

A lifetime of Skydiving

Cloudbase Mayhem Podcast 240 — Jeff Ayliffe

Published	2025-02-21
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/240-a-lifetime-of-skydiving-with-jeff-ayliffe/
Duration	01:17:22
Speakers	Gavin McClurg, Jeff Ayliffe
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0240-a-lifetime-of-skydiving-with-jeff-ayliffe.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	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

Jeff Ayliffe hails from South Africa and has been under some sort of canopy for a great deal of most of his action-packed years, beginning at the age of 5 when he became obsessed with skydiving. Jeff shares his journey from a young skydiving enthusiast to a veteran member of the national team. He recounts personal stories, including the thrill of formation flying and some terrifying, and sometimes tragic moments when things went wrong.

The post #240 A lifetime of Skydiving with Jeff Ayliffe first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of CloudBase Mayhem. Before we get into this show with Jeff Halif out in South Africa, I wanted to give you a little update about another hike and fly race I am organizing called the Global Rescue X-Lost. The reason it's called the X-Lost is it's going to take place in the Lost River Range mostly. That's over at King Mountain, a famous hang gliding site back in the day and still is an amazing place to fly. It's kind of on the main spine of the Rockies, and this is the southern end of what Will Gadd and I did all those years ago up in Canada. But big mountains, big, huge, beautiful valleys, strong air, amazing just zone for big, big, big XC.

[00:00:56] And we're going to do a three-day hike and fly race there, kind of like what we do with the Global Rescue X-Red Rocks at the end of September down in Utah. This one will be at the end of May, the last three days of May, and over that weekend. And we don't have anywhere you can find out much about this yet. It'll be up on the website here shortly. But if you're interested, let me know. There's only 30 spots this year. It'll be free for the most part. Just go out and rally with your friends and have fun and gather points at waypoints. That's how we're going to do it. We're just going to make waypoints that go farther and farther away from King. And the more you get, the more points you get. That's how it'll be scored. And so everybody's kind of on their own and decides what they want to do with the weather of the day.

[00:01:43] It should be a lot of fun. Jeff Aleph has been flying his entire life. He's 62 now. He started getting the bug with skydiving when he was five. Started hanging out in drop zones and packing and doing everything he could to start jumping out of airplanes, which he did, has done his entire life. He was on the national team for a long time, done a ton of formation flying, and has some fantastic wild stories about all the years of jumping out of airplanes there in South Africa and around the world. We also talk about his most recent passion, flying the mustache and flare kites on the dunes and on the coast regions there in South Africa.

[00:02:28] He's in the garden route in South Africa now. And, yeah, this one's just filled with good stories. I had a blast with this. We don't do a lot of shows with skydivers. This is mostly skydiving. We get into paragliding, some other hang gliding, some other stuff, too. But this one's mostly jumping out of airplanes and what happens when it goes right and what happens when it goes wrong. A lot of fun with this one. Enjoy. Cheers.

[00:02:57] Jeff, it's great to see you here. I know it's evening there in South Africa. First question is where in South Africa are you? Where's home?

[00:03:06] **Jeff Ayliffe:** I'm currently situated on the garden route. The southern Cape, which is about four hours drive from Cape Town. I've been living here. I've been traveling back and forth for about 14 years, but I've been permanently here for about six years now. And this is really the paragliding capital overseas. And we are in our season at the moment for summer. And we've got so many visiting pilots from all over Europe, from the U.S., from everywhere at the moment. So we're back in the middle. Is that near Porterville then? Porterville is west of Cape Town. So Porterville is probably about six and a half hours from here. But it's the same general area. Porterville is the big cross country side. So you're at the east side? You're at the Durban side or the east side or the west side? Yeah, we headed towards the Durban side.

[00:03:53] Ah, okay.

[00:03:56] **Gavin McClurg:** I sailed down that coast. It was very action-packed. Let's see, that would have been – I was coming down through Mozambique and went around the Cape and then up into Cape Town for about a month. That was 2018. Yeah, 2010. And, man, we came into Durban and we were sailing bare poles doing beyond hull speed. It was blowing so hard. Yeah, well, Cape Town – And went in there at night. It was one of the spookiest things I've ever done. It was – I mean, it was all lit up and it's for big ships. And we were just a 57-foot sailboat. But, man, it was edgy.

[00:04:33] **Jeff Ayliffe:** Yeah, Cape Town's got a reputation. Table Bay has got a reputation. We have the Volvo Ocean Race stopover. They're there every four years. And we've had some interesting restarts for the Volvo with 30 knots plus of breeze in the bay and those guys just hurtling out of there. So, yeah, it's impressive.

[00:04:48] **Gavin McClurg:** Yeah. And Cape Town's so pretty. How did you end up – what did you call it? The garden route. How did you end up there?

[00:04:55] **Jeff Ayliffe:** I used to be in Durban. I grew up in Durban and I was – I started skydiving in Durban as a young kid. But my sort of part-time career was radio and I worked for a radio station called Capital 604 in Durban. And after 1994, with the new government, the arrival of democracy when Nelson Mandela became president, the radio station I was working for shut down because we were technically broadcasting out of the trans sky. And my only other option for radio work was to move to Cape Town. That, for me, was the next best thing. And I was still skydiving but not as actively as I had been. And I was starting to dabble in paragliding. So I thought, well, a move to Cape Town can't be all bad. And I moved to Cape Town to get involved with radio, to get a radio career going again.

[00:05:45] And media has been your profession. Well, for most of my life. I was teaching skydiving full-time for a number of years before I got into media. Funny enough, I got into radio through skydiving. I was running an AFF school, Accelerated Freefall School, out of Pietermaritzburg. And I was jumping on the South African team. And we were about to go and compete at a World Championships. It was a World Championship event in Brazil. And Capital Radio, who I listened to, was my choice of radio station. The sports team from Capital Radio happened to call the Drop Zone and said, and I answered the phone. And they said, we're looking for one of the South African team members who's going to be going to Brazil in a week's time to the World Cup. And I said, well, I happen to be one of those guys.

[00:06:30] And they said to me, great. Would you like to do a little four-minute radio piece for us every night from Brazil just for a little live thing on our radio station? And I said, sure. I was pretty honored that I was going to be on Capital Radio. And I did that every night of the competition. And when I got back, they invited me to the studio and showed me around. And they said, you're welcome to come in at any time. And gradually, I started going in on weekends and learning the trade between my skydiving. And that was my next – I thought this was a pretty cool-looking career to get involved with radio. I was offered a job as a trainee sports presenter. And a year after I was doing that, the – the – the – the – the – the – the – the – the – the – the I was offered a full-time job as a sports presenter.

[00:07:16] **Gavin McClurg:** And so you present any sports or do you kind of – did you kind of drill into certain, you know, more aviation? I presented

[00:07:24] **Jeff Ayliffe:** all sports at that stage. I had to. It was all the – all the main sports in South Africa, rugby, cricket, soccer. We didn't have a big focus, of course, on basketball, baseball, you know, the sports that are bigger in the U.S. But when I left full-time, I was full-time in radio. For many, many years. In 2013, I basically moved out of full-time radio, started a freelance media business. And there my focus became aviation and sailing and outdoor sport, trail running, mountain biking. But my aviation has always been closest – closest to my heart, so to speak.

[00:08:00] **Gavin McClurg:** Before we started recording, we were doing a little sound check and you were – you were giving your quick background getting into skydiving. When did that happen and how did that? Man,

[00:08:12] **Jeff Ayliffe:** we had a – we had a show every year in my little town that I grew up in, Pietermaritzburg. And it was called the Royal Agricultural Show. And I was – must have been about five years old or six years old. And I heard an airplane and there was four skydivers doing a demo jump into the – into the show. And they were wearing smoke bombs. And I – as a little kid, I saw these guys in free fall with these trails of smoke behind them. And apparently, I said

to my parents, hey, that's it. This has got to be the best thing, the coolest thing I've ever seen in my life. And I demanded a book on parachuting, which I still remember. The book was by Charlie Shea-Simmons from the UK. It was called Sport Parachuting by Charlie Shea-Simmons. A lot of skydivers, old-time skydivers will remember the name. And I ended up going to the drop zone as a schoolboy, as a young schoolboy, aged 11 or 12.

[00:08:58] And I started – I learned how to pack. And I had an official Aero Club Packers license at the age of 13. And I could only jump when I was 16 years old. So I had to wait. And I got – the next course was two weeks before my – It was my 16th birthday. And the drop zone contacted the Aero Club of South Africa, as it was called then. And they got permission for me to do my first jump as a 15-year-old. So I started skydiving at age 15. And I pretty much picked it up from there and carried on.

[00:09:25] **Gavin McClurg:** What do you think it is about you versus another five, six-year-old? What was it? What was driving your interest and passion in this? I mean, because that's – you hear these stories of the hang gliders. And in all forms of aviation where you learn – you see it when you're nine, but you can't go until you're 15 or 16. And you just – you spend every day at the aerodrome or wherever it is. And you pack and you pack. And you don't get to do it, but you stick with it.

[00:09:56] **Jeff Ayliffe:** What is it? I don't know. It's interesting because I knew that that was my calling. There was no doubt. And to balance that, I never had any interest in the school sports. Sports like rugby. All my – my – my – my – my – my – my – my – my – my – my – my – my My peers at school loved rugby. They played rugby. They all wanted to go and support the school rugby at weekends. I never had any interest in rugby. I never had any interest in cricket. All I wanted to do was to get onto my bicycle and drive to the drop zone and ride to the drop zone and jump out of airplanes. I never had any desire to be – I did athletics. That was probably the closest they got me to school sport is I had an uncle that was a fairly well-known athlete. And I – so it was kind of part of my genes. And I enjoyed athletics, but that was really – you know, it – it – certainly when the weekend came, don't try and ask me to go into an athletics week on the – on the – athletics meet on the weekend because that was skydive time.

[00:10:47] It wasn't time to be going to do school sports. So it's difficult to tell, Gavin, but I knew. The

[00:10:52] **Gavin McClurg:** adults and the – you know, the mentors and the people you looked up to at the drop zone must have just been so excited to see you get into it after all those years of just hanging around and packing and being part of the scene, but actually doing it. Yeah, they loved it. I mean, they used

[00:11:09] **Jeff Ayliffe:** to –

[00:11:09] **Gavin McClurg:** It's been fun for them. It's been fun for them.

[00:11:09] **Jeff Ayliffe:** Regularly, they used to arrange for me to go up in the airplane. It was a little Cessna 182 that the club had at that stage. And they used to let me go up, and I used to be tied in with a monkey belt. And I used to watch them skydive maybe once a month or twice a month. And they were really excited. The four guys or the three guys that came on my first four-way formation skydive, it was really special for them. And they were all – as you said, they were people that had watched me grow up in the drop – in the sport from a little kid. Wow. So it was really special, yeah.

[00:11:39] **Gavin McClurg:** And did that passion – Did it hold? Did you still skydive? Is this something you've done your whole

[00:11:43] **Jeff Ayliffe:** life? Yeah, it did hold, Gavin. I don't skydive anymore. So I skydive pretty much full-time. I was team training. We were on a team for a lot of my skydiving career. At one stage, I was on a team. We were jumping seven days a week. And then I worked for a while in a parachute factory, Parachute Industries of South Africa. I was in research and development, but I was still skydiving on weekends. And then I was teaching AFF for a long time. And in France – We went over – AFF. In 84, 1984, I went to the World Cup in France, the year before we went to Brazil, in fact. And I saw some skydivers running off mountains in France with their skydiving parachutes. And they called it parapente. It was called parapente or slope soaring. So we came back to South Africa, and a group of us started doing this in South Africa.

[00:12:31] There was no paragliding that existed. And it was chaotic days, Gavin. I don't know how we survived it. We were running off mountains. And off the hang gliding sites.

[00:12:44] I once talked my way into a building. I told them I was a photographer from a very popular magazine called Panorama. And I needed to take a photograph of the ocean from the top of the roof of the hotel, which was right on the coast. And I smuggled my glider, which I told them – my skydiving parachute because there was no glider. I smuggled it with me, and I told them I was a photographer, and that was my camera equipment. The security guard came up with me, let me onto the roof. I then took a picture of the ocean. I told him, don't worry, just stay with me. I'm going to take time setting things up. You can go down into the stairwell and just wait for me. And he was happy to go down and have a cigarette. I then laid out the skydiving parachute, and almost zero wind pulled up and ran off the roof of this building, and I landed on the beach. And this poor guy came back the next – must have walked out, and I was gone.

[00:13:30] And he probably – to this day, he probably wonders what happened to me. But interestingly, about two weeks later, I went back at night to go and do this at night. And at that stage, I had managed to – oh, and I didn't tell you, I kept the key. When I ran off, I kept the key, so I now had a key with me. Smart. And I went back at night, and I had a disastrous launch. There was no wind. I had to pull the wing over in front of me. I had a big frontal collapse on the one side, and I rotated through 360 degrees. I don't know how I missed the building, but I didn't have the altitude to reach the beach. And I landed – the only option was in the swimming pool of the hotel. And I thought that's – and the manager of the hotel, the next day, elected Parachute Industries of South Africa to find me, and he said to me, he's heard that I've done this before successfully, and would I like to go back over Easter during the school holidays legally and fly off the roof every day and give the kids Easter eggs?

[00:14:25] And I was absolutely delighted. So that became a legal – What? It became a legal gig. A legal gig for me. And yeah, you know, so we were just those barnstorming days, man. We were soaring with skydiving parachutes for like 20 minutes, 30 minutes, 40 minutes. We had to land. We had to land because the harnesses were cutting the blood supply off. It was crazy. And then paragliding started in 85, 86. The first paragliders arrived. And we were then basically slowly alienated and pushed away. And of course, their equipment started to improve. So we then joined the regular crowd of paragliders, and I subsequently carried on flying. And yeah. So

[00:15:05] **Gavin McClurg:** these are – when you were doing that off the roof and stuff, I'm imagining that's a nine-cell glider or something like that. Yeah, there was a nine. A nine-cell. Big,

[00:15:11] **Jeff Ayliffe:** huge, wide cells and terrible glide. Yeah, it was called a Skymaster. It was a very popular student skydiving parachute called a Skymaster. I used to take the slider off. The sliders used to – obviously, we're there to slow down the openings for free fall. So I used to take the sliders off just to sort of flatten the profile a bit. And I often used to put an extra link in the front risers just to what I thought was giving myself a flatter glide. We experimented with all these things. But yeah, they were very basic skydiving parachutes.

[00:15:41] **Gavin McClurg:** You said a term earlier I didn't know. What's AFF? AFF

[00:15:45] **Jeff Ayliffe:** is Accelerated Free Fall. So when I started skydiving, you had to start doing static line jumps. Your first 10 jumps, you were anchored to the aircraft and you exited and the parachute was automatically opened. But a wonderful new form of free fall, of learning, was called Accelerated Free Fall, which was started in the US. And basically, the student on their first jump, they exit from 11,000 feet. With two instructors. And you do a 40-second free fall with instructors holding you and literally coaching you in free fall with hand signals. You've got to go through a series of things. And you've got to do, the instructors coach you, telling you to arch more, to relax more, straighten your legs, bend your legs. And after the third level, one of the instructors will let you go. So you've only got one instructor.

[00:16:31] And then the fourth level, you're going out with just one instructor. And eventually, you basically learn in eight or nine jumps what would take

[00:16:38] **Gavin McClurg:** you to the next level. And it's going to take

[00:16:38] **Jeff Ayliffe:** you effectively about 30 jumps to learn on static line. So it's just a great accelerated way to learn to skydive. A great way to learn. Yeah.

[00:16:47] **Gavin McClurg:** And in skydiving, is the fun there? I'm imagining it. I've only done tandem and I've done one skydive on my own. And so I don't know much about it at all. But is the fun there kind of like, you know, with wingsuiting, you get into proximity flying pretty quickly. Yeah. And it's, you know, the closer and closer you are to terrain. With skydiving, is it the formation thing that's really fun? It's just flying with more and more people?

[00:17:10] **Jeff Ayliffe:** Yeah, for me, it is. And that's a point a lot of your current skydivers who are listening now will say, no, you know, he's old school. But I was old school and flat flying. We used to flat fly in big formations. But my days were the 80s and the 90s. I mean, I skydived. I was in Zephyr Hills in Florida, which was one of the world headquarters of skydiving. And then I worked at a drop zone called Paris Valley in California for about a year for a gentleman called Jim Wallace. And the late Jeff Jones. And those were the glory days. We had big airplanes and big formations. We used to regularly go and do 30 ways and 40 ways. Nowadays, Gavin, because of the cost, I think they still do great skydiving in the States. But in South Africa, the sports change. There's very few big airplanes anymore. We used to jump out of Hercules, C-130s, Dakotas, Transols.

[00:17:59] Those days are gone now. Nowadays, it's a lot of solo flying people. They fly upside down. They do sit flying. They do style. The sports changed a lot. Head down. Flying, which I would be hopeless at. But my primary things were sequential, relative work, formation skydiving, four-way and eight-way, and then canopy relative work, which was a big part of my skydiving career, where we used to build four stacks with parachutes. And then once you built the four stack, the top guy used to go over the back or the side and dock onto the bottom. And as he docks the bottom, the top guy goes again, and you rotate as many rotations as you can or speed eight stacks. That was very popular. So, yeah. Have

[00:18:40] **Gavin McClurg:** you ever gotten into the whole wingsuit flying without a shoot and any of that just crazy stuff that the Red Bull guys are doing?

[00:18:51] **Jeff Ayliffe:** No, I haven't. The base era, I think if the wingsuiting, this current wingsuit time had been around when I was in my youth, in the 80s and the late 70s, I've got no doubt I would have loved it. But it started when I had already started to move. Out of skydiving, wingsuiting really started to become popular. You know, when I was very active, there was a handful of guys. The late Patrick de Godon from France was the father of wingsuiting, and he passed away. But I've never really got into, you know, into any of that.

[00:19:23] You know, and I mean, I've met, I know a lot of great, great wingsuiters. I met Jeb Corliss. Jeb had that infamous strikey hit table mountain. I was there that day. And I actually, I was the first person to get to hospital. Somebody phoned me and told me, and I knew straight away, it was Jeb because I knew he was in town and the guy, Jeff, who was his cameraman, I was literally the first person to get into hospital. They let me up into the room just to see if Jeb needed anything. And Jeff was there and he said, no, he was, he was fine. He didn't want to do any media because he didn't want to make a big thing of it because he realized it was harmful for the sport. So, but yeah, that was terrible. But yeah, and we've got some great wingsuiters. JJ, Jean-Jacques Vallis is a very brilliant paraglider pilot. He's a top moustache pilot, flare pilot, speed wing pilot.

[00:20:07] Extraordinary. I used to skydive on the South African team with JJ's uncle. So JJ is just doing phenomenal things with wingsuiting worldwide at the moment. He's on the World Wingsuit League and he's certainly an incredible teacher and doing some wonderful things here in South Africa. He's in fact in Thailand at the moment coaching.

[00:20:26] **Gavin McClurg:** You hear, of course, you know, in our sport, all the accidents in paragliding, the hang gliding, certainly, especially in the beginning, speed flying. I don't hear that much about. And skydiving accidents, how does it rank in there with risk and safety? And do you see a lot of bad stuff in your years skydiving as well? Or is it relatively more safe?

[00:20:53] **Jeff Ayliffe:** No, look, I would go as far as to say it was safer than paragliding for sure. I had less drama or saw less drama in skydiving. Obviously, in the U.S., there was fairly regularly, there were accidents and fatalities and they logged them very well. And there was. The accidents were put out on a very educational sort of way that you could learn what caused it and how we could go about it. But I went through a long period of my skydiving where there was very little accidents or stuff around me. And I had a very unfortunate situation, which I'm happy to share on the podcast.

I met a young lady and we got very involved through skydiving. And the time I was invited.

[00:21:39] I then had to relocate to Johannesburg because that was where the team was based. And her name was Deirdre. So Deirdre and I basically decided to move up to Johannesburg and she was going to find work up there. And it was a big sacrifice for her because she was very close to her family. So we moved up to Joburg and our first weekend there, we got there during the week and we found a place to stay and we found a beautiful little apartment. We bought bits and pieces. We had a cat.

[00:22:09] Our very first weekend, we went to a drop zone called Coltonville and we did a five-way skydive with the four members of the South African team. It was myself, Peter Lawson, Chris Dales, Huey Newman, and it was Ruben, the five team with the reserve. And then we had Deirdre and she joined us on the skydive. She was a competent skydiver. But yeah, to this day, we went up and we built the formation and we all tracked off. I then opened. I saw Deirdre struggling. She was struggling to get the pilot chute out of the pouch, out of her leg strap pouch. And it was a new piece of equipment for her, but I mean, she was happy with it on the ground. And I watched her going and yeah, and I could see I was yelling, pull the reserve, pull the reserve.

[00:22:56] And eventually I saw her hand come in and pull the reserve. And as I saw the reserve come off her back, I just saw this cloud, this burst of dust. And I realized that she'd impacted. And I went and landed there, which possibly, I shouldn't have done, but you know, you say to yourself, if there was the slightest chance that she had survived that, but obviously she impacted a terminal velocity. So it was a very quick death. But yeah, that was, and that for me, we'd been living in this job in our new house for literally two days. So that was my introduction to Johannesburg. And that changed me a lot, Gavin, you know, that incident showed me a dark side of skydiving and through luck, possibly I'd been through many, many years of skydiving where I hadn't lost any friends, you know? And then that the closest person to me was lost on a skydive with me on the jump.

[00:23:43] And, um, and after that, I started to regularly, not regularly, but I lost a few more friends in the sport and, and I saw another side of it, but, um, you know, that happens and it, it, uh, it wasn't, that's not the reason I stopped skydiving. I mean, I carried on and, uh, you know, um, yeah. But I, to answer your original question, I certainly believe that, uh, paragliding, I've seen more accidents. And paragliding, I certainly believe that paragliding is, is at a stage where it's skydiving is probably safer. Um, I would

[00:24:15] **Gavin McClurg:** say in, in, I'm sorry, that is a horrible story. I'm sorry about your loss there with Deidre. That's brutal. But the, the, is our accidents typically, would you call that human error or equipment error? Um, I would, I would probably say, uh, she knew what she was doing. It sounded like it was just wasn't packed. The, the, the, the, she wasn't packed. I mean, she was confident that

[00:24:42] **Jeff Ayliffe:** the, the, the, the pilot, she would have come out of the pocket. I mean, she'd pulled it out on the ground. She was comfortable with it. Um, I think it could have been a number of things. It could have been the fact it was a new drop zone. Um, it was her first day at a new drop zone. Um, you know, it was a new rig. Um, and maybe there was something the way she was pulling it that unsettled her. Um, you know, it could have been, she hadn't jumped maybe for, for a week or two. Um, and then something might've unsettled her. And she might've just started to get more and more of a fright and became fixated to pull it out. It's very hard to say, but as I said, she was a very competent skydiver. I mean, she'd been jumping with me. Um, yeah. And it was, I never had any reason. And if, if I didn't think it was a sport that she was comfortably doing or safe doing, I would have told her, listen, I would rather you not be doing this.

[00:25:29] So, yeah.

[00:25:32] **Gavin McClurg:** Yeah. I mean, it almost seems that, well, two things I hear of, you know, when the, with the formation flying, isn't the danger. Then it's kind of mid airs, right? We're getting the timing wrong with one of the other pilots, somebody pulling when they shouldn't have or vice versa. There's

[00:25:48] **Jeff Ayliffe:** not a lot of that, you know, and ironically, again, a friend of mine who worked with me at parachute industries of South Africa, a young guy called Victor Malik skyworm was his nickname. We were on an eight way together out of two separate, two airplanes, two Cessna one, seven twos. And he was on the back. He was in the

back plane with me. Um, so the, the front plane, the base four go out and they build the base. And then the back plane. You know, the divers and the four divers go out and we dive down to the formation flare and then we dock the formation. And Victor was one of the divers on that skydive and, and we built a seven way and, uh, we had a six way around, sorry, flying. And I didn't see Victor. He, I was out seventh and he was out just behind me and I didn't see him. And we built a six way and I was looking around. I didn't see Victor and I didn't see Chris Cochran.

[00:26:33] He was the other guy missing. And I then saw Chris open way below us and I never saw Victor again. And we landed. And what had happened is Victor had miscalculated his dive and had hit Chris in free fall hard enough to knock himself unconscious. And he rolled over onto his back and started spinning and Chris started to chase him and Chris couldn't catch him. And Chris realized when he got down to about a thousand feet, he wasn't going to be able to catch Victor. So he opened, but as I landed Chris, I ran over to Chris and I said, where's Victor? And Chris said to me, he's dead. He said he impacted on the end of the runway. So that was ironically, that was a, but. Those Gavin, those kinds of accidents, I think are fairly rare. Um, one of the greatest skydivers on the planet, um, uh, had a, had a situation like that. A gentleman called Tom Paris and I had the privilege.

[00:27:21] Tom Paris was part of a, one of the greatest ever American teams, us teams called the air bears, um, captain by Guy Manos. And I had the privilege of skydiving with Tom Paris, um, in South Africa and, and Tommy had a very similar incident. Um, that's how he passed away. Really? And, uh, but, uh, most of the, I can't, I can't really say what most of the fatalities in skydiving are because it, it, it varies. Um, as sky, as a skydiver, the thing we were worried about the most was, was aircraft problems was, uh, an aircraft failure at a low altitude where we couldn't get out of the airplane. Um, that was, that was generally what scares most skydivers, um, is an aircraft issue. Um, but yeah.

[00:28:03] **Gavin McClurg:** When did the paragliding begin? And I understand that's been kind of your, you know, your, your. Your new, uh, your new drug of choice is the mustache.

[00:28:13] **Jeff Ayliffe:** Yeah. I mean, I, I started flying, as I said, we were starting running off a skydiving parachute, but I, I guess I officially started flying in about 2000. I did a course, I did a paragliding course because I was running off illegally and eventually the paragliders was the population was growing. And eventually a good friend of mine, he was a paraglider came to me and he said, Hey, Jeff, listen, you know, do the right thing. You know, he said, rather than hiding and running, running off and hiding just, and I agreed. I said, yeah, you know, you're right. And I went and did a course and qualified and started flying. But because of my skydiving background, I always loved small skydiving parachutes. I was always, I always had a high wing loading and I love to, to, to, to, uh, canopy piloting and I love to swoop and I always loved. So I was, that was the way I was going to go. I was never, I said to you before we did the podcast, I hope you don't want to talk to me about cross country because you're going to be talking to a wall.

[00:29:01] I don't do cross country. I've always loved fast, small, fast canopies and wings. And I started flying speed wings. You know, soon. Soon as, soon as, uh, the first range of really good speed wings started coming out. I, I loved speed flying. Um, but I still also liked that other side of speed flying. I mean, I'm not a youngster anymore. You know, I don't want to go barrel rolling down these lines, these gullies, you know, that's, that's, I'll keep that for the 20 to 20 year olds. And that like guys like JJ, you know, I'm, I'm at an age now where I love flying fast, but I'm also a little bit, uh, a little bit more, um, um, cautious. And I, then I, then I discovered the moustache, you know, and, um, I was flying an Icaro, freestyle wing, a little 18 square meter Icaro, which I really loved. It was small. It was fast, but it could thermal nicely. And then about two years ago or three years ago, I met Armin Harre from the man from Skywalk.

[00:29:52] And he was the man who designed the moustache and he let me fly the prototype and Gavin had changed my life. And I said to Armin, when I landed, I said, really, I said, I have to take everything I know about flying a paraglider and throw it out the window. This is just so different. Everything. And in fact, I think, uh, he actually used that quote from me on the official brochure, but, uh, yeah, I knew then and the moment the flare became available, um, yeah, that's all I fly now. I've got a little 18 moustache and I'm loving it.

[00:30:20] **Gavin McClurg:** Really? God, I, you know, I had, I had Armin on the show and it's the, I haven't flown one yet. I'm feeling really silly that I haven't now, especially watching the smile on your face. It's they, they just, they, they look like a riot. They absolutely.

[00:30:36] **Jeff Ayliffe:** Yeah. You know, and they, they, they, it's, it's so addictive. You know, I mean, I've, I've, uh, no, I mean, I'm in, I'm helping them with marketing with flare here in South Africa and I've seen so many times people don't want to fly them. They, they just a little bit skeptical, but it's so intuitive. It's if you're an experienced paraglider pilot, it's just so intuitive, you know, and, um, the moment and most 90 % of the people that I know that have taken the demo for a flight, they land and they come back and they say, I shouldn't have done that. I now need to find money to buy a moustache. And it's just, it's that. You know, and I mean, I met Marcus Anders, um, just recently, um, the, the flare design team, uh, Benny Boley and Marcus Anders was here. He does a lot of work on the harnesses. It was great to meet Marcus Anders.

[00:31:21] I mean, I follow you guys on the Red Bull X-Op. So to have met him was, was a privilege, but, um, yeah, they came out with a new range, the next range of moustaches of flares and just watching these guys fly them was also for me was just so special, you know? Um, but they, they're incredible machines. Yeah. Yeah. Very addictive. And are you, are you, are you mostly ridge soaring with these? Is that what you're doing? Yeah. I'm mostly, I'm mostly ridge soaring, flying coastal winds, but we've got a, a number of nice sites. We've got a place called the bowl, um, when the wind's really up to like 30 kilometers an hour, we go and fly in the bowl and you can really throw these wings around, um, and do tip drags and tip touches. Um, and on the coast when there's good winds blowing, I mean, we've got kilometer after kilometer of just of sea cliffs with just bush.

[00:32:08] And we can fly, it feels like a hundred miles an hour with your feet just dragging through these trees under the flares, you know, going, you know, going muck too with your hair on fire. It's just, for me, that's just great. And other flare pilots fly, they, they fly them, they fly, I know a couple of guys who fly the moustaches that fly like, they fly them like hang gliders. They just want that extra safety where if a breeze suddenly does pick up, you know, they've got all that, that extra speed on, on tap, um, you know, and every flare pilot's got their own conditions that they really like to fly. And a friend of mine, Jamie, Jamie and Ianni are, are come and spend, uh, swallows. They come and spend six, a season here, very experienced flare pilots, and they do so much for the community. Jamie's loves to fly in really strong wind. You know, when Jamie's, you know, frothing and rubbing his hands together and packing, running for the takeoff sites, that's normally when I'm saying, uh, you know, I can maybe back off a little bit for me because I'm a little bit lighter, but, um, yeah, they're just so addictive and we've got a good core of guys here that are flying them now.

[00:33:07] And, uh. And, um, what's interesting for me as well, Gavin is to see how many manufacturers are not coming out with parakites. It's just seeming starting to explode. You know, you see more and

[00:33:17] **Gavin McClurg:** more of them. I think there are certain parts of the world too, you know, where there's dune flying and soaring and that kind of thing where it's just taken over. That's that I understand that that's all you see, you know, I'm still up in the big mountains. We, I haven't even seen one.

[00:33:30] **Jeff Ayliffe:** Yeah. Look, it's, it's, I'm, I'm going to be honest and say there was, there was a fair amount of, um, unhappiness when. Yeah. The first moustache has started to arrive here because you suddenly had a situation where you've got paragliders on these ridges and they flying really slowly. And, um, and if you flying a paraglider and the flares are flying, it's scary. It can be scary. Um, because the flares have got so much, they, they, you look behind and you'll see a flare behind you and he'll be 40, 30, 40 meters behind you and above you. And you look at front and you'll fly for a, for a few seconds and look, and he's not there anymore. Suddenly he's coming underneath you at a overtake. He's taking you underneath you at a, at a, like a bat out of hell. And then he's climbing up above you again. So you've got to be very cognizant of that fact. When you flying a moustache, um, you've got to be very aware as well that you flying on so many different levels because of your ability to climb and your speed, you've got to be very aware of what's happening.

[00:34:26] It's as important, but it can be very scary for the paraglider pilots, especially the inexperienced ones. And there was a lot of guys that were just getting too many frights and it started causing a bit of bad blood. There was a lot of, uh, I won't say fights. But there was, uh, it started to get quite tense and we had to pull everyone together and, and now there's more and more moustaches arriving. So it's, it's gonna, we're going to need to be very careful about how we, how we monitor it. Um, it sounds like ski board, skiing and snowboarding back in the day, trying to learn how to get together. Exactly what our men said to me, he said, it's like skiing and snowboarding and it's like windsurfing and kite

surfing. The windsurfers are going crazy. You guys are going to cut our necks off with all these lines. And it's exactly the same as that. Yeah. And as people are going to get used to

[00:35:09] **Gavin McClurg:** it. Yeah. You almost need, you know, like in hood river, they, they ended up just designating, you know, you had the windsurfing area and the kite surfing area and it was, you know, almost draw a line and split people up. It's exactly the same as that. Um, I'm trying to imagine why, why can you launch a moustache or flare what these, uh, a parakite in so much more wind. They, they just don't have the power right off the ground that a paraglider would, you know, why? Why, why, why don't you get, just get plucked into the sky and have it be all sketchy. Like it would be on a paraglider.

[00:35:42] **Jeff Ayliffe:** Well, it just basically you've the, the Ford speed of these things are so incredible that the steering system works on pulleys, you know? So when you go hands up under a paracat, um, it's not only, it's not just like pushing a speed bar, the entire wing, the whole wing basically pitches. So you've just got, it's like depowering, powering up and depowering a kite surfing car. So you've just got so much more speed. Um, and it's huge range. Yeah. Speed range. And it's instantaneous. It really is instantaneous. And I mean, I've, I've had incredible experiences where I've taken off in strong conditions with the, uh, with the mustache and I've literally been able to pump it just rhythmically. And I've gone up, you I've been able to pump, literally pump it up. I've seen JJ lawn from the ground and pump up to the, to the roof of the hangar. You know, it's, it's just phenomenal.

