:** Alors, je... je pense que j'ai commencé à voler en 91, en 92 cette année-là. Vous savez, au début du parapente, il n'y avait pas beaucoup de formation organisée.

[00:03:50] C'était avant que l'USHPA ne soit... je ne me rappelle même plus quel était le nom. À l'époque, ils étaient juste en train de supprimer le décrochage complet pour obtenir votre brevet P2. Il y avait le P1 et le P2. Ils ont décidé que c'était... que c'était trop dangereux, et ça avait l'air effrayant, et il me semblait facile d'éviter de faire ces manœuvres parce que tout le monde disait que je ne devais pas le faire. Je me suis vraiment concentré et j'ai passé mon temps à apprendre à faire monter une aile, et je n'avais aucun intérêt à la faire descendre. Alors, je l'ai juste mis de côté, et comme je ne l'avais pas fait, ça est devenu effrayant, je ne voulais plus le faire, et j'ai juste...

[00:04:35] Pour une tonne de raisons personnelles, je l'ai repoussé pendant longtemps. Et puis cet hiver, enfin, j'ai recommencé à faire de la compétition il y a quelques années. J'ai eu une Alpina. C'était sympa et tranquille, et puis ils sont sortis la Photon, c'était sympa et mieux, mais je n'arrivais pas à suivre mes amis. Et cette

[00:04:56] **Gavin McClurg:** c'est après

[00:04:57] **Nate Scales:** des années à piloter des deux lignes. Je veux dire, vous avez piloté les ailes les plus performantes là-bas

[00:05:01] **Gavin McClurg:** depuis longtemps.

[00:05:02] **Nate Scales:** J'ai commencé à piloter des deux lignes quand ils sont sortis avec le R10 en... 2010. Ouais. Et j'ai eu le R10, les Ice Peaks, les Xenos originaux. Compris. Ouais, donc je pilotais des deux lignes. Mais je croise les doigts, je n'ai jamais eu besoin de provoquer un décrochage complet sur une aile, et je peux dire avec assurance que j'ai des milliers d'heures de vol. Ce n'était pas quelque chose qui se présentait, donc je ne l'avais pas utilisé. Je m'étais justifié en me disant que je n'en avais pas besoin, mais alors que j'arrivais à cet hiver, j'ai commandé un Xeno II, et je me suis dit, mec, c'est le moment, puisque je me remets dans le bain,

[00:05:48] je commençais à réapprendre les choses, je devrais apprendre cette compétence. Et comme je l'ai dit, j'ai fait pas mal de recherches. Tout le monde recommandait Henze. Je pense que tous les instructeurs de manœuvres aux États-Unis sont probablement très bons, mais je peux dire personnellement que Henze est excellent. Allons-y.

[00:06:05] **Gavin McClurg:** On y arrive dans un instant. Mais par simple curiosité, et je l'ai demandé à d'autres personnes aussi, vous avez quitté ce sport à quelques reprises, ou peut-être plusieurs maintenant. Pourquoi l'avez-vous quitté, et qu'est-ce qui vous fait revenir ?

[00:06:19] **Nate Scales:** Il y a certainement des risques dans ce sport. Je pense qu'il y en a pas mal. C'est un sport magnifique, et quand on y est et qu'on en a envie, je pense que le risque est tout à fait acceptable. Je suis prêt à soutenir que c'est probablement le loisir le plus cool que quiconque ait jamais inventé ; le fait qu'on puisse prendre un simple drap et des lacets pour danser dans le ciel avec nos amis est une position absolument incroyable à prendre dans notre

société.

[00:06:59] Alors, quand je peux jouer, quand j'ai envie de jouer, je suis prêt à accepter le risque. Mais quand des choses surviennent dans la vie, et peut-être vers la fin de l'éducation de deux enfants, ils ont 15 et 18 ans, vous savez, ça demandait beaucoup de mon temps et de mon énergie, et j'avais du travail, et comme dans la vie, on traverse des cycles où on veut faire ceci, on ne veut pas faire cela. Au lieu de courir après et de mal le faire, il est plus facile pour moi de simplement mettre ça de côté pendant un moment et de ne pas le faire mal, pas un travail médiocre, pas un travail bâclé. Et puis, quand j'ai à nouveau envie, quand l'occasion se présente, c'est tellement excitant et amusant, et j'ai tellement hâte d'aller aux compétitions, de faire des courses avec mes amis et de faire du cross country ici en Idaho.

[00:07:55] Et mon objectif pour cet été, c'est de planer au-dessus de la ligne de partage des eaux en lumière de fin de journée, sur plus de 100 miles. Ça fait un moment qu'on n'y est pas allés. Un long moment. Les gens n'y sont plus allés.

[00:08:06] **Gavin McClurg:** L'année dernière, cette équipe est partie. Ils

[00:08:09] **Nate Scales:** sont partis. Ils sont allés là-bas

[00:08:09] **Gavin McClurg:** pour la première fois depuis pas mal d'années. Je veux dire, la dernière fois que tu et moi sommes allés là-bas, c'était avec Farmer quand il a atterri sur Bloody Dick Road. Ouais. Enfin, c'était la dernière fois pour moi. Ça remonte à pas mal de temps. Moi aussi. C'est dingue. Quand on a laissé ça derrière soi, est-ce que tu sais que tu vas y retourner, ou est-ce qu'au moment même, tu te dis juste, « nan, j'en ai fini » ? Parce que tu as l'air d'avoir vraiment tourné la page quand tu l'as fait.

[00:08:33] J'ai appris à dire

[00:08:34] **Nate Scales:** jamais. Ouais. J'ai appris à ne plus dire jamais. Tu sais, quand ça ne marche pas, je le mets juste de côté. Quand je passe à autre chose, j'ai tourné la page. Je suis complètement maniaque et obsessionnel, et quand je ne fais pas de parapente, j'essaie de faire du vélo ou du ski tous les jours, ou alors je viens de vivre cette aventure avec les pompiers. J'y ai mis beaucoup d'énergie.

[00:09:01] Alors, ouais, quand j'ai tourné la page, j'ai tourné la page, et quand je m'y remets, je suis super enthousiaste. Ouais,

[00:09:08] **Gavin McClurg:** Ouais, ouais, ouais. Il reste encore beaucoup à faire. Je suis aussi assez enthousiaste. OK, donc tu es allé dans le Washington. C'était sur deux jours, trois jours ? Raconte-nous. Qu'est-ce que tu as appris ? C'était quoi la séquence des événements là-bas ? Je sais que tu travaillais pour le Stahl. C'était l'objectif, mais est-ce qu'il y avait beaucoup d'autres trucs avant, ou c'était quoi le programme ?

