

Ask Me Anything

Cloudbase Mayhem Podcast 253 — Karlis Jaunpetrovīšs

Published	2025-08-22
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/253-ask-me-anything-with-karlis-jaunpetrovics/
Duration	01:40:52
Speakers	Gavin McClurg, Karlis Jaunpetrovīšs
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0253-ask-me-anything-with-karlis-jaunpetrovics.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	20 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	23
Show notes	23
Transcript	23
Deutsch	45
Show notes	45
Transcript	45

English

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

Show notes

We depart from the Red Bull X-Alps in this episode and dive into a whole bunch of questions that have come in this past year from our listeners. And instead of answering them on my own we return to Karlis Jaunpetrovišs, former test pilot for BGD and current head of his own instructional SIV, coaching, and guiding (as well as running competitions) company Flying Karlis. We cover a lot of very solid ground here, especially when we got into reserves.

The post #253 Ask Me Anything with Karlis Jaunpetrovišs first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:08] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloudbase Mayhem. My guest today is returning guest, Carlos Jean Petrovics, and he's from flyingcarless.com. He's an instructor, former BGD test pilot, and I've been wanting to do an Ask Me Anything show for a long time. Usually those were with me, but we had a whole bunch of questions that came in that I thought, I need to go to a pro on this. So I really enjoyed the talk I had with Carlos, and so did many of you. We got a lot of feedback on that show we did with him a while back. So I asked him to answer all these questions, and we cover a lot. I could grab my notes here, but stepping up and down in glider class. Usually we just talk about advice for stepping up in gliders, but sometimes you definitely want to be stepping the other way.

[00:00:57] We talk a lot about harnesses, pod and open, and reserve placements, and comfort.

[00:01:06] Lightweight equipment versus heavier equipment, and comp equipment, and fairings, and subs. We took a pretty deep dive there on harnesses. Coming back to paragliding after you've been away from it, and stepping away from paragliding, what's on the other side. Practical discussion on SIV, took a pretty deep dive here. We talked a lot about SIV in his previous one, because Carlos is an SIV instructor. So we dive into a little bit of SIV and where you want to go. What you should be getting there with your SIV courses. How to climb better, how to forecast better. We skipped gliding, because that's a big topic. But we did talk about speed bar use, kind of practical everyday speed bar use. I loved this one, mitigating testosterone in our decision making that is afflicting our sport.

[00:01:57] And then we take a real deep dive on reserves. And Carlos does a lot of repacking, has a lot of thoughts about reserves. Should you go for one? It opens fast versus slow. How to throw and different techniques. I got a lot out of this, as I always do from reserve talks. But those are the main subjects we got into. And I really enjoyed this. We talked for about an hour and a half on all these subjects. And I think you're going to enjoy it. Cheers.

[00:02:37] Carlos, great to have you back to the show. I appreciate you doing this for me. All these questions have been coming in. In the last few months. And I decided to kind of compile them together. And ask somebody more knowledgeable than I am about some of these topics. So pretty much, we were just talking before we started recording. Most of these topics have been hit in the show. Well, really all of them have at some point. But I thought this is a good opportunity for us to make sure we're being current. And get your potentially very fresh thoughts. Especially on reserve. Reserves, we'll save that for the end. Sounds like you might have some controversial views. But also some exciting developments in that realm.

[00:03:24] So I'm excited to hear about that. But thanks for coming on the show. I appreciate it. I understand your shoulder has been locked up for the last 90 days. Because my first question was going to be. Have you been participating in all these huge FAIs that have been going down. That Europe's had a really good bunch of weather in the last few weeks. Since I've been serious FOMO with the X contest.

[00:03:46] **Karlis Jaunpetrovišs:** Hi and thank you for having me back. Yeah, I haven't flown. I've been watching them doing big beautiful flights. And some of them are above my house. And my own local site was. The site record was broken by 70 kilometers FAI improved. Wow. So we've had. Overall the weather has been pretty marginal. But the days

that were good were exceptionally good. Days that come once in four or five years. Days that I haven't seen in eight years that I've been here. So the weather has been exceptionally good when it was good. And then it's kind of mixed bag of weather in between. And the boys here and girls has really utilized the good days.

[00:04:31] And it's been incredible flying here. Sharper. I thought 250 is the limit. The person did 270 FAI from Sharper. And this is southeast facing. It starts around 1130 usually. And he took off at 11. And 1130 is early. It's been incredible flying here. Yeah. I'm jealous. I've had the worst year to choose to have a frozen shoulder that I can't fly myself.

[00:05:01] **Gavin McClurg:** And you didn't do that flying. You did that doing pushups I guess.

[00:05:06] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Yeah. It's just hitting 40. And doing my irregular pushups that I've done since I was late teens. And I would come on the routine for a week or two. Stop for a week or two. And just restart without thinking about it. Now I'm 40. And I didn't warm up. And I would do sets of 30, 50. And without any worries. Because I've done that all my life. Adult life anyway. And yeah. You can't do that when you're 40. You need to warm up. The pleasures of aging. Oh God. And it started in November. And then by May or late April, May is when I had my last flight. Because I just can't raise my hand up more than 100 degrees anymore. I'm sorry man. What a bummer. Until it recovers.

[00:05:50] **Gavin McClurg:** Well. Yeah. No paragliding related. But

[00:05:54] **Karlis Jaunpetrovi?s:** you have plenty of

[00:05:54] **Gavin McClurg:** instructing and events. And I know you've been busy. And I hope you get better quickly. Well let's get into this list. So the first thing we're going to talk about. Is stepping up and stepping down in glider class. And this is for sure a topic we've covered several times. I always like hearing. Russ Ogden had some great thoughts about this. But I'd love to hear your thoughts. Because you do a lot of instructing. You've seen both I'm sure personalities. There are personalities who take it really slow. And want to check all the boxes. And there are personalities that just want to hop on an Enzo right off the bat. And go fast. And compete with everybody. And I think there's some solid advice going both ways. We've covered when to step up a lot.