[00:36:28] And of course, because of the inbuilt reflex, they can't front tuck so they can dive right over you. And if you keep your hands up, they dive right over you. If you apply brakes when they overshoot. You, if you then apply a little bit of brakes, then you'll get a front tuck, but I mean, they've tremendously safe in terms of the reflex stops them and they do collapse. I mean, we've seen videos doing the rounds of, of mustaches that can collapse. Do you fly anything into turbulence? If it's a soft wing, it's going to collapse. So you've got to be aware of it. Speed wing pilots. I've always said they need to be way more aware than cross country pilots for turbulence because the speed wing collapses and turbulence things can go south very quickly. And I think the same with the mustache, but generally I will go out as far as saying that I feel so safe. I'm safe for flying a mustache and I have under any other glider I've had in turbulence. It just feels so solid. I've got the speed to get away.

[00:37:13] If winds, if the wind picks up, I've never had any, um, any issues.

[00:37:19] Fascinating. Did you ever spend any time hang gliding? I did a hang gliding course with Johan Anderson, but, uh, I can't, I did about seven high flights. Um, and it's to me, hang gliding is the most, still the most pure form of human flight. I believe it's the purest form of human flight. And whenever I see a hang glider. Um, you know, especially one of the modern gliders, these beautiful new Moyes, the toplesses. And, uh, I mean, they, to me, the big issue was just the rigging and the de-rigging and carrying it up and carrying it down.

[00:37:49] Um, yeah. And I mean, my friends always used to tell me that's part of the game. You know, you're going to have the, you'll have the reward, get it, get involved in the sport and you'll have the rewards. But, uh, yeah.

[00:37:58] **Gavin McClurg:** Yeah. I mean, I, I just think being prone makes so much sense. You know, you're it's, it's the form of aviation where you're a bird rather than. Just sitting there in a couch. It doesn't, it doesn't make any sense how we sit in a paraglider. Yeah,

[00:38:13] **Jeff Ayliffe:** I agree a hundred percent. That's what makes, that's why I say it's, it's the most beautifully natural form of free flight. And in fact, before I, before I, uh, I go, I think before I'd even got a hundred, I had a hundred jumps, not even a hundred jumps. And I, I went and did a hang gliding course. I wanted to go and do, I wanted to go and do a hang gliding course with, uh, in Natal, but it never happened for some reason. But I was as attracted to hang gliding in the early days. And I think it was a pure. Balance. If I'd started hang gliding before I started skydiving, I think I would have gone the hang gliding route. Would have been that. Yeah. Yeah. But anyway,

[00:38:44] **Gavin McClurg:** that's interesting. Huh? I think I missed an opportunity to ask you about something, not to take us back to the darker side of these sports, but you said, you know, when the accident happened with your partner, with Deidre, uh, it, it really changed your perspective. Yeah. Can we dive into that a little bit more? What, what? Yeah. How did you, how did it change your approach? How did it change? I don't know. In a sense, who you

[00:39:09] **Jeff Ayliffe:** are. Yeah. Gavin. So I, my, I, my background in skydiving, I was, there was, there was a group of two of us, myself and a very good friend, Norman Girdwood. And we were, we were very influenced by two other young skydivers. Um, uh, Eddie Meinke, um, who's also, uh, no longer with us and Eleanor Gorman, who's remains a good friend of mine. And they were really, Eddie and Ellen were, were, were very much, uh, the people who influenced Norman and I as youngsters, as schoolboys. And Eddie and Ellen used to see how low they could go. And they were getting grounded all the time and they were, they were naughty boys. And, uh, my skydiving career started off like that. Um, I mean, I, we've got a, we've got stories. Um, one that comes to mind is still a jump that the Maritzburg, it's still, people still talk about it in Peter Maritzburg and nobody knew for a long time whether it actually happened or whether it was urban legend.

[00:39:59] But, um, five of us basically stole the aircraft out of the hangar at 3am in the morning after an entire night in the bar drinking. And we then came back. And took off and there was a dingy little, um, uh, little fast food restaurant called the Pie Cart in Peter Maritzburg, which was in downtown Maritzburg in the bus depot in the taxi ranks in downtown Peter Maritzburg. And we always, one night at about seven in the evening, we decided tonight would be a good night to go and skydive into the Pie Cart, which we'd been wanting to do for many years. And the more beers we had, the more, the more this idea appealed to us. And eventually we got rid of all the safety officers and the instructors. And at 3am in the morning, we took, in fact, it was about 2.30am. We took off in a Cessna 172. We had no lights, no torches.

[00:40:44] I think one person on the load had an altimeter. And we took off and we flew to 7,000 feet and we exited over the middle of town and we built a five-way round and we landed, tracked off. It was a beautiful skydive. By the time we were in free fall, we were all sober. I'm pretty sure. But it was this most beautiful skydive. We were sitting there. We could. Or so you thought. Yeah, so we thought. And we all landed in different spots in, in the city, went back to the parachute club.

[00:41:12] We packed our equipment at that clubhouse, not at the hangar, so the guys wouldn't find out. But we made the mistake the next morning. The guys, we planned the jump on the hangar floor with chalk and we had a big cross. We had parkart and somebody had heard the airplane take off and saw us going and they saw an empty airplane come back. But there was no parachutes at the airfield. So they knew we'd done something crazy. And the next morning we got back to the hangar smiling. We got away with it. But all the instructors were looking at this pencil mark on the floor with all the names. This is where Jeff lands. This is where Alan lands. And yeah, we denied it. And I was the youngest in the jump. So they try to, they try to pull me aside and grill me and get me to admit. But we flatly denied it for years and years and years. And eventually we all agreed about a year ago to write the story, which I wrote.

[00:42:01] And yeah, and that was the first time that the story was actually put out there. And that, so, I mean, that was just an example. And I, we've, I mean, we did night jumps. My friend went to the army before I went to the army. And my friend went to the army. We did crazy night jumps. We were opening low. And I just, I was, I believed I was bulletproof. My skydiving career, I got away with so much that I shouldn't have got away with. And Deirdre's accident made me realize that there are consequences to this game. And you can never. How old were you then? I was about 24 at that stage. Ah, pretty early. 25. Yeah, it was pretty early. Uh, I'm trying to think how old I was. Uh,

[00:42:42] I was about 20. I was about 26, 26 thereabouts. Between 24 and 26. Is it, is. That was 1985.

[00:42:49] **Gavin McClurg:** Am I jumping, am I jumping to too much of a conclusion? Do you ever look at these things and go, man, she might've saved my life?

[00:42:57] **Jeff Ayliffe:** Yeah. You know, I mean, that's in a, in a way. I mean, I haven't actually looked at it like that, but the way you say it now. Yeah. When I, and what I've just said to you, that makes perfect sense. You know?

[00:43:08] **Gavin McClurg:** Yeah. I, I just, I, I often think that for me and listeners who listen to the show, I've heard this one before, so I'm not going to get into it, but the, you know, the, the, the incident in a sense that I'm pretty convinced saved my life was basically dying in a river. Uh, you know, I was, I was my previous life. I was really into rivers and paddling and, and did a lot of scary, really stupid stuff. And we were doing a bunch of first ascents down in. In, in central America, I was down in Mexico doing a first ascent and, and got eaten in a waterfall and, and I think

properly, literally died. And, and by, you know, a combination of miracle and luck, uh, you know, came back and it just forever changed me because before that moment, same as you, I was invincible, you know, I was going to get through whatever it was.

[00:44:05] And, and after that it was, Oh, there's consequences. And of course I knew there was consequences before that I'd lost friends. We were running really hard stuff. I mean, we talked about it all the time, but it hadn't really hit home. Yeah.

[00:44:18] **Jeff Ayliffe:** Yeah. No, it's an interesting point. You know, that, that, that incident, the, the, the tragedy with, with Deirdre could well have been the catalyst. Well, it was the catalyst that made me realize, you know, and that, that could well have saved my life, you know? Um, so yeah, I mean, my scariest moments in Skydive, the closest I came to, to fatality in Skydiving was in Canopy RW, we had a horrible rep, parachute rep, all four of us, or three of, three out of the four of us were involved. Um, and I was stuck, I was wrapped up in all the lines in the middle of all of this and the other guys eventually cut away and I then had to get out of all the lines before I could cut away. And, um, I wasn't even sure by the time I'd got too low and I wasn't even sure whether I was still attached to the, to their three parachutes, but I didn't have time anymore to keep trying to find lines.

[00:45:05] So I thought, well, I'm too low. I've got to cut away. And, and if, if, uh, I've got the grace of God on my side, I'm going to be clear, uh, and I'll get my reserve. And if not, then that's it. And I cut away. And the, the most beautiful thing I ever saw was seeing three parachutes as I pulled the cutaway handle, going back into free fall, seeing three parachutes disappearing. And I've rolled over, pulled the reserve. I was under reserve really low. Um, yeah, I mean, that was lucky, but, uh, apart from that, I, I, how

[00:45:31] **Gavin McClurg:** did you guys get all tangled up like that?

[00:45:32] **Jeff Ayliffe:** So we were doing rotations. Um, so we build a four stack of speed. Four stack. And then as the lot, as the bottom guy hits the top guy, then used to stall full stall over the back of the parachute and go down and drop down in the burble, um, behind and then hit the bottom. And as he hit the bottom, the next guy goes in a, so it's just, it was a high speed and we were two weeks, we were two weeks out from the competition and we were, we were favorites to win the nationals. And we were two weeks out and Henny, um, the side note, um, um, was, was it Henny? Somebody, one of the guys. One of the, the top guy went over and got caught the pilot chute, the bridle cord and the pilot chute is tracks behind. And for some reason on that rotation, the guy got his foot, his ankle caught in the pilot chute and collapsed the second canopy.

[00:46:21] As he was going, the second canopy then collapsed into the third canopy, which pulled me into the canopy. And then she, um, we were all just, we were all in chaos. God, what a mess. That was a mess, man. Yeah.

[00:46:35] And everybody got out of it. Everyone got out of it. Yeah. And the most surreal thing for me was, uh, the guy who was the second to last guy to cut away, he had lines wrapped around his feet. And the only way he got out was by pulling his shoe off, got, got the line off his feet and then he cut away. And I remember all this chaos and mayhem. And then I cut away and I had a round reserve. Then I didn't have a square reserve, cut away back into free fall, round reserve opens of mine. I'm under this round reserve and it's absolutely silent. And I'm still sitting there thinking, I can't believe I've just got away with this. And there 25. Or 30 feet from me comes past me, the shoe with two laces, perfectly stable, the two laces and the shoes just wafting past me. And it was just the most surreal moment.

[00:47:19] I remember looking at this being fixated on the shoe thinking, well, yeah, you know, crazy. The things your mind remembers, you know, um, when things like that happen. Did you guys win? We won that nationals. I'm very proud to say, um, we, we were very, uh, average drop. We had two more weeks to train. And we went back, we took the next day off and, um, we came back midweek to start training and our average went down a lot, but we came back and we won that nationals by two points. It was very, very close, but we brought it out the bag. That's pretty

[00:47:50] **Gavin McClurg:** impressive that all four of you were able to hold it together.

[00:47:53] **Jeff Ayliffe:** And I think, uh, you think

[00:47:55] **Gavin McClurg:** somebody, one of you would have been like, I don't know about this. Yeah.

[00:47:58] **Jeff Ayliffe:** And Gavin, I think that is probably the, probably the proudest achievement of my skydiving career was that competition was winning. That was winning that, that four-way, um, rotation. Nationals. God,

[00:48:08] **Gavin McClurg:** I bet. Yeah. Wow. You got any other stories like that? That was a ripper, man.

[00:48:17] I'm just envisioning this shoe going

[00:48:20] **Jeff Ayliffe:** down in front of you. That's wild. Yeah, I know it was, but I mean, we are, we've had, you know, we were, we were doing four-way training and other funny stories. We do. Well, it wasn't funny at the time we were doing four-way training and, uh, there's a drill. We call it a drill dive. We were just doing donut 360 donut. The donuts call the formation donut 360 donut. And the other way. Donut 360 donut. And there were two layers of cloud that we went through in the aircraft on the way up and the bottom layer was at about 3000 feet and the top layer was at about five and a half thousand feet. So we figured we just, and it was with Alan O 'Gorman and Eddie, um, the two bad guys and myself and Norman. Yeah. And we were on a team with him at that stage and the team was called re-entry. And, um, we figured the bottom clouds at 3000 feet. So we're not going to worry about looking at altimeters. We just going to go when we break the bottom cloud.

[00:49:07] Um, that's. That's our cue to track off and open. And, um, we just carried on doing donuts, but in the interim, while we continued our climb to altitude, the cloud base had changed dramatically and the low cloud was sitting sitting at, I can't remember. I'd be lying, but I'm guessing probably about a thousand, 500 feet. And we burst through this low cloud, the bottom cloud in free fall. And we looked down and we just see these houses that looked like buildings, these little houses. And we realized we were low. And I think the four of us just literally, we hardly even track. We just kicked away from one another and four parachutes open. I mean, we were very lucky. We

[00:49:44] **Gavin McClurg:** were very lucky. What do you need in a skydiving rig? What, where do you, what do you got? What's really low? Well, you want to base jumping. They can base it from 400 feet. No, base, that's not low for

[00:49:53] **Jeff Ayliffe:** base. I mean, base, that would be starting to get ready. That would be a high base jump. But in those days in sports skydiving, you want to, the technical, the rule was to break off the formation at three and a half thousand feet track. And you want it, you had to be under an open canopy by about 2,200 feet. Um, so yeah,

[00:50:09] **Gavin McClurg:** so a lot of time.

[00:50:10] **Jeff Ayliffe:** Yeah. So you've got time and that was really just to give yourself much time, but in the event of a high speed malfunction, you want to give yourself time to, you know, to cut away, to get away from it.

[00:50:19] **Gavin McClurg:** Yeah. I can say I, I did some acro training a few years ago over the desert, you know, so instead of over the water, I was doing it over the dirt. So we were towing up, uh, I was doing it with my friend Cody and, and our, our kind of hard stop was a thousand feet. But I can tell you if you're having trouble at a thousand feet that you don't have much time. Yeah, that's it. A thousand feet goes real quick, you know?

[00:50:42] **Jeff Ayliffe:** And I think Gavin, the scariest skydiver I was ever on is our parachute club got together to try and break our club record, which I think was a 35 way or 40 way or something like that. And it was being filmed by the grand master of, of free fall photography, a guy called Norman Kent, who's from the United States and, and Norman Kent was filming the skydive. So, uh, Paul, Lizzie Smith and I were the, were the last two to close. Uh, he was, he was like. 39th and I was 40th, if that was the number, but we were second last and last. And I was still sitting in position, watching this formation building. And next thing I looked across and I saw Norman Kent open and he was gone. And I, I suddenly realized, well, there's only one reason he's going to go. And I looked down, um, at my altimeter and I was passing through three, about three and a half thousand feet.

[00:51:30] And, um, I then, uh, I opened and Paul Lizzie Smith opened as well. And the most terrifying thing. We, we were sitting in free fall, watching this huge formation of about 35 or 40 skydivers just disappearing and blending into the ground, still in free fall. Um, and, uh, eventually people started, people realized what was going on and there were people pulling out of the formation, opening, throwing pilot shoes out of the formation. I think the lowest people on that load were under canopy, uh, probably about 400 feet or 300 feet. Um, it was terrifying and how nobody died on that jump. Nobody to this day. Actually has any idea. I mean, it was crazy. Um, and that was just, uh, yeah, it was just a

human error from the group in the base who were monitoring the, uh, the altitude.

[00:52:20] Um, and I can say that, but then it is every skydiver's responsibility to, to monitor your altitude and monitor your own, be aware of your own altitude, you know? So you can't put the whole blame on the base, but we almost lost an entire club. Um, and I think Norman Kent still remembers that vividly to this day. You know, he, he, he's spoken about it a number of times. That was probably the scariest. He was, he was,

[00:52:41] **Gavin McClurg:** Norman was the photographer.

[00:52:43] **Jeff Ayliffe:** Yeah. He was the videographer. Yeah. He was, he was, so he was the

[00:52:46] **Gavin McClurg:** one that really the first one that noticed he was above everybody. Yeah. He, I think he had an audio altimeter. Yeah.

[00:52:53] **Jeff Ayliffe:** He had an audio altimeter, which just started ping in his ear. And then he realized, man, these guys are just overdoing it. And he opened and, um, yeah, unfortunately it took the majority of the jumpers a lot of time, but I was convinced. I was sitting under, on the canopy at the height that I would probably normally be open at, um, with everybody else. And I saw this literally this entire formation just blending down into, into the earth and Mubatu. And, um, when they started to break, there were people tracking and I just saw pilot shoots coming out and canopies opening everywhere. And I was like, okay, this is going to be a, uh, not a happy ending to the day. And, and miraculously nobody was, nobody was killed, you know? Cause that's,

[00:53:35] **Gavin McClurg:** that's the worst case scenario, right? When you're,

[00:53:37] **Jeff Ayliffe:** when you're, when you're, when you're, when you're, when you're, when you're,

[00:53:37] **Gavin McClurg:** when you're not allowed, you don't have enough time to track away and get away from somebody. Everybody's just opening cause they're panicking. Exactly. Oh man, crazy. Wow. Uh, that was your scariest. You got any other scary stories?

[00:53:54] **Jeff Ayliffe:** Um, no, look, I mean, uh, not, not, I mean, I've had malfunctions. I've had a, I've had a bunch of cutaways, but those happen so quickly, you know, you have a malfunction and you realize you've got trouble. You don't even think about it. You automatically, you know, pop a cutaway. Pull the reserve. Um, but yeah, that canopy entanglement was probably my, my scariest thing in, in skydiving. Um, yeah. Do you paragliding touch train really

[00:54:19] **Gavin McClurg:** hard for those malfunctions? Is that kind of part of the training where you're, when you're coming up through it? Cause is that, is that something you can expect sometime in your career? It's just things not going to open.

[00:54:28] **Jeff Ayliffe:** Yeah. It's it malfunctions. It's not, as the saying goes, it's not a case of, of, of if it's a case of when, you know, you're going to have malfunctions at some stage. Yeah. Yeah. Yeah. In the aircraft and you go through the skydive in your mind, but you also, you'll see the guys just going through their cutaway procedure, you know, um, just okay. Right hand on the cutaway puff, left hand handle cutaway, you know, um, you go through that in your mind all the time, you know, you constantly aware of it. So when it happens, it effectively is second nature.

[00:54:59] **Gavin McClurg:** I did a, I was doing a, a little shoot called locals, uh, for outside. This was quite a few years back. And you've heard of the parent bridge. Probably a twin falls. It's one of the legal bridges to, to jump off in the, in the States. And, you know, people, when the weather's decent, people are going off that thing all day, every day. And, uh, you know, miles Dasher is one of the Red Bull pilots and, uh, has made it very famous. He lives there in twin. And we went down for this film, the short film thing. I, we were, I was working on and, uh, they wanted to hook me off the bridge and I had never done a bridge. And, and so he, you know, he packed my shoe and said, Hey, listen, you're this will open.

[00:55:47] But what he was nervous about is, you know, I hadn't done any skydiving and he said, you know, just the only reason I'm letting you do this is because I know you've got a lot of aviation background and you're not going to panic. You're going to jump off this bridge and you're going to, you're going to grab the pilot and throw it, you know, because, because most people, if it's their first time and they haven't done a bunch of sky, that's why they do so much

skydiving before you start base jumping is because, you know, people lock up and they just plummet to their death. They're not going to grab that thing because they just, they just panic. And, and I said, listen, I'm not going to panic. It'll be absolutely fine. And it was, it was all, it was a thrill. It was great. It was, it was a ton of fun and I grabbed it. But is that, uh, is that a big thing?

[00:56:32] Do people just not throw?

[00:56:36] **Jeff Ayliffe:** Man, I've, I've haven't, to be honest, I haven't come across that type of thing. I don't have any, any base jumping background, but certainly in skydiving, um, I haven't seen, I've, I've seen people that, that certainly lose track of altitude and lose track of time where I've had to, in my AFF career, I've physically had to open a number of students. I've been giving them the signal to pull, to pull, to pull. They don't, they haven't pulled. And you give them as much, uh, option as you can safely within the parameters. And then eventually if you're the main side jump master, you then take the decision, you throw, take their pilot shoot. Throw it. So, I mean, I've had that on a number of occasions, but, um, yeah. And for me, the, for some of the scariest jump mastering or instructing that I've done is people on first free falls, because there they've done 10 static line jumps and their static line jumps go well, they relax, but their first free fall, something in their brain tells them that they are no longer attached to this umbilical cord.

[00:57:32] That when they leave, when they step off that step, they, they've got to make the, they've got to make the, the physical action of pulling that rip cord and something in their brain, um, fries and inevitably they often will go unstable. I've seen very few perfect first free falls, you know, um, they'll do perfect static line jumps, but the moment the first free fall psychologically, you know, you on your own, you no longer have that umbilical cord and they, you know, the static line's not attached. And, um, I've had some horror things where I've seen them go unstable and roll and eventually get the rip cord out. Um, yeah, you know, you have sleepless nights sometimes, but as an AFF instructor, you learn very quickly to analyze what you've got

[00:58:10] **Gavin McClurg:** to do. What you've got

[00:58:10] **Jeff Ayliffe:** on your plate in terms of a new student. And there's been a time in my career as well, where I've had to go to somebody after three levels of AFF and say to them, with all due respect, this is not really your thing. And, um, the people there have actually realized they've, they've obviously intelligent enough to know, okay, I, I understand. I can see that I've really been battling and I agree with you. They're almost happy that you've given them a, an out, you know, but there's been just a handful of times where I've, I've had to go to, to my students and say, listen, guy, you know, this is, I know you love this and you. You trying, but it's just maybe not your thing, you know? Um, yeah.

[00:58:44] **Gavin McClurg:** What now, now we're in some pretty serious crossover with, with, with paragliding, I'm sure hang gliding as well. This has come up on the show quite a bit. And, but I haven't heard many instructors have to do that in paragliding, but I feel like it should, there are definitely people that get into this sport that should be doing something else. Uh, how do you approach that? How do you, how do you deliver? What's, I would imagine they would be very thankful that they've got an out, but there, there are people

[00:59:16] **Jeff Ayliffe:** that shouldn't be doing this. I agree with you, Gavin, you know, a hundred percent. And I'm not a, I've never did my instructor's rating in paragliding. I was always just going to fly for fun. And obviously if I, if I see somebody, you know, I'm, I'm always available to offer advice on, you know, if I see somebody landing and struggling with a landing approach or something, but I'm not a certified instructor. Um, but I agree with you a hundred percent. I've seen, I've seen takeoffs. Um, and people flying in strong wind conditions here where I've seen people getting thrown off the mountain where literally the instructors have done everything, you know, and my first belief is that if you can't take off and if you can't launch on your own, pull it up and launch on your own, then you shouldn't be flying. And I can understand your first flight if it's a bit of nerves, but I've seen repetitive cases where people are having to get, um, baby through.

[01:00:04] And I, yeah, I, in certainly more cases in paragliding, I've seen, I've seen people that I'm just. I just wonder, you know, man, this is maybe this is not for you, but, um, you've got to respect for me, the people love, love what they're doing and they want to fly. So I always say, you know, if I see somebody blatantly endangering themselves, of course, I'm going to go and say something, but, um, yeah, we've, we've, we see crazy times, especially this time of year, you

know, at our, at our, um, our local flying site here in the garden route, when we've got strong winds and we've got a lot of visiting pilots, a lot of them aren't used to launching in high wind conditions. A lot of them are used to Alpine. Type launches with flat light wind, grassy slopes, and we see some crazy stuff going on, man, you know, and, uh, yeah, but anyway,

[01:00:52] **Gavin McClurg:** uh, not, not to continue to pull us back into dark stuff, but I understand you, you, you guys lost somebody recently in, in Porterville. Did you get any more details?

[01:01:04] **Jeff Ayliffe:** Yeah. Look, we still don't know. And sadly he was one of our, one of our most experienced pilots, a gentleman called Josh Deganaga. An absolute legend in the sport, a full-time tandem instructor and a cross country, absolute addict. I think, uh, he would like to be known as, um, Josh, whenever he got the chance, he'd go into the big mountains, uh, into the flatlands and tow. That's where all the records were broken. And he used to go and winch up and, uh, Josh's great joy was going out on his own and getting towed up. And then, you know, we've seen videos that he used to post of just flying this bucking Bronco in crazy thermals at like 3000. And he's still going up and riding the smoke from fires. And, uh, he was just an absolute legend. And, uh, yeah, sadly he was on, he was on holiday, um, with his wife, um, recently.

[01:01:53] And, uh, he took off and nobody knows what happened. Um, he was found at 3 AM in the morning by a rescue team and he was found in a river. Um, I don't know the details where the drowned, whether death was by drowning or whether, but his reserve had been thrown apparently. And I know they are busy doing. The accident report at the moment, uh, Josh's funeral was in Cape town just a week or so ago. So it's a huge loss to the flying community. Um, you know, and, um, yeah, that was, uh, it was a very sad thing, but we, uh, unfortunately we don't have any, any details as to, as to what happened. And we in fact lost, there was another pilot that died about two months ago in portable as well. Also flying, crossing over into the Tilbach Valley, uh, also an experienced cross country pilot.

[01:02:38] And he was found. We don't know. Um, what happened? We

[01:02:41] **Gavin McClurg:** don't know what the

[01:02:41] **Jeff Ayliffe:** situation was there. Portable, unfortunately is, is big sky country and it claims, it claims lives. It's a lot of, a lot of people have lost their lives in portable. And it's for me, I used to fly there when I was filming cross country, I was doing media. I used to go and, you know, scratch in a flight before the window opened for the cross country pilots. And it was always, I mean, now there were days at portable. I remember I was struggling to land. I was battling to get down, to get back to the takeoff, to film the start of the task. And I was just like, you know, why am I flying? I'm flying in this place. Yeah. But anyway, it's windy. Yeah. I haven't. Yeah. It's, it's, it's very thermic and, and the sea breeze pulls through in the, in the late afternoon. So you want to get your flying done before the sea breeze comes in. But there's sometimes if there's a little bit cross, um, you know, competition tasks, sometimes they've, they take a chance and they'll, they'll, they'll send a task off with a little bit of a crosswind and a big, strong thermals, you know, that can cause chaos.

[01:03:36] Um, yeah. And I take my hat off, you know, to the cross country guys who go and fly there. Um, but that's not really my, my thing.

[01:03:44] **Gavin McClurg:** Last thing I wanted to ask you about is, uh, and I know, you know, you just said cross country is not your thing, but South Africa has had, you know, since Neville has had the, you know, it's put its stamp on the big distance, you know, there's Texas, there's Brazil or South Africa. Those are the big three. And you mentioned Marcus Anders, you know, they were out there recently going for it. Uh, you know, we, we still think we've got the biggest potential here in the States with, with, with,

[01:04:11] **Jeff Ayliffe:** with, with, with, with, with, with, with, with, with, with, with, with, with,

[01:04:11] **Gavin McClurg:** Texas, although it's man, it's a, I went down there a few years ago to try it. It's a, it's a battle, you know, you're, you're hanging out in a very hot place and a ton of wind day after day after day. And, you know, you're often back at the camper at 8am going, well, try tomorrow. You know, it's, it's, it's kind of a job. I wouldn't call it that much fun, but, uh, it just seems incredible to me to do it across South Africa, knowing, you know, I've driven

across South Africa and I've been to Joe Berg. and I've been to, you know, I've been north of you, Namibia and a bunch of countries up there and Malawi and stuff. It just would be incredible to fly across your country. I mean, that's kind of what they're doing, right? They're almost going coast to coast.

[01:04:57] **Jeff Ayliffe:** Yeah, exactly. And, you know, because the wings, as the gliders improve and the performance improves and the standard of flying improves, it's becoming more and more difficult, you know, to find because there's certain areas you can fly up to the mountains at Lesotho from as far, you know, from the one side, but you don't want to go over the big mountains into Lesotho because that's pretty inhospitable terrain. So I don't follow that closely, but I mean, I know that the guys have been struggling. They used to start from a place called Da 'ar, but now they've covered that distance. Now they're needing to find places further and further away, you know, to make that gap longer and longer. I had a really interesting trip about 2010, I'm guessing, but Ozone came out a couple

[01:05:37] **Gavin McClurg:** of weeks ago. I don't know if you've seen it. I don't know if you've seen it. I don't

[01:05:37] **Jeff Ayliffe:** know if

[01:05:37] **Gavin McClurg:** you've seen it. I don't know if you've seen it. I don't know if you've seen it. Mike

[01:05:37] **Jeff Ayliffe:** Kavanagh and Dov DeGol, the test pilot and designer from Ozone came out and they had all the new Ozone wings. And I was pulled on board as a media guy and they were towing every day. And basically the plan was we started off in Swakopma up right on the West Coast, as far West as we could go in a place called Springbok. And the plan was just to fly and follow the dirt roads and winch up. And whoever lands the furthest, that was, we camped for the night and then we took off the next day and we carried on going. And that was an amazing trip. And there was my exposure to some top cross country guys. These guys used to get winched up and just thermal and just disappear. And then they used to radio us from another town and say, okay, I've landed in a small little town. Here I am. Yeah, it's a part of the sport, Gavin, even you guys, the ex-helps, that's a part of the sport that's very alien to me.

[01:06:27] And I have huge respect to anyone who can fly in those conditions day after day. Man, that must take some doing.

[01:06:37] **Gavin McClurg:** What do you, what keeps you up at night in a good way with this sport? What's in your future? What are you excited about?

[01:06:46] **Jeff Ayliffe:** I'm excited. I would just love, I'm excited about the development of the wings and the gliders. You know, and I've said, I was saying to Amin the other day, you know, the very first square parachute was a, well, technically the first popular square parachute was a parachute called a Stratostar. And that came out in 1976 or 77. And my very first, my very first, my very first square jump was with a Stratostar. And I had to have 72 jumps under a round parachute before I was allowed to jump a Stratostar. And I then jumped a Stratostar. And in my career, I've then followed the progress of square parachutes from seven cell, five cells to seven cells, to nine cells, to elliptical wings, to, and I've jumped. And because my passion was the parachutes, I've jumped all the latest designs and the newest designs.

[01:07:32] And I remember the wing called a canopy called a Stiletto. Um, by performance designs was my favorite. And I remember being overawed with jumping the Stiletto and, uh, for me to have done that and now to have reached the stage where I'm now flying a parakite, which is the latest. And for me, you know, the, the interesting thing is just to see where the development of these wings are going to go, you know, and that's what I think about whenever I get an opportunity to fly a new design wing. Um, I love it just to feel what it's like. And at the end of the day, the skillset, to me feels the same. It's just, it's a, it's the ability that you have to, to become one with the paraglider, not to, not to have to think about what you're doing, but you feel you take off on a glide and you can feel very quickly, okay, this is how this wing is responding.

[01:08:24] And you can just change your subtly change your style to fly a new wing. And that's what excites me is flying new wings and feeling the differences, the subtle differences. I mean, I'm 62 now, so I'm not going to be competing anywhere. I don't think I'm ever going to get it. I'd love to, to end up in an instruction role with parakites at some stage and certainly in a marketing and a media role with parakites if I can. But, um, for me, the exciting thing is just to, to follow, to see where the new gliders, the design of the wings are going and to hopefully to be healthy enough

to keep flying them for as long as I can.

[01:08:56] **Gavin McClurg:** Hey, I lied. I do have two more

[01:08:58] **Jeff Ayliffe:** questions. Actually, your son, tell me about your son. Yeah. My son is, um, grew up around, around skydiving and around paragliding. And, uh, he was flying my speed wing. He was ground handling my speed wings when he was seven, six years old, seven years old. And, uh, he was in fact running off dunes with my speed wing when he was about 12 and very natural little pilot. He did a paragliding license, uh, about four years ago. Um, and he was a, he was a very, very gifted pilot. He took to it straight away. But, uh, when he left, when he was in his last grade 12, his last year of school, he decided he wanted aviation was going to be his thing. And he wanted to become, he decided instead of going my route into free flight, he wanted to fly real airplanes, which I'm not going to say I was too disappointed about.

[01:09:46] It's an expensive route, but, um, yeah. So instead of going to varsity or college, he then went straight to aviation school in Durban and, uh, did a, did an aviation, uh, private pilot's license, then went on to become a commercial pilot, then instructed in Johannesburg. Um, and, uh, he had a terrifying incident. He was, uh, teaching a student and they were flying a one seven two back from, uh, the general flying area on a night flight. They were actually flying to the general flying area. And this, the, the, the aircraft engine started to vibrate. So Talon is his name. Talon told the student, listen, it's my airplane. The evening's over. We're going to go back. Something's, something's not good. Turned around. He made a, he made a, just, um, I think they called it a pan call, um, just to let people know that, that, uh, there was potentially a problem and he was put into a pattern.

[01:10:37] For, uh, for Wunderbohm airport. And he was probably in a long downwind leg in a queue. Um, and, uh, the aircraft suddenly started to vibrate really, really violently. So he then called, uh, Mayday and he peeled out of the pattern to go straight for the airfield. And at that point, the engine cut and it was absolute pitch darkness underneath him. It was pitch black. And he saw what he thought was a street lamp, which was in fact a street lamp. Um, and it lit, it lit up a small little piece of road. And he, by the grace of God, managed to put the one, seven, two down in blackness with this little piece of road. And it turned out to be the road in a little location, a little township location outside of Pretoria called the Maloto township, uh, Maloto street.

[01:11:23] Sorry. And he landed this road with telephone wires. It was a small road and poles and houses. He put the one, seven, two down in the dark by the grace of God. They, they were absolutely fine. The aircraft was undamaged. Um, yeah, that was, that was terrifying, man. But anyway, I'm happy. Yeah. And, uh, that, you know, somebody said to me his, his glass, you know, you get, they say you get two glasses, one glass of luck and one glass of experience. I think he used up a lot of his luck glass there, but you know, yeah, it took

[01:11:52] **Gavin McClurg:** a few coins out of that one for

[01:11:54] **Jeff Ayliffe:** sure. Yeah. But he's now, I'm proud to say he now flies a PC twelves and grand caravans for a company called federal airlines. He's now flying into Africa, into Zambia, into Botswana. Um, and he's flying, he's, um, flying captain and a, and a beautiful PC 12. So he's doing extremely well. And, uh, yeah.