[00:09:28] **Nate Scales:** Ouais, donc je suis allé à Rife Lake dans le Washington, c'est magnifique. C'est coincé entre Rainier et Adams, et quand on vient du désert de l'Idaho, c'est tellement vert, avec de gros arbres, des grenouilles et des oiseaux, c'est juste un endroit spectaculaire. Et je ne savais pas qu'il y avait, je crois qu'on était six dans la clinique. Je n'avais jamais rencontré ces gars-là avant. J'avais un super groupe. Ils étaient sympas et enthousiastes. La plupart avaient déjà fait une clinique de manœuvres, mais c'étaient des pilotes avec relativement peu d'heures de vol. Je ne pense que personne n'avait un P-4. Bon, alors, je les ai commencés depuis le tout début,

[00:10:13] gérer les fermetures, faire du contrôle de tangage, apprendre les wig overs avec de grandes oreilles pour gérer l'énergie de l'aile, parce que Henzie et moi nous connaissons depuis longtemps. Lors de mon premier remorquage, il m'a remonté. Il a dit : « Bon, on va s'entraîner à apprécier les pirouettes. »

[00:10:37] J'ai eu cette sensation de bouche sèche dans la tête. J'ai eu des nœuds au ventre et j'ai failli dire, tu sais, non, non, on ne le fait pas. Mais j'ai avalé ma peur et on a fait des pirouettes à 90 degrés. On a fait des pirouettes à 180 degrés et ensuite on est passés directement aux décrochages. Oh, wow. Et avec la progression de Henzie et Henzie qui te parle à l'oreille, il a fait un super boulot pour m'expliquer et me guider. Et tu sais, jamais, jamais pendant tout le week-end, je n'ai eu cette sensation que quelqu'un m'avait renversé sur une chaise et que je tombais d'une falaise. C'est ça. Et c'était vraiment bien. Alors on a commencé par, on a commencé par apprendre à glisser sur la queue et à stabiliser l'aile en décrochage,

[00:11:28] pour trouver le bon compromis. Ensuite, on est passés à des stalls un peu plus dynamiques. Il voulait que je fasse beaucoup plus de stalls dynamiques, mais j'étais vraiment content de faire mes petits pas. Faire des stalls en deux étapes.

[00:11:45] Et ensuite, on est passé à ce que je connais comme des décrochages acro, où tu fais décrocher l'aile, tu la réinitialises et tu la laisses voler le plus vite possible. En perdant peut-être moins de cent pieds. Ensuite, on a travaillé sur le décrochage parachutal, ce qui était vraiment bien pour savoir à quel point on peut ralentir cette aile avant qu'elle ne décroche. Et si tu regardes et que tu écoutes, ça te donne énormément de retours. Et il y a un moment vraiment bien pour la laisser repartir à nouveau.

[00:12:15] **Gavin McClurg:** Quoi que ce soit qui vous ait pris au dépourvu, n'importe quel moment effrayant, à part, à part l'anticipation de faire ce que vous saviez que vous alliez faire.

[00:12:24] **Nate Scales:** L'anticipation était le pire. Le remorquage, c'est flippant. J'ai raté un décollage et j'ai été traîné dans l'eau. Alors peut-être que c'est juste ça qui m'a pris au dépourvu. C'était désagréable, mais je pense que ça a bien fait rire tout le monde.

[00:12:41] **Gavin McClurg:** Avec le recul, euh, 30 ans de plus, en fait, si vous aviez commencé en 91 sans faire de SIV, toi et moi, je t'aurais emmené au-dessus du lac à Hennessy et j'aurais essayé de te faire faire des décrochages. Et si je me souviens bien, on n'en était pas là. Euh, mais avec le recul,

[00:13:00] est-ce que tu regrettes de ne pas avoir fait quelque chose de différent ces 30 dernières années ? Je veux dire, c'est assez intéressant parce qu'on a entendu dans quelques émissions des gens comme Jockey dire que, oui, c'est vraiment important. Mais ce n'est pas forcément pour tout le monde. Tu en es la preuve. Tu as volé pendant 34 ans. Tu as déclenché ton parachute de secours. C'est lors de la première émission. C'est une très bonne histoire. Vous savez, on a tous eu des incidents, mais rien de majeur. Je pense que certainement, avec ce que je sais aujourd'hui,

[00:13:28] **Nate Scales:** ça aurait été bien de le faire plus tôt. Je pense que je n'aurais pas été éternellement terrifié par cette situation de décrochage complet qui, touche du bois, n'est jamais arrivée. Mais j'étais dans un bon état d'esprit. Vous savez, Henzy fait des blagues dans ses cliniques, j'ai eu vraiment de la chance d'être là maintenant parce qu'il a tellement appris en plus de sept ans d'enseignement du SIV. Donc le cours qu'il m'a fait suivre était vraiment confortable. Comme vous l'avez dit, la partie la plus effrayante était sans aucun doute l'appréhension de se réveiller le matin en se disant : « Oh mon Dieu, »

[00:14:10] se coucher le premier jour, tu sais, en te disant : ah, j'ai survécu, mais je dois recommencer demain. Exactement. Et ce n'est qu'à mon dernier virage le deuxième jour qu'on a su si ça allait rentrer. Du coup, il nous a donné pas mal de virages le deuxième jour, peut-être plus que ce que tu voulais. En fait, c'était sympa de monter et de mettre l'aile en décrochage en essayant d'être fluide. Alors, avec le recul, est-ce que je changerais quelque chose ? Non. Est-ce que je suis vraiment reconnaissant et fier d'avoir fait ça maintenant ? Oui, carrément.

[00:14:43] **Gavin McClurg:** Et à quoi ressemble l'avenir ? Vous savez, il y a ces tickets PAL qui prévoient que vous n'avez pas fait assez de stalls tant que vous n'en avez pas fait 300. Il faut en faire beaucoup, vous voyez ? Je pense donc qu'il y a un genre de décalage entre « j'ai fait le SIV, je suis bon » et maintenant, c'est vraiment « c'est une mise au point, c'est un truc qu'il faut faire tout le temps ». Est-ce que vous êtes impatient d'en faire plus ? Pensez-vous que vous devriez en faire plus ? Où en êtes-vous sur ce point ? Ouais, je le suis. Je pense, je pense...

[00:15:11] **Nate Scales:** Je devrais en faire plus. Je pense que grâce à votre podcast, on sait que même si on ne pratique pas la compétence, la visualisation est une très bonne chose. Et pendant le trajet en voiture pour rentrer, j'ai probablement fait 500 voilures à deux étages, en dirigeant avec mes genoux et en y réfléchissant, vous savez, chaque soir avant de me coucher, j'y pense et j'y travaille. Je m'entraîne à la voilure en virage, vous savez, juste en faisant les mouvements avec mes mains et en ressentant la chose. Je me fais peut-être encore des illusions, mais je pense que ça aide vraiment beaucoup et je pense que je vais essayer d'économiser les 1500 balles pour le refaire avec Henzy l'été ou le printemps prochain, vous savez, comme une mise au point pour la saison, j'espère vraiment.