[00:06:40] We haven't covered too much when to step down. So I'd like to get your thoughts on that.

[00:06:45] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Yeah. I've done both ways. I've gone all the way to the triple C's. And I've gone from triple C back to ENA.

[00:06:54] In short. In a nutshell. If you're going to take one thing out of this question. Is it's all about currency. And in paragliding currency is the king. It doesn't matter. I compare it to marathon running. It doesn't matter that you once could. If you don't practice. You're not going to run a marathon tomorrow. And it's the same. Flying higher aspect ratio wings. Doesn't matter even the high aspect C wings. Two liners these days can be a handful. Comparingly to a nice easy B. And it really comes down to currency. For me. The example is that. At the time I was flying. Peak four. A two line D wing. Before COVID. And COVID was my first break. Of paragliding.

[00:07:39] As for most of us. We had a lot of layoff. And personally. I had no idea what. Not currency mean before that. Because I was. My longest break was two weeks before. And COVID gave several months. If not more. And I went back on the same D. That I flew before COVID. After several months off. Went in the spring day. First of April. First

[00:08:03] **Gavin McClurg:** of all

[00:08:03] **Karlis Jaunpetrovi?s:** days. In French Alps. St. Andre. Flew for 30, 40 minutes. And lost the wing. And I. I could. My mind could tell me. That I'm doing things wrong. But my body wasn't there. Because these higher. More technical wings require more precision. And so my timing was too soon. Too late. Too strong. Too weak. It was just off. And even though I can see. I'm making mistakes. I couldn't catch up. And I couldn't fix it in time. So it ended up in the reserve toss. For myself. And. And physically I was fine. But mentally. That took me three years to recover. And that's something. To consider. If you're stepping up. Is it really worth it? Do you have the currency? And. And you can put numbers. You should have. X amount of hours per year.

[00:08:48] For this or that class. Really depends. To me. It's all about active piloting. How current you are. I've done. Thousands of hours. You know. Test piloting. I had a big CV. Before the incident. Doesn't matter. Because. Several months off. And my skills went away. And I couldn't. Handle the wing. And. If I. Lose skills. After several months. After. You know. Decade of dedication. Of. Priority numbered. One. Two. And three. And having no. Other jobs. Or other distractions. Then what about. If you only fly. 50 to 100 hours a year. There's a. The currency. Just isn't there. Maybe for some people. It lasts longer. For some. You know. It's all individual. In the end of the day. But I would say. That. If you have the currency.

[00:09:33] You've had. Couple good years. That you're flying a lot. You're putting in the hours. You've. Done a sieve. Or you are able. To do yourself. Back flies. And all the sorting. Out of the bing. Then stepping up. Is no problem. But if you. Just stepping up. To make that extra. 50 kilometer flight. Or whatever. Add to your numbers. That. The. Stepping up. Will only. Slow you down. And then. Mental. Traumas. If you get lucky. And don't get physical. Traumas. Takes often. A lot longer. Than the physical. To recover. And. So. Stepping up. I say. That it's. It depends. It always depends. What. Mentorships. You have. What. What kind of flying. You do. Because. You know. 100 hours. Soaring. Will not help you. In Alps.

[00:10:25] In September. Or. April. Is not the same. And. It all depends. Because you can fly. A high aspect wing. In a laminar wind. And there's no issue. With that. You take that. In eight meters. A second. It's a whole. Another ball game. It all. Always depends.

[00:10:41] But I. And. Nowadays. Now. The bees. That comes out. The high bees. Or low seas. The incredible wings. Those machines. Are so much better. Than some D wings. From five. Six. Seven years ago. We don't really. I think it's a. Misconception. We have the classes. And people think. That A wing. Is a shit wing. For cross country. Which is not true. Anymore. Low bees. These days. Can do 150. 200 kilometer flights. With no issue. In the right hands. And right conditions. So. That's the stepping up part. Stepping down.

[00:11:15] What I say. To my students. A lot. Is that. In. Other. Like kite surfing. You have kite. For this wing. That wing. You have different sizes. And you. Usually have. Five or whatever. Of them. Sitting in your garage. But we tend. To have one or two. Why don't we have. Different wings. For different conditions. You. Have your low bee. For. Really rough. Days. That you're not comfortable with. When it's smoother. Nicer. Take the higher aspect wing out. And see. You know. And you. Switch between. I think.

[00:11:49] The. Hospitals. Are way more expensive. Than. Buying another wing. So that's. Kind of. When people talk about. That's like. Well. You're working. Your skill. And you're choosing. The tool. For the conditions. Not all. And then. You can adapt. Because it's a lot. Easier. To handle. Something like. Epic 2. Than the Diva 2. It's a different machine. And it requires. Or the skill. Or conditions. Because you can fly. Diva.

[00:12:19] So. I think. What we're missing. In this sport. Is that we. Tend to have. All that one wing. And that's it. We don't switch around. And. We fly it. Throughout the season. From. April. To September. And the season changes. And if. Our skill. Is not adequate. It's not a bad idea. To switch the wing. Like. As an example. Now. When I'm gonna go. Once. My shoulder recovers. I'm not gonna fly the Diva. I'll take my girlfriend's. Epic. 2. Which is a smaller size. And I'll fly that. Just to get the feeling back. Before. I. Consider. Stepping on it. Because. I've learned my lesson. Years ago. When I threw the rescue. I don't want to repeat. The same thing. So. And. I respect. More pilots. Who do that.

[00:13:04] Then it's like. Nah. It's okay. I can do it. There is a bit of a stigma. Right. I'm a C pilot. Or D pilot. And. I don't want to go back down. To the B. I think. That conversation. Should be changed. In our sport. There's nothing. Wrong. Switching up and down. Yeah. I

[00:13:19] **Gavin McClurg:** think we. We need to learn. How to reframe. As a culture. Backing off. That. That should be celebrated. You know. Not. Not. Looked down on. And. We certainly saw that. In this. X-Alps. You know. The. The. The. There were people. Like Simone. Who ended up doing. Really well. Who didn't launch. That night. In the storm. Just looked at it. And went. Nope. Not doing it. And walked down. And it didn't penalize him. At all. Did it. I mean. He did really well. In the end. And so. You know. I think. I think. As a culture. We. We. Sometimes celebrate. The wrong things. And. We need to. Applaud. Those decisions. For. You know. Walking down. Stepping down.