[01:12:13] **Gavin McClurg:** Awesome. That's great. Jeff, if you could rewind the clock to your kind of 50 hour self, which was, you know, you were probably 10 quite a while ago, but, uh, what would, what would your 62 year old self tell the, tell that 50 year old self, you know, you could, you could say one thing to that self and say, Hey, you know, here's something I've learned. Here's what I want you to know. Going forward.

[01:12:40] **Jeff Ayliffe:** Wow. That's a tricky one. Um, I would certainly have, uh, I would say spend more time in the industry. Um, if I had done that, I mean, I'm at a stage now where I'm freelancing. Um, but I would, I would have said to myself, spend more time in the industry, getting qualifications. Um, I often look back and, you know, um, I, I should have gone and become a parachute rigger. Um, uh, and I should have set my goals higher and to getting into the design, my interest purely because of my design and wings. Now, you know, I'm disappointed that I just wanted to jump out of airplanes and I wanted to cause trouble. And I was, I was, uh, I was just, uh, you know, I was young and inexperienced and I just wanted to have as much fun. I would tell my young, my young self, I wouldn't have changed that lifestyle and what I chose to do, but I would have gone about it with a much more, uh, dedicated look as, as, as a career.

[01:13:34] I would have gone and said, get as many ratings as you can become a master rigger, maybe even get a, a private pilot's license so you can fly as well, become a master parachute rigger, become a designer, learn about the design stuff and spend more time in the factories with the guys learning that side of the sport. That's my, probably my biggest regret. So yeah. Otherwise I wouldn't change a thing.

[01:13:53] **Gavin McClurg:** Yeah. Good advice. Just more, more balanced, more thorough, more foundation. I like it. Jeff, you're a treasure, man. Thank you very much. I appreciate your time. This has been a real, real thrill and a real joy. And it's, it's fun to hear about, uh, side of the sport. That I really don't know, know much about.

[01:14:12] **Jeff Ayliffe:** Yeah. Gavin, thanks very much. It's a, it's a huge privilege for me. When I got your message saying, Hey, do you want to come on my podcast? I was like, this is the Mayhem podcast. You've got the right guy. I sent you a message. I think you may remember, I don't know if you've got the right guy, but it's, uh, it's been a privilege. I definitely got the

[01:14:29] **Gavin McClurg:** right guy. And you've got, you've got students and people around you who are going to be thrilled. They've been, they've been asking for you for a while, so they'll be thrilled to hear this one come out, but I appreciate it. Jeff. Thanks a lot. It's

[01:14:40] **Jeff Ayliffe:** been an honor. Thanks a lot, Gavin.

[01:14:45] **Gavin McClurg:** If you find the cloud-based Mayhem valuable, you can support it in a lot of different ways. You can give us a rating on iTunes or Stitcher, however you get your podcast that goes a long ways and helps spread the word. You can blog about it on your own website or share it on social media. You can talk about it on the way out to launch with your pilot friends. I know a lot of interesting conversations have happened that way. And of course you can support us financially. This show does take a lot of time, a lot of editing, a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes costs. So if you can support us financially, all we've ever asked for is a buck a show. And you can do that through a one-time donation through PayPal, or you can set up a subscription 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.

[01:15:32] 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 cloudbasedmayhem. 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 nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show, but we feel like you should hear.

[01:16:28] 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

Jeff Ayliffe est originaire d'Afrique du Sud et a passé une grande partie de ses années d'action sous une sorte de canopée, à commencer par l'âge de 5 ans lorsqu'il est devenu obsédé par le parachutisme. Jeff partage son parcours, de jeune passionné de parachutisme à membre vétéran de l'équipe nationale. Il raconte des histoires personnelles, notamment le frisson du vol en formation et certains moments terrifiants, et parfois tragiques, lorsque les choses ont mal tourné.

Le post #240 A lifetime of Skydiving with Jeff Ayliffe 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. Avant de commencer cet épisode avec Jeff Halif en Afrique du Sud, je voulais vous donner une petite mise à jour sur une autre course de marche et vol que j'organise, appelée le Global Rescue X-Lost. La raison pour laquelle elle s'appelle X-Lost, c'est qu'elle va se dérouler principalement dans la chaîne de montagnes de Lost River. C'est du côté de King Mountain, un site de deltaplane célèbre à l'époque et qui est toujours un endroit incroyable pour voler. C'est sur l'épine dorsale principale des Rocheuses, et c'est l'extrémité sud de ce que Will Gadd et moi avons fait il y a toutes ces années au Canada. Mais de grosses montagnes, de grandes, énormes, de magnifiques vallées, de l'air puissant, une zone juste incroyable pour de très, très gros XC.

[00:00:56] Et on va organiser une course de marche et vol de trois jours là-bas, un peu comme ce qu'on fait avec le Global Rescue X-Red Rocks fin septembre dans l'Utah. Celle-ci aura lieu fin mai, les trois derniers jours de mai, sur ce week-end-là. On n'a pas encore d'endroit où vous pouvez en savoir plus pour l'instant. Ça sera sur le site web d'ici peu. Mais si ça vous intéresse, faites-le-moi savoir. Il n'y a que 30 places cette année. Ce sera gratuit pour la plupart. Il suffira de sortir avec vos amis, de vous amuser et de récolter des points aux points de passage. C'est comme ça qu'on va faire. On va juste créer des points de passage qui s'éloignent de plus en plus de King. Et plus vous en obtenez, plus vous avez de points. C'est comme ça que ça sera noté. Donc chacun est un peu libre et décide de ce qu'il veut faire selon la météo du jour.

[00:01:43] Ça devrait être super sympa. Jeff Aleph a passé toute sa vie à voler. Il a 62 ans maintenant. Il a commencé à être fasciné par le parachutisme quand il avait cinq ans. Il a commencé à traîner dans les zones de saut, à préparer les sacs et à faire tout ce qu'il pouvait pour commencer à sauter d'avion, ce qu'il a fait et qu'il fait depuis toute sa vie. Il a fait partie de l'équipe nationale pendant longtemps, a fait énormément de vols en formation, et a des histoires incroyables et sauvages sur toutes ces années passées à sauter d'avion en Afrique du Sud et partout dans le monde. On parle aussi de sa passion la plus récente : piloter des cerfs-volants de type mustache et flare sur les dunes et dans les régions côtières là-bas, en Afrique du Sud.

[00:02:28] Il est actuellement sur la Garden Route en Afrique du Sud. Et, ouais, cet épisode est rempli de bonnes histoires. Je me suis régalé avec celui-ci. On ne fait pas beaucoup d'émissions avec des parachutistes. C'est principalement du parachutisme. On aborde aussi le parapente, un peu de deltaplane et d'autres trucs aussi. Mais ici, c'est surtout le saut d'avion, ce qui se passe quand ça se passe bien et ce qui se passe quand ça tourne mal. C'est super sympa. Profitez bien. Santé.

[00:02:57] Jeff, c'est super de te voir ici. Je sais qu'il fait soir en Afrique du Sud là-bas. Première question : où es-tu en Afrique du Sud ? C'est où chez toi ?

[00:03:06] **Jeff Ayliffe:** Je suis actuellement sur la Garden Route. Le Cap Sud, à environ quatre heures de route de Cape Town. J'ai vécu ici, j'ai fait des allers-retours pendant environ 14 ans, mais je suis installé ici de façon permanente depuis environ six ans maintenant. Et c'est vraiment la capitale du parapente à l'étranger. Et nous sommes en pleine saison d'été en ce moment. Et nous avons tellement de pilotes en visite venant de toute l'Europe, des États-Unis, de partout en ce moment. Donc nous sommes au milieu. Est-ce que c'est près de Porterville alors ? Porterville est à l'ouest de Cape Town.

Donc Porterville est probablement à environ six heures et demie d'ici. Mais c'est la même zone générale. Porterville, c'est le gros coin pour le cross country. Donc vous êtes du côté est ? Vous êtes du côté de Durban ou du côté est ou du côté ouest ? Ouais, on se dirige vers le côté de Durban.

[00:03:53] Ah, d'accord.

[00:03:56] **Gavin McClurg:** J'ai navigué le long de cette côte. C'était très intense. Voyons, ça aurait dû être — je descendais par le Mozambique, j'ai tourné autour du Cap, puis je suis monté vers Cape Town pendant environ un mois. C'était en 2018. Ouais, 2010. Et, purée, on est arrivés à Durban et on naviguait sans aucun gréement en dépassant la vitesse de coque. Il y avait un vent de dingue. Ouais, enfin, Cape Town — et on y est entrés de nuit. C'était l'une des choses les plus flippantes que j'aie jamais faites. C'était — je veux dire, tout était illuminé et c'est pour les gros navires. Et nous, on n'était qu'un voilier de 57 pieds. Mais, purée, c'était tendu.

[00:04:33] **Jeff Ayliffe:** Ouais, Cape Town a sa réputation. Table Bay a sa réputation. On y a l'escale de la Volvo Ocean Race. Ils y sont tous les quatre ans. Et on a eu des départs assez intéressants pour la Volvo avec plus de 30 nœuds de vent dans la baie, et ces gars qui s'en échappent à toute allure. Alors, ouais, c'est impressionnant.

[00:04:48] **Gavin McClurg:** Ouais. Et le Cap est tellement magnifique. Comment est-ce que tu as fini par... comment tu appelais ça ? La Garden Route. Comment est-ce que tu as fini par y aller ?

[00:04:55] **Jeff Ayliffe:** J'habitais à Durban. J'y ai grandi et j'ai commencé le parachutisme à Durban quand j'étais gamin. Mais ma carrière à temps partiel, c'était la radio, et je travaillais pour une station appelée Capital 604 à Durban. Et après 1994, avec le nouveau gouvernement, l'arrivée de la démocratie quand Nelson Mandela est devenu président, la station pour laquelle je travaillais a fermé parce que, techniquement, nous émettions depuis le ciel. Ma seule autre option pour travailler dans la radio était de déménager à Cape Town. Pour moi, c'était la meilleure alternative. Je faisais toujours du parachutisme, mais pas aussi activement qu'avant. Et je commençais à m'essayer au parapente. Alors je me suis dit, bon, un déménagement à Cape Town ne peut pas être si mal. Et je me suis installé à Cape Town pour m'impliquer dans la radio, pour relancer ma carrière dans ce milieu.

[00:05:45] Et les médias ont été votre métier ? Eh bien, pendant la majeure partie de ma vie. J'ai enseigné le parachutisme à plein temps pendant plusieurs années avant de me lancer dans les médias. C'est drôle, mais je suis arrivé à la radio grâce au parachutisme. Je dirigeais une école AFF, Accelerated Freefall School, à Pietermaritzburg. Et je sautais avec l'équipe sud-africaine. On était sur le point de partir concourir aux championnats du monde. C'était un championnat du monde au Brésil. Et Capital Radio, que j'écoutais, était ma station préférée. L'équipe sportive de Capital Radio a appelé la Drop Zone par hasard et j'ai décroché. Ils m'ont dit : « Nous recherchons l'un des membres de l'équipe sud-africaine qui va au Brésil dans une semaine pour la Coupe du monde. » Et j'ai répondu : « Eh bien, j'en fais justement partie. »

[00:06:30] Et ils m'ont dit : « Super. Est-ce que vous aimeriez nous faire un petit reportage radio de quatre minutes chaque soir depuis le Brésil, juste pour un truc en direct sur notre station ? » Et j'ai dit : « Bien sûr. » J'étais assez honoré de passer sur Capital Radio. Et j'ai fait ça tous les soirs de la compétition. À mon retour, ils m'ont invité au studio et m'ont fait visiter les lieux. Ils m'ont dit : « Vous êtes les bienvenus quand vous voulez. » Et progressivement, j'ai commencé à y aller les week-ends pour apprendre le métier entre deux sauts en parachute. Et c'était mon prochain... Je me suis dit que c'était une carrière plutôt cool de s'impliquer dans la radio. On m'a proposé un poste de présentateur sportif en formation. Et un an après avoir fait ça, on m'a proposé un poste à plein temps de présentateur sportif.

[00:07:16] **Gavin McClurg:** Alors, vous présentez tous les sports ou vous vous êtes plutôt spécialisé dans, vous savez, davantage l'aviation ? Je présentais

[00:07:24] **Jeff Ayliffe:** tous les sports à ce stade. Je devais. C'étaient tous les — tous les sports principaux en Afrique du Sud : rugby, cricket, football. On n'avait pas vraiment de focus sur le basket ou le baseball, vous savez, les sports qui sont plus importants aux États-Unis. Mais quand j'ai arrêté à plein temps, j'étais à plein temps à la radio. Pendant de très nombreuses années. En 2013, j'ai pratiquement quitté la radio à plein temps pour lancer une activité de média en freelance. Et là, mon focus est devenu l'aviation, la voile et les sports de plein air, la course en sentier, le VTT. Mais l'aviation a toujours été la plus — la plus proche de mon cœur, pour ainsi dire.

[00:08:00] **Gavin McClurg:** Avant qu'on commence l'enregistrement, on faisait un petit test son et tu étais en train de nous raconter rapidement ton parcours dans le parachutisme. Quand est-ce que ça s'est passé et comment ça s'est fait ? Mec,

[00:08:12] **Jeff Ayliffe:** on avait un... on avait un spectacle chaque année dans ma petite ville où j'ai grandi, Peter Marisburg. Ça s'appelait le Royal Agricultural Show. J'avais... j'avais dû avoir cinq ou six ans. Et j'ai entendu un avion et il y avait quatre parachutistes qui faisaient une démonstration au-dessus du... au-dessus du spectacle. Ils utilisaient des bombes fumigènes. Et moi, en tant que petit enfant, j'ai vu ces gars en chute libre avec ces traînées de fumée derrière eux. Et apparemment, j'ai dit à mes parents : « Hé, c'est ça ! Ça doit être la meilleure chose, le truc le plus cool que j'aie jamais vu de ma vie. » Et j'ai exigé un livre sur le parachutisme, je m'en souviens encore. Le livre était de Charlie Shea-Simmons, du Royaume-Uni. Ça s'appelait Sport Parachuting par Charlie Shea-Simmons. Beaucoup de parachutistes, les anciens, se souviendront du nom. Et j'ai fini par aller à la zone de saut en tant qu'écolier, un jeune écolier, à l'âge de 11 ou 12 ans.

[00:08:58] Et j'ai commencé... j'ai appris à plier les parachutes. Et j'avais une licence officielle de "Packer" de l'Aero Club à l'âge de 13 ans. Mais je ne pouvais sauter qu'à 16 ans. Alors j'ai dû attendre. Et j'ai eu... la formation suivante avait lieu deux semaines avant mon... c'était mon 16e anniversaire. Et la zone de saut a contacté l'Aero Club d'Afrique du Sud, comme il s'appelait à l'époque. Ils ont obtenu l'autorisation pour que je fasse mon premier saut à 15 ans. Alors j'ai commencé le parachutisme à 15 ans. Et après ça, j'ai pratiquement pris le coup et j'ai continué.

[00:09:25] **Gavin McClurg:** Qu'est-ce qui te différenciait d'un autre enfant de cinq ou six ans ? C'était quoi ? Qu'est-ce qui alimentait ton intérêt et ta passion pour ça ? Je veux dire, parce que tu entends ces histoires sur les ailes. Et dans toutes les formes d'aviation où tu apprends — tu le vois quand tu as neuf ans, mais tu ne peux pas y aller avant 15 ou 16 ans. Et tu passes — tu passes tes journées à l'aérodrome ou peu importe où c'est. Et tu prépares, et tu prépares. Et tu ne peux pas le faire, mais tu persévères.

[00:09:56] **Jeff Ayliffe:** What is it? I don't know. It's interesting because I knew that that was my calling. There was no doubt. And to balance that, I never had any interest in the school sports. Sports like rugby. All my – my – my – my – my – my – my – my – my – my – my – my My peers at school loved rugby. They played rugby. They all wanted to go and support the school rugby at weekends. I never had any interest in rugby. I never had any interest in cricket. All I wanted to do was to get onto my bicycle and drive to the drop zone and ride to the drop zone and jump out of airplanes. I never had any desire to be – I did athletics. That was probably the closest they got me to school sport is I had an uncle that was a fairly well-known athlete. And I – so it was kind of part of my genes. And I enjoyed athletics, but that was really – you know, it – it – certainly when the weekend came, don't try and ask me to go into an athletics week on the – on the – athletics meet on the weekend because that was skydive time.

[00:10:47] Ce n'était pas le moment de faire du sport scolaire. Donc c'est difficile à dire, Gavin, mais je le savais. Le

[00:10:52] **Gavin McClurg:** les adultes et les — vous savez, les mentors et les gens que vous admiriez à la zone de saut ont dû être tellement contents de vous voir vous lancer après toutes ces années à traîner, à préparer le matériel et à faire partie de la scène, mais à le faire vraiment. Ouais, ils ont adoré. Je veux dire, ils ont utilisé

[00:11:09] **Jeff Ayliffe:** à —

[00:11:09] **Gavin McClurg:** Ça a été sympa pour eux. Ça a été sympa pour eux.

[00:11:09] **Jeff Ayliffe:** Régulièrement, ils s'arrangeaient pour que je monte dans l'avion. C'était un petit Cessna 182 que le club possédait à cette époque. Ils me laissaient monter, et j'étais attaché avec une ceinture de sécurité. Et je les regardais sauter, peut-être une ou deux fois par mois. Ils étaient vraiment excités. Les quatre gars, ou les trois gars qui étaient venus pour mon premier saut en formation à quatre, c'était vraiment spécial pour eux. Et ils étaient tous — comme tu l'as dit, c'étaient des gens qui m'avaient vu grandir dans le saut — dans le sport depuis que j'étais un petit enfant. Waouh. Alors c'était vraiment spécial, ouais.

[00:11:39] **Gavin McClurg:** Et cette passion – est-ce qu'elle a tenu ? Est-ce que tu as continué le parachutisme ? Est-ce que c'est quelque chose que tu as fait toute ta

[00:11:43] **Jeff Ayliffe:** Toute ta vie ? Ouais, ça a tenu, Gavin. Je ne fais plus de parachutisme. Je faisais du parachutisme quasiment à plein temps. Je faisais de l'entraînement en équipe. J'ai fait partie d'une équipe pendant une grande partie de ma carrière de parachutiste. À une époque, j'étais dans une équipe. On sautait sept jours sur sept. Et puis, j'ai travaillé pendant un moment dans une usine de parachutes, Parachute Industries d'Afrique du Sud. J'étais à la recherche et au développement, mais je faisais toujours du parachutisme le week-end. Et puis, j'ai enseigné l'AFF pendant longtemps. Et en France – on y est allés – l'AFF. En 84, en 1984, je suis allé à la Coupe du Monde en France, l'année avant qu'on aille au Brésil, en fait. Et j'ai vu des parachutistes s'élancer depuis des montagnes en France avec leurs parachutes de saut. Et ils appelaient ça le parapente. C'était appelé parapente ou slope soaring. Alors on est revenus en Afrique du Sud, et un groupe d'entre nous a commencé à faire ça en Afrique du Sud.

[00:12:31] Le parapente n'existait pas encore. Et c'était le chaos, Gavin. Je ne sais pas comment on a survécu. On se lançait des montagnes. Et des sites de deltaplane.

[00:12:44] Une fois, j'ai réussi à entrer dans un bâtiment par la parole. Je leur ai dit que j'étais photographe pour un magazine très populaire appelé Panorama. Et que j'avais besoin de prendre une photo de l'océan depuis le toit de l'hôtel, qui était juste sur la côte. J'ai fait passer mon aile en douce, que je leur ai présentée comme mon parachute de saut en parachute puisqu'il n'y avait pas d'aile. Je l'ai fait passer en me disant que j'étais photographe et que c'était mon équipement photo. L'agent de sécurité est monté avec moi et m'a laissé accéder au toit. J'ai ensuite pris une photo de l'océan. Je lui ai dit : « Ne vous inquiétez pas, restez juste avec moi. Je vais prendre du temps pour installer le matériel. Vous pouvez descendre dans la cage d'escalier et m'attendre. » Et il était ravi de descendre pour fumer une cigarette. J'ai alors déployé le parachute de saut en parachute, et avec presque aucun vent, je me suis hissé et j'ai décollé du toit de ce bâtiment pour atterrir sur la plage. Et ce pauvre type est revenu le lendemain — il a dû sortir à pied — et j'étais parti.

[00:13:30] Et il se demande probablement encore aujourd'hui ce qui m'est arrivé. Mais curieusement, environ deux semaines plus tard, j'y suis retourné de nuit pour essayer de refaire le coup. Et à ce stade, j'avais réussi à... oh, je ne vous l'ai pas dit, j'avais gardé la clé. Quand je me suis enfui, j'ai gardé la clé, donc je l'avais sur moi. Malin. J'y suis retourné de nuit et j'ai eu un décollage désastreux. Il n'y avait pas de vent. J'ai dû tirer l'aile devant moi. J'ai eu une grosse fermeture frontale d'un côté, et j'ai fait une rotation de 360 degrés. Je ne sais pas comment j'ai évité le bâtiment, mais je n'avais pas l'altitude pour atteindre la plage. Et j'ai atterri... la seule option était la piscine de l'hôtel. Et je me suis dit que c'était... et le lendemain, le directeur de l'hôtel a mandaté Parachute Industries of South Africa pour me retrouver, et il m'a dit qu'il avait entendu que j'avais déjà réussi ça auparavant, et qu'est-ce que je penserais de retourner là-bas pendant Pâques, pendant les vacances scolaires, légalement, pour décoller du toit tous les jours et offrir des œufs de Pâques aux enfants ?

[00:14:25] Et j'étais absolument ravi. Donc c'est devenu un job légal... Quoi ? C'est devenu un job légal pour moi. Et ouais, vous savez, on était dans ces jours de barnstorming, mec. On planait avec des parachutes de saut pendant genre 20, 30, 40 minutes. On devait atterrir. On devait atterrir parce que les sellettes coupaient la circulation sanguine. C'était dingue. Et puis le parapente a commencé en 85, 86. Les premiers parapentes sont arrivés. Et on a été progressivement mis à l'écart et poussés vers la sortie. Et bien sûr, leur équipement a commencé à s'améliorer. On a donc rejoint la foule habituelle de pratiquants de parapente, et j'ai continué à voler par la suite. Et ouais. Donc

[00:15:05] **Gavin McClurg:** ce sont — quand tu faisais ça depuis le toit et tout ça, j'imagine que c'était une aile à neuf cellules ou quelque chose comme ça. Ouais, il y en avait une à neuf. Une aile à neuf cellules. Grosse,

[00:15:11] **Jeff Ayliffe:** énormes, avec des cellules larges et une portance terrible. Ouais, il s'appelait Skymaster. C'était un parachute de parachutisme pour débutants très populaire, le Skymaster. J'avais l'habitude d'enlever le slider. Les sliders servaient — évidemment, on est là pour ralentir les ouvertures en chute libre. Donc, j'enlevais les sliders juste pour aplatir un peu le profil. Et je mettais souvent un lien supplémentaire dans les élévateurs avant, juste pour ce que je pensais être une portance plus plate. On a expérimenté tout ça. Mais ouais, c'étaient des parachutes de parachutisme très basiques.

[00:15:41] **Gavin McClurg:** Tu as utilisé un terme tout à l'heure que je ne connaissais pas. C'est quoi, l'AFF ? L'AFF ?

[00:15:45] **Jeff Ayliffe:** C'est l'Accelerated Free Fall. Quand j'ai commencé le parachutisme, il fallait faire des sauts en ligne statique. Pendant vos 10 premiers sauts, vous étiez attaché à l'avion, vous sortiez et le parachute s'ouvrait automatiquement. Mais une magnifique nouvelle forme de chute libre, d'apprentissage, a été créée aux États-Unis : l'Accelerated Free Fall. En gros, lors de son premier saut, l'élève sort à 11 000 pieds avec deux instructeurs. Vous faites une chute libre de 40 secondes pendant que les instructeurs vous tiennent et vous coachent littéralement en plein vol avec des signaux de la main. Vous devez passer par une série d'étapes. Les instructeurs vous guident, vous disent de vous cambrer davantage, de vous détendre, de tendre les jambes, de les plier. Et après le troisième niveau, l'un des instructeurs vous lâche. Vous n'avez alors plus qu'un seul instructeur.

[00:16:31] Et puis au quatrième niveau, vous sautez avec un seul instructeur. Et finalement, vous apprenez en huit ou neuf sauts ce qui prendrait

[00:16:38] **Gavin McClurg:** au niveau suivant. Et ça va prendre

[00:16:38] **Jeff Ayliffe:** il vous faut environ 30 sauts pour apprendre en ligne statique. C'est donc une excellente façon accélérée d'apprendre le parachutisme. Une super façon d'apprendre. Ouais.

[00:16:47] **Gavin McClurg:** Et dans le parachutisme, est-ce que c'est ça le fun ? Je l'imagine. Je n'ai fait que des sauts en tandem et un seul saut en solo. Donc je n'y connais pas grand-chose du tout. Mais est-ce que le fun, c'est un peu comme avec le wingsuiting, où on se met assez vite en vol de proximité ? Ouais. Et c'est, tu sais, plus on est proche du terrain. Avec le parachutisme, est-ce que c'est le côté formation qui est vraiment fun ? C'est juste voler avec de plus en plus de monde ?

[00:17:10] **Jeff Ayliffe:** Ouais, pour moi, ça l'est. Et c'est un point sur lequel beaucoup de parachutistes actuels qui nous écoutent diront : non, tu sais, il est à l'ancienne. Mais j'étais à l'ancienne et je faisais du vol à plat. On faisait du vol à plat en grandes formations. Mais mes années, c'étaient les années 80 et 90. Je veux dire, je faisais du parachutisme. J'étais à Zephyr Hills en Floride, qui était l'un des sièges mondiaux du parachutisme. Et puis j'ai travaillé dans une zone de saut appelée Paris Valley en Californie pendant environ un an pour un monsieur nommé Jim Wallace. Et le regretté Jeff Jones. Et c'étaient les jours de gloire. On avait de gros avions et de grandes formations. On allait régulièrement faire des formations de 30 ou 40 personnes. Aujourd'hui, Gavin, à cause du coût, je pense qu'ils font toujours du super parachutisme aux États-Unis. Mais en Afrique du Sud, le sport a changé. Il n'y a presque plus de gros avions. On sautait autrefois depuis des Hercules, des C-130, des Dakotas, des Transols.

[00:17:59] Ces jours-là sont révolus. Aujourd'hui, il y a beaucoup de gens qui font du vol en solo. Ils volent à l'envers. Ils font du sit flying. Ils font du style. Le sport a énormément changé. Le vol tête en bas, pour lequel je serais incapable. Mais mes spécialités étaient le séquentiel, le travail relatif, le parachutisme en formation, les quatre et les huit personnes, et ensuite le travail relatif en voile, qui a été une grande partie de ma carrière de parachutiste, où nous avions l'habitude de construire quatre piles avec des parachutes. Et une fois que la pile de quatre était construite, le gars du haut passait par derrière ou par le côté pour s'amarrer en bas. Et au moment où il s'amarrait en bas, le gars du haut recommençait, et vous faisiez autant de rotations que possible ou vous accélériez les huit piles. C'était très populaire. Alors, oui. Avez-vous...

[00:18:40] **Gavin McClurg:** t'es déjà allé dans le truc du vol en wingsuit sans parachute ou tout ce genre de trucs de dingue que font les gars de Red Bull ?

[00:18:51] **Jeff Ayliffe:** Non, jamais. À l'époque du base jumping, je pense que si le wingsuiting, cette période actuelle du wingsuiting, avait existé quand j'étais jeune, dans les années 80 et fin 70, je n'ai aucun doute que j'aurais adoré ça. Mais ça a commencé quand j'avais déjà commencé à évoluer. Le wingsuiting a vraiment commencé à devenir populaire après que je me sois éloigné du parachutisme. Vous savez, quand j'étais très actif, il n'y avait qu'une poignée de gars. Le regretté Patrick de Godon de France était le père du wingsuiting, et il est décédé. Mais je ne me suis jamais vraiment mis à, vous savez, à tout ça.

[00:19:23] Vous savez, et je veux dire, j'ai rencontré, je connais beaucoup de super, super pratiquants de wingsuit. J'ai rencontré Jeb Corliss. Jeb a fait ce fameux strike sur Table Mountain. J'étais là ce jour-là. Et en fait, j'ai été la première personne à arriver à l'hôpital. Quelqu'un m'a appelé pour me prévenir, et j'ai tout de suite su que c'était Jeb parce que je

savais qu'il était en ville, et le gars, Jeff, qui était son caméraman, j'ai été littéralement la première personne à entrer à l'hôpital. Ils m'ont laissée monter dans la chambre juste pour voir si Jeb avait besoin de quelque chose. Et Jeff était là et il a dit non, il allait bien. Il ne voulait pas faire de média parce qu'il ne voulait pas en faire un grand truc, parce qu'il avait réalisé que c'était préjudiciable pour le sport. Enfin bref, c'était terrible. Mais oui, et on a de super pratiquants de wingsuit. JJ, Jean-Jacques Vallis est un pilote de parapente très brillant. C'est un pilote de haut niveau en moustache, en flare, et en aile de vitesse.

[00:20:07] Extraordinaire. Je faisais du parachutisme avec l'oncle de JJ dans l'équipe sud-africaine. Alors, JJ fait des choses phénoménales avec le wingsuit dans le monde entier en ce moment. Il fait partie de la World Wingsuit League et c'est vraiment un professeur incroyable qui fait des choses merveilleuses ici en Afrique du Sud. Il est d'ailleurs en Thaïlande en ce moment pour donner des cours.

[00:20:26] **Gavin McClurg:** Vous entendez, bien sûr, vous savez, dans notre sport, tous les accidents en parapente, en deltaplane, certainement, surtout au début, en speed flying. Je n'en entends pas beaucoup parler. Et les accidents en parachutisme, comment ça se classe en termes de risque et de sécurité ? Et est-ce que vous avez vu beaucoup de choses graves durant vos années de parachutisme aussi ? Ou est-ce que c'est relativement plus sûr ?

[00:20:53] **Jeff Ayliffe:** Non, écoutez, j'irais jusqu'à dire que c'était plus sûr que le parapente, c'est certain. Il y avait moins de drames, ou j'en voyais moins en parachutisme. Évidemment, aux États-Unis, il y avait assez régulièrement des accidents et des décès, et ils les répertoriaient très bien. Les accidents étaient présentés de manière très pédagogique, pour que l'on puisse apprendre ce qui les avait causés et comment on pouvait faire pour les éviter. Mais j'ai traversé une longue période de parachutisme où il y avait très peu d'accidents ou d'incidents autour de moi. Et j'ai vécu une situation très malheureuse, que je suis content de partager dans le podcast. J'ai rencontré une jeune femme et nous nous sommes beaucoup impliqués à travers le parachutisme. Et au moment où j'ai été invité.

[00:21:39] J'ai ensuite dû déménager à Johannesburg parce que c'est là que l'équipe était basée. Elle s'appelait Deirdre. Deirdre et moi avons donc décidé de nous installer à Johannesburg et elle allait chercher du travail là-bas. C'était un grand sacrifice pour elle parce qu'elle était très proche de sa famille. On a donc emménagé à Joburg et notre premier week-end là-bas, on y est arrivés en semaine, on a trouvé un endroit où loger et on a trouvé un magnifique petit appartement. On a acheté des trucs et des choses. On avait un chat.

[00:22:09] Notre tout premier week-end, on est allés sur une zone de saut appelée Coltonville et on a fait un saut en tandem à cinq avec les quatre membres de l'équipe sud-africaine. C'était moi, Peter Lawson, Chris Dales, Huey Newman, et Ruben, l'équipe de cinq avec le parachute de secours. Et puis il y avait Deirdre, elle nous a rejoints pour le saut. C'était une parachutiste compétente. Mais ouais, à ce jour, on est montés, on a formé la figure et on a tous fait un tracking. Ensuite, j'ai ouvert. J'ai vu Deirdre galérer. Elle avait du mal à sortir le pilote de la poche, de la poche de sa sangle de jambe. C'était un nouvel équipement pour elle, mais enfin, elle était contente de l'avoir au sol. Et je l'ai regardée et ouais, je voyais que je criais : tire le parachute de secours, tire le parachute de secours.

[00:22:56] Et finalement, j'ai vu sa main arriver et tirer le parachute de secours. Et quand j'ai vu le parachute de secours sortir de son dos, j'ai juste vu ce nuage, cette bouffée de poussière. Et j'ai réalisé qu'elle avait percuté. Je suis allé atterrir là-bas, ce que je n'aurais peut-être pas dû faire, mais tu sais, on se dit : s'il y avait la moindre chance qu'elle ait survécu, mais évidemment, elle a percuté à vitesse terminale. Ce fut une mort très rapide. Mais oui, c'était ça, et pour moi, on habitait dans notre nouvelle maison depuis littéralement deux jours. C'était donc mon introduction à Johannesburg. Et ça m'a beaucoup changé, Gavin, tu sais, cet incident m'a montré le côté sombre du parachutisme et par chance, j'avais peut-être passé de nombreuses années à sauter sans perdre aucun ami, tu sais ? Et puis la personne la plus proche de moi a été perdue lors d'un saut en parachute avec moi sur le saut.

[00:23:43] Et, après ça, j'ai commencé à perdre régulièrement, enfin pas régulièrement, mais j'ai perdu quelques autres amis dans le sport et j'ai vu une autre facette, mais, vous savez, ça arrive et ce n'était pas, ce n'est pas la raison pour laquelle j'ai arrêté le parachutisme. Je veux dire, j'ai continué et, vous savez, oui. Mais pour répondre à votre question initiale, je crois certainement que j'ai vu plus d'accidents en parapente. Et je crois vraiment que le parapente est à un stade où le parachutisme est probablement plus sûr. Je dirais...