[00:16:00] C'était, c'était sympa. C'était sympa d'aller rencontrer un nouveau groupe de pilotes. Vous voyez, ce n'est pas votre équipe habituelle de cross country, c'est juste ce groupe de gens qui ont vraiment envie de voler et qui sont excités. Vous apprenez tous quelque chose ensemble. Vous vous regardez apprendre les uns les autres. C'est vraiment, je pense que c'est vraiment bien pour nous d'apprendre tout ce qu'on peut, n'importe quoi.

[00:16:28] **Gavin McClurg:** J'ai eu une conversation vraiment intéressante avec le gars, le dernier jour du PWC en Suisse. Il était grand fan de l'émission et il était relativement nouveau, c'était sa première Coupe du monde et il était vraiment surexcité après la Pologne. Il prenait très au sérieux le fait qu'il était un pilote XC et il entendait sans cesse que dans toutes les compétitions, on apprend beaucoup. Vous savez, on dit tout le temps qu'on apprend plus en une semaine de compétition qu'en un an de vol. Je pense donc que l'émission a beaucoup encouragé l'idée d'aller en compétition, et elles sont amusantes. Les récupérations sont faciles, tout est un peu géré pour vous et vous pouvez voler avec énormément de monde.

[00:17:12] Alors, on obtient ce retour immédiat, et il soutenait que ça n'était pas tout à fait correct pour le vol XC. Il a l'impression qu'il y a plus de décalage que ce dont on a parlé dans l'émission. Et vous en avez fait beaucoup des deux, beaucoup de gros vols XC sur plusieurs décennies. Ouais, on court après ça très fort. Et on y court à nouveau. On est tous excités cette année. Et aussi beaucoup de compétitions. Et je me suis retrouvé à être plutôt d'accord avec lui en quelque sorte, ce n'est pas forcément... je vais arriver à une question ici, mais par exemple, certains pilotes sont vraiment bons en compétition parce qu'ils ont tous ces gens, ils sont disciplinés, ils savent voler en groupe et ils comprennent la stratégie, mais ils ne sont pas forcément excellents pour voler 300 km tout seuls.

[00:18:07] Qu'est-ce que tu en penses ? De manière générale, est-ce qu'on met trop ou pas assez l'accent sur le côté compétition ? Qu'est-ce que tu en penses ? Je suppose que je me sens plutôt...

[00:18:16] **Nate Scales:** comme si vous appreniez une chose dans le milieu de la compétition. Vous apprenez la force relative de votre ascension. Vous apprenez combien il y a de lignes à différentes variables. J'apprends constamment à quel point il est important de chercher autour ou pour une meilleure ascension, pour une meilleure ligne de plané. Est-ce que ce sont les seules parties du pilotage en compétition ? Non, pas du tout. Comme vous l'avez dit, nous avons des gens qui sont vraiment de très bons pilotes de compétition. Ce sont de très bons pilotes, mais ils n'ont pas encore choisi de mettre de l'énergie dans le vol cross country. Et peut-être qu'ils n'ont pas certaines compétences là-dedans que quelqu'un comme Belcourt, qui est un, vous savez, juste pour citer le meilleur pilote cross country, possède.

[00:19:08] Et je pense que le SIV est aussi lié à ça. C'est une chose qu'on peut apprendre, mais ce n'est pas la vue d'ensemble. Maintenant que j'ai fait du SIV, est-ce que je vais devenir un super pilote de cross country ? Non. Mais ça va aider mon pilotage en cross country quand j'irai en compétition, juste parce que je vais à certaines compétitions. Et même si je m'en sors bien, est-ce que ça veut dire que je vais devenir un bon pilote de cross country ? Non. Mais ça me donne plus d'outils. Mec, on ne peut pas nier que voler dans n'importe quelle compétition, mais surtout en Coupe du monde, t'apprend à voler à pleine vitesse, ce qui est quelque chose qu'on ne pratique pas beaucoup par nous-mêmes.

[00:19:51] **Gavin McClurg:** Ouais. J'ai remarqué, et on en a beaucoup parlé au fil des années, que quand on a ces journées-là, il faut envoyer du lourd, exactement comme en compétition. Et je n'arrive jamais à le faire. Je trouve ça vraiment dur de pousser à ce point. Je veux dire, d'abord, c'est assez fatigant. Vous savez, si vous poussez, c'est épuisant mentalement. Et si vous êtes à fond, si vous êtes à fond entre chaque montée, comme c'est souvent le cas, surtout en Coupe du monde, vous devez voler à pleine vitesse tout le temps. Enfin, pas tout le temps, mais la plupart du temps, vous savez, c'est assez fatigant. C'est fatigant pour les jambes. Il y a énormément de gestion en cours. C'est mentalement, c'est mentalement épuisant, vous savez, et si on transpose ça dans un vol d'été de 10 heures ici en Idaho, vous savez, c'est assez difficile à faire, mais je n'arrive tout simplement pas à pousser autant de barres.

[00:20:40] Et je...

[00:20:41] **Nate Scales:** je ne pense pas qu'on devrait. Ouais. Tu sais, une manche en compétition dure deux à quatre heures. Il y a d'autres personnes autour qui aident pour la recherche et les trucs qu'on fait quand on fait du cross country,

[00:20:55] Baptiste Lambert a fait cet article pour le mag XC. Et il a parlé du fait qu'il ne vole pas à pleine vitesse toute la journée lors d'un long cross country. Il vole de manière très efficace, mais il, enfin, je l'ai entendu dire qu'il ne vole

pas à pleine vitesse toute la journée. Il utilise beaucoup plus de McCready dans une compétition pour gagner. Il faut aller à pleine vitesse. Ouais. Parce que sinon, quelqu'un d'autre le fera, et il va passer devant vous.

[00:21:24] **Gavin McClurg:** C'est ça, c'est ça, c'est ça.

[00:21:27] Qu'est-ce que ça va apporter ? Si on y réfléchit, quand vous faites votre visualisation sur le chemin du retour, est-ce que vous pensez que ça va changer votre processus ? Est-ce que ça va changer votre approche ? Est-ce que ça va changer votre marge ?

[00:21:42] Je pense que

[00:21:42] **Nate Scales:** ça va booster ma confiance. Quand j'essaie de prendre une petite thermique serrée, vous savez, et que je suis loin du sol. Je sais que je sais où se trouve le point de rotation. Je sais qu'il y a un moment précis. Si je regarde et que j'écoute, quand je fais pivoter l'aile pour la relâcher et la remettre en vol, je pense que je pourrai tourner plus serré. Euh, pour le décrochage, je pense que pour avoir confiance, si je me prends un gros cravat, je pourrai passer rapidement en vol arrière, libérer ce cravat et recommencer à voler. Je ne pense pas que ça va changer mon approche. Je pense que ça va m'aider à avoir confiance, ce qui devrait m'aider à me détendre, à mieux voler et à être plus conscient de ce qui se passe pendant la journée.