Because they're not always obvious. Is it?

[00:14:04] I mean. When. You had. You experienced. Something that was very obvious. I'm not. Tuned up. I'm not. Current. And then. Boom. But it's not going to always be that obvious. You know. It might just be these little things. Where you're just. Two percent off. Where you need to be. And. That may just be. You know. A week or two. Flying a lower wing. And. Kind of getting back in touch. And you're not looking up so much. And freaked out. And your heart's not racing as much. And. You know. Get back to where things. Feel good.

[00:14:38] **Karlis Jaunpetrovišs:** Yeah. I mean. Even Bruce Goldsmith. Told me a couple. A year or two ago. That nowadays. He. If he doesn't fly for a week or two. He doesn't go to a two liner. He'll take a B wing or C wing. Have a few flights. And then. Go back. Fly the two liner. Once he's refreshed. Wow. Bruce Goldsmith. Yeah. Someone who's won the world. The

[00:14:58] **Gavin McClurg:** rest of

[00:14:58] **Karlis Jaunpetrovišs:** us mortals. Yeah. Yeah. If he does that. Why. Why are. We having this. Like. Oh. You know. I can't step down. That's interesting. I've. I've never actually heard that. I'm sure if you talk with. We should. We

[00:15:10] **Gavin McClurg:** should go to. We should have. You know. Different kit. You know. We should have. A couple more. A couple more pieces of kit. In our garage. That's a great. I hadn't heard that before.

[00:15:26] I'm really serious. You know. I had. My whole garage was filled with skis. I mean. I've got a lot of wings. Somehow. But they're all D's or higher. You know. I don't have any B's or C's. So. This is. This is something I'm going to be thinking about. This is great.

[00:15:38] **Karlis Jaunpetrovišs:** I have at home. Good old fashioned epics. XS's. To have fun. Or. You know. Smaller size than I need. Winter hike and flies. I don't take the Diva. I take something fun. Easy to fly. And. To keep my active piloting going. Some. You know. Simple acrobatics. You know. I call it active piloting. Because acrobatics is what Caesar and Theo De Blic does. I'm just playing. Yeah. Yeah. Yeah. I'm not on a. You know. Not at their level. But. It's a nice fun toy to play around. Yeah. And. Yeah. This. The. The. The. I. I don't remember how long ago. But this hits me. Because. All the other sports. We always have multiple toys. You're right. Even for cars. We have different tires. For different traction. And. Yet. In this sport.

[00:16:22] We go with the same. Yeah. Most of us. Anyway.

[00:16:25] **Gavin McClurg:** Yeah. I like that. That's a good thought. All right. Harnesses. Open versus pod. Fairing versus no fairing. Seatboard versus hammock. Sub versus non. Non-sub. And we could go real deep here. That's a lot. Just in itself. Right there. But. Let's get your thoughts. On. On harnesses.

[00:16:44] **Karlis Jaunpetrovišs:** I. I guess I'll start with the simplest one. The sub or non-sub.

[00:16:49] If you're playing world records. Or. Flying in PWC. Or some high level comps. You don't need it. It. It. It has the performance. And the stability. Stability. Other harnesses. Has the same level of stability. Yes. It has the performance. But. Most of us. We can't utilize it. There's so much more. We need to do. A simple Impreza 4. Will. Be as nice. And stable. For you. Uncore. Uncomparably. Simpler. To operate with. And. And. Visibility issues. And all that. So. For subs.

[00:17:20] I think it's a great thing. For the sport. We have. Developing something. You know. We've been focused. On wings so much. And finally. We're now moving. Also in harness. So it's a great thing. But. For most of us. It's not needed. When it comes to. Open. Versus pod. Of course. When you learn. For. Acro. Active piloting. Seated. Is more. Precise. More. Adequate. Let's put it that way. For. Pod. The moment. You want to do some distance. Or. Even if you. Wanna. Fly for three plus hours. It's just more comfortable. The. The position. The way you are. I would recommend. Not to go. For the lightest. Out there. Go for medium. Or heavy. Nicer. More comfortable. The.

[00:18:05] The wing will be more calm. The lighter. The harness. The more twitchy. The wing.

[00:18:12] It doesn't matter. Which wing you're flying. And if it's your. First pod. Don't get the. XL stuff. That's. Too. Twitchy. Too. Uncomfortable. It will be. Cutting in your ribs. And. It's just. When you have. It serves. Its purpose. And if. Your. Mission. Is. hike and fly. In. Wolbivik. And. That's. Really. What. You. Going. For. Sure. Yeah. Get the lightest stuff. But. If. You. Just. Wanna. Fly. cross country. Get. Something. Medium. Or. Heavy. The. Heavier. It. Is. The. More. Comfortable. It. Is. Not. Only. For. Your. Physical. Thing. But. Also. For. Thermaling. For. Aggressive. Air. It. All. Dampens. Down. And. It's. Really. Comes. Down. To. Simple. Thing. That. The. Less. Material. There. Is. The. Less. Structure. Integrity. You. Can. Build. Not.

[00:18:57] Integrity. In. A. Sense. Of. Safety. Because. They. All. Are. Very. Nice. Or. Most. Of. The.

[00:19:13] Harnesses. Is. Twitching. And. The. Wing. Is. Talking. Too. Much. You'll. Be. Focused. On. All. Those. Distractions. And. The. More. Comfortable. You. Are. In. A. Harness. The. More. You. Will. Be. Able. To. Make. Better. Decisions. And. That. Will. Make. You. Better. Flights. And. Make. Your. Personal. Goals. And. All. The. Rest. Of. It. Another. Hummel. Conceded. For. Pods. It's. Really.