[00:24:15] **Gavin McClurg:** Je... je suis désolé, c'est une histoire horrible. Je suis désolé pour votre perte avec Deidre. C'est brutal. Mais est-ce que, pour nos accidents, vous diriez qu'il s'agit d'une erreur humaine ou d'une erreur matérielle ? Je dirais probablement qu'elle savait ce qu'elle faisait. On dirait que c'était juste qu'elle n'était pas bien emballée. Elle n'était pas bien emballée. Je veux dire, elle était confiante que

[00:24:42] **Jeff Ayliffe:** le pilote, elle serait sortie de la poche. Je veux dire, elle l'avait sorti au sol. Elle était à l'aise avec ça. Je pense que ça pourrait être plusieurs choses. Ça pourrait être le fait que c'était une nouvelle zone de saut. C'était son premier jour dans une nouvelle zone de saut. C'était un nouveau parachute. Et peut-être qu'il y avait quelque chose dans sa façon de le tirer qui l'a déstabilisée. Ça pourrait aussi être le fait qu'elle n'avait pas sauté depuis une semaine ou deux, et qu'ensuite quelque chose l'a déstabilisée. Elle a pu commencer à avoir de plus en plus peur et s'est focalisée sur le fait de le sortir. C'est très difficile à dire, mais comme je l'ai dit, c'était une parachutiste très compétente. Elle avait sauté avec moi. Et je n'ai jamais eu de raison de douter. Si je n'avais pas pensé que c'était un sport qu'elle pratiquait confortablement ou en toute sécurité, je lui aurais dit : écoute, je préférerais que tu ne le fasses pas.

[00:25:29] Alors, oui.

[00:25:32] **Gavin McClurg:** Ouais. Je veux dire, on dirait presque que, enfin, deux choses que j'entends souvent, tu sais, quand il s'agit de vol en formation, ce n'est pas le danger principal. C'est plutôt les collisions en plein vol, non ? On se trompe de timing avec l'un des autres pilotes, quelqu'un qui tire quand il ne devrait pas ou l'inverse. Il y a...

[00:25:48] **Jeff Ayliffe:** Pas beaucoup de ça, vous savez, et ironiquement, encore une fois, un ami qui travaillait avec moi chez Parachute Industries of South Africa, un jeune gars nommé Victor Malik, Skyworm était son surnom. On était ensemble sur un huit, avec deux avions séparés, deux Cessna 172. Et il était dans l'avion de derrière, avec moi. Donc, l'avion de devant, les quatre de la base sortent et forment la base. Et puis l'avion de derrière. Vous savez, les parachutistes et les quatre parachutistes sortent et on plonge vers le flare de la formation, puis on s'amarre à la formation. Et Victor était l'un des parachutistes sur ce saut, et on a formé un sept, et on avait un six autour, pardon, en vol. Et je n'ai pas vu Victor. J'étais en septième et il était juste derrière moi, mais je ne l'ai pas vu. On a formé un six et je regardais autour. Je n'ai pas vu Victor et je n'ai pas vu Chris Cochran.

[00:26:33] C'était l'autre gars qui manquait. Et là, j'ai vu Chris ouvrir bien plus bas que nous et je n'ai plus jamais revu Victor. On a atterri. Ce qui s'était passé, c'est que Victor avait mal calculé sa trajectoire et avait percuté Chris en chute libre assez fort pour s'évanouir. Il a basculé sur le dos et a commencé à tourner sur lui-même et Chris a commencé à le poursuivre mais il n'a pas pu l'attraper. Chris s'est rendu compte quand il est descendu à environ trois cents mètres qu'il ne pourrait pas rattraper Victor. Alors il a ouvert, mais quand j'ai atterri, je suis couru vers Chris et je lui ai demandé : « Où est Victor ? » Et Chris m'a dit : « Il est mort. » Il a dit qu'il avait percuté le bout de la piste. Alors c'était ironiquement, c'était un... mais ce genre d'accidents, je pense qu'ils sont assez rares. L'un des plus grands parachutistes de la planète a eu une situation comme celle-là. Un monsieur appelé Tom Paris et j'ai eu le privilège.

[00:27:21] Tom Paris faisait partie de l'une des plus grandes équipes américaines de tous les temps, une équipe appelée les Air Bears, dirigée par Guy Manos. J'ai eu le privilège de faire du parachutisme avec Tom Paris en Afrique du Sud, et Tommy a eu un incident très similaire. C'est ainsi qu'il est décédé. Vraiment ? Mais je ne peux pas vraiment dire quelle est la cause de la plupart des décès en parachutisme parce que ça varie. En tant que parachutiste, ce qui nous inquiétait le plus, c'était les problèmes d'appareil, une défaillance d'avion à basse altitude où nous ne pouvions pas sortir de l'avion. C'est généralement ce qui effraie le plus les parachutistes, un problème d'appareil. Mais oui.

[00:28:03] **Gavin McClurg:** Quand est-ce que le parapente a commencé ? Et je comprends que c'est devenu un peu ton, tu sais, ton... ta nouvelle drogue de choix, la moustache.

[00:28:13] **Jeff Ayliffe:** Ouais. Enfin, j'ai commencé à voler, comme je l'ai dit, on commençait en se lançant d'un parachute de saut en parachute, mais je suppose que j'ai officiellement commencé à voler vers 2000. J'ai fait une formation, une formation de parapente parce que je volais illégalement et finalement la population de parapentistes augmentait. Et finalement, un bon ami à moi, qui était parapentiste, est venu me voir et m'a dit : « Hé Jeff, écoute, fais les choses correctement. » Il m'a dit, plutôt que de se cacher et de s'enfuir, de juste... et j'ai accepté. J'ai dit : « Ouais, tu as raison. » Et je suis allé faire une formation, je me suis qualifié et j'ai commencé à voler. Mais à cause de mon passé en

saut en parachute, j'ai toujours aimé les petits parachutes de saut. J'ai toujours eu une forte charge alaire et j'adore le canopy piloting, j'adore faire des swoop et j'ai toujours aimé ça. Donc, c'était la direction que je voulais prendre. Je ne l'ai jamais dit avant qu'on fasse le podcast, j'espère que tu ne veux pas me parler de cross country parce que tu vas parler à un mur.

[00:29:01] Je ne fais pas de cross country. J'ai toujours aimé les voiles et les ailes petites et rapides. Et j'ai commencé à voler des ailes de vitesse. Vous savez, dès que, dès que la première gamme d'ailes de vitesse vraiment performantes a commencé à sortir. J'adorais le speed flying. Mais j'aimais toujours aussi l'autre facette du speed flying. Je veux dire, je ne suis plus un jeune homme. Vous savez, je n'ai pas envie de faire des tonneaux dans ces lignes, ces ravines, vous savez, je vais laisser ça aux 20-20 ans. Et pour des gars comme JJ, vous savez, j'ai un âge maintenant où j'aime voler vite, mais je suis aussi un peu plus, un peu plus prudent. Et puis j'ai découvert la Moustache, vous savez, et je volais une Icaro, une aile freestyle, une petite Icaro de 18 mètres carrés que j'adorais vraiment. Elle était petite. Elle était rapide, mais elle pouvait bien thermiquer. Et puis il y a deux ou trois ans, j'ai rencontré Armin Harre, l'homme de chez Skywalk.

[00:29:52] C'est lui qui a conçu la Moustache et il m'a laissé essayer le prototype. Ça a changé ma vie. Quand j'ai atterri, j'ai dit à Armin : « Sérieusement, je dois prendre tout ce que je sais sur le pilotage de parapente et le jeter par la fenêtre. C'est tellement différent. Absolument tout. » En fait, je crois qu'il a même utilisé cette citation dans la brochure officielle, mais ouais, je le savais déjà et dès que la Flare est devenue disponible, c'est tout ce que je pilote maintenant. J'ai une petite Moustache de 18 mètres et j'adore ça.

[00:30:20] **Gavin McClurg:** Sérieux ? Mon Dieu, j'ai eu Armin dans l'émission et je n'en ai pas encore piloté un. Je me sens vraiment ridicule de ne pas l'avoir fait maintenant, surtout en voyant ton sourire. Ils ont l'air d'être une sacrée tuerie. Absolument.

[00:30:36] **Jeff Ayliffe:** Ouais. Tu sais, c'est tellement addictif. Je veux dire, non, je veux dire, je les aide pour le marketing de Flare ici en Afrique du Sud et j'ai vu tellement de fois que les gens ne veulent pas les piloter. Ils sont juste un peu sceptiques, mais c'est tellement intuitif. Si tu es un pilote de parapente expérimenté, c'est juste tellement intuitif, tu sais, et le moment où 90 % des gens que je connais qui ont fait le vol de démo atterrissent et reviennent me dire : je n'aurais pas dû faire ça. Je dois maintenant trouver de l'argent pour acheter une Moustache. C'est juste ça. Tu sais, et je veux dire, j'ai rencontré Marcus Anders juste récemment, l'équipe de design de Flare, Benny Boley et Marcus Anders étaient ici. Il fait beaucoup de travail sur les sellettes. C'était super de rencontrer Marcus Anders.

[00:31:21] Je vous suis sur le Red Bull X-Op. Alors, le rencontrer a été un privilège, mais ouais, ils ont sorti une nouvelle gamme, la prochaine gamme de Moustaches de Flare, et juste regarder ces gars les piloter, c'était aussi tellement spécial pour moi, vous voyez ? Mais ce sont des machines incroyables. Ouais. Ouais. Très addictives. Et est-ce que vous faites surtout du vol de crête avec celles-ci ? C'est ce que vous faites ? Ouais. Je fais surtout du vol de crête, je vole les vents côtiers, mais on a un certain nombre de beaux sites. On a un endroit appelé le Bowl, quand le vent monte vraiment à genre 30 kilomètres par heure, on va voler dans le Bowl et on peut vraiment manœuvrer ces ailes, faire des dérapages d'ailes et des contacts d'ailes. Et sur la côte, quand il y a de bons vents, je veux dire, on a des kilomètres après des kilomètres de falaises maritimes avec juste de la brousse.

[00:32:08] Et on peut voler, on a l'impression d'aller à cent à l'heure avec les pieds qui traînent dans les arbres sous les flares, vous voyez, on s'éclate complètement avec les cheveux en feu. Pour moi, c'est juste génial. Et d'autres pilotes de flares les pilotent, je connais quelques gars qui pilotent les moustaches comme s'il s'agissait de deltas. Ils veulent juste cette sécurité supplémentaire au cas où une brise se lèverait soudainement, vous voyez, ils ont toute cette vitesse supplémentaire sous la main, et chaque pilote de flares a ses propres conditions qu'il aime vraiment piloter. Et un ami à moi, Jamie, Jamie et Ianni viennent passer des saisons ici, ce sont des pilotes de flares très expérimentés et ils font tellement pour la communauté. Jamie adore voler dans des vents vraiment forts. Vous voyez, quand Jamie est tout excité, qu'il se frotte les mains et qu'il se prépare en courant vers les sites de décollage, c'est normalement là que je dis que je vais peut-être me mettre un peu en retrait parce que je suis un peu plus léger, mais ouais, elles sont tellement addictives et on a un bon noyau de gars ici qui les pilotent maintenant.

[00:33:07] Et, euh. Et, ce qui est intéressant pour moi aussi, Gavin, c'est de voir combien de fabricants ne sortent pas de parapentes. Ça semble juste commencer à exploser. Vous voyez plus et

[00:33:17] **Gavin McClurg:** plus de modèles. Je pense aussi qu'il y a certaines parties du monde, vous savez, où il y a du vol en dune et du vol plané et ce genre de choses où ça a carrément pris le dessus. Je comprends que c'est tout ce que vous voyez, vous savez, moi je suis toujours dans les grandes montagnes. Je n'en ai même pas vu un seul.

[00:33:30] **Jeff Ayliffe:** Ouais. Écoute, je vais être honnête et dire qu'il y a eu pas mal d'insatisfaction quand... Ouais. Quand les premiers moustaches ont commencé à arriver ici, parce que d'un coup, on s'est retrouvés avec des parapentes sur ces crêtes qui volent vraiment lentement. Et, si tu pilotes un parapente et que les flares volent, c'est flippant. Ça peut être flippant. Parce que les flares ont tellement de... tu regardes derrière toi et tu vois un flare derrière, à 30, 40 mètres derrière et au-dessus de toi. Et tu regardes devant, tu voles pendant quelques secondes, tu regardes, et il n'est plus là. D'un coup, il passe sous toi en mode dépassement. Il te passe dessous comme un dératé. Et puis il remonte au-dessus de toi. Donc il faut être très conscient de ce fait. Quand tu pilotes un moustache, tu dois aussi être très conscient du fait que tu voles sur tellement de niveaux différents à cause de ta capacité à monter et de ta vitesse, tu dois être très attentif à ce qui se passe.

[00:34:26] C'est tout aussi important, mais ça peut être très impressionnant pour les pilotes de parapente, surtout les moins expérimentés. Il y avait beaucoup de gars qui prenaient trop de peur et ça a commencé à créer des tensions. Je ne dirais pas qu'il y a eu des bagarres, mais ça a commencé à devenir assez tendu et on a dû réunir tout le monde. Et maintenant, il y a de plus en plus de moustaches qui arrivent. Donc, on va devoir être très vigilants sur la façon dont on surveille tout ça. Ça ressemble un peu au ski et au snowboard à l'époque, quand ils essayaient de trouver comment cohabiter. C'est exactement ce que nos gars m'ont dit, il m'a dit : « C'est comme le ski et le snowboard, ou comme le windsurf et le kite surf. Les windsurfeurs deviennent dingues. Vous allez nous couper la gorge avec tous ces lignes. » Et c'est exactement la même chose. Ouais. Et à mesure que les gens vont s'habituer...

[00:35:09] **Gavin McClurg:** C'est ça. Ouais. On a presque besoin, vous savez, comme à Hood River, ils ont fini par simplement délimiter, vous savez, il y avait la zone de windsurf et la zone de kitesurf et c'était, vous savez, presque tracer une ligne et séparer les gens. C'est exactement la même chose. Euh, j'essaie d'imaginer pourquoi on peut décoller un moustache ou un parakite avec tellement plus de vent. Ils n'ont tout simplement pas la même puissance dès le décollage qu'un parapente, vous savez ? Pourquoi ? Pourquoi, pourquoi, pourquoi ne vous fait-on pas juste aspirer dans le ciel et est-ce que ce n'est pas tout aussi risqué ? Comme ce serait le cas avec un parapente.

[00:35:42] **Jeff Ayliffe:** Eh bien, en fait, la vitesse de pointe de ces engins est tellement incroyable que le système de direction fonctionne avec des poulies, vous voyez ? Donc quand vous lâchez les mains sous un paracat, ce n'est pas seulement comme si vous poussiez un accélérateur, c'est toute l'aile, l'aile entière qui bascule pratiquement. C'est comme si vous dégageiez ou chargiez la puissance d'un kite surf. Vous avez donc beaucoup plus de vitesse. Et une amplitude énorme. Oui, une amplitude de vitesse. Et c'est instantané. C'est vraiment instantané. Et je veux dire, j'ai eu des expériences incroyables où j'ai décollé dans des conditions fortes avec le moustache et j'ai littéralement pu le pomper de manière rythmique. Et je suis monté, j'ai pu le pomper, littéralement le pomper vers le haut. J'ai vu JJ Lawn depuis le sol et il a pompé jusqu'au toit du hangar. Vous voyez, c'est juste phénoménal.

[00:36:28] Et bien sûr, à cause du réflexe intégré, ils ne peuvent pas faire de front tuck, donc ils plongent juste au-dessus de vous. Et si vous gardez les mains levées, ils plongent juste au-dessus de vous. Si vous freinez quand ils dépassent. Si vous appliquez un peu de frein alors, vous aurez un front tuck, mais je veux dire, ils sont incroyablement sûrs en termes de réflexe qui les arrête et ils font des fermetures. Je veux dire, on a vu des vidéos circuler de Mustaches qui peuvent subir une fermeture. Est-ce que vous volez quoi que ce soit en turbulence ? Si c'est une aile souple, elle va subir une fermeture. Donc il faut en être conscient. Les pilotes d'ailes de vitesse, j'ai toujours dit qu'ils devaient être bien plus vigilants que les pilotes de cross country pour la turbulence parce que l'aile de vitesse subit des fermetures et les choses peuvent mal tourner très vite avec la turbulence. Et je pense que c'est la même chose avec la Mustache, mais en général, j'irai jusqu'à dire que je me sens tellement en sécurité. Je suis en sécurité pour piloter une Mustache et je l'ai été sous n'importe quelle autre aile que j'ai eue en turbulence. Ça semble tellement solide. J'ai la vitesse pour m'en éloigner.

[00:37:13] Si le vent se lève, je n'ai jamais eu de problèmes.

[00:37:19] Fascinant. Est-ce que tu as déjà fait du vol en deltaplane ? J'ai suivi une formation de deltaplane avec Johan Anderson, mais, euh, je ne peux pas, j'ai fait environ sept vols en altitude. Et pour moi, le deltaplane est encore la forme

la plus pure de vol humain. Je crois que c'est la forme la plus pure de vol humain. Et chaque fois que je vois un deltaplane, surtout l'un des modèles modernes, ces magnifiques nouvelles Moyes, les topless. Et, je veux dire, pour moi, le gros problème c'était juste le montage, le démontage et le fait de le porter en haut et en bas.

[00:37:49] Ouais, enfin, mes amis me disaient toujours que ça fait partie du jeu. Tu sais, tu vas avoir la récompense, tu vas t'impliquer dans le sport et tu en tireras des bénéfices. Mais, ouais.

[00:37:58] **Gavin McClurg:** Ouais. Je veux dire, je pense juste que la position allongée a tellement de sens. Tu sais, c'est la forme d'aviation où tu es un oiseau plutôt que... juste assis là sur un canapé. Ça n'a aucun sens la façon dont on est assis dans un parapente. Ouais,

[00:38:13] **Jeff Ayliffe:** Je suis d'accord à cent pour cent. C'est pour ça que je dis que c'est la forme de vol libre la plus naturellement belle. Et en fait, avant que je... je pense même avant d'avoir fait cent sauts, pas même cent sauts. Je suis allé faire une formation de deltaplane. Je voulais faire une formation de deltaplane à Natal, mais pour une raison ou une autre, ça n'a jamais eu lieu. Mais j'étais tout aussi attiré par le deltaplane au début. Et je pense que c'était un pur équilibre. Si j'avais commencé le deltaplane avant le parachutisme, je pense que je serais parti sur la voie du deltaplane. Ça aurait été ça. Ouais. Ouais. Mais bon,

[00:38:44] **Gavin McClurg:** C'est intéressant. Hein ? Je crois que j'ai manqué une occasion de vous poser une question, sans pour autant nous replonger dans le côté sombre de ces sports, mais vous avez dit que, vous savez, quand l'accident est arrivé avec votre partenaire, Deidre, ça a vraiment changé votre perspective. Ouais. Est-ce qu'on peut approfondir un peu ça ? Quoi, quoi ? Ouais. Comment est-ce que ça a changé votre approche ? Comment ça a changé ? Je ne sais pas. En quelque sorte, qui vous...

[00:39:09] **Jeff Ayliffe:** sont. Ouais. Gavin. Alors, mon, mon parcours en parachutisme, il y avait, il y avait un groupe de deux personnes, moi et un très bon ami, Norman Girdwood. Et nous étions, nous étions très influencés par deux autres jeunes parachutistes. Euh, Eddie Meinke, qui n'est plus de ce monde non plus, et Eleanor Gorman, qui reste une bonne amie. Et ils étaient vraiment, Eddie et Ellen étaient, étaient, étaient beaucoup, euh, les personnes qui ont influencé Norman et moi quand on était jeunes, quand on était écoliers. Et Eddie et Ellen avaient l'habitude de voir jusqu'où ils pouvaient descendre. Et ils se faisaient mettre au placard tout le temps, c'étaient des garçons coquins. Et, euh, ma carrière de parachutiste a commencé comme ça. Je veux dire, on a, on a des histoires. Une qui me vient à l'esprit est encore un saut à Maritzburg, les gens en parlent encore à Peter Maritzburg et personne n'a su pendant longtemps si ça avait vraiment eu lieu ou si c'était une légende urbaine.

[00:39:59] Mais, en fait, nous étions cinq à voler l'avion du hangar à 3 heures du matin après avoir passé toute la nuit au bar à boire. Et puis nous sommes revenus, nous avons décollé, et il y avait ce petit resto de restauration rapide miteux appelé le Pie Cart à Peter Maritzburg, qui se trouvait en plein centre-ville, dans le dépôt de bus, au milieu des rangées de taxis. Et un soir, vers 19 heures, on s'est dit que ce serait une bonne soirée pour aller sauter sur le Pie Cart, ce qu'on voulait faire depuis des années. Et plus on buvait de bières, plus cette idée nous plaisait. Finalement, on s'est débarrassés de tous les agents de sécurité et des instructeurs. Et à 3 heures du matin, en fait, c'était vers 2h30, on a décollé dans un Cessna 172. On n'avait pas de lumières, pas de lampes de poche.

[00:40:44] Je pense qu'une personne dans le groupe avait un altimètre. On a décollé, on a volé jusqu'à 7 000 pieds, on a sauté au-dessus du centre-ville et on a fait une figure en étoile à cinq. On a atterri en dérapant. C'était un magnifique saut en parachute. Au moment où on était en chute libre, on était tous sobres, j'en suis presque sûr. Mais c'était un saut magnifique. On était là, assis. On pouvait. Enfin, c'est ce qu'on croyait. Ouais, on le pensait. Et on a tous atterri à différents endroits dans la ville, avant de retourner au club de parachutisme.

[00:41:12] On a préparé notre matériel dans ce club-house, pas dans le hangar, pour que les gars ne s'en rendent pas compte. Mais on a fait une erreur le lendemain matin. Les gars, on avait planifié le saut sur le sol du hangar avec de la craie et on avait fait une grande croix. On avait Parkart et quelqu'un a entendu l'avion décoller, nous a vus partir et a vu un avion vide revenir. Mais il n'y avait aucun parachute sur le terrain d'aviation. Ils savaient donc qu'on avait fait un truc de dingue. Et le lendemain matin, on est revenus au hangar en souriant. On s'en était sortis. Mais tous les instructeurs regardaient cette marque au crayon sur le sol avec tous les noms. C'est là que Jeff atterrit. C'est là qu'Alan atterrit. Et

ouais, on a nié. Et j'étais le plus jeune du groupe. Alors ils ont essayé de me mettre à part pour m'interroger et me faire avouer. Mais on a nié catégoriquement pendant des années et des années et des années. Et finalement, on a tous accepté il y a environ un an d'écrire l'histoire, que j'ai écrite.

[00:42:01] Et oui, c'était la première fois que l'histoire était vraiment racontée. Et ça, c'était juste un exemple. On a fait des sauts de nuit. Mon ami est allé dans l'armée avant moi. Et mon ami est allé dans l'armée. On a fait des sauts de nuit de dingue. On ouvrait bas. Et moi, je pensais être increvable. Dans ma carrière de parachutiste, j'ai échappé à tellement de trucs que je n'aurais pas dû. L'accident de Deirdre m'a fait réaliser qu'il y a des conséquences à ce jeu. Et on ne peut jamais... Quel âge avais-tu à ce moment-là ? J'avais environ 24 ans à ce stade. Ah, assez tôt. 25. Oui, c'était assez tôt. Euh, j'essaie de me rappeler quel âge j'avais. Euh,

[00:42:42] J'avais environ 20 ans. J'avais environ 26 ans, 26 ans plus ou moins. Entre 24 et 26 ans. C'était en 1985.

[00:42:49] **Gavin McClurg:** Est-ce que je tire des conclusions trop vite ? Est-ce qu'il vous arrive de regarder ces choses et de vous dire : « Mec, elle a peut-être sauvé ma vie » ?

[00:42:57] **Jeff Ayliffe:** Ouais. Enfin, d'une certaine manière, oui. Je ne l'avais pas vu comme ça, mais avec la façon dont tu le dis là... Ouais. Quand je... et ce que je viens de te dire, ça fait tout son sens, tu vois ?

[00:43:08] **Gavin McClurg:** Ouais. Je, je pense souvent que pour moi et pour les auditeurs qui écoutent l'émission, j'ai déjà entendu ça auparavant, donc je ne vais pas m'y attarder, mais l'incident qui, d'une certaine manière, m'a sauvé la vie, c'est essentiellement être presque mort dans une rivière. Tu vois, dans ma vie précédente, j'étais vraiment passionné par les rivières et le kayak, et je faisais plein de trucs flippants et vraiment stupides. On faisait une série de premières descentes en Amérique centrale, j'étais au Mexique pour une première descente et je me suis fait emporter par une cascade et je pense que je suis littéralement mort. Et par une combinaison de miracle et de chance, je suis revenu et ça m'a changé à jamais parce qu'avant ce moment, comme toi, je me sentais invincible, je pensais que je m'en sortais quoi qu'il arrive.

[00:44:05] Et après ça, je me suis dit : « Oh, il y a des conséquences. » Et bien sûr, je savais qu'il y avait des conséquences avant ça, j'avais perdu des amis. On faisait des trucs vraiment extrêmes. Je veux dire, on en parlait tout le temps, mais ça ne m'était pas vraiment Sinké.

[00:44:18] **Jeff Ayliffe:** Ouais. Non, c'est un point intéressant. Tu sais, cet incident, la tragédie avec Deirdre, ça aurait bien pu être le catalyseur. Enfin, c'est le catalyseur qui m'a fait réaliser, tu sais, et ça aurait bien pu me sauver la vie, tu vois ? Donc ouais, je veux dire, mes moments les plus terrifiants en parachutisme, le plus près que je suis passé de la mort en parachutisme, c'était en voile RW. On a eu une horrible torsion, une torsion du parachute, nous quatre, ou trois d'entre nous, trois sur quatre étaient impliqués. Et j'étais coincé, j'étais emmêlé dans toutes les lignes au milieu de tout ça et les autres gars ont fini par couper le voile et j'ai alors dû me libérer de toutes les lignes avant de pouvoir couper le mien. Et, je n'étais même plus sûr au moment où j'étais devenu trop bas, je n'étais même plus sûr d'être encore attaché à leurs trois parachutes, mais je n'avais plus le temps d'essayer de trouver les lignes.

[00:45:05] Alors je me suis dit : bon, je suis trop bas. Je dois couper. Et si, si j'ai la grâce de Dieu avec moi, je vais être libéré et je vais avoir mon parachute de secours. Sinon, c'est fini. Et j'ai coupé. Et le truc le plus beau que j'aie jamais vu, c'était de voir les trois parachutes alors que je tirais sur la poignée de coupure, en retournant en chute libre, voir les trois parachutes disparaître. Et je me suis retourné, j'ai tiré le parachute de secours. J'étais sous parachute de secours vraiment bas. Ouais, enfin, c'était de la chance, mais à part ça, comment...

[00:45:31] **Gavin McClurg:** est-ce que vous vous êtes tous emmêlés comme ça ?

[00:45:32] **Jeff Ayliffe:** On faisait des rotations. On a monté une pile de quatre en vitesse. Une pile de quatre. Et là, quand le gars du bas touche le gars du haut, il a fait un décrochage complet par-dessus l'arrière du parachute et il est descendu dans le remous derrière, puis il a frappé le bas. Et quand il a frappé le bas, le suivant est passé dans... c'était juste, c'était de la haute vitesse et on était à deux semaines de la compétition, on était les favoris pour gagner les nationaux. On était à deux semaines et Henny, pour la petite histoire, c'était Henny ? Quelqu'un, l'un des gars. L'un des gars du haut est passé et s'est pris le pilote, la corde de suspension et le pilote traîne derrière. Et pour une raison

quelconque sur cette rotation, le gars s'est pris le pied, la cheville dans le pilote et a provoqué la fermeture de la deuxième voile.

[00:46:21] Alors qu'il avançait, la deuxième voile s'est fermée sur la troisième, ce qui m'a entraîné dans la voile. Et puis, on était tous dans le chaos. Mon Dieu, quel bordel. C'était le bordel, mec. Ouais.

[00:46:35] Et tout le monde s'en est sorti. Tout le monde s'en est sorti. Ouais. Et le truc le plus surréaliste pour moi, c'est le gars qui a été l'avant-dernier à couper, il avait des lignes enroulées autour des pieds. La seule façon pour lui de s'en sortir, c'était d'enlever sa chaussure, de se libérer les pieds, et puis de couper. Et je me rappelle tout ce chaos et ce désordre. Et puis j'ai coupé et j'avais un parachute de secours rond. Je n'avais pas de parachute de secours carré, j'ai coupé et je suis retombé en chute libre, mon parachute de secours rond s'est ouvert. Je suis sous ce parachute de secours rond et c'est le silence absolu. Et je suis encore là, en train de me dire : je n'arrive pas à croire que je viens de m'en sortir. Et là, à 25 ou 30 pieds de moi, la chaussure avec ses deux lacets passe devant moi, parfaitement stable, les deux lacets et la chaussure qui flottent juste devant moi. C'était vraiment le moment le plus surréaliste.

[00:47:19] Je me rappelle avoir fixé cette chaussure en me disant : « Ben ouais, c'est dingue. Les trucs que ton esprit retient quand des événements comme ça arrivent. » Vous avez gagné ? On a gagné ces nationaux. Je suis très fier de le dire, on était très, euh, moyens au niveau des chutes. On avait encore deux semaines d'entraînement. On est repartis, on a pris le lendemain de repos et on est revenus en milieu de semaine pour commencer l'entraînement. Notre moyenne a beaucoup baissé, mais on est revenus et on a gagné ces nationaux de deux points. C'était très, très serré, mais on l'a empoché. C'est plutôt...

[00:47:50] **Gavin McClurg:** C'est assez impressionnant que vous soyez tous les quatre parvenus à rester soudés.

[00:47:53] **Jeff Ayliffe:** Et je pense, euh, vous pensez

[00:47:55] **Gavin McClurg:** quelqu'un, l'un d'entre vous, aurait dû dire : je ne suis pas sûr de ça. Ouais.

[00:47:58] **Jeff Ayliffe:** Et Gavin, je pense que c'est probablement la, probablement la réalisation la plus fière de ma carrière de parachutisme, c'était de gagner cette compétition. Gagner cette, cette rotation à quatre, euh, aux Nationaux. Mon Dieu,

[00:48:08] **Gavin McClurg:** Je parie bien. Ouais. Waouh. T'as d'autres histoires comme ça ? C'était une tuerie, mec.

[00:48:17] Je m'imagine juste cette chaussure en train de...

[00:48:20] **Jeff Ayliffe:** just devant vous. C'est dingue. Ouais, je sais, mais enfin, on a eu, vous savez, on faisait de l'entraînement en quatre et d'autres histoires marrantes. On en a. Enfin, ce n'était pas drôle sur le moment, on faisait de l'entraînement en quatre et, euh, il y a un exercice. On l'appelle un exercice de plongée. On faisait juste des donuts 360 degrés. Les donuts, on appelle la formation donut 360 degrés. Et l'autre sens. Donut 360 degrés. Et il y avait deux couches de nuages qu'on a traversées dans l'avion en montant et la couche du bas était à environ 3000 pieds et la couche du haut était à environ 5500 pieds. Alors on s'est dit que, et c'était avec Alan O'Gorman et Eddie, euh, les deux gars et moi et Norman. Ouais. Et on était dans la même équipe qu'il à ce stade-là et l'équipe s'appelait re-entry. Et, euh, on s'est dit que les nuages du bas étaient à 3000 pieds. Donc on ne va pas s'inquiéter de regarder les altimètres. On va juste y aller quand on traversera la couche du bas.

[00:49:07] C'est notre signal pour s'écarter et ouvrir. Et on a continué à faire des donuts, mais entre-temps, pendant qu'on continuait notre ascension, la base des nuages avait radicalement changé et le nuage bas se trouvait à, je ne me souviens plus. Je mentirais si je disais que je le sais, mais je suppose que c'était probablement autour de 1 500 pieds. Et on a percé ce nuage bas en chute libre. On a regardé en bas et on a vu ces maisons qui ressemblaient à des immeubles, ces petites maisons. Et on s'est rendu compte qu'on était bas. Je pense que tous les quatre, on a littéralement à peine fait de trajectoire. On s'est juste écartés les uns des autres et quatre parachutes se sont ouverts. Je veux dire, on a eu beaucoup de chance. On

[00:49:44] **Gavin McClurg:** on a coup de chance. De quoi as-tu besoin pour un équipement de parachutisme ? Qu'est-ce que tu as ? Qu'est-ce qui est vraiment bas ? Eh bien, pour le base jumping, ils peuvent le faire à partir de 400 pieds. Non,

le base jumping, ce n'est pas bas pour

[00:49:53] **Jeff Ayliffe:** de base. Je veux dire, du base jumping, ça commencerait à être sérieux. Ce serait un saut en base assez haut. Mais à l'époque, dans le parachutisme sportif, la règle technique était de quitter la formation à trois mille cinq cents pieds d'altitude. Et il fallait être sous une voile ouverte à environ deux mille deux cents pieds. Donc oui,

[00:50:09] **Gavin McClurg:** donc beaucoup de temps.

[00:50:10] **Jeff Ayliffe:** Ouais. Donc tu as du temps, et c'était vraiment pour te laisser suffisamment de marge, mais en cas de dysfonctionnement à haute vitesse, tu veux avoir le temps de, tu sais, de couper le parachute, de t'en éloigner.

[00:50:19] **Gavin McClurg:** Ouais. Je peux dire que j'ai fait de l'entraînement acro il y a quelques années au-dessus du désert, vous voyez, donc au lieu de l'eau, je le faisais sur de la terre. On était en remorquage, je le faisais avec mon ami Cody et notre point d'arrêt était à mille pieds. Mais je peux vous dire que si vous avez des problèmes à mille pieds, vous n'avez pas beaucoup de temps. Ouais, c'est ça. Mille pieds, ça passe super vite, vous voyez ?