[00:22:32] **Gavin McClurg:** Tu veux parler d'autre chose ? Non, tu te remets dedans.

[00:22:37] **Nate Scales:** Je vois que tu es enthousiaste. Moi aussi, je suis vraiment ravi. J'ai hâte d'aller voler. J'ai hâte de rencontrer de nouvelles personnes. Je suis vraiment impatient de simplement voler avec des gens cet été. On a pas mal de chance. C'est absolument dingue que nous en soyons arrivés à un stade de la société où l'on peut, pour le plaisir, danser dans le ciel avec nos amis.

[00:23:06] **Gavin McClurg:** Eh bien, je suis content que tu aies fait ton premier SIV en 34 ans. Je suis content que tu aies fait ton premier SIV en 34 ans ou quelque chose comme ça et que tu l'aies mis de côté et, ouais, mec, allons nous amuser. Merci mec. Merci. Ouais. Si

[00:23:25] Si vous trouvez Cloud-based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous donner une note sur iTunes ou Stitcher, ou peu importe la plateforme où vous écoutez votre podcast, ça aide énormément à faire passer le mot. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter en sortant du travail avec vos collègues. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette façon. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission prend un peu de temps, mais elle en prend beaucoup : 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 mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera 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, ça revient à environ 25 \$ par an.

[00:24:11] C'est donc bien moins cher qu'un abonnement à un magazine. Et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour une multitude de raisons, que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission. Et je veux aussi que vous sachiez qu'il s'agit de conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. J'espère donc que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir : si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous pourrez nous trouver. Vous y trouverez les 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, au petit podcast vidéo que nous faisons et aux petits extra...

[00:25:02] C'est beaucoup moins cher qu'un abonnement à un magazine, et c'est ce qui rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour plein de raisons différentes, que j'ai déjà mentionnées plusieurs fois dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas

avoir ce genre de trucs au début de l'émission. Et je veux aussi que vous sachiez qu'il s'agit de conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. J'espère donc que vous comprenez ça. Vous pouvez nous soutenir : si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous pourrez nous trouver. Vous y trouverez les 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. On a essayé de rendre ça très simple, et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, au petit podcast vidéo que nous faisons et aux petits extra que nous trouvons dans les conversations et qui n'intègrent pas l'émission principale. Mais nous estimons que vous devriez les entendre, alors nous ne mettons rien de tout cela 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 position de pouvoir nous soutenir, mais vous trouverez tout ça sur le site web. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou qui ont acheté du merchandising Cloud Based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez être déjà configurés. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus. Maintenant, merci infiniment de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien et on se voit au prochain épisode. Merci.

Deutsch

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

Show notes

Mein Nachbar und Mentor Nate Scales fliegt seit über 30 Jahren auf hohem Niveau Paraglider. Er nahm 2007 an den Red Bull X-Alps teil. Er hielt den US-Fußstart-Rekord aus Idaho, wo die Bedingungen so rau sein können, wie sie nur sein können. Er fliegt 2-Liner seit deren Einführung im Jahr 2009. Aber bis zu dieser Woche hatte er noch nie ein SIV absolviert und noch nie einen Gleiter in den Strömungsabriss gebracht. Schließlich entschied er, dass der richtige Zeitpunkt gekommen war, um seine Ängste zu überwinden. Dies ist seine Geschichte. Nennen wir es eine PSA für diejenigen, die vor der SIV-Schwelle zögern. Nate hatte eine fast unfallfreie Fliegerkarriere. Man kann das seinem Können, guten Entscheidungen und einer guten Portion Glück zuschreiben, aber wir alle wissen, dass dieser Sport zubeißen kann, und es ist nie zu spät, einige der Risiken zu minimieren.

Der Beitrag #221 Learning stalls for the first time after 30 years of flying with Nate Scales erschien zum ersten Mal auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Folge von CloudBase Mayhem. Ich sitze hier gerade persönlich mit meinem guten Freund Nate Scales zusammen, meinem Nachbarn, Mentor, Skibuddy und Pilotfreund seit einer verdammt langen Zeit. Falls ihr die erste Folge mit Nate noch nicht gehört habt, er war in den ersten zehn Folgen dabei, ich glaube, vor über 10 Jahren. Sie ist großartig, hysterisch, macht richtig Spaß. Er erzählt von seiner X-Hops-Kampagne 2007 und wie er vor vielen Jahren an einem richtig wilden Tag hier in Sun Valley bei seinem Ice Peak einen Rettungsschirm ausgezogen hat. Er hat alles geflogen und alles gemacht, ist schon lange bei Wettbewerben dabei, ist ein paar Mal in den Sport rein- und rausgegangen. Er spricht darüber und warum, aber im Moment ist er wieder voll motiviert. Er war diesen Winter mit uns in Valle dabei und hatte eine tolle Zeit.

[00:00:55] Er und ich fliegen in ein paar Wochen nach Schlann, um an der Meisterschaft teilzunehmen. Aber Nate hat gerade sein erstes SIV absolviert, nachdem er 34 Jahre lang geflogen ist. Also dachte ich, es wäre echt lustig, ihn in die Show zu holen, um herauszufinden, wie es war und was er daraus gelernt hat. War es beängstigend, nicht beängstigend, was ist da alles passiert? Er hat es mit Matt Henzey am Rife Lake in Washington gemacht, was ein wunderschöner Ort ist. Und wir sprechen über diesen ganzen Prozess. Ich dachte, das wäre eine tolle Art von PSA für euch alle, egal wo ihr auf eurer Reise steht. Und egal, ob ihr SIVs gemacht habt oder nicht. Oder ob ihr schon eine Menge davon gemacht habt. Das war also sein erstes Mal, einen Gleitschirm zu stellen, nach 34 Jahren. Und wir sprechen darüber, ob es überhaupt notwendig ist und wie es in Zukunft aussieht.

[00:01:43] Und wie verändert das deine Sicherheitsmarge, dein Risiko und deine Herangehensweise? Also, genießt diesen tollen Talk. Ein guter Kumpel von mir. Immer unterhaltsam. Nate Scales.

[00:02:03] Hey, Alter.

[00:02:03] **Nate Scales:** Wie läuft's, Gav? Gut.

[00:02:05] **Gavin McClurg:** Wir machen das wieder. Ich glaube, das letzte Mal war ich im anderen Haus, das war so um 2014, vielleicht.

[00:02:11] **Nate Scales:** Das war schon lange her. Das war vor 10 Jahren.