[00:19:37] I. Don't. Remember. When. Was. The. Last. Time. I've. Flown. Seated. Pod. I. Was. A. Minds. Are. Kind. Of. Semi. I. Don't. Personally. See. A. Huge. Difference. Because. The. Lying. Down. Position. Gives. You. Less. Weight. Shift. Authority. Anyway. It. Depends. How. They. Are. Built. This. Is. To. Me. Personally. I. Think. It's. All. About. Comfort. What. You. Prefer. My. Body. Is. Different. From. Yours. And. Everybody. Different. When. It. Comes. To. Weight. Shift. If. You. Set. Up. Your. Pod. Properly. Meaning. That. Your. Eyes. Basically. Is. Over. The. Cockpit. And. Not. Your. Upper. Body. Then. Your. Weight. Shift. Authority. Goes. Very. It's. Not. Limited. It's. A. Less. Than. When. You. Sitting. Up.

[00:20:22] Vertically. And. If. You. Gonna. Go. For. Pod. The. Idea. Is. The. Aerodynamics. But. Also. Not. Necessarily. Because. You. Can. Sit. Up. It's. Less. Aerodynamic. But. It's. More. Comfortable. And. Then. You'll. Have. A. Bit. More. Weight. Shift. Authority. Of. Course. Seated. Will. Give. You. More. Authority. If. You're. Sitting. Up. Right. But. If. You're. Leaning. Back. As. It's. Designed. I. Don't. Know. If. There's. A. Huge. Difference. Because. Some. Of. Those. Hummocks. Are. Pretty. Well. Done. With. Weight. Shift. As. Well. So. My. Best. Advice. Is. Go. To. Something. Like. Coupé. Car. Or. Any. Other. Festival. Sit. In. All. Of. Them. And. Find. The. One. That. Fits. Your. Body. Because. The. Flaring. Flaring. Thing. Don't. Go. For. The. Big. Ones. Because. They're. Messy. And. They. Can.

[00:21:07] Go. In. Front. Of. Your. Eyes. When. You. Have. Back. Flies. Or. Some. Sort. Of. Mess. In. There. A. Simple. Pod. With. A. Small. Flaring. In. The. Back. Or. No. Flaring. It. Depends. What. You. Wanna. Use. It. For. And. If. It's. Your. First. Don't. Worry. About. It. The. Extra. Performance. Is. Not. Gonna. Change. Your. Life. It's. The. Decision. Making. And. All. That. Is. Way. More. Important. So. It's. Really. Harness. This. Is. All. About. What. Fits. Your. Body. And. Adjusted. To. Your. Body. Which. Is. More. Tricky. Sometimes. Maybe. All. The. Rest. Of. It. Went. To. Step. Up. On. Pod. That's. A. Whole. Another. Topic. But. Again. It's. Highly. Individual. To. Me. I. Don't. Have. A. Hour. Or. Time. It's. More. The.

[00:21:52] Purpose. What. Fall. Winter. Flying. Is. A. Lot. Nicer. In. Pod. Than. Seated. It's. Warmer. For. Example. And. If. It's. A. Calm. Winter. Flying. Then. The. Pod. Won't. Be. An. Issue. And. I. Don't. See.

[00:22:19] Pod. Being. An.

[00:22:24] Issue. In. And. Don't. Go. For. The. Big. Ones. If. If. Need. Answer. To. This. Question. Don't. Go. For. Sub. I.

[00:22:34] **Gavin McClurg:** Like. What. Said. To. About. The. Lightweight. Stuff. And. We've. Hammered. This. On. The. Show. In. Other. Places. But. I. Think. I. Always. Think. That. You. Know. Every. Piece. Of. Equipment. Is. A. Compromise. On. Something. You. Know. When. We. Fly. The. Cadillacs. When. We're. Racing. They're. Also. Really. Heavy. They're. Hard. To. Carry. Around. If. You. Land. Out. They're. Hard. To. Get. Back. I. I. Remember. Baptiste. Was. Here. At. The. World. Cup. Last. Year. And. He. Didn't. Want. To. Hike. His. Gear. 10. Feet. You. Know. Because. He's. Got. 15. Kgs. A. Lead. In. It. You. Know. Ballasting. Up. And. Stuff. So. It's. All. A. Compromise. And. I. Mean. Flying. Eight. Hours. If. That's. Your. Goal. On. Super. Lightweight. X-Alps. Kit. Is. Not. The. Same. As. Flying. You. Know. Medium. Comfortable. Two. Reserves. A. Cadillac. Harness. I.

[00:23:19] Just. Had. A. Nice. Flight. A. Couple. Days. Ago. And. Kept. Thinking. Gosh. I'm. Clearly. Glad. I'm. On. This. Rather. Than. My. X-Alps. Kit. Because. It's. Just. More. Physical. It's. More. It's. More. Work. It's. It's. A. Compromise. You're. Always. Compromising. Something.

[00:23:32] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Yeah. I agree. It's. I mean. I flew. The. X-Alps. Range. Two. For. Two. Seasons. And. I. Switched. To. Impreza. Which. Is. Pretty. Much. The. Two. Extremes. And. Couldn't. Understand. Why. I. Punished. Myself. Because. I. The. Eight. Hour. Flights. In. The. X-Alps. Harness. Which. It's. Not. And. Range. Is. Amazing.

[00:23:56] For. Three. But. Just. The. Impreza. Was. So. Much. More. Comfortable. Because. There's. So. Much. More. Material. And. You. Can. Make. It. It's. Easier.

[00:24:06] **Gavin McClurg:** Driving. A. Cadillac. Yeah. It's. Just. Easier. You. Know. Yeah.

[00:24:08] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Exactly. And. Hiking. Yeah. But. I. Don't. Hike. That. Much. These. Days. Back. Then. I. Was. You. Know. Doing. Some. Hiking. And. Now. I. Get. Picked. Up. And. You. Know. Take. A. Car. Up. The. Mountain. So. Yeah. I. Agree. It's. It's. That's. Why. We. Have. So. Many. Harnesses. You. Can. Choose. What. Purpose. And. Have. A. Few. Same. As. Wings. You. Know. Yeah. Why. Not. Have. A. Few.