[00:50:42] **Jeff Ayliffe:** Et je pense que Gavin, le parachutiste le plus effrayant avec qui j'ai jamais été, notre club de parachutisme s'est réuni pour essayer de battre notre record de club, qui était je crois une formation de 35 ou 40 personnes ou quelque chose comme ça. Et c'était filmé par le grand maître de la photographie en chute libre, un gars appelé Norman Kent, qui vient des États-Unis, et Norman Kent filmait le saut. Alors, Paul, Lizzie Smith et moi étions les deux derniers à ouvrir. Il était genre le 39e et j'étais le 40e, si c'était bien le chiffre, mais on était les deux derniers. Et j'étais encore en position, à regarder cette formation se construire. Et la chose suivante, je regarde à côté et je vois Norman Kent ouvrir et il a disparu. Et j'ai soudainement réalisé : eh bien, il n'y a qu'une seule raison pour laquelle il va partir. Et j'ai regardé en bas, sur mon altimètre, et je dépassais les trois mille, environ trois mille cinq cents pieds.

[00:51:30] Et, euh, j'ai ensuite ouvert et Paul Lizzie Smith a ouvert aussi. Et le plus terrifiant, c'est qu'on était en chute libre, à regarder cette énorme formation d'environ 35 ou 40 parachutistes juste disparaître et se fondre dans le sol, toujours en chute libre. Et, euh, finalement, les gens ont commencé à réaliser ce qui se passait et il y avait des gens qui sortaient de la formation, ouvraient, jetaient leurs chaussures de pilotage hors de la formation. Je pense que les personnes les plus basses sur cette charge étaient sous voile, euh, probablement à environ 400 pieds ou 300 pieds. C'était terrifiant et comment personne n'est mort sur ce saut. Personne, à ce jour, n'en a aucune idée. Je veux dire, c'était dingue. Et c'était juste, euh, ouais, c'était juste une erreur humaine de la part du groupe au sol qui surveillait, euh, l'altitude.

[00:52:20] Et je peux dire ça, mais c'est aussi la responsabilité de chaque parachutiste de surveiller son altitude, d'être conscient de sa propre altitude, vous voyez ? On ne peut pas rejeter toute la faute sur la base, mais on a failli perdre tout un club. Et je pense que Norman Kent s'en souvient encore très précisément aujourd'hui. Il en a parlé à plusieurs reprises. C'était probablement le plus effrayant. Il était, il était...

[00:52:41] **Gavin McClurg:** Norman était le photographe.

[00:52:43] **Jeff Ayliffe:** Ouais. C'était le vidéaste. Ouais. Il était, il était, donc c'était le

[00:52:46] **Gavin McClurg:** c'est vraiment le premier qui a remarqué qu'il était au-dessus de tout le monde. Ouais. Je crois qu'il avait un altimètre audio. Ouais.

[00:52:53] **Jeff Ayliffe:** Il avait un altimètre audio qui a commencé à biper dans son oreille. Et là, il s'est rendu compte que, mec, ces gars-là en font beaucoup trop. Et il a ouvert et, euh, ouais, malheureusement, ça a pris énormément de temps pour la majorité des parachutistes, mais j'étais convaincu. J'étais assis sous, sur la voile à la hauteur où je serais probablement en train d'ouvrir avec tout le monde. Et j'ai vu cette formation entière se fondre littéralement dans, dans la terre et Mubatu. Et, euh, quand ils ont commencé à se séparer, il y avait des gens en train de suivre et j'ai juste vu des trajectoires de pilotes sortir et des voiles s'ouvrir partout. Et je me suis dit, d'accord, ça ne va pas être, euh, une fin de journée joyeuse. Et, et par miracle, personne n'a été, personne n'a été tué, vous savez ? Parce que c'est,

[00:53:35] **Gavin McClurg:** c'est le pire scénario possible, non ? Quand tu es,

[00:53:37] **Jeff Ayliffe:** quand tu es, quand tu es, quand tu es, quand tu es, quand tu es, quand tu es,

[00:53:37] **Gavin McClurg:** quand on n'a pas le droit, on n'a pas assez de temps pour s'écarter et s'éloigner de quelqu'un. Tout le monde ouvre son parachute parce qu'il panique. Exactement. Oh là là, c'est dingue. Waouh. C'était ton truc le plus flippant. T'as d'autres histoires d'horreur ?

[00:53:54] **Jeff Ayliffe:** Euh, non, écoute, je veux dire, non, enfin, j'ai eu des dysfonctionnements. J'ai eu pas mal de cutaways, mais ça arrive si vite, tu sais, tu as un problème et tu te rends compte que ça ne va pas. Tu n'y penses même pas. Automatiquement, tu fais un cutaway. Tu tires le parachute de secours. Euh, mais ouais, cet enchevrement de voile était probablement mon truc le plus flippant en parachutisme. Euh, ouais. Est-ce que le parapente est vraiment...

[00:54:19] **Gavin McClurg:** C'est difficile pour ces pannes ? Est-ce que ça fait partie de la formation quand vous montez ? Parce que est-ce que c'est quelque chose auquel on peut s'attendre à un moment donné dans sa carrière ? Le fait que les choses ne s'ouvrent tout simplement pas.

[00:54:28] **Jeff Ayliffe:** Ouais. C'est des dysfonctionnements. Ce n'est pas, comme on dit, une question de si, mais de quand. Tu sais, tu vas avoir des dysfonctionnements à un moment donné. Ouais. Ouais. Ouais. Dans l'avion, tu visualises le saut en tête, mais tu vois aussi les gars faire leur procédure de largage, tu sais, genre, OK. Main droite sur la poignée de largage, main gauche sur la poignée de largage, tu sais, tu visualises ça tout le temps, tu es constamment conscient de ça. Du coup, quand ça arrive, c'est devenu un réflexe.

[00:54:59] **Gavin McClurg:** J'ai fait, j'étais sur un petit tournage appelé Locals pour Outside. C'était il y a pas mal d'années. Vous avez déjà entendu parler du Parent Bridge ? Probablement Twin Falls. C'est l'un des ponts légaux pour sauter aux États-Unis. Et, vous savez, quand la météo est correcte, les gens y sautent toute la journée, tous les jours. Et, vous savez, Miles Dasher est l'un des pilotes Red Bull et il l'a rendu très célèbre. Il habite là-bas à Twin. On est descendus pour ce film, le court-métrage sur lequel je travaillais, et ils voulaient me mettre au crochet sur le pont alors que je n'avais jamais fait de saut de pont. Alors il a, vous savez, préparé ma voile et m'a dit : « Hé, écoute, ça va s'ouvrir. »

[00:55:47] Mais ce qui l'inquiétait, c'est que je n'avais jamais fait de parachutisme et il m'a dit : « La seule raison pour laquelle je te laisse faire ça, c'est parce que je sais que tu as beaucoup d'expérience en aviation et que tu ne vas pas paniquer. Tu vas sauter du pont, tu vas attraper le pilote et le lâcher, parce que la plupart des gens, si c'est leur première fois et qu'ils n'ont pas fait beaucoup de parachutisme... c'est pour ça qu'on en fait autant avant de commencer le base jumping, parce que les gens se bloquent et ils se précipitent vers leur mort. Ils ne vont pas attraper le truc parce qu'ils paniquent, tout simplement. » Et j'ai répondu : « Écoute, je ne vais pas paniquer. Ça va super bien se passer. » Et c'était, c'était une sacrée émotion. C'était génial. C'était super amusant et j'ai attrapé le truc. Mais est-ce que c'est, est-ce que c'est un gros truc ?

[00:56:32] Est-ce que les gens ne tirent tout simplement pas ?

[00:56:36] **Jeff Ayliffe:** Franchement, je n'ai pas encore rencontré ce genre de situation. Je n'ai pas d'expérience en base jumping, mais certainement en parachutisme, j'ai vu des gens perdre la notion d'altitude et de temps, au point que j'ai dû physiquement ouvrir le parachute de plusieurs élèves au cours de ma carrière d'instructeur AFF. Je leur donnais le signal de tirer, de tirer, de tirer. Ils ne le faisaient pas. Et on leur donne autant d'options que possible en toute sécurité dans les limites prévues. Et puis, si vous êtes le jump master principal, vous prenez la décision, vous jetez leur parachute de secours. Vous le jetez. Enfin, je l'ai vécu à plusieurs reprises, mais ouais. Et pour moi, certaines des situations les plus effrayantes en tant que jump master ou instructeur, ce sont des gens en première chute libre, parce qu'ils ont fait 10 sauts en ligne statique et que ces sauts se passent bien, ils se détendent, mais lors de leur première chute libre, quelque chose dans leur cerveau leur dit qu'ils ne sont plus attachés à ce cordon ombilical.

[00:57:32] Quand ils partent, quand ils franchissent cette marche, ils doivent faire l'action physique de tirer sur la poignée de déclenchement et quelque chose dans leur cerveau, genre, grille, et ils deviennent inévitablement instables. J'ai vu très peu de premiers sauts en chute libre parfaits, vous savez, ils font des sauts en ligne statique parfaits, mais au moment du premier saut en chute libre, psychologiquement, vous êtes seul, vous n'avez plus ce cordon ombilical et, vous savez, la ligne statique n'est plus attachée. Et, j'ai vécu des trucs d'horreur où je les ai vus devenir instables, basculer et finir par sortir la poignée de déclenchement. Ouais, vous savez, on a parfois des nuits blanches, mais en tant

qu'instructeur AFF, on apprend très vite à analyser ce qu'on a sous la main.

[00:58:10] **Gavin McClurg:** à faire. Ce que vous avez

[00:58:10] **Jeff Ayliffe:** sur votre assiette en termes de nouvel élève. Et il y a eu des moments dans ma carrière aussi où j'ai dû aller voir quelqu'un après trois niveaux d'AFF et lui dire, avec tout le respect que je lui dois, que ce n'est pas vraiment votre truc. Et, les gens là-bas ont en fait réalisé qu'ils étaient, ils sont évidemment assez intelligents pour savoir, d'accord, je comprends. Je vois que j'ai vraiment lutté et je suis d'accord avec vous. Ils sont presque contents que vous leur ayez donné une porte de sortie, vous savez, mais il y a eu juste quelques fois où j'ai dû aller voir mes élèves et leur dire : écoutez, mec, je sais que vous adorez ça et que vous essayez, mais c'est peut-être juste pas votre truc, vous voyez ? Ouais.

[00:58:44] **Gavin McClurg:** Maintenant, on entre dans un domaine assez sérieux avec le parapente, et je suppose aussi le deltaplane. Le sujet est revenu plusieurs fois dans l'émission. Mais je n'ai pas entendu beaucoup d'instructeurs devoir faire ça en parapente, même si je pense que ça devrait arriver ; il y a forcément des gens qui se mettent à ce sport et qui devraient faire autre chose. Euh, comment abordez-vous ça ? Comment le dites-vous ? J'imagine qu'ils seraient très reconnaissants d'avoir une porte de sortie, mais il y a des gens...

[00:59:16] **Jeff Ayliffe:** ...qui ne devraient pas faire ça. Je suis d'accord avec toi, Gavin, à cent pour cent. Et je ne suis pas un... je n'ai jamais passé mon brevet d'instructeur en parapente. Je voulais toujours juste voler pour le plaisir. Et évidemment, si je vois quelqu'un, tu sais, je suis toujours disponible pour donner des conseils, si je vois quelqu'un atterrir et galérer avec son approche ou quelque chose comme ça, mais je ne suis pas un instructeur certifié. Mais je suis d'accord avec toi à cent pour cent. J'ai vu des décollages. Et des gens voler dans des conditions de vent fort ici, où j'ai vu des gens se faire projeter de la montagne alors que les instructeurs ont fait tout ce qu'ils pouvaient, tu vois, et ma première conviction est que si tu ne peux pas décoller, si tu ne peux pas lancer seul, tirer et lancer seul, alors tu ne devrais pas voler. Je peux comprendre si ton premier vol est un peu stressant, mais j'ai vu des cas répétitifs où les gens doivent être... portés comme des bébés.

[01:00:04] Et moi, oui, j'en ai vu certainement plus de cas en parapente, j'ai vu des gens pour qui je me demande juste, tu sais, mec, c'est peut-être pas pour toi, mais, tu dois me respecter, les gens adorent ce qu'ils font et ils veulent voler. Alors je dis toujours, tu sais, si je vois quelqu'un se mettre blatement en danger, bien sûr que je vais aller dire quelque chose, mais, ouais, on voit des moments de folie, surtout à cette période de l'année, tu sais, sur notre site de vol local ici dans le Garden Route, quand on a des vents forts et qu'on a beaucoup de pilotes en visite, beaucoup d'entre eux ne sont pas habitués à décoller dans des conditions de vent fort. Beaucoup sont habitués aux décollages de type alpin avec du vent plat, des pentes herbeuses, et on voit des trucs de dingue, mec, tu sais, et, ouais, mais bon,

[01:00:52] **Gavin McClurg:** Je ne veux pas vous replonger dans des choses sombres, mais je sais que vous avez perdu quelqu'un récemment à Porterville. Est-ce que vous avez eu plus de détails ?

[01:01:04] **Jeff Ayliffe:** Ouais. Écoutez, on ne sait toujours pas. Et malheureusement, c'était l'un de nos pilotes les plus expérimentés, un monsieur nommé Josh Deganaga. Une légende absolue dans le sport, instructeur tandem à plein temps et un vrai mordue de cross country. Je pense qu'il aimait être appelé Josh ; dès qu'il en avait l'occasion, il allait dans les grandes montagnes, dans les plaines et se faisait tracter. C'est là que tous les records ont été battus. Il allait aussi se faire remorquer par treuil, et la plus grande joie de Josh était de partir seul et de se faire tracter en l'air. Et puis, vous savez, on a vu des vidéos qu'il publiait où il pilotait ce Bronco rebelle dans des thermiques de dingue à genre 3000 mètres. Il continuait de monter et de surfer sur la fumée des incendies. C'était vraiment une légende. Et, oui, malheureusement, il était en vacances avec sa femme récemment.

[01:01:53] Et il a décollé et personne ne sait ce qui s'est passé. Il a été retrouvé à 3 heures du matin par une équipe de secours dans une rivière. Je ne connais pas les détails sur la manière dont il a péri, si c'était par noyade ou non, mais apparemment son parachute de secours avait été éjecté. Je sais qu'ils sont occupés à rédiger le rapport d'accident en ce moment. Les funérailles de Josh ont eu lieu à Cape Town il y a environ une semaine. C'est une énorme perte pour la communauté du vol. Et oui, c'était une chose très triste, mais malheureusement nous n'avons aucun détail sur ce qui s'est passé. Et en fait, nous avons perdu un autre pilote qui est décédé il y a environ deux mois à Port Elizabeth aussi. Il volait

également en faisant une traversée vers la vallée de Tilbach, aussi un pilote cross country expérimenté.

[01:02:38] Et il a été retrouvé. On ne sait pas ce qui s'est passé. On...

[01:02:41] **Gavin McClurg:** je ne sais pas ce que le

[01:02:41] **Jeff Ayliffe:** la situation était là. Portable, malheureusement, c'est le pays du grand ciel et ça, ça coûte des vies. Beaucoup de gens y ont perdu la vie à Portable. Et pour moi, j'y allais quand je filmais du cross country, je faisais du média. J'allais, vous savez, faire un petit vol avant que la fenêtre ne s'ouvre pour les pilotes de cross country. Et c'était toujours, je veux dire, il y avait des jours à Portable, je me souviens que j'avais du mal à atterrir. Je me battais pour descendre, pour revenir au décollage, pour filmer le début de la manche. Et je me disais, vous savez, pourquoi je vole ? Je vole dans cet endroit. Ouais. Mais enfin, il y a du vent. Ouais. Je n'ai pas. Ouais. C'est très thermique et la brise de mer traverse en fin d'après-midi. Donc vous voulez finir votre vol avant que la brise de mer n'arrive. Mais parfois, s'il y a un peu de cross, vous savez, pour les manches de compétition, parfois ils prennent un risque et ils envoient une manche avec un peu de vent de travers et de grosses thermiques puissantes, vous savez, ça peut causer le chaos.

[01:03:36] Ouais. Et je retire mon chapeau aux gars de cross country qui vont y voler. Mais ce n'est pas vraiment mon truc.

[01:03:44] **Gavin McClurg:** La dernière chose que je voulais vous demander, c'est, euh, et je sais, vous venez de dire que le cross country n'est pas votre truc, mais l'Afrique du Sud a, vous savez, depuis que Neville a, vous savez, elle a marqué les grandes distances, vous savez, il y a le Texas, le Brésil ou l'Afrique du Sud. Ce sont les trois grands. Et vous avez mentionné Marcus Anders, vous savez, ils y étaient récemment pour tenter le coup. Euh, vous savez, on pense toujours que nous avons le plus grand potentiel ici aux États-Unis avec, avec, avec,

[01:04:11] **Jeff Ayliffe:** avec, avec, avec, avec, avec, avec, avec, avec, avec, avec, avec, avec, avec, avec,

[01:04:11] **Gavin McClurg:** Texas, même si c'est, enfin, j'y suis allé il y a quelques années pour essayer. C'est, c'est une bataille, vous savez, vous restez dans un endroit très chaud avec un tas de vent jour après jour après jour. Et, vous savez, on est souvent de retour au camping à 8h en se disant : bon, on essaiera demain. Vous savez, c'est, c'est, c'est un peu un boulot. Je ne dirais pas que c'est très amusant, mais, euh, ça me semble incroyable de le faire à travers l'Afrique du Sud, sachant que, vous savez, j'ai traversé l'Afrique du Sud en voiture, je suis allé à Joe Berg, et je suis allé, vous savez, au nord de chez vous, en Namibie et dans un tas de pays là-haut, au Malawi et tout ça. Ce serait juste incroyable de survoler votre pays. Je veux dire, c'est un peu ce qu'ils font, non ? Ils vont presque de côte à côte.

[01:04:57] **Jeff Ayliffe:** Ouais, exactement. Et, tu sais, parce que les ailes, à mesure que les ailes et les performances s'améliorent et que le niveau de pilotage progresse, ça devient de plus en plus difficile, tu sais, à trouver parce qu'il y a certaines zones où tu peux monter vers les montagnes du Lesotho depuis un côté, mais tu ne veux pas passer par les grandes montagnes vers le Lesotho parce que c'est un terrain assez hostile. Je ne suis pas ça de très près, mais je sais que les gars ont eu du mal. Ils partaient d'un endroit appelé Da 'ar, mais maintenant ils ont parcouru cette distance. Maintenant, ils doivent trouver des endroits de plus en plus éloignés, tu sais, pour rendre cet écart de plus en plus long. J'ai fait un voyage vraiment intéressant vers 2010, je suppose, mais Ozone est sorti il y a quelques

[01:05:37] **Gavin McClurg:** Je ne sais pas si vous l'avez vu. Je ne sais pas si vous l'avez vu. Je ne...

[01:05:37] **Jeff Ayliffe:** sais si

[01:05:37] **Gavin McClurg:** vous l'avez vu. Je ne sais pas si vous l'avez vu. Je ne sais pas si vous l'avez vu. Mike

[01:05:37] **Jeff Ayliffe:** Kavanagh et Dov DeGol, le pilote d'essai et le concepteur d'Ozone, sont sortis avec toutes les nouvelles ailes Ozone. Et j'ai été pris à bord en tant que responsable média et ils les entraînaient tous les jours. Et en gros, le plan était de commencer à Swakopmund, juste sur la côte ouest, aussi loin à l'ouest que possible dans un endroit appelé Springbok. Et le plan était simplement de voler en suivant les pistes de terre et de se hisser avec le treuil. Celui qui atterrissait le plus loin, c'était ça, on campait pour la nuit et puis on décollait le lendemain pour continuer. Et c'était un voyage incroyable. Et c'est là que j'ai pu côtoyer certains des meilleurs gars en cross country. Ces gars se faisaient hisser et se mettaient juste en thermique et disparaissaient. Et puis ils nous radioberaient d'une autre ville pour dire : «

OK, j'ai atterri dans une petite ville. Je suis là. » Ouais, ça fait partie du sport, Gavin, même pour vous, les anciens pilotes, c'est une partie du sport qui m'est très étrangère.

[01:06:27] Et j'ai un immense respect pour tous ceux qui arrivent à voler dans ces conditions jour après jour. Mec, ça doit demander un sacré boulot.

[01:06:37] **Gavin McClurg:** Qu'est-ce qui vous passionne au point de vous empêcher de dormir avec ce sport ? Qu'est-ce qui vous attend ? Qu'est-ce qui vous enthousiasme ?

[01:06:46] **Jeff Ayliffe:** Je suis enthousiaste. J'adore le développement des ailes et des ailes. Vous savez, et je disais à Amin l'autre jour, le tout premier parachute carré était, eh bien, techniquement le premier parachute carré populaire était un parachute appelé Stratostar. Et il est sorti en 1976 ou 77. Et mon tout premier, mon tout premier, mon tout premier saut en carré a été avec un Stratostar. Et j'ai dû faire 72 sauts sous un parachute rond avant qu'on m'autorise à sauter avec un Stratostar. Et j'ai ensuite sauté avec un Stratostar. Et dans ma carrière, j'ai ensuite suivi le progrès des parachutes carrés de sept cellules, cinq cellules, à sept cellules, à neuf cellules, aux ailes elliptiques, et j'ai sauté. Et parce que ma passion, c'étaient les parachutes, j'ai sauté tous les derniers modèles et les designs les plus récents.

[01:07:32] Et je me souviens de l'aile, de la voile appelée Stiletto, par Performance Designs, qui était ma préférée. Je me rappelle avoir été impressionné en sautant avec la Stiletto et, pour moi, avoir fait ça et maintenant avoir atteint le stade où je pilote un parakite, qui est le dernier modèle. Pour moi, ce qui est intéressant, c'est de voir où va le développement de ces ailes, et c'est à ça que je pense chaque fois que j'ai l'occasion de piloter une nouvelle aile. J'adore juste ressentir ce que ça fait. Et au bout du compte, l'ensemble de compétences me semble rester le même. C'est juste la capacité que vous avez à ne faire qu'un avec le parapente, à ne pas avoir à réfléchir à ce que vous faites, mais à sentir que vous décollez en planant et à pouvoir ressentir très vite : d'accord, voilà comment cette aile réagit.

[01:08:24] Et vous pouvez simplement modifier subtilement votre style pour piloter une nouvelle aile. C'est ce qui m'excite : piloter de nouvelles ailes et ressentir les différences, les subtiles différences. Je veux dire, j'ai 62 ans maintenant, donc je ne vais pas faire de compétition nulle part. Je ne pense pas que je vais jamais y arriver. J'adorerais finir par avoir un rôle d'instructeur avec des parapentes à un moment donné, et certainement un rôle dans le marketing et les médias avec des parapentes si je peux. Mais, pour moi, le plus passionnant, c'est juste de suivre, de voir où vont les nouvelles ailes, le design des ailes, et espérons que je serai assez en forme pour continuer à les piloter aussi longtemps que possible.

[01:08:56] **Gavin McClurg:** Hé, j'ai menti. J'en ai encore deux autres.

[01:08:58] **Jeff Ayliffe:** questions. En fait, parlez-moi de votre fils. Ouais. Mon fils a, euh, grandi avec le parachutisme et le parapente. Et, euh, il pilotait mon aile de vitesse. Il m'aidait à porter mes ailes de vitesse au sol quand il avait six ans, sept ans. Et, euh, il a en fait couru sur des dunes avec mon aile de vitesse quand il avait environ 12 ans, un petit pilote très naturel. Il a passé son brevet de parapente, euh, il y a environ quatre ans. Euh, et c'était un pilote très, très doué. Il s'y est mis tout de suite. Mais, euh, quand il est parti, quand il était en dernière année de terminale, il a décidé qu'il voulait faire de l'aviation. Et il voulait devenir, il a décidé qu'au lieu de suivre mon chemin vers le vol libre, il voulait piloter de vrais avions, ce que je ne vais pas dire m'avoir trop déçu.

[01:09:46] C'est une voie coûteuse, mais, ouais. Alors, au lieu d'aller à l'université ou au collège, il est allé directement à l'école d'aviation à Durban et a passé son brevet de pilote privé, puis est devenu pilote commercial, puis instructeur à Johannesburg. Et il a eu un incident terrifiant. Il était en train d'enseigner à un élève et ils survolaient le secteur de vol général de nuit. En fait, ils se rendaient au secteur de vol général. Et le moteur de l'avion a commencé à vibrer. Alors Talon, c'est son nom, Talon a dit à l'élève : « Écoute, c'est mon avion. La soirée est terminée. On va rentrer. Quelque chose ne va pas. » Il a fait demi-tour. Il a fait, je crois qu'ils appelaient ça un appel "pan", juste pour prévenir les gens qu'il y avait potentiellement un problème et il s'est mis en circuit de vue.

[01:10:37] Pour, euh, pour l'aéroport de Wunderbohm. Il était probablement en longue descente dans une file d'attente. Et, euh, l'appareil a soudainement commencé à vibrer très, très violemment. Il a alors lancé un, euh, Mayday et il a quitté le circuit pour se diriger directement vers le terrain d'aviation. À ce moment-là, le moteur a coupé et il s'est retrouvé dans une obscurité totale en dessous de lui. C'était le noir complet. Et il a vu ce qu'il a pris pour un réverbère, qui était en fait

un réverbère. Et ça a éclairé un petit morceau de route. Et, par la grâce de Dieu, il a réussi à poser le one seven two dans le noir avec ce petit morceau de route. Il s'est avéré que c'était la route dans un petit endroit, un petit township en dehors de Pretoria appelé le township de Maloto, euh, la rue Maloto.

[01:11:23] Désolé. Et il a atterri sur cette route avec des fils téléphoniques. C'était une petite route avec des poteaux et des maisons. Il a réussi à poser le 172 dans le noir par la grâce de Dieu. Ils allaient parfaitement bien. L'appareil n'avait aucun dommage. Ouais, c'était terrifiant, mec. Mais bon, je suis content. Ouais. Et, tu sais, quelqu'un m'a dit qu'il y a deux verres, tu vois, ils disent qu'on a un verre de chance et un verre d'expérience. Je pense qu'il a utilisé une bonne partie de son verre de chance là, mais bon, ouais, ça a pris

[01:11:52] **Gavin McClurg:** quelques pièces sur ce coup-là pour

[01:11:54] **Jeff Ayliffe:** Bien sûr. Ouais. Mais maintenant, je suis fier de dire qu'il pilote des PC 12 et des Grand Caravan pour une compagnie appelée Federal Airlines. Il vole maintenant en Afrique, en Zambie, au Botswana. Et il pilote un magnifique PC 12 en tant que commandant de bord. Il s'en sort extrêmement bien. Et, ouais.

[01:12:13] **Gavin McClurg:** Génial. C'est super. Jeff, si tu pouvais remonter le temps jusqu'à ta version de 50 ans, qui était, tu sais, probablement il y a assez longtemps, mais, euh, que dirait ta version de 62 ans à cette version de 50 ans ? Tu pourrais dire une seule chose à ce toi-même, genre : « Hé, tu sais, voici quelque chose que j'ai appris. Voici ce que je veux que tu saches pour la suite. »

[01:12:40] **Jeff Ayliffe:** Wow. C'est une question délicate. Euh, je dirais certainement que j'aurais passé plus de temps dans le secteur. Si je l'avais fait, je veux dire, j'en suis à un stade où je suis en freelance maintenant. Mais je me serais dit de passer plus de temps dans le milieu, à obtenir des qualifications. Je regarde souvent en arrière et, vous savez, j'aurais dû devenir un monteur de parachutes. Et j'aurais dû me fixer des objectifs plus élevés et me lancer dans la conception, mon intérêt étant purement lié à la conception et aux ailes. Maintenant, vous savez, je suis déçu d'avoir juste voulu sauter d'avions et causer des problèmes. J'étais jeune et inexpérimenté, je voulais juste m'amuser au maximum. Je dirais à mon jeune moi-même que je n'aurais pas changé ce mode de vie ni ce que j'ai choisi de faire, mais je l'aurais abordé avec une approche beaucoup plus dévouée, comme une véritable carrière.

[01:13:34] Je me serais dit : passe autant de certifications que possible, deviens un maître rigger, essaie peut-être même d'obtenir une licence de pilote privé pour pouvoir piloter aussi, deviens un maître rigger de parachutes, deviens designer, apprends tout sur la conception et passe plus de temps en usine avec les gars pour découvrir ce côté du sport. C'est sans doute mon plus grand regret. Alors oui, sinon, je ne changerais rien.

[01:13:53] **Gavin McClurg:** Ouais. Bon conseil. Juste plus de, plus d'équilibre, plus de rigueur, plus de bases. J'aime bien. Jeff, tu es un trésor, mec. Merci infiniment. J'apprécie ton temps. Ça a été un vrai, un vrai frisson et un vrai plaisir. Et c'est, c'est sympa d'en apprendre plus sur le côté du sport que je ne connais, que je ne connais vraiment pas.

[01:14:12] **Jeff Ayliffe:** Ouais. Gavin, merci beaucoup. C'est un immense privilège pour moi. Quand j'ai reçu ton message disant : « Hé, tu veux venir sur mon podcast ? », je me suis dit : « C'est le podcast Mayhem, tu as la bonne personne ». Je t'ai envoyé un message, je pense que tu t'en souviens, je ne sais pas si tu as eu la bonne personne, mais c'est, c'est un privilège. J'ai clairement eu le

[01:14:29] **Gavin McClurg:** le bon gars. Et vous avez des étudiants et des gens autour de vous qui vont être ravis. Ils vous demandent depuis un moment, donc ils seront enchantés d'entendre que celui-ci sort, mais j'apprécie. Jeff. Merci beaucoup. C'est

[01:14:40] **Jeff Ayliffe:** C'est un honneur. Merci beaucoup, Gavin.

[01:14:45] **Gavin McClurg:** Si vous trouvez Cloud-based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous mettre une note sur iTunes ou Stitcher, peu importe la plateforme que vous utilisez pour écouter votre podcast, ça compte beaucoup et ça aide à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter en partant avec vos amis de la communauté. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette manière. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission 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 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, cela revient à environ 25 dollars par an.

[01:15:32] 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 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 revenus 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 aider. 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 que nous trouvons dans les conversations et qui n'entrent pas dans l'émission principale, mais que nous pensons que vous devriez entendre.

[01:16:28] On ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir, dites-le-moi simplement. 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 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 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

Jeff Ayliffe stammt aus Südafrika und befand sich während der meisten seiner actiongeladenen Jahre unter einer Art Baldachin, beginnend im Alter von 5 Jahren, als er besessen von Fallschirmspringen wurde. Jeff teilt seine Reise von einem jungen Fallschirmsport-Enthusiasten zu einem erfahrenen Mitglied der nationalen Mannschaft. Er erzählt persönliche Geschichten, darunter den Nervenkitzel des Formation Fliegens und einige erschreckende und manchmal tragische Momente, in denen die Dinge schiefgelaufen sind.

Der Beitrag #240 A lifetime of Skydiving with Jeff Ayliffe erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von CloudBase Mayhem. Bevor wir in diese Show mit Jeff Halif in Südafrika einsteigen, wollte ich euch ein kurzes Update zu einem anderen Hike-and-Fly-Rennen geben, das ich organisiere, genannt Global Rescue X-Lost. Der Grund für den Namen X-Lost ist, dass es hauptsächlich in der Lost River Range stattfinden wird. Das ist bei King Mountain, einer berühmten Drachenflug-Location von früher, die immer noch ein fantastischer Ort zum Fliegen ist. Es liegt sozusagen am Hauptkamm der Rockies, und dies ist das südliche Ende von dem, was Will Gadd und ich all die Jahre zurück oben in Kanada gemacht haben. Aber große Berge, große, riesige, wunderschöne Täler, starke Luft, einfach eine fantastische Zone für großes, großes, großes XC.

[00:00:56] Und wir werden dort ein dreitägiges Hike-and-Fly-Rennen veranstalten, ähnlich wie das, was wir Ende September mit dem Global Rescue X-Red Rocks in Utah machen. Dieses wird Ende Mai stattfinden, an den letzten drei Tagen im Mai und über das Wochenende. Und wir haben noch keine Stelle, an der man dazu schon viel erfahren kann. Es wird in Kürze auf der Website stehen. Aber wenn ihr interessiert seid, lasst es mich wissen. Es gibt dieses Jahr nur 30 Plätze. Es wird größtenteils kostenlos sein. Geht einfach raus, macht mit euren Freunden eine Rallye, habt Spaß und sammelt Punkte an Waypoints. So werden wir das machen. Wir werden einfach Waypoints erstellen, die immer weiter von King wegführen. Und je mehr ihr erreicht, desto mehr Punkte bekommt ihr. So wird es bewertet. Jeder ist also auf sich allein gestellt und entscheidet selbst, was er mit dem Wetter des Tages machen will.

[00:01:43] Das wird eine Menge Spaß machen. Jeff Aleph fliegt sein ganzes Leben lang. Er ist jetzt 62. Er hat das Skydiving-Fieber schon mit fünf Jahren bekommen. Er fing an, in Dropzonen rumzuhängen, Packungen zu machen und alles zu tun, was er konnte, um aus Flugzeugen zu springen – was er auch tat und sein ganzes Leben lang tut. Er war lange Zeit in der Nationalmannschaft, hat unzählige Formationen geflogen und hat einige fantastische, wilde Geschichten aus all den Jahren des Springens aus Flugzeugen in Südafrika und um die Welt. Wir sprechen auch über seine neueste Leidenschaft: das Fliegen von Mustache- und Flare-Kites in den Dünen und in den Küstenregionen dort in Südafrika.

[00:02:28] Er ist jetzt in der Garden Route in Südafrika. Und ja, diese Folge steckt voller guter Geschichten. Ich hatte riesigen Spaß dabei. Wir machen nicht viele Shows mit Fallschirmspringern. Hier geht es hauptsächlich um Fallschirmspringen. Wir kommen auch zum Gleitschirmfliegen, etwas Hanggliding und noch ein paar andere Sachen. Aber in dieser Folge geht es vor allem um das Springen aus Flugzeugen und was passiert, wenn alles glattläuft und was passiert, wenn etwas schiefgeht. Eine Menge Spaß mit dieser Folge. Viel Vergnügen. Prost.

[00:02:57] Jeff, schön dich hier zu sehen. Ich weiß, dass es in Südafrika gerade Abend ist. Die erste Frage ist: Wo in Südafrika bist du gerade? Wo ist dein Zuhause?