[00:02:13] **Gavin McClurg:** 10 Jahre

[00:02:13] **Nate Scales:** vor. Heilige Scheiße,

[00:02:15] **Gavin McClurg:** Das ist verrückt. Das ist ziemlich lustig. Für alle, die zuhören: Das ist Nate Scales, mein Nachbar und Mentor, mit dem ich über die Jahre viel geflogen bin. Und falls ihr das erste Teil noch nicht gehört habt, hört da nochmal rein. Er erzählt Geschichten über X-Alps und wie er die Kontrolle verloren hat, und viele unterhaltsame

Geschichten über seine Familie. Wie er sie 2007 in den Alpen gejagt hat, oder? X-Alps. Und wie er hier in Idaho fliegt und all das. Aber der Grund, warum wir heute reden, ist, dass du gerade ein paar coole Sachen am Rife Lake mit Matt Henze gemacht hast. Etwas SIV.

[00:02:52] **Nate Scales:** Ja, zum ersten Mal in über 30 Jahren Fliegererfahrung habe ich endlich den Mut aufgefasst, zu einer SIV-Clinic zu gehen. Ich habe viel recherchiert. Ich habe mit vielen Leuten gesprochen. Ich habe mit einer Menge Piloten geredet und alle haben Henze empfohlen. Und ich hatte das Gefühl, dass er der Richtige ist, um mir die Dinge beizubringen, die ich lernen musste.

[00:03:15] **Gavin McClurg:** Du hast sowieso irgendwie einen kleinen „Man Crush“ auf Henze, hast du gesagt.

[00:03:17] **Nate Scales:** oder? Ja, ich finde es fair zu sagen, dass Henze meiner Meinung nach die besten Gleitschirm-Handhabungsfähigkeiten im ganzen Land hat. Er ist verdammt gut in dem, was er tut.

[00:03:27] **Gavin McClurg:** Warum nicht... Also ja, erzähl den Hörern doch ein bisschen Hintergrundinfos darüber, wie du in den letzten 30 Jahren geflogen bist.

[00:03:35] **Nate Scales:** Also, ich... ich glaube, ich habe 91 oder 92 in diesem Jahr angefangen zu fliegen. Wissen Sie, zu Beginn des Gleitschirmfliegens gab es noch nicht viel organisiertes Training.

[00:03:50] Das war vor der Zeit, als die USHPA so... ich weiß nicht mal mehr, wie das Ding hieß. Damals haben sie gerade erst den Fullstall abgeschafft, um die P2-Bewertung zu bekommen. Es gab P1 und P2. Sie entschieden, dass es... dass es zu gefährlich war und beängstigend wirkte, und für mich schien es einfach, diese Manöver zu vermeiden, weil jeder sagte, ich solle das nicht tun. Ich habe mich wirklich darauf konzentriert und meine Zeit damit verbracht, zu lernen, wie man einen Gleitschirm nach oben bringt, und ich hatte überhaupt kein Interesse daran, nach unten zu gehen. Also habe ich es einfach irgendwie aufgeschoben, und dann hatte ich es nicht gemacht, und es wurde beängstigend, und ich wollte es nicht tun, und ich habe einfach...

[00:04:35] Aus einer ganzen Reihe... aus einer ganzen Reihe persönlicher Gründe habe ich es lange aufgeschoben. Und dann diesen Winter, nun ja, ich habe vor ein paar Jahren wieder angefangen zu wettbewerben. Ich habe mir eine Alpina geholt. Die war lustig und ruhig, und dann kam die Photon raus, die war lustig und besser, aber ich konnte mit meinen Freunden nicht mithalten. Und diese

[00:04:56] **Gavin McClurg:** ist nach

[00:04:57] **Nate Scales:** Jahre lang Zweileiner geflogen. Ich meine, du hast dort die heißesten Gleitschirme geflogen.

[00:05:01] **Gavin McClurg:** schon eine ganze Weile.

[00:05:02] **Nate Scales:** Ich habe angefangen, Zweileiner zu fliegen, als sie 2010 mit dem R10 herausgebracht haben. Ja. Und ich hatte den R10, Ice Peaks, die ursprünglichen Xenos. Verstanden. Ja, also ich bin Zweileiner geflogen. Aber Gott bewahre, ich musste noch nie einen Gleitschirm in den Fullstall bringen, und ich kann mit gutem Gewissen von tausenden Flugstunden sprechen. Es kam einfach nicht vor, also hatte ich es nicht benutzt. Ich hatte mir selbst rechtfertigt, dass ich es nicht brauche, aber als dieser Winter anstand, habe ich einen Xeno II bestellt und dachte mir, Mann, jetzt ist der richtige Zeitpunkt, da ich wieder in den Sport einsteige,

[00:05:48] ...wieder alles neu lernen zu müssen, ich sollte diese Fähigkeit erlernen. Und wie gesagt, habe ich viel recherchiert. Alle haben Henze empfohlen. Ich denke, dass alle Gleitschirmlehrer in den USA wahrscheinlich wirklich gut sind, aber ich kann persönlich sagen, dass Henze großartig ist. Lass uns...

[00:06:05] **Gavin McClurg:** Dazu komme ich gleich. Aber nur aus Neugier – und das habe ich auch andere gefragt – du hast diesen Sport schon ein paar Mal aufgegeben, oder vielleicht sogar öfter. Warum hast du aufgehört und was hat dich wieder zurückgebracht?

[00:06:19] **Nate Scales:** Dieses Spiel ist definitiv riskant. Ich denke, es steckt ziemlich viel Risiko darin. Und es ist ein wunderschönes Spiel, und wenn man mittendrin ist und es wirklich will, ist das Risiko meiner Meinung nach völlig akzeptabel. Ich würde sogar behaupten, dass es wahrscheinlich das coolste Spiel oder die coolste Freizeitbeschäftigung

ist, die je erfunden wurde – dass wir ein glorifiziertes Bettlaken und Schuhsenkel nehmen können und mit unseren Freunden durch den Himmel tanzen, ist ein absolut wahnsinniger Ort für uns in der Gesellschaft.

[00:06:59] Wenn ich das Spiel spielen kann, wenn ich danach gierig bin, bin ich bereit, das Risiko einzugehen. Aber wenn im Leben Dinge anstehen, und vielleicht am Ende der Erziehung von zwei Kindern – sie sind 15 und 18, ihr wisst schon, das hat viel meiner Zeit und Kapazität beansprucht – und ich hatte Arbeit, und wie in allem im Leben durchlaufen wir Zyklen, in denen wir das hier wollen und das da nicht. Anstatt es zu verfolgen und dabei eine schlechte Arbeit abliefern, ist es für mich einfacher, es für eine Weile einfach beiseite zu legen und keine schlechte Arbeit abzuliefern, keine mittelmäßige Arbeit, keine halbherzige Arbeit. Und wenn ich dann wieder gierig werde, wenn die Gelegenheit da ist, ist es so aufregend und lustig, und ich freue mich so darauf, zu Wettbewerben zu gehen, mit meinen Freunden zu racen und hier in Idaho cross country zu fliegen.

[00:07:55] Und mein Ziel für diesen Sommer ist es, im Abendlicht über den Continental Divide zu gleiten, über 100 Meilen weit. Wir waren schon lange nicht mehr dort draußen. Eine lange Zeit. Die Leute sind nicht hingegangen.