[00:24:33] **Gavin McClurg:** Yeah. What. Can. Say. About. That. When. You. Have. A. Few. When. It. Comes. To. Harnesses. You. Just. Gotta. Get. In. A. Really. Good. Habit. Of. As. Soon. As. You. Launch. I. Mean. Think. About. It. Before. You. Launch. As. Always. When. You're. Doing. Your. Checks. But. I. Really. Like. Doing. The. Whole. Familiarize. Yourself. Over. And. Over. And. Over. Again. With. The. Handle. You. Know. Just. Because. Every. Harness. Is. A. Little. You. Know. The. Structure. Is. Different. Just. Because. You. Know. When. It. Goes. Tits. Up. Then. You're. Not. Going. Oh. Yeah. I'm. This. Harness. And. That. You. Know. About.

[00:25:23] This. Part. Of. It. Was. Literally. Just. You. Know. When. I. Threw. The. First. Wasn't. Attached. And. Then. I. Forgot. That. I. Had. A. Second. You. Know. I. Watched. It. Kind. Laughing. And. Then. Wait. A. Minute. I. Got. Another. Reserve. And. So. Yeah. It. Just. Making. Sure. When. You. Switch. Out. Your. Gear. You. Can. Your. Mind. Can. Forget. You. Know. If. You've. Been. Spending. A. Of. Time. On. One. And. You. Switch. To. Another. It's. Just. Good. To. Get. Refamiliarized. Okay. We. Both. Talked. About. This. Before. We. Recording. We're. Not. Sure. Either. One. Of. Us. Are. Very. Good. To. Talk. About. This. Subject. But. Stepping. Away. Well. Actually. First. Coming. Back. To. Paragliding. After. Being. Away. From. It. You've. Had. This. Shoulder. Injury. But. You. Haven't. Come. Back. Yet. So. But. Any. Thoughts. On. That.

[00:26:04] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Well. I. Did. A. Bit. Of. A. Took. A. Break. For. Quite. A. While. After. My. Reserve. Throw. Because. That. Took. Me. A. While. To. Figure. Out. What. To. Do. Next. And. Because. I. Lucky. I. Walked. Away. From. It. But. It. Wasn't. Because. Of. My. Skill. I. Got. Lucky. So. That. I. Like. To. Overthink. Things. Anyway. So. That. Took. Me. A. While. To. Process. And. First. Thing. I. Did. Is. I. Took. A. Yeah. Well. Epic. So. It's. A. Lobby. Basically. An. ENA. Wing. Instead. Of. The. Two. Line. There. And. I. Gone. Under. For. A. While. Before. I. Even. Launched. And. I. Went. On. A. Calm. Day. Instead. Of. A. Full. Blast. Day. And. Short. Flights. And. Gradually. Increasing. And.

[00:26:49] So. I. Step. What. Is. That. How. Many. Classes. Is. That. But. It's. Only. The. Class. It's. Also. Small. Aspect. Going. From. The. Two. Line. I. Don't. Remember. What. The. Peak. Fall. Was. But. Epic. Is. Very. Small. So. Comparingly. For. Me. Was.

[00:27:07] Coming. Back. Especially. After. Mental. Or. Physical. Trauma. You. Want. At. Least. For. Me. I. Like. To. The. Goal. Was. To. Take. It. Easy. And. Before. Even. Any. Big. cross country. Because. The. First. Season. I. Barely. Flew. And. Every. Time. I. Near. Terra. And. I. Was. Nervous. So. I. Spent. The. Winter. Hiking. Flying. Top. To. Bottoms. To. Do. Active. Piloting. And. For. Me. Simple. Back. Fly. Was. Terrifying. And. Some. Days. I. Couldn't. Do. It. Sometimes. So. I. Went. For. A. Simple. 360s. Or. Wing. Overs. Or. Something. That. I. Was. More. Comfortable. That. Took. Me. Months. And. Months. And. Months. To. Get. Comfortable.

[00:27:46] Again. It's. A. Mental. Trauma. I. Didn't. Have. The. Physical. And. So. I. Think. First. Don't. If. It. Is. After. Incident. Or. Accident. Take. Your. Time. There's. And. We. All. Are. Different. We. Have. Different. Ways. How. To. Deal. With. These. Things. And. Don't. Beat. Yourself. Up. If. Feels. Scary. The. First. Time. You. Going. And. You. Don't. Have. To. Take. Off. And. Just. Because. You. Got. To. The. Take. Off. And. It's. A. Process. And. The. Slower. You. Take. It. The. Less. Likely. You. Get. Scared. Again. Because. The. First. I. Don't. Know. Probably. A. Year. Was. Really. Difficult. For. Me. To. Fly. In. Thermic. Air. Close. To. Terrain. Because. I. Was. Just. Noticing. That. My. Heart. Rate. Goes. Up. I'm. Getting. Tense.

[00:28:31] All. The. Things. That. Never. Happened. To. Me. Before. I. Didn't. Know. What. It. Means. To. Be. Scared. Of. Flying. Till. I. Threw. My. Reserve. And. The. Whole. Process. Took. Three. Years. Till. I. Got. Back. To. Comfortable. And. Now. We'll. See. Cause. It's. Another. Three. Months. That. I'm. Off. So. And. I. Just. What. Is. It. A. Year. Ago. Got. Good. At. It. Mentally. So. This. Be. Ask. Me. Once. I. Start. Flying. How. That. Went. But. The. Process. And. I. Support. I. Mean. Without. The. People. In. My. Life. That. Help. Me. With. All. The. Process. This. Is. Not. It's. Not. A. Sport. To. Do. Alone. And. We. Fly. Alone. That. We. Should. Not. Love. Definitely. Not. Be. Alone. When. We're.