[00:03:06] **Jeff Ayliffe:** Ich befinde mich gerade an der Garden Route. Im südlichen Kap, das etwa vier Autostunden von Kapstadt entfernt ist. Ich lebe hier schon eine Weile. Ich bin seit etwa 14 Jahren hin und her gereist, aber jetzt bin ich seit etwa sechs Jahren dauerhaft hier. Und das ist wirklich die Gleitschirmfliegen-Hauptstadt über See. Und wir haben gerade unsere Sommersaison. Und wir haben momentan so viele Piloten zu Besuch, aus ganz Europa, aus den

USA, von überall her. Also sind wir wieder in der Mitte. Ist das in der Nähe von Porterville? Porterville liegt westlich von Kapstadt. Porterville ist also wahrscheinlich etwa sechshalb Stunden von hier entfernt. Aber es ist die gleiche Region. Porterville ist die große cross country Seite. Also bist du auf der Ostseite? Bist du auf der Durban-Seite oder der Ostseite oder der Westseite? Ja, wir sind Richtung Durban-Seite unterwegs.

[00:03:53] Ah, okay.

[00:03:56] **Gavin McClurg:** Ich bin diese Küste gesegelt. Das war extrem actionreich. Mal sehen, das wäre gewesen – ich bin durch Mosambik runtergekommen, um das Kap herumgefahren und dann für etwa einen Monat nach Kapstadt hoch. Das war 2018. Ja, 2010. Und Mann, wir sind in Durban angekommen und haben mit nackten Masten über der Rumpfgeschwindigkeit gesegelt. Es hat so heftig geblasen. Ja, nun ja, Kapstadt – und wir sind da nachts reingefahren. Das war eine der unheimlichsten Sachen, die ich je gemacht habe. Es war – ich meine, alles war beleuchtet und für große Schiffe gedacht. Und wir waren nur ein 57-Fuß-Segelboot. Aber Mann, das war echt knapp.

[00:04:33] **Jeff Ayliffe:** Ja, Cape Town hat einen Ruf. Die Table Bay hat einen Ruf. Wir haben den Volvo Ocean Race Stopover. Die sind alle vier Jahre da. Und wir hatten einige interessante Starts für die Volvo bei über 30 Knoten Wind in der Bucht, und diese Typen sind da einfach rausgeballert. Also ja, das ist beeindruckend.

[00:04:48] **Gavin McClurg:** Ja. Und Kapstadt ist so schön. Wie bist du am Ende – wie hast du es genannt? Die Garden Route. Wie bist du dort gelandet?

[00:04:55] **Jeff Ayliffe:** Ich war früher in Durban. Ich bin in Durban aufgewachsen und habe – ich habe als junger Kerl in Durban mit dem Fallschirmspringen angefangen. Aber meine Art von Nebenberuf war das Radio, und ich habe für einen Radiosender namens Capital 604 in Durban gearbeitet. Und nach 1994, mit der neuen Regierung, dem Einzug der Demokratie, als Nelson Mandela Präsident wurde, wurde der Radiosender, für den ich arbeitete, geschlossen, weil wir technisch gesehen über den Transky sendeten. Meine einzige andere Option für die Arbeit im Radio war der Umzug nach Kapstadt. Das war für mich das nächstbeste. Und ich bin immer noch Fallschirmspringer gewesen, aber nicht mehr so aktiv wie vorher. Und ich habe angefangen, mich ein bisschen mit dem Gleitschirmfliegen zu beschäftigen. Also dachte ich mir, na ja, ein Umzug nach Kapstadt kann nicht alles Schlechte sein. Und ich bin nach Kapstadt gezogen, um mich wieder im Radio zu engagieren, um meine Radiokarriere wieder aufzubauen.

[00:05:45] Und die Medienbranche war Ihr Beruf? Nun, den größten Teil meines Lebens schon. Bevor ich in die Medien kam, habe ich mehrere Jahre lang Vollzeit Fallschirmspringen unterrichtet. Lustigerweise bin ich durch das Fallschirmspringen ins Radio gekommen. Ich leitete eine AFF-Schule, eine Accelerated Freefall School, in Pietermaritzburg. Und ich sprang für das südafrikanische Team. Wir waren kurz davor, an einer Weltmeisterschaft teilzunehmen. Das war ein Weltmeisterschafts-Event in Brasilien. Und Capital Radio, die ich immer gehört habe, war mein Lieblingssender. Das Sportteam von Capital Radio rief zufällig in der Drop Zone an, und ich nahm ab. Sie sagten, sie suchten nach einem der Mitglieder des südafrikanischen Teams, die in einer Woche zur Weltmeisterschaft nach Brasilien fliegen würden. Und ich sagte: „Nun, ich bin zufällig einer dieser Typen.“

[00:06:30] Und sie sagten zu mir: „Super. Würdest du Lust haben, jeden Abend aus Brasilien ein kleines vierminütiges Radio-Stück für uns zu machen, nur so als kleine Live-Sache für unseren Sender?“ Und ich sagte: „Klar.“ Ich war ziemlich geehrt, dass ich bei Capital Radio dabei sein durfte. Und das habe ich jeden Abend während des Wettbewerbs gemacht. Als ich zurückkam, haben sie mich ins Studio eingeladen und mir alles gezeigt. Sie sagten, ich sei jederzeit willkommen. Und nach und nach fing ich an, an den Wochenenden vorbeizukommen und das Handwerk zwischen meinen Sprüngen zu lernen. Und das war mein nächster Schritt – ich dachte, das ist eine ziemlich coole Karriere, um in den Radiosport einzusteigen. Mir wurde eine Stelle als Auszubildender für Sportmoderation angeboten. Und ein Jahr später, nachdem ich das gemacht hatte, wurde mir eine Vollzeitstelle als Sportmoderator angeboten.

[00:07:16] **Gavin McClurg:** Und präsentieren Sie dann alle Sportarten oder haben Sie sich eher auf bestimmte, wissen Sie, mehr auf die Luftfahrt konzentriert? Ich habe präsentiert

[00:07:24] **Jeff Ayliffe:** damals alle Sportarten. Ich musste. Es waren alle die wichtigsten Sportarten in Südafrika: Rugby, Cricket, Fußball. Wir hatten natürlich keinen großen Fokus auf Basketball oder Baseball, wissen Sie, die Sportarten, die in den USA größer sind. Aber als ich aufhörte, war ich Vollzeit im Radio tätig. Viele, viele Jahre lang.

2013 bin ich dann im Grunde aus dem Vollzeitradio ausgestiegen und habe ein freies Medienunternehmen gegründet. Und dort wurde mein Fokus auf Luftfahrt, Segeln und Outdoor-Sport wie Trailrunning und Mountainbiken. Aber die Luftfahrt war mir immer am nächsten – sozusagen am nächsten am Herzen.

[00:08:00] **Gavin McClurg:** Bevor wir mit der Aufnahme angefangen haben, haben wir einen kleinen Soundcheck gemacht und du hast – du hast kurz erzählt, wie du zum Fallschirmspringen gekommen bist. Wann ist das passiert und wie genau ist das gelaufen? Mann,

[00:08:12] **Jeff Ayliffe:** In meiner kleinen Heimatstadt, Peter Marisburg, gab es jedes Jahr eine Ausstellung, die Royal Agricultural Show. Ich war damals bestimmt so fünf oder sechs Jahre alt. Ich hörte ein Flugzeug und da waren vier Fallschirmspringer, die eine Demo-Sprung in die Ausstellung machten. Sie hatten Rauchbomben dabei. Und ich, als kleines Kind, sah diese Typen im freien Fall mit diesen Rauchschwänzen hinter sich herziehen. Und anscheinend sagte ich zu meinen Eltern: Hey, das war's. Das muss das Beste, das Coolste sein, was ich je in meinem Leben gesehen habe. Und ich verlangte ein Buch über Fallschirmspringen, das erinnere ich mich noch heute. Das Buch war von Charlie Shea-Simmons aus Großbritannien. Es hieß Sport Parachuting von Charlie Shea-Simmons. Viele Fallschirmspringer, die alten Hasen, werden sich den Namen noch erinnern. Und schließlich ging ich als Schuljunge, als kleiner Schuljunge im Alter von 11 oder 12, zum Dropzone.

[00:08:58] Und ich fing an – ich lernte, wie man packt. Mit 13 hatte ich eine offizielle Aero Club Packers Lizenz. Aber ich durfte erst mit 16 springen. Also musste ich warten. Und dann kam – der nächste Kurs war zwei Wochen vor meinem – es war mein 16. Geburtstag. Und die Dropzone kontaktierte den Aero Club of South Africa, wie er damals hieß. Und sie bekamen die Erlaubnis, dass ich meinen ersten Sprung bereits mit 15 machen durfte. Also fing ich mit 15 mit dem Fallschirmspringen an. Und von da an habe ich es quasi einfach draufgehabt und weitergemacht.

[00:09:25] **Gavin McClurg:** Was glaubst du, was dich von anderen fünf- oder sechsjährigen Kindern unterschieden hat? Was war das? Was hat dein Interesse und deine Leidenschaft dafür angetrieben? Ich meine, weil man – man hört diese Geschichten über Gleitschirme. Und in allen Formen der Luftfahrt, wo man lernt – man sieht es mit neun Jahren, aber man darf erst mit 15 oder 16 los. Und man verbringt einfach jeden Tag auf dem Flugplatz oder wo auch immer das ist. Und man packt und packt. Und man darf es nicht machen, aber man bleibt dran.

[00:09:56] **Jeff Ayliffe:** Was ist es? Ich weiß es nicht. Es ist interessant, weil ich wusste, dass das meine Berufung war. Da gab es keinen Zweifel. Und um das auszugleichen, hatte ich nie Interesse an Schulsport. Sportarten wie Rugby. Alle meine – meine – meine – meine – meine – meine – meine – meine – meine – meine – meine – meine – meine – meine – meine Mitschüler in der Schule liebten Rugby. Sie haben Rugby gespielt. Alle wollten am Wochenende zum Schulsport-Rugby gehen und anfeuern. Ich hatte nie Interesse an Rugby. Ich hatte nie Interesse an Cricket. Alles, was ich wollte, war, auf mein Fahrrad zu steigen, zur Dropzone zu fahren und aus Flugzeugen zu springen. Ich hatte nie den Wunsch zu sein – ich habe Leichtathletik gemacht. Das war wahrscheinlich das Nächste, was sie mir an Schulsport nahegebracht haben, da ich einen Onkel hatte, der ein ziemlich bekannter Leichtathlet war. Und ich – es lag also irgendwie in meinen Genen. Und ich mochte Leichtathletik, aber das war wirklich – wissen Sie, am Wochenende sollten Sie mich nicht bitten, an einem Leichtathletik-Wettkampf teilzunehmen, weil das war Zeit für Fallschirmspringen.

[00:10:47] Es war nicht die Zeit für Schulsport. Es ist also schwer zu sagen, Gavin, aber ich wusste es. Die

[00:10:52] **Gavin McClurg:** die Erwachsenen und die – wissen Sie, die Mentoren und die Leute, zu denen Sie am Dropzone aufgesehen haben, müssen einfach total begeistert gewesen sein, dass Sie nach all den Jahren, in denen Sie nur rumgehangen, gepackt und Teil der Szene waren, es endlich wirklich gemacht haben. Ja, sie haben es geliebt. Ich meine, sie haben benutzt

[00:11:09] **Jeff Ayliffe:** zu –

[00:11:09] **Gavin McClurg:** Es war eine tolle Erfahrung für sie. Es war eine tolle Erfahrung für sie.

[00:11:09] **Jeff Ayliffe:** Regelmäßig haben sie dafür gesorgt, dass ich ins Flugzeug darf. Es war eine kleine Cessna 182, die der Club zu der Zeit hatte. Und sie haben mich mit nach oben genommen, und ich war mit einem Monkey Belt gesichert. Und ich habe ihnen vielleicht einmal oder zweimal im Monat beim Fallschirmspringen zugeschaut. Und sie

waren total begeistert. Die vier oder drei Typen, die bei meinem ersten Vierer-Formation-Sprung dabei waren, für die war das wirklich etwas Besonderes. Und sie waren alle – wie du schon sagtest – Leute, die mich im Sport vom kleinen Kind an beim Springen aufwachsen sehen mussten. Wow. Es war also wirklich etwas Besonderes, ja.

[00:11:39] **Gavin McClurg:** Und hat diese Leidenschaft – hat sie gehalten? Bist du immer noch Fallschirmspringen gegangen? Ist das etwas, das du dein ganzes Leben lang gemacht hast?

[00:11:43] **Jeff Ayliffe:** Hat die Leidenschaft gehalten? Gehst du noch Fallschirmspringen? Ist das etwas, das du dein ganzes Leben lang gemacht hast? Ja, sie hat gehalten, Gavin. Ich gehe nicht mehr Fallschirmspringen. Ich habe fast Vollzeit Fallschirmspringen gemacht. Ich war im Teamtraining. In einem großen Teil meiner Fallschirmspringer-Karriere war ich in einem Team. Wir sind sieben Tage die Woche gesprungen. Und dann habe ich eine Zeit lang in einer Fallschirmfabrik gearbeitet, Parachute Industries of South Africa. Ich war in Forschung und Entwicklung, aber am Wochenende bin ich immer noch gesprungen. Und dann habe ich lange Zeit AFF unterrichtet. Und in Frankreich – wir sind rübergegangen – AFF. Im Jahr 84, 1984, bin ich zum World Cup nach Frankreich geflogen, das Jahr vor unserer Reise nach Brasilien, tatsächlich. Und ich habe Fallschirmspringer gesehen, die in Frankreich mit ihren Fallschirmen von Bergen abgingen. Und sie nannten das Parapente. Es hieß Parapente oder Slope Soaring. Also sind wir zurück nach Südafrika gekommen, und eine Gruppe von uns hat angefangen, das in Südafrika zu machen.

[00:12:31] Gleitschirmfliegen gab es noch gar nicht. Und es waren chaotische Tage, Gavin. Ich weiß nicht, wie wir das überlebt haben. Wir sind von Bergen abgesprungen. Und von den Hanggleiter-Plätzen.

[00:12:44] Ich habe mich einmal in ein Gebäude hineinreden lassen. Ich habe ihnen erzählt, ich sei ein Fotograf von einem sehr beliebten Magazin namens Panorama. Und ich müsste ein Foto vom Ozean von der Dachspitze des Hotels machen, das direkt an der Küste lag. Und ich schmuggelte meinen Gleitschirm mit – ich sagte ihnen, es sei mein Fallschirm für Fallschirmspringen, weil es keinen Gleitschirm gab. Ich schmuggelte ihn mit mir und sagte ihnen, ich sei ein Fotograf und das sei meine Kameraausrüstung. Der Sicherheitsmann kam mit hoch und ließ mich aufs Dach. Dann habe ich ein Foto vom Ozean gemacht. Ich sagte ihm, keine Sorge, bleib einfach bei mir. Ich brauche etwas Zeit, um alles aufzubauen. Du kannst runter in den Treppenschacht und einfach auf mich warten. Und er war froh, runterzugehen und eine Zigarette zu rauchen. Dann habe ich den Fallschirm für Fallschirmspringen ausgelegt, und bei fast null Wind bin ich hochgezogen und vom Dach dieses Gebäudes weggerannt, und ich bin am Strand gelandet. Und dieser arme Kerl kam am nächsten Tag zurück – er muss rausgegangen sein – und ich war weg.

[00:13:30] Und er fragt sich wahrscheinlich – bis heute – wahrscheinlich, was mit mir passiert ist. Aber interessanterweise bin ich etwa zwei Wochen später nachts zurückgegangen, um das Ganze nachts zu machen. Und zu diesem Zeitpunkt hatte ich es geschafft – oh, und ich habe euch nicht erzählt, ich habe den Schlüssel behalten. Als ich weggerannt bin, habe ich den Schlüssel behalten, also hatte ich ihn jetzt bei mir. Schlaue. Und ich bin nachts zurückgegangen und hatte einen katastrophalen Start. Es gab keinen Wind. Ich musste den Schirm vor mir über die Kante ziehen. Ich hatte einen großen frontalen Klapper auf einer Seite und habe mich um 360 Grad gedreht. Ich weiß nicht, wie ich das Gebäude verpasst habe, aber ich hatte nicht die Höhe, um den Strand zu erreichen. Und ich landete – die einzige Option war im Swimmingpool des Hotels. Und ich dachte mir, das ist – und der Hotelmanager hat am nächsten Tag Parachute Industries of South Africa beauftragt, mich zu finden, und er sagte zu mir, er habe gehört, dass ich das schon einmal erfolgreich gemacht hätte, und ob ich Lust hätte, über Ostern während der Schulferien legal zurückzukommen, jeden Tag vom Dach zu fliegen und den Kindern Ostereier zu verteilen?

[00:14:25] Und ich war absolut begeistert. Das wurde also zu einem legalen – Was? Zu einem legalen Job. Einem legalen Job für mich. Und ja, ihr wisst schon, das waren diese Barnstorming-Tage, Mann. Wir sind mit Fallschirmen für so 20, 30, 40 Minuten hochgestiegen. Wir mussten landen. Wir mussten landen, weil die Gurtzeuge die Blutzufuhr abschnitten. Es war verrückt. Und dann fing das Gleitschirmfliegen 85, 86 an. Die ersten Gleitschirme kamen an. Und wir wurden dann quasi langsam isoliert und beiseite geschoben. Und natürlich wurde ihre Ausrüstung besser. Also schlossen wir uns dann der normalen Menge der Gleitschirmflieger an, und ich flog danach weiter. Und ja. Also

[00:15:05] **Gavin McClurg:** das waren – wenn du das vom Dach und so gemacht hast, stelle ich mir vor, das war ein neuzelliger Gleitschirm oder so etwas in der Art. Ja, es gab einen Neunzeller. Einen Neunzeller. Groß,

[00:15:11] **Jeff Ayliffe:** riesig, breite Zellen und ein schreckliches Gleitvermögen. Ja, es hieß Skymaster. Das war ein sehr beliebter Fallschirm für angehende Fallschirmspringer namens Skymaster. Ich habe früher mal den Slider abgenommen. Die Slider dienten – offensichtlich sind wir ja da, um die Öffnung beim freien Fall zu verzögern. Ich habe die Slider also abgenommen, nur um das Profil ein bisschen abzuflachen. Und oft habe ich noch ein extra Glied in die vorderen Tragegurte eingebaut, nur um mir – wie ich dachte – ein flacheres Gleitverhalten zu verschaffen. Wir haben mit all diesen Dingen experimentiert. Aber ja, das waren sehr einfache Fallschirme für das Fallschirmspringen.

[00:15:41] **Gavin McClurg:** Du hast vorhin einen Begriff benutzt, den ich nicht kannte. Was ist AFF? AFF?

[00:15:45] **Jeff Ayliffe:** Das steht für Accelerated Free Fall. Als ich mit dem Fallschirmspringen anfang, musste man mit Static-Line-Sprüngen beginnen. Bei deinen ersten zehn Sprüngen warst du am Flugzeug befestigt, du bist rausgesprungen und der Fallschirm hat sich automatisch geöffnet. Aber es gab eine wunderbare neue Form des freien Falls, eine neue Art des Lernens, die Accelerated Free Fall genannt wurde und in den USA begann. Im Grunde springt der Schüler beim ersten Sprung aus 11.000 Fuß Höhe mit zwei Instruktoern. Ihr macht einen 40-sekündigen freien Fall, während die Instruktoern euch halten und euch im freien Fall buchstäblich mit Handzeichen anleiten. Ihr müsst eine Reihe von Dingen durchlaufen. Die Instruktoern geben euch Anweisungen, euch zu sagen, mehr zu biegen, mehr zu entspannen, die Beine zu strecken oder zu beugen. Und nach der dritten Stufe lässt euch einer der Instruktoern los. Dann hast du nur noch einen Instruktor.

[00:16:31] Und dann die vierte Stufe, da gehst du mit nur einem Instruktor raus. Und letztendlich lernst du in acht oder neun Sprüngen im Grunde das, wofür man sonst brauchen würde

[00:16:38] **Gavin McClurg:** dich auf die nächste Stufe. Und das wird dauern

[00:16:38] **Jeff Ayliffe:** du brauchst effektiv etwa 30 Sprünge, um das Static Line zu lernen. Es ist also eine großartige, beschleunigte Art, Fallschirmspringen zu lernen. Eine super Art zum Lernen. Ja.

[00:16:47] **Gavin McClurg:** Und beim Fallschirmspringen, liegt der Spaß da drin? Ich stelle mir das vor. Ich habe nur Tandems gemacht und einmal alleine gesprungen. Also weiß ich gar nicht viel darüber. Aber liegt der Spaß da eher so, wie beim Wingsuiting, dass man ziemlich schnell ins Proximity Flying kommt? Ja. Und man ist immer näher und näher am Gelände. Beim Fallschirmspringen ist es die Formation, die wirklich Spaß macht? Einfach mit immer mehr Leuten fliegen?

[00:17:10] **Jeff Ayliffe:** Ja, für mich schon. Und das ist ein Punkt, den viele deiner heutigen Fallschirmspringer, die gerade zuhören, sagen werden: Nein, weißt du, der ist altmodisch. Aber ich war altmodisch und habe flach geflogen. Wir sind in großen Formationen flach geflogen. Aber meine Zeit war in den 80ern und 90ern. Ich meine, ich bin Fallschirmspringer gewesen. Ich war in Zephyr Hills in Florida, was eines der Hauptquartiere des Fallschirmsports weltweit war. Und dann habe ich etwa ein Jahr lang auf einem Dropzone namens Paris Valley in Kalifornien für einen Herrn namens Jim Wallace gearbeitet. Und den verstorbenen Jeff Jones. Das waren die Glanzzeiten. Wir hatten große Flugzeuge und große Formationen. Wir sind regelmäßig gegangen und haben 30er und 40er Formationen gemacht. Heutzutage, Gavin, wegen der Kosten, ich denke, sie machen in den USA immer noch tollen Fallschirmsport. Aber in Südafrika hat sich der Sport verändert. Es gibt kaum noch große Flugzeuge. Früher sind wir aus Hercules, C-130s, Dakotas und Transols gesprungen.

[00:17:59] Diese Zeiten sind vorbei. Heutzutage sind es viele Solo-Flieger. Sie fliegen kopfüber, machen Sit-Flying oder Style-Flüge. Der Sport hat sich stark verändert. Head-down-Fliegen, bei dem ich völlig versagen würde. Aber meine Schwerpunkte waren Sequential, Relative Work, Formation Skydiving, Four-way und Eight-way, und dann Canopy Relative Work, was ein großer Teil meiner Skydiving-Karriere war, bei dem wir mit Fallschirmen vier Stapel aufgebaut haben. Und sobald der Vierer-Stapel aufgebaut war, ging der oberste Typ über den Rücken oder die Seite und dockte unten an. Und während er unten andockt, geht der oberste wieder, und ihr rotiert so viele Umdrehungen wie möglich oder macht Speed-Eight-Stacks. Das war sehr beliebt. Also ja. Hast du...

[00:18:40] **Gavin McClurg:** Bist du jemals in das ganze Wingsuit-Fliegen ohne Schirm oder diesen ganzen verrückten Kram eingestiegen, den die Red Bull-Leute machen?

[00:18:51] **Jeff Ayliffe:** Nein, habe ich nicht. Wenn das heutige Wingsuiting in meiner Jugend, in den 80ern und Ende der 70er, schon existiert hätte, habe ich keinen Zweifel, dass ich es geliebt hätte. Aber es fing erst an, als ich mich schon weiterentwickelt hatte. Erst als ich weg vom Fallschirmspringen war, wurde Wingsuiting richtig populär. Weißt du, als ich noch sehr aktiv war, gab es nur eine Handvoll Typen. Der verstorbene Patrick de Godon aus Frankreich war der Vater des Wingsuitings, aber der ist ja verstorben. Aber ich habe mich nie wirklich in, weißt du, in das Ganze eingelassen.

[00:19:23] Wisst ihr, ich habe viele großartige Wingsuiter getroffen. Ich habe Jeb Corliss getroffen. Jeb hatte diesen berühmten Sturz auf Table Mountain. Ich war an dem Tag dort. Und ich war tatsächlich die erste Person, die im Krankenhaus ankam. Jemand hat mich angerufen und es mir erzählt, und ich wusste sofort, dass es Jeb war, weil ich wusste, dass er in der Stadt war. Und der Typ Jeff, sein Kameramann, ich war buchstäblich die erste Person, die ins Krankenhaus kam. Sie ließen mich kurz in das Zimmer, nur um zu sehen, ob Jeb etwas brauchte. Und Jeff war da und sagte, nein, ihm ginge es gut. Er wollte kein Medieninteresse, weil er nicht groß damit umgehen wollte, da ihm klar war, dass es dem Sport schaden würde. Aber ja, das war schrecklich. Aber ja, wir haben einige großartige Wingsuiter. JJ, Jean-Jacques Vallis ist ein sehr brillanter Gleitschirmpilot. Er ist ein Top-Moustache-Pilot, Flare-Pilot, Speed-Schirm-Pilot.

[00:20:07] Außergewöhnlich. Ich bin früher mit dem Onkel von JJ im südafrikanischen Team gesprungen. JJ macht momentan weltweit einfach phänomenale Dinge mit Wingsuiting. Er ist in der World Wingsuit League und ist definitiv ein unglaublicher Lehrer und macht hier in Südafrika wundervolle Sachen. Er ist momentan tatsächlich in Thailand als Coach tätig.

[00:20:26] **Gavin McClurg:** Man hört natürlich, wissen Sie, in unserem Sport, alle die Unfälle beim Gleitschirmfliegen, beim Hanggliding, sicher, besonders am Anfang beim Speedflying. Ich höre nicht so viel darüber. Und wie ranken sich Fallschirmspringer-Unfälle da im Hinblick auf Risiko und Sicherheit ein? Und haben Sie in Ihren Jahren als Fallschirmspringer auch viel Schlechtes gesehen? Oder ist es relativ sicherer?

[00:20:53] **Jeff Ayliffe:** Nein, schau, ich würde sogar sagen, dass es definitiv sicherer war als Gleitschirmfliegen. Ich hatte weniger Drama oder sah weniger Drama beim Fallschirmspringen. Offensichtlich gab es in den USA ziemlich regelmäßige Unfälle und Todesfälle, und die wurden sehr gut dokumentiert. Und die Unfälle wurden auf eine sehr lehrreiche Weise veröffentlicht, sodass man lernen konnte, was die Ursache war und wie wir damit umgehen könnten. Aber ich hatte über einen langen Zeitraum beim Fallschirmspringen sehr wenige Unfälle oder Vorfälle um mich herum. Und ich hatte eine sehr unglückliche Situation, die ich gerne im Podcast teile. Ich traf eine junge Frau und wir wurden durch das Fallschirmspringen sehr involviert. Und die Zeit, als ich eingeladen wurde.

[00:21:39] Ich musste dann nach Johannesburg ziehen, weil dort das Team stationiert war. Ihr Name war Deirdre. Deirdre und ich haben uns also quasi dazu entschieden, nach Johannesburg zu ziehen, und sie wollte dort Arbeit finden. Das war ein großes Opfer für sie, weil sie ihrer Familie sehr nahestand. Also zogen wir nach Joburg und an unserem ersten Wochenende dort, kamen wir unter der Woche an, fanden eine Unterkunft und eine wunderschöne kleine Wohnung. Wir kauften ein paar Sachen. Wir hatten eine Katze.

[00:22:09] An unserem allerersten Wochenende fuhren wir zu einer Dropzone namens Coltonville und machten einen Fünf-Wege-Fallschirmspringer mit den vier Mitgliedern des südafrikanischen Teams. Das waren ich, Peter Lawson, Chris Dales, Huey Newman und Ruben, das Fünferteam mit dem Rettungsschirm. Und dann war da noch Deirdre, die uns beim Sprung begleitete. Sie war eine kompetente Fallschirmspringerin. Aber ja, bis heute – wir sind hochgegangen, haben die Formation aufgebaut und sind alle in den Track gegangen. Dann habe ich geöffnet. Ich sah Deirdre kämpfen. Sie hatte Schwierigkeiten, den Pilotfallschirm aus der Tasche, aus ihrer Beintasche, herauszubekommen. Es war ein neues Ausrüstungsstück für sie, aber ich meine, am Boden war sie damit zufrieden. Und ich sah sie fliegen und ja, ich konnte sehen, wie ich schrie: Zieh den Rettungsschirm, zieh den Rettungsschirm.

[00:22:56] Und schließlich sah ich, wie sie ihre Hand ausstreckte und den Rettungsschirm zog. Als ich sah, wie der Rettungsschirm von ihrem Rücken abging, sah ich einfach diese Wolke, diesen Staubstoß. Und mir wurde klar, dass sie aufgeschlagen war. Ich landete dort, was ich vielleicht nicht hätte tun sollen, aber man sagt sich eben, ob es die geringste Chance gab, dass sie das überlebt hat, aber offensichtlich ist sie mit Endgeschwindigkeit aufgeschlagen. Es war ein sehr

schneller Tod. Aber ja, das war es, und das war für mich so, wir waren in unserem neuen Haus in diesem Job seit buchstäblich zwei Tagen. Das war meine Einführung in Johannesburg. Und das hat mich sehr verändert, Gavin, weißt du, dieser Vorfall hat mir eine dunkle Seite des Fallschirmspringens gezeigt und durch Glück hatte ich wahrscheinlich viele, viele Jahre Fallschirmspringen hinter mir, in denen ich keine Freunde verloren hatte, weißt du? Und dann wurde die Person, die mir am nächsten stand, bei einem Fallschirmspringen mit mir auf dem Sprung verloren.

[00:23:43] Und danach habe ich regelmäßig, na ja, nicht regelmäßig, aber ich habe noch ein paar Freunde in der Sportart verloren und eine andere Seite davon gesehen, aber, ähm, wissen Sie, das passiert und es war, das war nicht der Grund, warum ich mit dem Fallschirmspringen aufgehört habe. Ich meine, ich habe weitergemacht und, äh, wissen Sie, ähm, ja. Aber um Ihre ursprüngliche Frage zu beantworten, ich glaube definitiv, dass ich beim Gleitschirmfliegen mehr Unfälle gesehen habe. Und beim Gleitschirmfliegen glaube ich definitiv, dass es in einem Stadium ist, in dem Fallschirmspringen wahrscheinlich sicherer ist. Äh, ich würde...

[00:24:15] **Gavin McClurg:** Entschuldigung, das ist eine schreckliche Geschichte. Es tut mir leid wegen Deidre, das ist brutal. Aber bei unseren Unfällen, würdest du das als menschliches Versagen oder als Gerätefehler bezeichnen? Ich würde wahrscheinlich sagen, sie wusste, was sie tut. Es klang so, als wäre es einfach nicht richtig gepackt gewesen. Sie war nicht richtig gepackt. Ich meine, sie war zuversichtlich, dass

[00:24:42] **Jeff Ayliffe:** die Pilotin wäre aus der Zone herausgekommen. Ich meine, sie hatte es am Boden schon gezogen. Sie war damit vertraut. Ich denke, es könnten viele Dinge gewesen sein. Es könnte die Tatsache gewesen sein, dass es eine neue Abwurfzone war. Es war ihr erster Tag an einer neuen Abwurfzone. Es war ein neues Gerät. Und vielleicht gab es etwas an der Art, wie sie es gezogen hat, das sie verunsichert hat. Vielleicht hatte sie schon eine Woche oder zwei nicht gesprungen und dann hat sie etwas verunsichert. Sie könnte dann immer mehr Angst bekommen haben und sich darauf fixiert haben, es herauszuziehen. Es ist sehr schwer zu sagen, aber wie gesagt, sie war eine sehr kompetente Fallschirmspringerin. Sie war mit mir gesprungen. Und ich hatte nie einen Grund, etwas zu befürchten. Wenn ich nicht gedacht hätte, dass sie den Sport sicher und souverän beherrscht, hätte ich ihr gesagt: Hör zu, ich würde lieber nicht, dass du das machst.

[00:25:29] Also, ja.

[00:25:32] **Gavin McClurg:** Ja. Ich meine, es scheint fast so, als ob – nun, zwei Dinge, die ich da höre – beim Formation-Fliegen nicht die Gefahr besteht. Dann sind es eher die Mid-Air-Kollisionen, oder? Wir haben das Timing mit einem der anderen Piloten verpeilt, jemand hat gezogen, obwohl er es nicht sollte, oder umgekehrt. Da gibt es...

[00:25:48] **Jeff Ayliffe:** Das passiert nicht oft, wissen Sie, und ironischerweise hatte ein Freund von mir, der mit mir bei Parachute Industries of South Africa gearbeitet hat, einen jungen Typen namens Victor Malik, sein Spitzname war Skyworm. Wir waren zusammen in einer Acht-Personen-Formation aus zwei separaten Flugzeugen, zwei Cessna 172ern. Und er war im hinteren Flugzeug mit mir. Also, das vordere Flugzeug, die Basis aus vier Personen geht raus und baut die Basis. Und dann das hintere Flugzeug. Wissen Sie, die Springer und die vier Springer gehen raus und wir tauchen zur Formation ab, um sie zu flaren, und dann docken wir an die Formation an. Und Victor war einer der Springer bei diesem Sprung und wir bauten eine Sieben-Personen-Formation und wir hatten eine Sechs-Personen-Formation drumherum fliegen. Und ich habe Victor nicht gesehen. Ich war die siebte Person und er war direkt hinter mir und ich habe ihn nicht gesehen. Und wir bauten eine Sechs-Personen-Formation und ich schaute mich um. Ich habe Victor nicht gesehen und ich habe Chris Cochran nicht gesehen.