[00:08:06] **Gavin McClurg:** Letztes Jahr war das Team draußen. Sie

[00:08:09] **Nate Scales:** sind rausgegangen. Die sind da rausgegangen

[00:08:09] **Gavin McClurg:** zum ersten Mal seit einigen Jahren. Ich meine, das letzte Mal, als du und ich dorthin geflogen sind, war mit Farmer, als er auf der Bloody Dick Road gelandet ist. Ja. Zumindest war das das letzte Mal für mich. Das war schon eine ganze Weile her. Ich auch. Das ist verrückt. Wenn man es hinter sich gelassen hat, weiß man dann, dass man noch mal dorthin zurückkehrt, oder ist es in dem Moment einfach so: Nein, ich bin fertig damit? Weil du scheinst irgendwie fertig damit zu sein, wenn du es bist.

[00:08:33] Ich habe gelernt zu sagen

[00:08:34] **Nate Scales:** nie. Ja. Ich habe gelernt, nicht „nie“ zu sagen. Weißt du, wenn es nicht funktioniert, dann lege ich es einfach beiseite. Wenn ich darüber hinweg bin, bin ich drüber. Ich bin komplett manisch und habe Zwangsstörungen, und wenn ich nicht Gleitschirmfliegen gehe, versuche ich jeden Tag Fahrrad zu fahren oder Ski zu fahren, oder ich habe gerade dieses Abenteuer bei der Feuerwehr hinter mir. Da stecke ich viel Energie hinein.

[00:09:01] Also, ja, wenn ich es hinter mir habe, dann habe ich es hinter mir, und wenn ich wieder damit anfangen, bin ich total begeistert. Ja,

[00:09:08] **Gavin McClurg:** Ja, ja, ja. Es gibt noch viel zu tun. Ich bin auch ziemlich gespannt. Okay, also ihr seid nach Washington gefahren. War das zwei oder drei Tage? Erzähl uns mal. Was habt ihr gelernt? Wie war der Ablauf dort? Ich weiß, ihr habt auf Stahl hingearbeitet. Das war das Ziel, aber gab es davor noch viel anderes oder wie sah das Programm aus?

[00:09:28] **Nate Scales:** Ja, also ich bin zum Rife Lake in Washington geflogen, das ist wunderschön. Es liegt zwischen dem Rainier und dem Adams, und wenn man aus der Wüste in Idaho kommt, ist es so grün, und es gibt große Bäume, Frösche und Vögel, es ist einfach ein spektakulärer Ort. Und ich wusste nicht, dass da – ich glaube, wir waren zu sechst in der Klinik. Diese Leute hatte ich vorher noch nie getroffen. Ich hatte eine wirklich gute Gruppe. Sie waren lustig und begeistert. Die meisten hatten schon mal eine Manöver-Klinik hinter sich, aber sie waren noch relativ wenig Flugzeit gesammelt. Ich glaube, niemand hatte ein P-4. Okay, also habe ich mit ihnen ganz von vorne angefangen,

[00:10:13] Klapper ziehen, Pitch-Kontrolle üben, Wig-Overs mit großen Ohren lernen, um mit der Energie des Gleitschirms umzugehen, weil Henzie und ich uns schon lange kennen. Bei meinem ersten Schleppflug hat er mich hochgezogen. Er sagte: „Alles klar, wir werden jetzt ein bisschen Spin-Appreciation üben.“

[00:10:37] Ich hatte dieses trockene Gefühl im Kopf. Mein Bauch wurde ganz komisch und ich hätte fast gesagt: „Nein, nein, lass uns das lieber nicht machen.“ Aber ich habe die Angst geschluckt und wir haben einige 90-Grad-Spins gemacht. Wir haben 180-Grad-Spins gemacht und dann sind wir direkt zu den Stalls übergegangen. Oh, wow. Und mit Henzies Progression und Henzie in deinem Ohr hat er einen wirklich guten Job gemacht, es zu erklären und mich durch die Übungen zu führen. Und weißt du, das ganze Wochenende habe ich nie dieses Gefühl gehabt, als hätte mich jemand

in einem Stuhl umgekippt und ich würde von einer Klippe fallen. Richtig. Und es war echt gut. Also haben wir angefangen, damit angefangen, das Tail Slide zu lernen und den Gleitschirm im Stall zu stabilisieren,

[00:11:28] den richtigen Punkt zu finden. Und dann sind wir zu etwas dynamischeren Stalls übergegangen. Er wollte, dass ich viel dynamischere Stalls mache, aber ich war echt froh, meine Baby-Schritte zu machen. Zwei-Stufen-Stalls zu üben.

[00:11:45] Und dann ging es zu dem, was ich als acro Stalls kenne, wo man den Gleitschirm in den Sackflug bringt, ihn zurücksetzt und ihn so schnell wie möglich wieder fliegen lässt. Dabei verliert man vielleicht weniger als hundert Fuß. Dann haben wir an den Sackflug gearbeitet, was echt gut war, um zu wissen, wie sehr man den Gleitschirm abbremsen kann, bevor er in den Sackflug geht. Und wenn man hinschaut und hinhört, gibt das eine Menge Feedback. Und da gibt es einen richtig guten Moment, um ihn wieder fliegen zu lassen.

[00:12:15] **Gavin McClurg:** Gab es irgendetwas, das dich unvorbereitet getroffen hat? Etwas, das beängstigend war, abgesehen von der bloßen Vorfreude auf das zu tun, was du ohnehin wusstest, dass du tun wirst?

[00:12:24] **Nate Scales:** Die Vorfreude war das Schlimmste. Das Schleppen ist beängstigend. Ich habe einen Start verpatzt und wurde ins Wasser gezogen. Vielleicht hat mich das einfach nur nass gemacht. Das war unangenehm, aber ich denke, es war für alle irgendwie lustig.

[00:12:41] **Gavin McClurg:** Im Rückblick, äh, 30 Jahre mehr eigentlich, wenn man 91 angefangen hat, nicht SIV zu machen, du und ich, ich habe dich über den See in Hennessy mitgenommen und versucht, dich in Stalls zu bringen. Und soweit ich mich erinnere, sind wir nicht so weit gekommen. Äh, aber im Rückblick,

[00:13:00] Wünschst du dir, du hättest in den letzten 30 Jahren etwas anders gemacht? Ich meine, das ist ziemlich interessant, weil wir in ein paar Shows von Leuten wie Jockey gehört haben, dass es wirklich wichtig ist. Aber es ist nicht unbedingt für jeden nötig. Du bist der Beweis dafür. Du hast 34 Jahre geflogen. Du hast deinen Rettungsschirm ausgelöst. Das war in der ersten Show. Das ist eine wirklich gute Geschichte. Weißt du, wir hatten alle Vorfälle, aber nichts Großes. Ich denke, mit dem Wissen, das ich heute habe,