[00:29:16] Recovering. From. Physical. Mental. Traumas. The. More. People. That. Care. For. You. Is. Around. You. And. Support. You. In. That. Whole. Thing. And. Not. Beat. You. Around. The. Head. For. Not. Flying. Again. Because. It's. It's. Easy. Once. You. Get. Properly. Scared. At. Least. Not. For. Me. You. Know. Everybody's. Different. As. Always. So. Yeah. I. Say. Take. Your. Time. Would. Be. The. Best. Advice. Don't. Be. Too. Harsh. On. Yourself. To. Be. The. Best. Advice. I. Got. During. That. Process. I. Think. That. The. Most. Is. That. Talk. To. Yourself. As. You. Would. Talk. To. A. Ten. Year. Old. Kid. So. Imagine. That. You're. Talking. To. Your.

[00:30:09] Ten. Year. Old. It. A. Simple. Trick. But. It. Worked.

[00:30:15] **Gavin McClurg:** That's. A. Great. Trick. This. Leads. Us. To. The. Next. One. Which. I. Really. Like. This. Question. Because. It's. Something. I. Have. Thought. About. A. Lot. I. Don't. Know. I'm. Glad. You're. The. One. That. Has. To. Answer. It. Though. Not. Me.

[00:30:29] Stepping. Away. From. Paragliding. What's. On. The. Other. Side. And. Like. Said. Neither. One. Of. Us. No. Idea. What. You. Think. About. I. Mean. It's. Interesting. Isn't. That. We. See. People.

[00:30:42] Come. And. Go. In.

[00:30:52] This. I.

[00:30:53] **Karlis Jaunpetrovišs:** Don't. I'm. Person. To. Answer. I. Don't. Have. A. Plan. B. I. Have. Plans. For. The. Next. Decade. Or. Two. Of. What. To. Do. But. Stepping. In. Away. Stepping. Away. Is. Not. An. Option. So. I. Don't. Have. A. Before. That. I. Don't. Think. There's. Somebody. Better. Than. You. And. I. Answer. This. Question.

[00:31:12] **Gavin McClurg:** Yeah. I. Mean. It. I. Guess. What. Can. Talk. About. A. Bit. Is. Just. The. Concept. Of. It. Because. It's. I. Think. In. Any. Professional. Sport. Or. Just. Recreational. Sport. You're. At. Some. Point. You. Could. Age. Out. Not. Every. You. Know. We. See. We. See. People. Participate. In. This. Well. Into. Their. Eighties. You. Know. Which. Is. Awesome. But. You. Know. Knowing. That. You're. Getting. More. Fragile. For. Sure. You. Know. Being. A. More. Careful. I. Guess. With. The. Whole. Physical. Side. Of. Things. Is. Smart. But. You. Know. It. I. Think. It's. To. Have. Something. That. Kind. Of. Defines. Who. You. Are.

[00:31:50] **Karlis Jaunpetrovišs:** Yeah. And. As. Bruce. Had. A.

[00:31:55] Cross Country Magazine. Article. Some. Years. Ago. Bruce. Turning. Sixty. Saying. That. By. Time. We're. 80. We're. All. Going. To. Fly. Enas. Which. Is. Based. On. Research. That. Timing. Reaction. Timing. Goes. Away. For. All. Of. Us. And. For. Me. That's. Another. 40. Years. To. Go. So. That. Feels. Really. Far. In. The. Future. But. Yeah. I.

[00:32:16] Will. Be. Flying. Enas. In. My. 80s. That's. The. Goal. But. I. Still. I. Don't. See. Myself. Fully. Going. Away. From. The. Sport. Even. If. I. Can't. Fly. I'll. Still. Be. Involved. In. Organizing. Things. Or. Helping. With. Some.

Research. To. Build. Better. Safer. Equipment. In. Some. Shape. Of. Form. Which. Will. Get. To. The. Rescue. Parts. Then. So. I. Have. Of. Ideas. There. And. We. Have. I. Now. Organizing. Competitions. I. Have. So. Many. New. Ideas. How. To. Improve. Safety. From. Our. Last. Talk. To. This. One. I. Have. A. Of. News. On. That. Topic. Which. Is. The. Whole. Think. Another. Podcast. We. Need. Just. On. That. My. Mind. Is. Fully.

[00:33:03] That's. All. I. About. Basically. And. So. Even. If. I. Can't. Fly. There. Will. Be. Still. Things. That. I'll. Be. And. This. Sport. Is. So. Diverse. And. There's. So. Many. Things. To. Still. Learn. That. I. There's. Nothing. Quite. As. Intriguing. For. Me. Life. Or. As. Complex. That. I. Would. Like. To. Keep. On. Learning. And. Improving. Yeah. For.

[00:33:26] Me. That's. This. Is. It. Basically.

[00:33:30] **Gavin McClurg:** So. The. Answer. Is. Don't. Step. Away. Folks.

[00:33:34] Exactly. Okay. Well. That. That. Does. That. Does. Lead. Us. To. The.

[00:33:52] Next. One. But. The. Question. Was. A. More. Practical. Discussion. About. S. I. V. So. I'd. To. Even. What. That. Means. To. You. But. Also. Practicing. Maneuvers. Outside. Of. S. I. V. I'm. Really. Curious. To. Hear. Your. Thoughts. On. This. Because. That. Is. Something. I've. Always. Struggled. With. You. Know. I. Can. Get. In. An.

[00:34:29] S. I.

[00:34:42] S.

[00:34:45] I. Have. To. Do. This. In. My. My. Of. My. Of. My. Life. Of.

[00:34:56] **Karlis Jaunpetrovišs:** My. Life. Which is not good for my business, but you should do as many sieves as you need to a point you don't need them. And that is related to the question that you have to practice yourself.

[00:35:13] So what I recommend if you are not comfortable going yourself, you do a refresher course. You do like a three-day thing. You stay, I do it in Lake Garda, so you stay in Lake Garda for another week. And you knock it out or a couple of days, whatever you can logistically do. And do the same, because you're now fresh off the course. Then you can practice without the instructor in your year, because that's a very different sensation. By yourself, see what you can do. Then ideally come back to the same course and polish things to the next level. And then after that, you can do some more things over water in a safe environment. But as soon as you can. Then after the course, while it's all fresh in your head, go knock out a few stalls over ground.