[00:26:33] Er war der andere Vermisste. Dann sah ich Chris weit unter uns aufschlagen und ich habe Victor nie wieder gesehen. Wir sind gelandet. Was passiert war, war, dass Victor seinen Sprung falsch berechnet hatte und Chris im freien Fall so hart getroffen hatte, dass er selbst bewusstlos wurde. Er rollte auf den Rücken und fing an zu wirbeln, und Chris fing an, ihn zu jagen, konnte ihn aber nicht erreichen. Als Chris auf etwa dreihundert Meter sank, merkte er, dass er Victor nicht mehr erreichen würde. Also öffnete er den Schirm, aber als ich landete, rannte ich zu Chris und fragte: Wo ist Victor? Und Chris sagte zu mir: Er ist tot. Er sagte, er sei am Ende der Landebahn aufgeschlagen. Das war ironischerweise ein, aber diese Arten von Unfällen sind meiner Meinung nach ziemlich selten. Einer der besten Fallschirmspringer des Planeten hatte eine solche Situation. Ein Herr namens Tom Paris, und ich hatte das Privileg...

[00:27:21] Tom Paris war Teil eines der besten amerikanischen Teams aller Zeiten, das Team Air Bears, unter der Leitung von Guy Manos. Ich hatte das Privileg, mit Tom Paris in Südafrika zu springen, und Tommy hatte einen sehr ähnlichen Vorfall. So ist er verstorben. Wirklich? Aber die meisten Todesfälle beim Fallschirmspringen kann ich nicht genau beziffern, weil es variiert. Als Fallschirmspringer war das, was uns am meisten Sorgen bereitet hat, Flugzeugprobleme – ein Triebwerksausfall in geringer Höhe, bei dem wir nicht mehr aus dem Flugzeug kommen konnten. Das war im Allgemeinen das, was die meisten Fallschirmspringer am meisten erschreckt, ein technisches Problem am Flugzeug. Aber ja.

[00:28:03] **Gavin McClurg:** Wann hat das Gleitschirmfliegen angefangen? Und ich verstehe, dass das so eine Art deine, weißt du, deine... deine neue Droge ist der Schnurrbart.

[00:28:13] **Jeff Ayliffe:** Ja. Ich habe, wie gesagt, angefangen, von einem Fallschirm zu starten, aber ich denke, offiziell habe ich so um das Jahr 2000 angefangen zu fliegen. Ich habe einen Kurs gemacht, einen Gleitschirmkurs, weil ich vorher illegal gestartet bin und die Zahl der Gleitschirmflieger stieg schließlich an. Und schließlich kam ein guter Freund von mir, ein Gleitschirmflieger, zu mir und sagte: Hey Jeff, hör mal, mach das Richtige. Er sagte, anstatt dich zu verstecken und abzuheulen, und ich stimmte zu. Ich sagte: Ja, du hast recht. Und ich habe einen Kurs gemacht, mich qualifiziert und angefangen zu fliegen. Aber wegen meines Fallschirmsport-Hintergrunds habe ich kleine Fallschirme immer geliebt. Ich hatte immer eine hohe Flächenbelastung und ich liebe es, Kappenpiloting zu machen und ich liebe es zu swoopen und ich habe das immer geliebt. Also war das die Richtung, in die ich gehen wollte. Ich habe dir vor dem Podcast gesagt, ich hoffe, du willst nicht mit mir über cross country reden, weil du da gegen eine Wand reden wirst.

[00:29:01] Ich mache kein cross country. Ich habe schon immer schnelle, kleine, schnelle Schirme und Schirme geliebt. Und ich habe angefangen, Speed-Wings zu fliegen. Weißt du, bald, sobald die erste Serie an wirklich guten Speed-Wings auf den Markt kam. Ich habe Speed-Flying geliebt. Aber ich mochte trotzdem auch die andere Seite vom Speed-Flying. Ich meine, ich bin nicht mehr jung. Weißt du, ich will nicht diese Barrel Rolls durch diese Linien, diese Schluchten machen, das behalte ich für die 20- bis 20-Jährigen. Und Leute wie JJ, weißt du, ich bin jetzt in einem Alter, in dem ich es liebe, schnell zu fliegen, aber ich bin auch ein bisschen vorsichtiger. Und dann habe ich den Moustache entdeckt, weißt du, und ich flog einen Icaro Freestyle-Wing, einen kleinen 18 Quadratmeter Icaro, den ich wirklich geliebt habe. Er war klein, er war schnell, aber er konnte gut in der Thermik fliegen. Und dann vor etwa zwei oder drei Jahren traf ich Armin Harre, den Mann von Skywalk.

[00:29:52] Und er war der Mann, der den Moustache entworfen hat, und er ließ mich den Prototyp fliegen, und Gavin hat mein Leben verändert. Und ich sagte zu Armin, als ich gelandet war: „Echt jetzt, ich muss alles, was ich über das Fliegen mit einem Gleitschirm weiß, aus dem Fenster werfen. Das ist einfach so anders. Alles.“ Und tatsächlich, ich glaube, er hat dieses Zitat von mir in der offiziellen Broschüre verwendet, aber ja, ich wusste das damals, und in dem Moment, als der Flare verfügbar war, ja, das ist alles, was ich jetzt fliege. Ich habe einen kleinen 18er Moustache und ich liebe ihn.

[00:30:20] **Gavin McClurg:** Echt? Gott, ich hatte Armin in der Show und ich bin noch nicht mit einem geflogen. Ich fühle mich gerade echt blöd, dass ich das noch nicht gemacht habe, besonders wenn ich dein Lächeln sehe. Die sehen einfach nur nach Riesenspaß aus. Absolut.

[00:30:36] **Jeff Ayliffe:** Ja. Weißt du, das ist einfach so süchtig machend. Ich meine, ich helfe ihnen ja beim Marketing für Flare hier in Südafrika und ich habe so oft gesehen, dass die Leute sie nicht fliegen wollen. Sie sind einfach ein bisschen skeptisch, aber es ist so intuitiv. Wenn man ein erfahrener Gleitschirmpilot ist, ist es einfach so intuitiv, weißt du, und im Moment landen 90 % der Leute, die die Demo-Tour gemacht haben, und kommen zurück und sagen: Ich hätte das nicht tun sollen. Ich muss jetzt Geld finden, um sich einen Moustache zu kaufen. Und das ist es eben. Weißt du, und ich habe Marcus Anders erst vor Kurzem getroffen, das Flare-Designteam, Benny Boley und Marcus Anders waren hier. Er macht viel Arbeit an den Gurtzeugen. Es war toll, Marcus Anders zu treffen.

[00:31:21] Ich folge euch ja bei Red Bull X-Op. Ihn kennenzulernen war also ein Privileg, aber ja, sie haben eine neue Serie rausgebracht, die nächste Serie von Moustaches Schirme, und einfach zuzusehen, wie diese Typen damit fliegen, war für mich auch einfach so besonders, weißt du? Aber das sind unglaubliche Maschinen. Ja. Ja, sehr süchtig machend. Und fliegt ihr damit hauptsächlich am Hang? Ist das das, was ihr macht? Ja. Ich fliege hauptsächlich am Hang, fliege

Küstenwinde, aber wir haben eine Reihe schöner Spots. Wir haben einen Ort namens die Bowl, wenn der Wind richtig auf 30 Kilometer pro Stunde hochgeht, fliegen wir in die Bowl und da kann man diese Schirme richtig herumschwingen und Tip-Drag und Tip-Touches machen. Und an der Küste, wenn guter Wind weht, ich meine, wir haben Kilometer nach Kilometer nur Meeresklippen mit Gebüsch.

[00:32:08] Und wir können damit fliegen, es fühlt sich an wie hundert Meilen pro Stunde, während deine Füße unter den Flares durch die Bäume schleifen, weißt du, und du fliegst völlig durch den Dreck mit brennendem Haar. Für mich ist das einfach klasse. Und andere Flare-Piloten fliegen sie, ich kenne ein paar Typen, die die Moustaches fliegen, die fliegen sie wie Gleitschirme. Die wollen einfach diese zusätzliche Sicherheit, falls plötzlich eine Brise aufkommt, weißt du, sie haben diese zusätzliche Geschwindigkeit immer parat, und jeder Flare-Pilot hat seine eigenen Bedingungen, in denen er besonders gerne fliegt. Und ein Freund von mir, Jamie, Jamie und Ianni kommen und verbringen eine Saison hier, sehr erfahrene Flare-Piloten, und sie tun so viel für die Community. Jamie liebt es, in wirklich starkem Wind zu fliegen. Weißt du, wenn Jamie völlig ausrastet, sich die Hände reibt und packt und zu den Startplätzen rennt, dann sage ich normalerweise, ich muss vielleicht ein bisschen zurückweichen, weil ich etwas leichter bin, aber ja, die sind einfach so süchtig machend und wir haben hier einen guten Kern an Leuten, die sie jetzt fliegen.

[00:33:07] Und, äh. Und, ähm, was für mich auch interessant ist, Gavin, ist zu sehen, wie viele Hersteller keine Paragliders mehr herausbringen. Es scheint gerade erst zu explodieren. Du weißt schon, man sieht mehr und

[00:33:17] **Gavin McClurg:** mehr davon. Ich denke, es gibt auch bestimmte Teile der Welt, wo es zum Beispiel Dünenfliegen und Segelfliegen gibt, wo das Ganze einfach übernommen hat. Das verstehe ich, dass das alles das Einzige ist, was man da sieht, aber ich bin immer noch in den großen Bergen. Ich habe noch nicht mal eines gesehen.

[00:33:30] **Jeff Ayliffe:** Ja. Schau, ich werde ehrlich sein und sagen, dass es eine ganze Menge an Unzufriedenheit gab, als ja, der erste Moustache hier ankam, weil man plötzlich in einer Situation war, in der man Gleitschirme auf diesen Graten hatte, die sehr langsam flogen. Und wenn man einen Gleitschirm fliegt und die Flares fliegen, ist das beängstigend. Es kann beängstigend sein. Weil die Flares so viel haben, man schaut nach hinten und sieht einen Flare hinter sich, der 30, 40 Meter hinter und über einem ist. Und man schaut nach vorne, fliegt für ein paar Sekunden und sieht, dass er nicht mehr da ist. Plötzlich kommt er unter einem durch, überholt einen. Er zieht unter einem durch wie ein Teufel aus der Hölle. Und dann steigt er wieder über einen auf. Man muss sich also dieser Tatsache sehr bewusst sein. Wenn man einen Moustache fliegt, muss man sich auch sehr bewusst sein, dass man auf so vielen verschiedenen Ebenen fliegt, wegen deiner Steigfähigkeit und deiner Geschwindigkeit, du musst sehr genau wissen, was da gerade passiert.

[00:34:26] Es ist genauso wichtig, aber es kann für Gleitschirmpiloten, besonders für die unerfahrenen, sehr beängstigend sein. Es gab viele Typen, die einfach zu viele Schreckmomente hatten, und das fing an, für etwas schlechte Stimmung zu sorgen. Es gab viele, äh, ich werde nicht sagen, Schlägereien. Aber es wurde, äh, ziemlich angespannt und wir mussten alle zusammenrufen, und jetzt kommen immer mehr Moustaches an. Also wird es, wir werden sehr vorsichtig sein müssen, wie wir das überwachen. Äh, es klingt wie damals beim Skifahren und Snowboarding, als man versuchte, sich zu arrangieren. Genau das hat mir einer unserer Männer gesagt, er sagte, es ist wie Skifahren und Snowboarding und wie Windsurfen und Kitesurfen. Die Windsurfer drehen durch. Ihr werdet uns mit all diesen Leinen den Hals abschneiden. Und es ist genau dasselbe. Ja. Und während sich die Leute daran gewöhnen werden,

[00:35:09] **Gavin McClurg:** Ja. Man braucht fast, wissen Sie, wie in Hood River, da haben sie am Ende einfach Bereiche festgeschrieben, wissen Sie, man hatte das Windsurf-Gebiet und das Kitesurf-Gebiet, und es war fast so, als würde man eine Linie ziehen und die Leute trennen. Es ist genau dasselbe. Ich versuche mir vorzustellen, warum man einen Moustache oder einen Parakite in so viel mehr Wind starten kann. Die haben einfach nicht die Kraft direkt ab vom Boden wie ein Gleitschirm, wissen Sie? Warum? Warum, warum, warum werden Sie nicht einfach in den Himmel gerissen und ist es nicht alles so unsicher? So wie es bei einem Gleitschirm wäre.

[00:35:42] **Jeff Ayliffe:** Nun, im Grunde sind die Geschwindigkeiten dieser Dinger so unglaublich, dass das Lenksystem auf Rollen basiert, weißt du? Wenn du also mit erhobenen Händen unter einem Paraglider bist, ist es nicht nur so, als würdest du einen Beschleuniger drücken, sondern der gesamte Schirm, der ganze Schirm, neigt sich quasi nach oben oder unten. Es ist so, als würdest du bei einem Kitesurfen die Kraft reduzieren, erhöhen und wieder reduzieren. Du hast also viel mehr Geschwindigkeit. Und es ist eine riesige Reichweite. Ja, Geschwindigkeitsreichweite. Und es geschieht

augenblicklich. Es ist wirklich augenblicklich. Ich habe unglaubliche Erfahrungen gemacht, als ich bei starken Bedingungen mit dem Moustache gestartet bin und es wortwörtlich nur rhythmisch pumpen konnte. Und ich bin hochgegangen, ich konnte es buchstäblich hochpumpen. Ich habe JJ Lawn vom Boden aus gesehen, wie er bis zum Dach des Hangars hochgepumpt ist. Es ist einfach phänomenal.

[00:36:28] Und natürlich können sie wegen des eingebauten Reflexes keinen Front-Tuck machen, also können sie nicht direkt über dich eintauchen. Wenn du die Hände oben lässt, tauchen sie direkt über dich ab. Wenn du die Bremse anlegst, wenn sie über dich hinausschießen – wenn du dann ein bisschen bremst, dann bekommst du einen Front-Tuck, aber ich meine, sie sind enorm sicher, was den Reflex angeht, der sie stoppt, und sie können einen Klapper haben. Ich meine, wir haben Videos gesehen, die im Umlauf sind, von Mustaches, die einen Klapper haben können. Fliegst du irgendwas in Turbulenzen? Wenn es ein weicher Schirm ist, wird er einen Klapper haben. Also musst du dir dessen bewusst sein. Speed-Wing-Piloten – ich habe immer gesagt, sie müssen bei Turbulenzen viel aufmerksamer sein als Cross-Country-Piloten, weil der Speed-Wing einen Klapper haben kann und bei Turbulenzen kann es sehr schnell schiefgehen. Und ich denke, das Gleiche gilt für den Mustache, aber im Allgemeinen würde ich so weit gehen zu sagen, dass ich mich so sicher fühle. Ich bin sicher beim Fliegen eines Mustache und unter jedem anderen Gleitschirm, den ich je in Turbulenzen hatte. Es fühlt sich einfach so solide an. Ich habe die Geschwindigkeit, um wegzukommen.

[00:37:13] Wenn der Wind auffrischt, hatte ich noch nie irgendwelche Probleme.

[00:37:19] Faszinierend. Hast du jemals Zeit mit Hanggliding verbracht? Ich habe einen Hanggliding-Kurs mit Johan Anderson gemacht, aber ich kann nicht... ich habe etwa sieben Höhenflüge gemacht. Und für mich ist Hanggliding immer noch die reinste Form des menschlichen Fliegens. Ich glaube, es ist die reinste Form des menschlichen Fliegens. Und wann immer ich einen Hängegleiter sehe, besonders einen der modernen Gleitschirme, diese wunderschönen neuen Moyes, die Toplesses. Und ich meine, für mich war das große Problem einfach das Auf- und Abbauen und das Hoch- und Heruntertragen.

[00:37:49] Ja, genau. Und meine Freunde haben mir immer gesagt, das gehört zum Spiel dazu. Du weißt schon, wenn du dich in den Sport einbringst, wirst du die Belohnungen bekommen. Aber ja, eben.

[00:37:58] **Gavin McClurg:** Ja. Ich meine, ich finde, die Bauchlage ergibt einfach so viel Sinn. Weißt du, es ist die Form der Luftfahrt, bei der man ein Vogel ist, anstatt einfach nur da in einer Couch zu sitzen. Es ergibt doch überhaupt keinen Sinn, wie wir in einem Gleitschirm sitzen. Ja,

[00:38:13] **Jeff Ayliffe:** Ich stimme dir zu hundert Prozent zu. Genau deshalb sage ich, dass es die schönste, natürlichste Form des freien Flugs ist. Und tatsächlich, bevor ich, bevor ich, ich glaube, noch vor meinen ersten hundert Sprüngen – nicht mal hundert Sprüngen – habe ich einen Gleitschirmkurs gemacht. Ich wollte einen Gleitschirmkurs in Natal machen, aber aus irgendeinem Grund hat das nie geklappt. Aber schon in der Anfangszeit war ich vom Gleitschirmfliegen angezogen. Und ich denke, es war ein reines Gleichgewicht. Hätte ich mit dem Gleitschirmfliegen vor dem Fallschirmspringen angefangen, denke ich, wäre ich den Weg des Gleitschirmfliegens gegangen. Das wäre gewesen. Ja. Ja. Aber egal,

[00:38:44] **Gavin McClurg:** Das ist interessant. Hm? Ich glaube, ich habe die Gelegenheit verpasst, dich nach etwas zu fragen – nicht, um uns zur dunkleren Seite dieser Sportarten zurückzuversetzen, aber du hast gesagt, dass sich deine Perspektive wirklich verändert hat, als der Unfall mit deiner Partnerin Deidre passierte. Ja. Können wir da ein bisschen näher darauf eingehen? Was genau? Ja. Wie hat es deinen Ansatz verändert? Wie hat es sich verändert? Ich weiß nicht. In gewisser Weise, wer du...

[00:39:09] **Jeff Ayliffe:** sind. Ja. Gavin. Also, mein Hintergrund im Fallschirmspringen, ich war, da gab es eine Gruppe von uns beiden, ich und ein sehr guter Freund, Norman Girdwood. Und wir waren sehr beeinflusst von zwei anderen jungen Fallschirmspringern. Ähm, Eddie Meinke, der auch nicht mehr unter uns ist, und Eleanor Gorman, die weiterhin eine gute Freundin von mir ist. Und die beiden, Eddie und Ellen, waren wirklich die Leute, die Norman und mich als Jugendliche, als Schuljungen, beeinflusst haben. Und Eddie und Ellen haben immer versucht zu sehen, wie tief sie noch gehen konnten. Und sie wurden ständig bestraft und sie waren unartige Jungs. Und meine Fallschirmspringer-Karriere begann so. Ich meine, wir haben Geschichten. Eine, die mir einfällt, ist immer noch ein Sprung über Maritzburg, darüber

reden die Leute in Peter Maritzburg immer noch, und lange Zeit wusste niemand, ob es tatsächlich passiert ist oder ob es eine urbane Legende war.

[00:39:59] Aber wir haben uns quasi um 3 Uhr morgens das Flugzeug aus dem Hangar geklaut, nachdem wir die ganze Nacht in der Bar getrunken hatten. Und dann sind wir zurückgekommen, sind gestartet und da gab es dieses schäbige kleine Fast-Food-Restaurant namens Pie Cart in Peter Maritzburg, das mitten in der Stadt am Busdepot bei den Taxiständen lag. Und eines Abends gegen sieben Uhr haben wir beschlossen, dass heute eine gute Nacht wäre, um ins Pie Cart zu springen, was wir schon seit vielen Jahren machen wollten. Und je mehr Bier wir tranken, desto mehr gefiel uns diese Idee. Und schließlich haben wir uns von allen Sicherheitsbeauftragten und InstruktorInnen losgesagt. Und um 3 Uhr morgens – eigentlich waren es etwa 2:30 Uhr – sind wir in einer Cessna 172 gestartet. Wir hatten keine Lichter, keine Taschenlampen.

[00:40:44] Ich glaube, eine Person in der Gruppe hatte ein Höhenmesser dabei. Wir starteten und flogen auf 7.000 Fuß, dann sprangen wir über die Mitte der Stadt und bildeten eine Fünf-Personen-Runde und landeten versetzt. Es war ein wunderschöner Fallschirmsprung. Bis wir im freien Fall waren, waren wir alle nüchtern, bin ich mir ziemlich sicher. Aber es war so ein wunderschöner Sprung. Wir saßen da. Wir konnten. Oder zumindest dachte man das. Ja, das dachten wir. Und wir landeten alle an verschiedenen Stellen in der Stadt und gingen zurück zum Fallschirmsportverein.

[00:41:12] Wir haben unsere Ausrüstung in diesem Clubhaus gepackt, nicht im Hangar, damit die Jungs nichts mitbekommen. Aber am nächsten Morgen haben wir einen Fehler gemacht. Die Jungs, wir haben den Sprung mit Kreide auf dem Hangarboden geplant und hatten ein großes Kreuz. Wir hatten Parkart und jemand hatte das Abheben des Flugzeugs gehört, uns gesehen und dann ein leeres Flugzeug zurückkommen sehen. Aber auf dem Flugplatz waren keine Fallschirme mehr da. Also wussten sie, dass wir etwas Verrücktes gemacht hatten. Und am nächsten Morgen kamen wir mit einem Lächeln zurück in den Hangar. Wir hatten es durchgezogen. Aber alle InstruktorInnen starteten auf diese Bleistiftmarkierung auf dem Boden mit all den Namen. Hier landet Jeff. Hier landet Alan. Und ja, wir haben es abgestritten. Und ich war der Jüngste beim Sprung. Also haben sie versucht, mich beiseite zu nehmen, mich zu verhören und ein Geständnis zu erpressen. Aber wir haben es jahrelang und jahrelang und jahrelang flach abgestritten. Und schließlich haben wir vor etwa einem Jahr alle zugestimmt, die Geschichte aufzuschreiben, was ich dann auch getan habe.

[00:42:01] Und ja, das war das erste Mal, dass die Geschichte tatsächlich veröffentlicht wurde. Und das war nur ein Beispiel. Ich meine, wir haben Nachtsprünge gemacht. Mein Freund war vor mir bei der Armee. Und mein Freund war bei der Armee. Wir haben verrückte Nachtsprünge gemacht. Wir haben sehr niedrig aufgezogen. Und ich, ich dachte, ich wäre kugelsicher. In meiner Fallschirmspringer-Karriere bin ich mit so viel durchgekommen, was ich eigentlich nicht hätte dürfen. Und Deirdres Unfall hat mir klar gemacht, dass dieses Spiel Konsequenzen hat. Und man kann nie... Wie alt warst du damals? Ich war etwa 24 in dieser Phase. Ah, ziemlich früh. 25. Ja, es war ziemlich früh. Äh, ich versuche gerade zu überlegen, wie alt ich war. Äh,

[00:42:42] Ich war etwa 20. Ich war etwa 26, so um die 26. Zwischen 24 und 26. Das war 1985.

[00:42:49] **Gavin McClurg:** Ziehe ich zu voreiligen Schlüssen? Schaust du dir diese Dinge manchmal an und denkst: Mann, sie hätte mir vielleicht das Leben gerettet?

[00:42:57] **Jeff Ayliffe:** Ja. Also, in gewisser Weise schon. Ich habe es eigentlich noch nie so betrachtet, aber so wie du es jetzt sagst... Ja. Wenn ich das mit dem betrachte, was ich dir gerade erzählt habe, ergibt das total Sinn, weißt du?

[00:43:08] **Gavin McClurg:** Ja. Ich, ich denke oft, dass für mich und die Hörer der Show – ich habe das schon mal gehört, also werde ich nicht darauf eingehen – aber der, wissen Sie, der Vorfall, der in gewisser Weise mein Leben gerettet hat, war im Grunde das Sterben in einem Fluss. Äh, wissen Sie, ich war, ich war in meinem früheren Leben total auf Flüsse und Paddeln aus und habe viel Gruseliges, wirklich dummes Zeug gemacht. Und wir haben eine Reihe von Erstabfahrten in Zentralamerika gemacht. Ich war in Mexiko bei einer Erstabfahrt und wurde von einem Wasserfall mitgerissen und ich glaube, ich bin richtig, wortwörtlich gestorben. Und durch, wissen Sie, eine Kombination aus Wunder und Glück bin ich zurückgekommen, und es hat mich für immer verändert, weil ich vor diesem Moment, genau wie Sie, unbesiegbar war, wissen Sie, ich dachte, ich würde durch alles durchkommen.

[00:44:05] Und danach war es so: Oh, das hat Konsequenzen. Und natürlich wusste ich, dass es Konsequenzen gibt, bevor ich das erlebt habe – ich hatte Freunde verloren. Wir haben wirklich harte Sachen gemacht. Ich meine, wir haben ständig darüber gesprochen, aber es war noch nicht wirklich real geworden. Ja.

[00:44:18] **Jeff Ayliffe:** Ja. Nein, das ist ein interessanter Punkt. Weißt du, dieser Vorfall, die Tragödie mit Deirdre, könnte durchaus der Auslöser gewesen sein. Nun ja, es war der Auslöser, der mich erst bewusst gemacht hat, weißt du, und das hätte mir durchaus das Leben retten können, weißt du? Also ja, ich meine, meine beängstigendsten Momente beim Fallschirmspringen, der Moment, in dem ich dem Tod am nächsten kam, war beim Canopy RW. Wir hatten eine schreckliche Verhedderung, eine Schirmverhedderung, wir alle vier, oder drei von uns vier waren involviert. Und ich steckte fest, ich war in all den Leinen mitten in dem Ganzen eingewickelt, und die anderen Jungs haben schließlich die Kappe abgeworfen, und ich musste mich dann erst aus allen Leinen befreien, bevor ich abwerfen konnte. Und ich war mir zum Zeitpunkt, als ich zu tief war, nicht einmal sicher, ob ich noch an ihren drei Schirmen hing, aber ich hatte keine Zeit mehr, weiter zu versuchen, die Leinen zu finden.

[00:45:05] Also dachte ich mir, ich bin zu tief. Ich muss abwerfen. Und wenn Gott mir gnädig ist, werde ich frei sein und meinen Rettungsschirm bekommen. Wenn nicht, dann war es das. Und ich habe abgeworfen. Und das Schönste, was ich je gesehen habe, war, wie drei Fallschirme verschwanden, als ich den Abwurfgriff zog und wieder in den freien Fall ging. Ich habe mich umgerollt und den Rettungsschirm gezogen. Ich war unter dem Rettungsschirm, wirklich tief. Ja, das war Glück, aber abgesehen davon, wie...

[00:45:31] **Gavin McClurg:** Seid ihr da alle so miteinander verheddert worden?

[00:45:32] **Jeff Ayliffe:** Wir haben Rotationen gemacht. Also, wir haben einen Vierer-Stack für Speed gebaut. Vierer-Stack. Und dann, als der untere Typ den oberen Typen trifft, geht der in einen Fullstall über das Heck des Fallschirms und geht nach unten und fällt in die Burble hinter und trifft dann den unteren. Und als er den unteren trifft, geht der Nächste in einen... es war also eine hohe Geschwindigkeit und wir waren zwei Wochen vor dem Wettbewerb und wir waren die Favoriten auf den Nationalchampion. Wir waren zwei Wochen vorher und Henny, ähm, nebenbei, ähm, war es Henny? Jemand, einer der Typen. Einer der, der obere Typ ging über und hat den Pilotchute, das Bridle-Seil und den Pilotchute hinter sich hergezogen. Und aus irgendeinem Grund hat der Typ bei dieser Rotation seinen Fuß, seinen Knöchel im Pilotchute verfangen und die zweite Kappe zum Klapper gebracht.

[00:46:21] Als er losging, klappte die zweite Kappe in die dritte Kappe hinein, die mich dann in die Kappe zog. Und dann waren wir alle einfach im Chaos. Gott, was für ein Durcheinander. Das war ein Chaos, Mann. Ja.

[00:46:35] Und alle kamen da raus. Alle kamen da raus. Ja. Und das Surrealste für mich war, der Typ, der vorletzter war, der den Rettungsschirm auslöst, der hatte Leinen um die Füße gewickelt. Und der einzige Weg, wie er rauskam, war, indem er seinen Schuh auszog, die Leine von den Füßen bekam und dann den Rettungsschirm auslöste. Und ich erinnere mich an das ganze Chaos und das Chaos. Und dann habe ich den Rettungsschirm ausgelöst und hatte einen runden Rettungsschirm. Dann hatte ich keinen quadratischen Rettungsschirm, bin wieder in den freien Fall gerutscht, der runde Rettungsschirm öffnet sich. Ich bin unter diesem runden Rettungsschirm und es ist absolut still. Und ich sitze immer noch da und denke, ich kann nicht glauben, dass ich gerade davon weggekommen bin. Und da, 25 oder 30 Fuß von mir entfernt, zieht der Schuh mit den zwei Schnürsenkeln an mir vorbei, perfekt stabil, die zwei Schnürsenkel und der Schuh schweben einfach an mir vorbei. Und es war einfach der surrealste Moment.

[00:47:19] Ich erinnere mich, wie ich diesen Schuh fixiert habe und dachte: Tja, ja, verrückt. Die Dinge, an die sich dein Gehirn erinnert, wenn so etwas passiert. Habt ihr gewonnen? Wir haben die Nationals gewonnen. Ich bin sehr stolz zu sagen, dass wir einen sehr durchschnittlichen Drop hatten. Wir hatten noch zwei Wochen Zeit zum Trainieren. Wir sind zurückgegangen, hatten den nächsten Tag frei und kamen Mitte der Woche zurück, um mit dem Training anzufangen. Unser Durchschnitt ist stark gesunken, aber wir kamen zurück und haben die Nationals mit zwei Punkten gewonnen. Es war sehr, sehr knapp, aber wir haben es geschafft. Das ist ziemlich

[00:47:50] **Gavin McClurg:** beeindruckend, dass ihr vier es geschafft habt, die Nerven zu bewahren.

[00:47:53] **Jeff Ayliffe:** Und ich denke, äh, man denkt

[00:47:55] **Gavin McClurg:** irgendjemand von euch hätte wohl gesagt: Ich bin mir da nicht so sicher. Ja.

[00:47:58] **Jeff Ayliffe:** Und Gavin, ich glaube, das war wahrscheinlich der, wahrscheinlich der stolzste Erfolg meiner Fallschirmspringer-Karriere, dass wir diesen Wettbewerb gewonnen haben. Dass wir diese Vierer-Rotation bei den Nationals gewonnen haben. Gott,

[00:48:08] **Gavin McClurg:** Ich wette es. Ja. Wow. Hast du noch andere Geschichten aus dieser Zeit? Das war echt der Wahnsinn, Mann.

[00:48:17] Ich stelle mir gerade vor, wie dieser Schuh...

[00:48:20] **Jeff Ayliffe:** direkt vor dir. Das ist wild. Ja, ich weiß, das war es, aber ich meine, wir hatten, weißt du, wir haben Vierer-Training gemacht und andere lustige Geschichten. Wir haben das. Nun ja, zum Zeitpunkt war es nicht lustig, wir haben Vierer-Training gemacht und äh, da gibt es eine Übung. Wir nennen sie Drill Dive. Wir haben gerade Donuts gemacht, 360-Grad-Donuts. Die Donuts nennen die Formation 360-Grad-Donut. Und die andere Richtung. Donut 360-Grad-Donut. Und es gab zwei Wolkenschichten, durch die wir im Flugzeug auf dem Weg nach oben geflogen sind, und die untere Schicht lag bei etwa 3000 Fuß und die obere Schicht bei etwa fünftausendfünfhundert Fuß. Also dachten wir uns, und es war mit Alan O'Gorman und Eddie, ähm, den beiden Bad Guys, und mir und Norman. Ja. Und wir waren zu der Zeit in einem Team mit ihm und das Team hieß Re-entry. Und ähm, wir dachten, die unteren Wolken liegen bei 3000 Fuß. Also werden wir uns keine Sorgen machen, auf die Höhenmesser zu schauen. Wir werden einfach gehen, wenn wir die untere Wolke durchbrechen.

[00:49:07] Das ist unser Signal, um in die Gleitphase zu gehen und die Schirme zu öffnen. Und wir haben einfach weiter Donuts gemacht, aber in der Zwischenzeit, während wir weiter in die Höhe gestiegen sind, hatte sich die Wolkenbasis dramatisch verändert und die niedrige Wolkendecke lag bei – ich kann mich nicht erinnern, da würde ich lügen, aber ich schätze mal so um 1.500 Fuß. Und wir sind durch diese niedrige Wolke im freien Fall durchgebrochen. Und wir haben nach unten geschaut und diese Häuser gesehen, die wie Gebäude aussahen, diese kleinen Häuser. Und uns wurde klar, dass wir niedrig waren. Ich glaube, wir vier haben dann buchstäblich kaum noch gegleitet. Wir haben uns einfach voneinander weggestoßen und vier Fallschirme haben sich geöffnet. Ich meine, wir hatten verdammt viel Glück. Wir

[00:49:44] **Gavin McClurg:** wir hatten echt Glück. Was braucht man bei einem Fallschirmspringer-Set? Was hast du da eigentlich? Was ist wirklich niedrig? Also, beim Basejumping können die das aus 120 Metern machen. Nein, Base ist für das nicht niedrig für

[00:49:53] **Jeff Ayliffe:** Base. Ich meine, Base wäre der Anfang der Vorbereitungen. Das wäre ein hoher Base-Sprung. Aber in jenen Tagen im Sport-Skydiving wollte man – technisch gesehen, die Regel war, die Formation bei dreitausendfünfhundert Fuß Höhe aufzubrechen. Und man musste, man musste unter einer offenen Kappe bis zu etwa zweitausendzweihundert Fuß sein. Also ja,

[00:50:09] **Gavin McClurg:** also viel Zeit.

[00:50:10] **Jeff Ayliffe:** Ja. Du hast Zeit, und das war wirklich nur, um dir genug Zeit zu geben, aber im Falle einer Fehlfunktion bei hoher Geschwindigkeit willst du dir Zeit haben, um, weißt du, abzuwerfen und dich davon zu entfernen.

[00:50:19] **Gavin McClurg:** Ja. Ich kann sagen, dass ich vor ein paar Jahren über der Wüste acro trainiert habe, weißt du, also statt über dem Wasser habe ich es über der Erde gemacht. Wir wurden hochgezogen, ich habe es mit meinem Freund Cody gemacht, und unser harter Stopp war bei tausend Fuß. Aber ich kann euch sagen, wenn ihr bei tausend Fuß Probleme habt, habt ihr nicht viel Zeit. Ja, genau das ist es. Tausend Fuß vergehen echt schnell, weißt du?