[00:13:28] **Nate Scales:** Es wäre gut gewesen, es früher zu machen. Ich glaube nicht, dass ich ewig so schrecklich vor dieser Fullstall-Situation hatte, die – Gott bewahre – nie passiert ist. Aber ich war in einem guten Kopfzustand. Ich, wissen Sie, Henzy macht in seinen Kursen Witze darüber, dass ich echt Glück hatte, dabei zu sein, weil er in seinen sieben plus Jahren des Lernens und Unterrichts von SIV so viel gelernt hat. Der Kurs, den er mich durchlaufen ließ, war wirklich entspannt. Wie Sie sagten, war der beängstigendste Teil definitiv die Bangigkeit, morgens aufzuwachen und zu denken: Oh mein Gott,

[00:14:10] wenn man am ersten Tag schlafen geht und denkt: Ah, ich hab's überlebt, aber morgen muss ich es wieder machen. Genau. Und erst bei meinem letzten Sturz am zweiten Tag wussten wir, ob es klappt. Er hat uns am zweiten Tag eine ganze Menge Stürze gegeben, vielleicht sogar mehr, als du wolltest. Es hat eigentlich Spaß gemacht, hochzugehen, den Gleitschirm zu stallen und zu versuchen, dabei geschmeidig zu bleiben. Wenn ich zurückblicke, würde ich etwas ändern? Nein. Bin ich wirklich dankbar und stolz, dass ich es jetzt gemacht habe? Ja, auf jeden Fall.

[00:14:43] **Gavin McClurg:** Und wie sieht die Zukunft aus? Weißt du, diese PAL-Tickets haben da so eine Sache, dass man nicht genug Stalls gemacht hat, bis man 300 Stalls absolviert hat. Man muss es oft machen, weißt du? Also ich denke, das ist so eine Art Diskrepanz zwischen „Ich habe das SIV gemacht, ich bin gut“ und jetzt ist das wirklich so eine Auffrischung. Das ist so etwas, das man ständig machen muss. Bist du gespannt darauf, mehr zu machen? Denkst du, du solltest mehr machen? Wo stehst du da? Ja, ich bin es. Ich denke, ich denke...

[00:15:11] **Nate Scales:** Ich sollte mehr machen. Ich denke, dank deines Podcasts wissen wir, dass Visualisierung eine wirklich gute Sache ist, selbst wenn wir die Fertigkeit nicht aktiv üben. Und auf der Autofahrt nach Hause habe ich wahrscheinlich 500 zweistufige Stalls gemacht, dabei mit den Knien gesteuert und alles durchdacht. Jede Nacht, wenn ich ins Bett gehe, denke ich darüber nach und arbeite daran. Ich übe den Spin-Stall, weißt du, mache einfach die Bewegungen mit den Händen und spüre es. Vielleicht belüge ich mich ja immer noch selbst, aber ich denke, das hilft wirklich sehr. Und ich werde versuchen, die 1500 Dollar zu sparen, um es nächsten Sommer oder Frühling wieder mit

Henzy zu machen, weißt du, als Auffrischung für die Saison. Das hoffe ich wirklich sehr.

[00:16:00] Es war, es war lustig. Es war schön, eine neue Gruppe von Piloten kennenzulernen. Weißt du, das ist nicht deine übliche cross country Crew-Wettbewerb-Crew, es ist einfach diese Gruppe von Leuten, die richtig Lust haben zu fliegen und begeistert sind. Ihr lernt alle gemeinsam etwas. Ihr beobachtet, wie die anderen lernen. Ich finde, es ist wirklich gut für uns, alles und irgendetwas zu lernen, was wir können.

[00:16:28] **Gavin McClurg:** Ich hatte ein wirklich interessantes Gespräch mit dem Typen am letzten Tag des PWC in der Schweiz. Er war ein großer Fan der Show und hatte gehört, also er war relativ neu. Das war sein erster Weltcup und er war total begeistert aus Polen gekommen. Er hat aber sehr ernst genommen, dass er ein XC-Pilot war, und er hörte immer wieder, dass man bei allen Wettkämpfen lernen kann, wie ihr wisst, das Sprichwort, das wir ständig sagen, ist, dass man in einer Woche Wettkämpfe mehr lernt als in einem Jahr Fliegen. Und ich denke, die Show hat das Gehen zu einem Wettkampf stark gefördert, und die machen Spaß. Die sind einfach zu finden, alles ist irgendwie geregelt. Es wird für dich erledigt und du darfst mit einer Menge Leuten fliegen.

[00:17:12] Man bekommt also dieses sofortige Feedback, und er argumentierte, dass er nicht fand, dass das für XC-Flüge völlig korrekt sei. Er hatte das Gefühl, dass da eine größere Diskrepanz besteht als das, worüber wir in der Show gesprochen haben. Und du hast beides viel gemacht, viele große XC-Flüge über die Jahrzehnte hinweg. Ja, du jagst das wirklich hart nach. Und wir jagen es wieder hart nach. Wir sind alle begeistert davon in diesem Jahr. Und auch viele Wettbewerbe. Und ich habe mich in gewisser Weise mit ihm einig gefunden, dass es nicht unbedingt ... ich komme hier zu einer Frage, aber zum Beispiel sind einige Piloten wirklich gut im Wettbewerbsfliegen, weil sie all diese Leute haben und diszipliniert sind und wissen, wie man im Gaggle fliegt und die Strategie verstehen, aber sie sind nicht unbedingt großartig darin, alleine 300 km zu fliegen.

[00:18:07] Was hältst du davon? Im Allgemeinen, pushen wir den Wettkampfbereich zu sehr oder zu wenig? Wie empfindest du das? Ich denke, ich fühle mich irgendwie...

[00:18:16] **Nate Scales:** Du lernst also eine Sache in der Comp-Szene. Du lernst die relative Stärke deines Kletterns. Du lernst, wie viele verschiedene Varianten von Linien es gibt. Ich lerne ständig, wie wichtig es ist, die Umgebung abzusuchen oder nach einer besseren, einer besseren Gleitlinie zu suchen. Sind das die einzigen Aspekte des Comp-Fliegens? Nein, ganz und gar nicht. Wie du gesagt hast, haben wir Leute, die wirklich gute, wirklich gute Comp-Piloten sind. Sie sind wirklich gute Piloten, aber sie haben sich noch nicht dazu entschlossen, die Energie in das Fliegen von cross country zu stecken. Und vielleicht haben sie nicht die Fähigkeiten, die jemand wie Belcourt hat, der – du weißt schon, nur um den besten cross country Piloten auszuwählen.