[00:35:59] If they went well over water. If you feel like you're in, like you said, you know, you've done 25 and you're feeling in control over water. The sooner the better. Because the uncomfortable thing you're talking about, that's just mental. And the longer you wait and wait and wait, the skill goes away, physical as well. But if you do it straight after, then you still have the physical skill. You just did it. A couple of days.

[00:36:25] **Gavin McClurg:** A couple of days

[00:36:25] **Karlis Jaunpetrovišs:** ago. So there's no reason you can't do it over ground. And I wouldn't also recommend doing your first on the high aspect wing. Do it on the lower aspect. That's of course helps. And the reason going, if you, because this is for pilots who don't have their own active piloting yet. So the first is just to have a nice instruction. So you're in good, safe environment to get everything going and whatever. Doesn't matter if that's the stalls or it's rotations or asymmetrics, frontals, other rotations. Whatever level you got through the course, you practice that without the instructor and then come back, move forward or otherwise, and then go on your own. That would be in my head, the ideal thing. Cause you have instructor, no instructor, instructor, and then you go off for yourself.

[00:37:12] And I think with good instructions and with a B wing classes, C's depends on the pilot because it's more, the higher aspect wings is more technical, a bit more precise where the A's and B's are. Less precise precision needed, and they have more forgiving. So on the B wing, if you do save a couple of days off on a sieve, you, I'm pretty comfortable that at most pilots, I will be able to get that. You can do it comfortably over ground. Uh, if in that schedule, cause you can knock out a lot of repetition, uh, in those courses and doing it yourself is the key. And to me that once a year sieve course or once in a new wing and all that. If anything, that is a self, um, false confidence builder, because we have to

practice it.

[00:38:02] We can't just do one sieve and then hope that several months down the road, when the asymmetric happens in a while, that that actually going to help you there. And so, yes, as much as the moment you have a height, those three sixties, just to have, you know, rapid exits with the raw control work on that, that you can do and don't need that much out. I mean,

[00:38:33] I do them every flight, but if I guide, if I wait at the cloud base for a student, I'll do a heli or backflow or something to come down instead of spiraling or heli down. If I do a long cross country, I usually try to climb high before landing. So I can do some maneuvers tired because more likely than not, I'll lose my wing tired. So I want to practice tired. So I build muscle memory and that it's constantly, there's not a flight that I haven't done some misty or spinny thingy, something playful doesn't have to be backfly because most things starts with spinning the wing or it doesn't have to be negative, like fully negative backfly, but something that you, once you get comfortable at it, you, you need to practice it to keep being comfortable about it.

[00:39:21] If does that answer the question?

[00:39:23] **Gavin McClurg:** Excellent. It does. Yeah. And it makes me realize I'm pretty rough right now because I wouldn't be, I wouldn't be very comfortable with any of those things right now on a regular basis. Uh, okay. Next one. I mean, there's books dedicated to this. There's a whole chapter in my book dedicated to this, but how to climb better.

[00:39:42] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Right. I have a personal story too. Maybe that helps pilots is I learned all the cross country flying with Bruce Goldsmith being part of the company and Bruce, there's also YouTube videos about it nowadays is, is he likes that you fly hands up as much as possible. You use the brakes as little as needed to achieve what you need. And then before it stops, when I support, before I supported Theo, we went to fly together and he, he flew with the brakes on like both brakes on and a lot of brakes and inner thermal. And I flew no brakes on in the thermal and we climbed the same. I was like, how does that work? When I asked Theo, he's like, well, it, that's how we, he flies.

[00:40:26] And then, um, during the X-Alps, I asked Tony Bender cause it's, uh, uh, what does he thinks about these different techniques? Cause it didn't make sense to me that one can go hands up and the other one is deep in and we climb at the same speed. Um, and Tony likes to fly opposite. He likes to fly deep breaks in and the core real tight and slow down the wing. And Bruce and Tony are two legends in this sport. And I can't just ignore one and listen to the other. So that really made a difference. It's

[00:40:57] **Gavin McClurg:** a mess

[00:40:57] **Karlis Jaunpetrovi?s:** in my mind because I know that both of them are right in. So it took me years and I'm still working on it. And I think it's just matter of using the right technique for the right conditions. And there might be something to do with wing designs as well. Cause Bruce designed his wings in certain way. Tony has been test pilot for Novot. So I assume that there's a preference each designer or test pilots, how they like their wings. That, uh, but then again, and I'm sure you fly with little bit of breaks and a lot of breaks, depending on the conditions. The, uh, what I'm trying to say is don't be afraid to experiment. There's a, uh, to me, there's no right or wrong way.

[00:41:43] Really how the thermal, what I've learned, listening to a lot of different pilots, as long as when you do climb, everybody else is not out climbing you. That's a good way to climb. It's the kind of, and how exactly everybody has. They're on a little bit of style. It depends on the wings and the weight, the loadage. There's a lot of things been no wind term. So to me, there's no right or wrong way. You have to find the balance between the two of the worlds.

[00:42:14] For windy light, bubbly stuff. Yes. Hands up C or B control. Most cases will be better than a lot of breaks on. If you, especially if you're going into in, if it's a screamer. Yep. Both breaks on and co. Bank it in and grab it. Yeah. That most likely than not, that's going to be better than hands up or little breaks. And then there's everything in between the two worlds.

[00:42:39] It's, it's not the easy thermal wing. And that's what I love about it. It's every day is different. Every thermal is different than you have to adapt to it.