[00:50:42] **Jeff Ayliffe:** Und ich glaube, Gavin, der gruseligste Fallschirmspringer, mit dem ich je zusammen war, unser Fallschirmclub hat sich zusammengesetzt, um unseren Clubrekord zu brechen, der meiner Meinung nach bei 35 oder 40 Leuten lag oder so ähnlich. Und das wurde vom Grand Master der Freefall-Fotografie gefilmt, einem Typ namens Norman Kent aus den USA, und Norman Kent hat den Fallschirmsprung gefilmt. Also, Paul, Lizzie Smith und ich waren die letzten beiden, die sich geschlossen haben. Er war so der 39. und ich der 40., wenn das die Zahlen waren, aber wir waren vorletzte und letzte. Und ich saß immer noch in meiner Position und beobachtete, wie sich diese Formation

aufbaute. Und als ich dann plötzlich zur Seite sah, sah ich Norman Kent aufschlagen und er war weg. Und mir wurde plötzlich klar: Nun, es gibt nur einen Grund, warum er das tut. Und ich schaute auf mein Höhenmesser und ich flog gerade durch die Dreitausend, so etwa dreieinhalbtausend Fuß.

[00:51:30] Und dann habe ich, ähm, dann habe ich geöffnet und Paul Lizzie Smith hat auch geöffnet. Und das Schrecklichste war: Wir saßen im freien Fall und haben beobachtet, wie diese riesige Formation von etwa 35 oder 40 Fallschirmspringern einfach verschwand und mit dem Boden verschmolz, immer noch im freien Fall. Und schließlich haben die Leute gemerkt, was da gerade passiert, und es gab Leute, die aus der Formation ausstiegen, öffneten, warfen ihre Pilotenschuhe aus der Formation. Ich denke, die untersten Leute in dieser Gruppe waren unter der Kappe, wahrscheinlich bei etwa 400 oder 300 Fuß. Es war schrecklich, und dass bei diesem Sprung niemand gestorben ist – bis heute weiß eigentlich niemand, wie. Ich meine, das war verrückt. Und das war einfach, ja, das war einfach ein menschlicher Fehler der Gruppe in der Base, die die Höhe überwacht hat.

[00:52:20] Und ich kann sagen, dass es dann aber die Verantwortung jedes Fallschirmspringers ist, seine eigene Höhe zu überwachen und sich ihrer bewusst zu sein, weißt du? Man kann die ganze Schuld nicht dem Base-Team geben, aber wir hätten fast einen ganzen Club verloren. Und ich glaube, Norman Kent erinnert sich noch heute lebhaft daran. Er hat schon mehrmals darüber gesprochen. Das war wahrscheinlich das Gruseligste. Er war, er war,

[00:52:41] **Gavin McClurg:** Norman war der Fotograf.

[00:52:43] **Jeff Ayliffe:** Ja. Er war der Videograf. Ja. Er war, er war, also er war der

[00:52:46] **Gavin McClurg:** einer von denen, der als Erster bemerkt hat, dass er über allen anderen war. Ja. Er hatte, glaube ich, ein Audio-Höhenmesser. Ja.

[00:52:53] **Jeff Ayliffe:** Er hatte ein Audio-Höhenmesser, das einfach in seinem Ohr anfang zu piepen. Und dann hat er gemerkt: Mann, die Typen übertreiben es echt. Und er hat geöffnet und, ähm, ja, leider hat es die meisten Springer eine ganze Weile gekostet, aber ich war überzeugt. Ich saß unter, auf der Kappe, in der Höhe, in der ich normalerweise mit allen anderen geöffnet hätte. Und ich sah, wie diese gesamte Formation buchstäblich in den Boden und in Mubatu einsank. Und, ähm, als sie begannen sich aufzuteilen, gab es Leute, die nachverfolgten, und ich sah einfach Pilot-Shoots herauskommen und Kappen überall öffnen. Und ich dachte mir, okay, das wird kein, äh, glückliches Ende für den Tag. Und, und wie durch ein Wunder wurde niemand, niemand wurde getötet, weißt du? Weil das ist,

[00:53:35] **Gavin McClurg:** das ist das schlimmste Szenario, oder? Wenn du,

[00:53:37] **Jeff Ayliffe:** wenn du, wenn du, wenn du, wenn du, wenn du, wenn du,

[00:53:37] **Gavin McClurg:** wenn man nicht darf, hat man nicht genug Zeit, sich wegzubewegen und von jemandem wegzukommen. Alle öffnen einfach, weil sie panisch sind. Genau. Oh Mann, verrückt. Wow. Das war also dein gruseligstes Erlebnis. Hast du noch andere gruselige Geschichten?

[00:53:54] **Jeff Ayliffe:** Nein, also, ich meine, ich hatte zwar Störungen. Ich hatte eine ganze Reihe von Cutaways, aber die passieren so schnell, weißt du? Du hast eine Störung und merkst, dass du Probleme hast. Du denkst nicht mal darüber nach. Du machst automatisch einen Cutaway. Du ziehst den Rettungsschirm. Aber ja, diese Kappenverhedderung war wahrscheinlich das Gruseligste, was ich beim Fallschirmspringen erlebt habe. Ja. Macht ihr beim Gleitschirmfliegen auch so ein Training?

[00:54:19] **Gavin McClurg:** Sind diese Fehlfunktionen schwer zu bewältigen? Ist das Teil der Ausbildung, wenn man da durchkommt? Oder ist das etwas, mit dem man irgendwann in seiner Karriere rechnen muss? Dass die Sachen einfach nicht aufschlagen.

[00:54:28] **Jeff Ayliffe:** Ja. Es sind Fehlfunktionen. Es ist nicht, wie man so schön sagt, eine Frage des Ob, sondern eine Frage des Wann. Du wirst irgendwann Fehlfunktionen haben, weißt du? Ja. Ja. Ja. Beim Flugzeug gehst du den Fallschirmsprung im Kopf durch, aber du siehst auch die Typen, wie sie ihre Cutaway-Prozedur durchführen, weißt du, einfach okay. Rechte Hand am Cutaway-Puff, linke Hand am Cutaway-Griff, weißt du, das gehst du in deinem Kopf ständig durch, du bist dir das permanent bewusst. Wenn es dann passiert, ist es praktisch wie eine zweite Natur.

[00:54:59] **Gavin McClurg:** Ich habe einen kleinen Dreh namens „Locals“ für Outside gemacht. Das war vor ziemlich vielen Jahren. Und ihr habt sicher schon von der Parent Bridge gehört, wahrscheinlich Twin Falls. Das ist eine der legalen Brücken in den USA, von denen man springen darf. Und wisst ihr, wenn das Wetter passt, gehen die Leute den ganzen Tag, jeden Tag von da ab. Und Miles Dasher ist einer der Red Bull-Piloten und hat sie sehr berühmt gemacht. Er lebt dort in Twin. Und wir sind für diesen Film runtergekommen, diesen Kurzfilm, an dem ich gearbeitet habe, und sie wollten mich von der Brücke abseilen, und ich hatte noch nie von einer Brücke gesprungen. Also hat er meine Ausrüstung gepackt und gesagt: Hey, hör zu, das hier wird sich öffnen.

[00:55:47] Aber was ihn nervös machte, war, dass ich noch nie Fallschirmspringen gemacht hatte, und er sagte, der einzige Grund, warum ich dich das machen lasse, ist, weil ich weiß, dass du viel Erfahrung in der Luftfahrt hast und nicht in Panik gerätst. Du wirst von dieser Brücke springen und dann den Fallschirm greifen und ihn auswerfen, weißt du, weil die meisten Leute, wenn es ihr erstes Mal ist und sie nicht viel Fallschirmspringen gemacht haben – genau deshalb machen die so viel Fallschirmspringen, bevor man mit Basejumping anfängt –, weil die Leute einfrieren und einfach zu Tode stürzen. Sie werden das Ding nicht greifen, weil sie einfach in Panik geraten. Und ich sagte: Hör zu, ich werde nicht in Panik geraten. Es wird absolut okay sein. Und es war, es war ein Riesenkitzel. Es war großartig. Es hat wahnsinnig viel Spaß gemacht und ich habe ihn gegriffen. Aber ist das, ist das eine große Sache?

[00:56:32] Werfen die Leute das einfach nicht?

[00:56:36] **Jeff Ayliffe:** Mann, ich habe, um ehrlich zu sein, so etwas noch nicht erlebt. Ich habe zwar keinen Hintergrund im Basejumping, aber beim Fallschirmspringen habe ich definitiv Leute gesehen, die die Höhe und die Zeit völlig aus den Augen verloren, sodass ich in meiner AFF-Karriere physisch mehrere Schüler habe öffnen müssen. Ich habe ihnen das Signal gegeben zu ziehen, zu ziehen, zu ziehen. Sie haben nicht gezogen. Und man gibt ihnen so viele Optionen wie möglich, was innerhalb der Parameter sicher ist. Und dann triffst du als Jump Master schließlich die Entscheidung, du wirfst, übernimmst ihren Pilotenschirm. Wirfst ihn. Ich meine, das ist mir schon öfter passiert, aber ja. Und für mich gehört zu den beängstigendsten Jump Master- oder Instruktor-Einsätzen, die ich je hatte, Leute beim ersten freien Fall, weil die dann zehn Static-Line-Sprünge hinter sich haben und diese verlaufen gut, sie entspannen sich, aber beim ersten freien Fall sagt ihnen etwas in ihrem Gehirn, dass sie nicht mehr an dieser Nabelschnur hängen.

[00:57:32] Dass sie, wenn sie von der Kante abspringen, die physische Bewegung ausführen müssen, den Fallschirm auszuziehen, und dann in ihrem Gehirn irgendwas kurzschließt und sie unweigerlich instabil werden. Ich habe nur sehr wenige perfekte erste Freifälle gesehen, wissen Sie, sie machen perfekte Static-Line-Sprünge, aber in dem Moment, in dem der erste Freifall psychologisch beginnt, sind Sie auf sich allein gestellt, Sie haben diese Nabelschnur nicht mehr und die Static-Line ist nicht mehr befestigt. Und ich hatte einige Horror-Momente, in denen ich gesehen habe, wie sie instabil wurden, rotierten und schließlich den Fallschirm auszogen. Ja, wissen Sie, man hat manchmal schlaflose Nächte, aber als AFF-Instruktor lernt man sehr schnell, zu analysieren, was man hat.

[00:58:10] **Gavin McClurg:** zu tun. Was du hast

[00:58:10] **Jeff Ayliffe:** auf deinem Tisch, was einen neuen Schüler angeht. Und es gab auch in meiner Karriere Momente, in denen ich zu jemandem nach drei Stufen AFF gehen musste und sagte: Mit allem Respekt, das ist nicht wirklich dein Ding. Und die Leute dort haben tatsächlich gemerkt, dass sie – sie sind offensichtlich intelligent genug, um zu wissen: Okay, ich verstehe. Ich sehe, dass ich wirklich gekämpft habe, und ich stimme dir zu. Sie sind fast froh, dass du ihnen einen Ausweg geboten hast, weißt du? Aber es gab nur eine Handvoll Male, in denen ich zu meinen Schülern gehen musste und sagte: Hör mal, Kumpel, ich weiß, dass du das liebst und dass du es versuchst, aber vielleicht ist es einfach nicht dein Ding, weißt du? Ja.

[00:58:44] **Gavin McClurg:** Jetzt kommen wir zu einem ziemlich ernsten Überschneidungsbereich mit dem Gleitschirmfliegen, und ich bin mir sicher auch mit dem Hängegleiten. Das kam in der Show schon öfter auf. Ich habe aber nicht viele Instrukturen gehört, die das beim Gleitschirmfliegen machen müssen, aber ich finde, das sollte passieren – es gibt definitiv Leute, die in diesen Sport einsteigen und etwas anderes machen sollten. Wie gehst du damit um? Wie vermittelst du das? Ich stelle mir vor, sie wären sehr dankbar, dass sie einen Ausweg haben, aber da gibt es Leute...

[00:59:16] **Jeff Ayliffe:** ... die das nicht tun sollten. Da stimme ich dir zu, Gavin, zu hundert Prozent. Und ich bin kein... ich habe meine Lehrerlizenz im Gleitschirmfliegen nie gemacht. Ich wollte immer nur zum Spaß fliegen. Und offensichtlich, wenn ich jemanden sehe, bin ich natürlich immer bereit, Ratschläge zu geben, wenn ich jemanden sehe, der landet und mit dem Landeanflug oder so kämpft, aber ich bin kein zertifizierter Lehrer. Aber ich stimme dir zu hundert Prozent zu. Ich habe Starts gesehen. Und Leute, die bei starken Windbedingungen hier fliegen, wo ich Leute gesehen habe, die vom Berg geschleudert wurden, obwohl die Lehrer buchstäblich alles getan haben, weißt du, und meine Grundüberzeugung ist, wenn du nicht abheben kannst und wenn du nicht alleine abheben kannst, das Ding hochziehen und alleine abheben, dann solltest du nicht fliegen. Und ich kann verstehen, wenn der erste Flug etwas nervös ist, aber ich habe wiederholte Fälle gesehen, in denen Leute quasi wie Babys durchgeschleust werden müssen.

[01:00:04] Und ich, ja, ich habe in der Tat in mehr Fällen beim Gleitschirmfliegen gesehen, dass ich mir einfach nur frage, weißt du, Mann, vielleicht ist das nichts für dich, aber du musst mich respektieren, die Leute lieben, lieben das, was sie tun, und sie wollen fliegen. Also sage ich immer, wenn ich jemanden sehe, der sich offensichtlich in Gefahr bringt, werde ich natürlich hingehen und etwas sagen, aber ja, wir sehen verrückte Zeiten, besonders zu dieser Jahreszeit, weißt du, an unserem lokalen Flugplatz hier in der Garden Route, wenn wir starken Wind haben und viele Gastpiloten da sind, viele von ihnen sind nicht daran gewöhnt, bei starkem Wind abzuheben. Viele von ihnen sind an alpinen Starts bei flachem Licht und Wind auf Grasflächen gewöhnt, und wir sehen einige verrückte Dinge passieren, Mann, weißt du, und ja, aber wie auch immer,

[01:00:52] **Gavin McClurg:** Ich möchte uns nicht wieder in dunkle Themen zurückziehen, aber ich verstehe Sie – Sie haben vor kurzem jemanden in Porterville verloren. Haben Sie dazu weitere Details erhalten?

[01:01:04] **Jeff Ayliffe:** Ja. Schauen Sie, wir wissen es immer noch nicht. Und leider war er einer unserer erfahrensten Piloten, ein Herr namens Josh Deganaga. Eine absolute Legende im Sport, ein Vollzeit-Tandeminstructor und ein absoluter cross country Junkie. Ich glaube, er wollte lieber als Josh bekannt sein. Wann immer er die Chance hatte, flog er in die großen Berge, in die Ebenen und wurde gezogen. Dort wurden alle Rekorde gebrochen. Und er ist oft zum Winchen gegangen und Joshs große Freude war es, alleine rauszufahren und hochgezogen zu werden. Und wissen Sie, wir haben Videos gesehen, die er gepostet hat, wie er diesen buckelnden Bronco in verrückter Thermik auf etwa 3000 Metern flog. Und er ist immer noch hochgeflogen und ist im Rauch von Bränden gefahren. Er war einfach eine absolute Legende. Und ja, leider war er vor kurzem im Urlaub mit seiner Frau.

[01:01:53] Und er ist gestartet und niemand weiß, was passiert ist. Er wurde um 3 Uhr morgens von einem Rettungsteam in einem Fluss gefunden. Ich kenne die Details nicht, ob er ertrunken ist, ob der Tod durch Ertrinken war oder ob, aber sein Rettungsschirm wurde offenbar ausgelöst. Ich weiß, dass sie gerade den Unfallbericht erstellen. Joshs Beerdigung war vor etwa einer Woche in Cape Town. Das ist ein riesiger Verlust für die Fliegergemeinschaft. Und ja, das war eine sehr traurige Sache, aber wir haben leider keine Details dazu, was passiert ist. Und tatsächlich haben wir noch einen anderen Piloten vor etwa zwei Monaten in Port Elizabeth verloren, der ebenfalls flog, über das Tilbach Valley hinweg, auch ein erfahrener cross country Pilot.

[01:02:38] Und er wurde gefunden. Wir wissen nicht, was passiert ist. Wir

[01:02:41] **Gavin McClurg:** ich weiß nicht, was das

[01:02:41] **Jeff Ayliffe:** Die Situation dort war so. Portable ist leider Big Sky Country und es fordert, es fordert Leben. Viele, viele Menschen haben dort ihr Leben verloren. Und für mich – ich bin früher dort geflogen, als ich cross country gefilmt habe, ich war im Medienbereich. Ich bin hingegangen und habe, wisst ihr, einen Testflug gemacht, bevor sich das Fenster für die cross country Piloten öffnete. Und es war immer, ich meine, es gab Tage in Portable, an die ich mich erinnere, dass ich Schwierigkeiten hatte zu landen. Ich habe gekämpft, um runterzukommen, um zurück zum Start zu kommen, um den Beginn der Task zu filmen. Und ich dachte mir nur, wisst ihr, warum fliege ich? Ich fliege an diesem Ort. Ja. Aber egal, es ist windig. Ja. Ich habe nicht. Ja. Es ist, es ist sehr thermisch und die Meeresbrise zieht am späten Nachmittag durch. Also will man sein Fliegen erledigen, bevor die Meeresbrise einsetzt. Aber manchmal, wenn es ein bisschen cross ist, wisst ihr, bei Wettbewerbs-Tasks, dann riskieren sie es manchmal und sie schicken eine Task mit ein bisschen Seitenwind und einer großen, starken Thermik raus, wisst ihr, das kann Chaos verursachen.

[01:03:36] Ja, und ich nehme meinen Hut vor den cross country Leuten ab, die da hinfliegen. Aber das ist nicht wirklich mein Ding.

[01:03:44] **Gavin McClurg:** Das Letzte, was ich dich noch fragen wollte, ist – und ich weiß, du hast gerade gesagt, dass cross country nicht dein Ding ist, aber Südafrika hat, seit Neville das gemacht hat, sozusagen seinen Stempel auf die großen Distanzen gesetzt, weißt du, da ist Texas, da ist Brasilien oder Südafrika. Das sind die großen Drei. Und du hast Marcus Anders erwähnt, die waren vor Kurzem dabei und haben es versucht. Wir denken immer noch, dass wir hier in den USA das größte Potenzial haben mit, mit, mit,

[01:04:11] **Jeff Ayliffe:** mit, mit, mit, mit, mit, mit, mit, mit, mit, mit, mit, mit, mit, mit,

[01:04:11] **Gavin McClurg:** Texas, obwohl es, Mann, es ist eine, ich war vor ein paar Jahren dort, um es zu versuchen. Es ist ein, es ist ein Kampf, weißt du, du hängst an einem sehr heißen Ort fest und hast Tag für Tag extrem viel Wind. Und, weißt du, oft bist du um 8 Uhr morgens wieder am Camper und sagst: „Na ja, probier's morgen.“ Weißt du, es ist, es ist irgendwie ein Job. Ich würde nicht sagen, dass es viel Spaß macht, aber, äh, es scheint mir einfach unglaublich zu sein, das über Südafrika zu machen, da ich weiß, ich bin durch Südafrika gefahren und ich war in Jo'burg und ich war, weißt du, nördlich von dir, Namibia und eine Menge Länder dort oben und Malawi und so weiter. Es wäre einfach unglaublich, über dein Land zu fliegen. Ich meine, das ist ja quasi das, was sie machen, oder? Sie fliegen fast von Küste zu Küste.

[01:04:57] **Jeff Ayliffe:** Ja, genau. Und, weißt du, weil die Schirme, da die Gleitschirme und die Performance und der Flugstandard besser werden, wird es immer schwieriger, weißt du, solche Orte zu finden, weil es bestimmte Gebiete gibt, zu denen man von einer Seite aus bis zu den Bergen von Lesotho fliegen kann, aber man will nicht über die großen Berge nach Lesotho, weil das ziemlich unwegsames Gelände ist. Ich verfolge das nicht so genau, aber ich weiß, dass die Jungs zu kämpfen haben. Früher sind sie von einem Ort namens Da 'ar gestartet, aber jetzt haben sie diese Strecke bereits zurückgelegt. Jetzt müssen sie immer weiter entfernte Orte finden, um diese Lücke immer länger zu machen. Ich hatte um 2010, ich schätze, eine wirklich interessante Reise, aber Ozone kam vor ein paar

[01:05:37] **Gavin McClurg:** ...vor ein paar Wochen herausgekommen ist. Ich weiß nicht, ob du es gesehen hast. Ich weiß nicht, ob du es gesehen hast. Ich weiß nicht,

[01:05:37] **Jeff Ayliffe:** ob

[01:05:37] **Gavin McClurg:** du hast es gesehen. Ich weiß nicht, ob du es gesehen hast. Ich weiß nicht, ob du es gesehen hast. Mike

[01:05:37] **Jeff Ayliffe:** Kavanagh und Dov DeGol, der Testpilot und Designer von Ozone, kamen mit all den neuen Ozone-Schirmen vorbei. Und ich wurde als Medienvertreter mitgenommen und sie haben jeden Tag gezogen. Der Plan war im Grunde, dass wir in Swakopmund an der Westküste begannen, so weit westlich wie möglich an einem Ort namens Springbok. Der Plan war einfach, den Schirmen zu folgen, über die Schotterpisten zu fliegen und sie hochzuziehen. Wer am weitesten landete, der war der Sieger, dann haben wir für die Nacht gecamped und am nächsten Tag wieder abgefahren und weitergemacht. Das war eine unglaubliche Reise. Und das war meine erste Begegnung mit einigen Top-cross country-Leuten. Diese Typen wurden hochgezogen und sind dann einfach in die Thermik und verschwunden. Und dann haben sie uns aus einer anderen Stadt per Funk gesagt: Okay, ich bin in einer kleinen Stadt gelandet. Hier bin ich. Ja, das gehört zum Sport dazu, Gavin, sogar für euch Ex-Helfer, das ist ein Teil des Sports, der für mich sehr fremd ist.

[01:06:27] Und ich habe riesigen Respekt vor jedem, der unter diesen Bedingungen Tag für Tag fliegen kann. Mann, das muss eine ordentliche Leistung sein.

[01:06:37] **Gavin McClurg:** Was lässt dich bei diesem Sport so richtig begeistern? Was steht in deiner Zukunft? Worauf freust du dich besonders?

[01:06:46] **Jeff Ayliffe:** Ich bin begeistert. Ich freue mich einfach riesig über die Entwicklung der Schirme und Gleitschirme. Weißt du, und ich habe neulich zu Amin gesagt, der allererste quadratische Fallschirm war – nun ja, technisch gesehen der erste populäre quadratische Fallschirm – ein Fallschirm namens Stratostar. Und der kam 1976

oder 77 heraus. Mein allererster, mein allererster, mein allererster quadratischer Sprung war mit einem Stratostar. Und ich musste 72 Sprünge unter einem runden Fallschirm absolvieren, bevor ich einen Stratostar springen durfte. Und dann bin ich mit einem Stratostar gesprungen. Und in meiner Karriere habe ich dann den Fortschritt der quadratischen Fallschirme von sieben Zellen, fünf Zellen zu sieben Zellen, zu neun Zellen, zu elliptischen Schirmen verfolgt, und ich bin gesprungen. Und weil meine Leidenschaft die Fallschirme waren, bin ich mit allen neuesten und aktuellsten Designs gesprungen.

[01:07:32] Und ich erinnere mich an den Schirm, die Kappe namens Stiletto von Performance Designs, die meine Lieblingskappe war. Ich erinnere mich, wie überwältigt ich war, den Stiletto zu fliegen, und dass ich das gemacht habe und jetzt das Stadium erreicht habe, in dem ich einen Parakite fliege, der das Neueste ist. Für mich ist das Interessante einfach zu sehen, wohin die Entwicklung dieser Schirme gehen wird, und das denke ich immer, wenn ich die Gelegenheit habe, einen Schirm mit neuem Design zu fliegen. Ich liebe es einfach zu spüren, wie es sich anfühlt. Und am Ende des Tages fühlt sich das Können für mich gleich an. Es ist einfach die Fähigkeit, eins mit dem Gleitschirm zu werden, nicht darüber nachdenken zu müssen, was man tut, sondern man spürt beim Abheben im Gleitflug sehr schnell: Okay, so reagiert dieser Schirm.

[01:08:24] Und man kann seinen Stil ganz subtil anpassen, um einen neuen Schirm zu fliegen. Und genau das begeistert mich: neue Schirme zu fliegen und die Unterschiede zu spüren, die feinen Nuancen. Ich meine, ich bin jetzt 62, also werde ich nirgendwo mehr antreten. Ich glaube nicht, dass ich das jemals erreichen werde. Ich würde gerne irgendwann in eine Instruktorrolle mit Gleitschirmen kommen und sicher auch in eine Marketing- und Medienrolle mit Gleitschirmen, wenn ich kann. Aber für mich ist das Spannende einfach, zu verfolgen, wohin die neuen Gleitschirme, das Design der Schirme, gehen und hoffentlich gesund genug zu sein, um sie so lange wie möglich zu fliegen.

[01:08:56] **Gavin McClurg:** Hey, ich hab gelogen. Ich habe noch zwei weitere.

[01:08:58] **Jeff Ayliffe:** Fragen. Erzähl mir doch mal von deinem Sohn. Ja. Mein Sohn ist mit Fallschirmspringen und Gleitschirmfliegen aufgewachsen. Und er hat meinen Speedwing geflogen. Er hat meine Speedwings schon mit sechs, nein, sieben Jahren am Boden gehalten. Und er ist tatsächlich mit meinem Speedwing von Dünen abgehüpft, als er etwa 12 war, ein sehr natürlicher kleiner Pilot. Er hat vor etwa vier Jahren seinen Gleitschirmführerschein gemacht. Er war ein sehr, sehr begabter Pilot. Er hat es sofort draufgehabt. Aber als er in seinem letzten Jahr der 12. Klasse war, entschied er, dass die Luftfahrt sein Ding sein soll. Und er wollte, anstatt meinen Weg ins Freifliegen zu gehen, echte Flugzeuge fliegen, wovon ich nicht sagen werde, dass ich zu enttäuscht war.

[01:09:46] Es ist ein teurer Weg, aber ja. Anstatt an die Uni oder aufs College zu gehen, ging er direkt in eine Flugschule in Durban und machte dort den Privatpilotenlizenzen, wurde dann zum Berufspiloten und unterrichtete in Johannesburg. Und er hatte einen schrecklichen Vorfall. Er hat einen Schüler unterrichtet und sie flogen bei einem Nachtflug in einer One Seven Two zurück aus dem allgemeinen Fluggebiet. Eigentlich flogen sie zum allgemeinen Fluggebiet. Und da fing der Triebwerk des Flugzeugs an zu vibrieren. Talon ist sein Name. Talon sagte zum Schüler: Hör zu, das ist mein Flugzeug. Der Abend ist vorbei. Wir fliegen zurück. Irgendwas stimmt nicht. Er drehte um. Er machte einen, ich glaube, sie nannten es einen Pan-Call, nur um die Leute wissen zu lassen, dass es potenziell ein Problem geben könnte, und er wurde in ein Muster geführt.

[01:10:37] Für den Flughafen Wunderbohm. Er befand sich wahrscheinlich in einer langen Endanflugphase in einer Warteschlange. Und plötzlich fing das Flugzeug an, extrem heftig zu vibrieren. Also rief er Mayday und brach aus dem Endanflug aus, um direkt zum Flugfeld zu steuern. In diesem Moment fiel der Motor aus und es war absolute Finsternis unter ihm. Es war stockfinster. Er sah etwas, das er für eine Straßenlaterne hielt, was tatsächlich eine Straßenlaterne war. Und sie beleuchtete ein kleines Stück Straße. Und er schaffte es, um Gnade Gottes, die 172 in der Dunkelheit mit diesem kleinen Stück Straße aufzusetzen. Es stellte sich heraus, dass es die Straße in einem kleinen Ort, einem kleinen Township außerhalb von Pretoria namens Maloto Township, Maloto Street, war.

[01:11:23] Entschuldigung. Und er landete auf dieser Straße mit Telefonleitungen. Es war eine kleine Straße mit Masten und Häusern. Er setzte die 172 bei Gott in der Dunkelheit sicher auf. Sie waren völlig unversehrt. Das Flugzeug war unbeschädigt. Ja, das war, das war schrecklich, Mann. Aber egal, ich bin froh. Ja. Und, weißt du, jemand sagte mir, sein Glas, du weißt schon, man sagt, man bekommt zwei Gläser, ein Glas Glück und ein Glas Erfahrung. Ich glaube, er hat

da einen großen Teil seines Glücksglases verbraucht, aber weißt du, ja, es hat gekostet.

[01:11:52] **Gavin McClurg:** ein paar Münzen aus der einen für

[01:11:54] **Jeff Ayliffe:** Klar. Ja. Aber er fliegt jetzt, ich bin stolz zu sagen, er fliegt jetzt PC 12s und Grand Caravans für eine Firma namens Federal Airlines. Er fliegt jetzt nach Afrika, nach Sambia, nach Botswana. Und er fliegt, er fliegt als Kapitän eine wunderschöne PC 12. Er macht es also extrem gut. Und ja.

[01:12:13] **Gavin McClurg:** Wahnsinn. Das ist klasse. Jeff, wenn du die Uhr zurückdrehen könntest zu deinem 50-jährigen Ich, das, weißt du, wahrscheinlich vor ziemlich langer Zeit, als du etwa 10 warst, was würde dein 62-jähriges Ich diesem 50-jährigen Ich sagen? Du könntest diesem Ich eine Sache sagen und sagen: Hey, weißt du, das ist etwas, das ich gelernt habe. Das ist, was ich möchte, dass du für die Zukunft weißt.

[01:12:40] **Jeff Ayliffe:** Wow. Das ist eine knifflige Frage. Ähm, ich hätte definitiv gesagt, verbring mehr Zeit in der Branche. Wenn ich das getan hätte – ich bin jetzt in einer Phase, in der ich freiberuflich arbeite –, aber ich hätte zu mir selbst gesagt: Verbring mehr Zeit in der Branche und mach Qualifikationen. Ich blicke oft zurück und denke mir, ich hätte ein Fallschirmbauer werden sollen. Und ich hätte mir höhere Ziele gesetzt, um in das Design einzusteigen, rein wegen meines Interesses an Design und Schirmen. Jetzt bin ich enttäuscht darüber, dass ich einfach nur aus Flugzeugen springen und Ärger machen wollte. Ich war jung und unerfahren und wollte einfach nur so viel Spaß wie möglich haben. Ich würde meinem jungen Ich sagen, dass ich diesen Lebensstil und das, was ich gewählt habe, nicht geändert hätte, aber ich hätte es mit einem viel engagierteren Blick als Karriere angegangen.

[01:13:34] Ich hätte mir gesagt: Hol dir so viele Zertifizierungen wie möglich, werde ein Master-Rigger, mach vielleicht sogar einen Privatpilotenlizenz, damit du auch fliegen kannst, werde ein Master-Fallschirmbauer, werde Designer, lerne die Design-Sachen und verbring mehr Zeit in den Fabriken mit den Leuten, um diese Seite des Sports kennenzulernen. Das ist wahrscheinlich mein größtes Bedauern. Also ja. Ansonsten würde ich nichts ändern.

[01:13:53] **Gavin McClurg:** Ja. Gute Ratschläge. Einfach mehr, mehr Ausgewogenheit, gründlicher, mehr Grundlagen. Mir gefällt das. Jeff, du bist ein Schatz, Mann. Vielen Dank. Ich schätze deine Zeit sehr. Das war eine echte, echte Sensation und eine große Freude. Und es ist, es ist spannend, mehr über die Seite des Sports zu hören, von der ich wirklich nicht viel weiß.

[01:14:12] **Jeff Ayliffe:** Ja. Gavin, vielen Dank. Es ist eine große Ehre für mich. Als ich deine Nachricht bekam, in der es hieß: „Hey, willst du in meinen Podcast kommen?“, dachte ich mir: Das ist der Mayhem-Podcast. Du hast den richtigen Typen. Ich habe dir eine Nachricht geschickt. Ich glaube, du erinnerst dich vielleicht, ich weiß nicht, ob du den richtigen Typen hattest, aber es war eine Ehre. Ich hatte definitiv den...

[01:14:29] **Gavin McClurg:** den richtigen Typen. Und du hast Studenten und Leute um dich herum, die total begeistert sein werden. Die haben schon eine Weile nach dir gefragt, also werden sie begeistert sein, wenn sie diese Folge hören, aber ich weiß es zu schätzen. Jeff. Vielen Dank. Es ist

[01:14:40] **Jeff Ayliffe:** Es war mir eine Ehre. Vielen Dank, Gavin.

[01:14:45] **Gavin McClurg:** Wenn euch Cloud-based Mayhem wichtig ist, könnt ihr uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Ihr könnt uns auf iTunes oder Stitcher bewerten – egal, über welche Plattform ihr euren Podcast hört – das hilft enorm, die Reichweite zu erhöhen. Ihr könnt darüber auf eurer eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt darüber reden, wenn ihr mit euren Freunden unterwegs seid. Ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich könnt ihr uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn ihr uns also finanziell unterstützen könnt, haben wir bisher nur einen Dollar pro Folge gebeten. Das könnt ihr über eine einmalige Spende via PayPal tun oder ihr richtet einen Abonnement-Service ein, der euch für jede neue Folge belastet. Wir veröffentlichen alle zwei Wochen eine neue Folge. Wenn ihr also einen Dollar pro Folge zahlt, wären das alle zwei Wochen etwa 25 Dollar im Jahr.

[01:15:32] 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 kommt. Und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder 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 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 Schätzen, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, von denen wir aber finden, dass ihr sie hören solltet.

[01:16:28] 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, unseren Newsletter abonniert oder Cloud Based Mayhem Merchandise wie T-Shirts oder Hüte gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und jetzt auf all das Bonusmaterial zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung sehr und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.