[00:19:08] Und ich denke, dass SIV auch damit zusammenhängt. Es ist eine Sache, die wir lernen können, aber es ist nicht das ganze Bild. Nur weil ich jetzt SIV gemacht habe, werde ich dadurch kein richtig guter cross country Pilot, nein. Aber es wird mein cross country Fliegen bei Wettbewerben unterstützen, einfach weil ich zu einigen Wettbewerben gehe. Und selbst wenn ich gut abschneide, bedeutet das, dass ich ein guter cross country Pilot sein werde? Nein. Aber es gibt mir mehr Werkzeuge. Mann, man kann nicht leugnen, dass das Fliegen in irgendeiner Art von Wettbewerb, aber besonders in einem World Cup, einem lehrt, wie man mit voller Geschwindigkeit fliegt, was etwas ist, das wir alleine einfach nicht so oft üben.

[00:19:51] **Gavin McClurg:** Ja. Ich habe festgestellt, wir haben das über die Jahre oft besprochen, dass wir an solchen Tagen richtig Gas geben müssen, genau wie in Wettbewerben. Und ich schaffe das nie. Ich finde es echt schwer, so hart zu drücken. Ich meine, eines ist, dass es ziemlich anstrengend ist. Wenn man so richtig gibt, ist das mental erschöpfend. Und wenn man am Limit ist, wenn man zwischen jedem Steigflug voll auf der Skala ist, wie man es oft tut, besonders im World Cup, muss man ständig mit voller Geschwindigkeit fliegen. Ich meine, nicht die ganze Zeit, aber meistens, und das ist ziemlich anstrengend. Es ist anstrengend für die Beine. Da ist viel Management im Spiel. Es ist mental, es ist mental erschöpfend, und wenn wir das auf einen 10-stündigen Sommerflug hier in Idaho übertragen, ist das ziemlich schwer umzusetzen, aber ich kann es auch einfach nicht, ich drücke einfach nicht so viel auf die Skala.

[00:20:40] Und ich

[00:20:41] **Nate Scales:** ich denke nicht, dass wir das sollten. Ja. Weißt du, eine Contest-Task dauert zwei bis vier Stunden. Es gibt andere Leute da draußen, die bei der Suche und bei Dingen helfen, wenn wir cross country fliegen,

[00:20:55] Baptiste Lambert hat diesen XC Magazin-Artikel geschrieben. Und er hat darüber gesprochen, wie er bei einem großen cross country Flug nicht den ganzen Tag mit voller Geschwindigkeit fliegt. Er fliegt sehr effizient, aber er hat – oder zumindest habe ich ihn sagen hören – dass er nicht den ganzen Tag mit voller Geschwindigkeit fliegt. Er nutzt bei einem Wettbewerb viel mehr McCready, um zu gewinnen. Da musst du mit voller Geschwindigkeit fliegen. Ja. Weil sonst macht das jemand anderes und die werden dich überholen.

[00:21:24] **Gavin McClurg:** Stimmt, stimmt, stimmt.

[00:21:27] Was wird das bewirken? Wenn überhaupt – wenn du darüber nachdenkst, wenn du auf dem Heimweg die Visualisierung machst, glaubst du, wird es deinen Prozess verändern? Glaubst du, wird es deine Herangehensweise verändern? Glaubst du, wird es deine Marge verändern?

[00:21:42] Ich denke,

[00:21:42] **Nate Scales:** Es wird mein Selbstvertrauen stärken. Wenn ich versuche, eine kleine, enge Thermik zu nutzen, weiß ich, dass ich weit genug vom Boden entfernt bin. Ich weiß, wo der Spin-Punkt liegt. Ich weiß, dass es diesen Moment gibt. Wenn ich schaue und höre, wenn ich den Gleitschirm drehe, um ihn zu lösen und wieder flugfähig zu machen, denke ich, dass ich enger fliegen kann. Was den Stall angeht, denke ich, dass ich das Vertrauen haben werde, schnell in den Backfly zu gehen, falls ich einen großen Cravat bekomme, diesen zu lösen und wieder zu fliegen. Ich glaube nicht, dass es meine Herangehensweise ändern wird. Ich denke, es wird mein Selbstvertrauen stärken, was mir helfen sollte, mich zu entspannen, besser zu fliegen und bewusster wahrzunehmen, was im Laufe des Tages passiert.

[00:22:32] **Gavin McClurg:** Möchtest du noch über etwas anderes sprechen? Nein, du steigst wieder ein.

[00:22:37] **Nate Scales:** Ich bin aufgeregt. Ich bin wirklich aufgeregt. Ich freue mich darauf zu fliegen. Ich freue mich darauf, neue Leute kennenzulernen. Ich freue mich riesig darauf, diesen Sommer mit Leuten herumzufliegen. Ziemlich glücklich. Es ist absolut wahnsinnig, dass wir an einem Punkt in der Gesellschaft angelangt sind, an dem wir aus Spaß mit unseren Freunden durch den Himmel tanzen können.

[00:23:06] **Gavin McClurg:** Nun, ich freue mich, dass du dein erstes SIV in 34 Jahren gemacht hast. Äh, ich freue mich, dass du dein erstes SIV in 34 Jahren oder so gemacht hast und, äh, das unter Dach und Fach gebracht hast und, äh, ja, Mann, lass uns mal Spaß haben. Danke, Alter. Danke dir. Ja. Wenn

[00:23:25] Wenn du Cloud-based Mayhem wertschätzt, kannst du uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Du kannst uns auf iTunes oder Stitcher oder wo auch immer du deinen Podcast hörst eine Bewertung geben, was sehr viel bewirkt und hilft, die Mundpropaganda zu verbreiten. Du kannst darüber auf deiner eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst darüber reden, wenn du mit deinen Pilot-Freunden unterwegs bist. Ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich kannst du uns finanziell unterstützen. Diese Show nimmt ein wenig Zeit in Anspruch, aber sie braucht viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz und Musik und all die Art von Kosten hinter den Kulissen. Wenn du uns also finanziell unterstützen kannst, haben wir bisher nur einen Dollar pro Folge gebeten. Das kannst du über eine einmalige Spende via PayPal tun, oder du kannst einen Abonnement-Service einrichten, der dich für jede veröffentlichte Folge belastet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus. Wenn du also einen Dollar pro Folge und alle zwei Wochen zahlst, wären das etwa 25 Dollar im Jahr.

[00:24:11] Das ist also viel günstiger als ein Magazin-Abo. Und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt, aber ich möchte das aus vielen verschiedenen Gründen nicht tun, die ich in der Show schon oft erwähnt habe. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show steht. Und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, ihr findet das gut. Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf cloudbasedmayhem.com geht, findet ihr uns dort. Ihr findet 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 Zugang zu all den Bonusmaterialien, dem kleinen Videocast, den wir machen, und den zusätzlichen kleinen...

[00:25:02] ... Details, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen. Aber wir finden, dass ihr das hören solltet, und wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch die Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen. Dann richte ich euch ein Konto ein. Natürlich wäre das lebenslang gültig. Und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen, aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud Based Mayhem-Merchandise, T-Shirts oder Hüte oder irgendetwas gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und auf all diese Bonusinhalte zugreifen können. Jetzt, vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung sehr und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.