[00:42:49] **Gavin McClurg:** There's the, there's a real. Art that I'm noticing, uh, at the world cup level with the, the, the, the folks that are very frequently in the top. 10, they have a move at the top of every climb that I really am. Puzzled. Sometimes I get it. Sometimes I don't, but they'll, they'll come out 10 meters above everybody else. You know, they'll just, they'll just do a little bit of a turn, a spin. I've, I've been told that sometimes, you know, and again, it's, it's very pilot specific. There are pilots who won't use their inside break, especially at the top of the climb. They'll go. Back and they'll just do a little tweak with their bees. Um, you know, so it's, but it, what I will say is there's a very, there's a very fine and quite sexy art to exiting the thermal that spills you out above, you know, if you're, if you're in a big gaggle, that extra 10, 15 meters, uh, really adds up over the course of the race, you know, and they're there then in the most dominant commanding position.

[00:44:00] And everybody is working for them. You know, you're, you're not the tool of everybody else. Then you're on top of the, you know, the, it's a very easy place to be in competition. You know, when you're in that position, you don't have to think you don't have to do much. So, uh, I would say, you know, as you're getting better at climbing, the beginning is just. Try to climb with the others, but as you're really getting better, especially if you start getting into racing, work on these little bits here and there that can make. Yeah,

[00:44:29] **Karlis Jaunpetrovics:** there was a research done a couple of years back. I think, um, and the, the, they put all the sensors and all that, and the difference between the top 10 and the rest of the pack, there was, it's just basically precision that the fine tune detail was the difference. If you just look at it or film, it doesn't look much different, but there's really tiny details for the exiting. I it's been a while, but I looked into sailplanes. They have strategies. For this. So that is something, you know, look into sailplane piloting. It's a bit different, but there's strategies for me. I don't feel like I'm there yet. So that's sort of, I'll leave it for later to, for myself to figure that out. Cause I, you know, I'm not really competing myself.

[00:45:15] I actually organize these days more than I compete. So it's, uh, but yeah, I've noticed that as well. It's, it's incredible what they are doing and the fine detail is, yeah, I'm not there yet.

[00:45:29] **Gavin McClurg:** Yeah. That's, that's, that's down in that, you know, half a 1 % kind of thing. Uh, you said you had some good thoughts on this, how to forecast better. Uh, you know, our sport is so dependent on this, you know, we've seen these big triangles going down the last few days and in the Alps, you know, the, a huge one is just what launch to be on what time, uh, you know, so how to, how to forecast better. What are your thoughts on that?

[00:45:55] **Karlis Jaunpetrovics:** Really? The easiest is hire somebody. It's like, I mean, I'm, I'm serious. I have a mentor for eight years. That's been obsessed about Matthew for, since he was 10 years old. So he's now mid fifties. So 45 years, every single day checking Matthew since he was 10 year old kid. I can't beat that. And I, so for all the events or courses, everything I do, he does the forecasting for me because it's there's levels and I'm three and a half decades behind him. Yeah. In experience and knowledge and all these big days, uh, there's a bunch of highly experienced people in the area and in the material that as a pack, they come together and figure out the days.

[00:46:42] Most of the, most of the big days are done in a gag, not gaggle necessarily, but there's a whole group of people behind the scenes making all chatting with each other. And it's not one guy. And, uh, I think that's what maybe it should be talked more about because it's, you know, you see a track log of one guy winning or getting the flight. There's a, usually another four or five track logs following him and they fly together. They plan together. Very close. Find somebody that is better than you and ask a lot of questions. And really cause Matthew, I used to give some simple rules of thumb, but it's just Matthew is micro meteorology, which we use for flying is incredibly detailed. And there's so many things that affect it.

[00:47:29] That, um, there's no simple rule, really, especially for these days. Like, yeah, we had heat, we had dry, we had mistral before. So there are some things that affects mistral brings dry, cold air, heat is helps high base. So there, there are no wind or less, like the meteor wind wasn't much. So there are some bullet points for that. Uh, and we have more and more apps that work and don't, depending on the place and time. Um, Yeah. So for forecasting is incredibly difficult to be super accurate, I think personally. Um, but maybe I, my reference is too, too high because then my mentor is incredibly good at what he does.

[00:48:15] And so I'm comparing myself to him and I don't think I'm very good comparing to him.

[00:48:21] **Gavin McClurg:** Um, yeah, it's easy to offload that too. I mean, I have the same, my, my supporter in the last couple of races, Revis is he, he, he's, he just really tweaks out on weather. Yeah. And so it's easier for me to just get my kit ready and do what he sells me to do. You know, I'm never going to understand it at his level. I don't have 50 tabs open to every possible thing that you're looking at. What I would say about forecasting that I has taken me quite a long time to learn and continue to learn is that models are models and they're all doing a better and better job. All the time. And they have incredible, you know, these apps have incredible, you know, sky site and XCSkies and medio blue.

[00:49:09] They're, they're all getting better all the time. They're always adding layers that really help us. What I would say though, is, you know, the more we get tied to the forecast, the less, in some cases, the less well we fly, we get, we get totally sorted in on, this is what I'm doing with this. Day. And we forget to be pilots and follow the sky. I mean, again, that what the models do a very poor job of, of accounting for is that micro side of things, you know, this slope getting a little more heat at this time of the day. This is not something that the models can resolve. And so, or not very well anyway. And so, you know, we, we, I think we have to be re remain flexible.

[00:49:56] You know, this could be a day that you're, you're going to go to cold, it was art and do a 300 K FAI. And maybe that works out, but maybe six hours into the day, something has changed something you hadn't anticipated. And you just keep beating your head against the wall, trying to do what you planned on doing rather than what the day is giving you.

[00:50:14] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Yeah. Fly the day, not the forecast.

[00:50:16] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. And that's, it just, that, that can be hard to switch. I find that that, you know, in racing, we always talk about how important it is to shift gears, you know, and, and fly the day, but it's, you know, if, if you don't, you're on the deck. And, and you lose. Uh, but yeah, I think we have to re remember that with forecasting as well. It's, it's, you know, another thing

[00:50:40] **Karlis Jaunpetrovi?s:** about forecasting is, uh, what I've noticed is people don't necessarily pay attention. What's going on now, like when you leave the house, drive to the mountain, there's a lot of information in clouds above you. And I think to us, forecasting is nice to plan the big flights and to your point about adapting to the day. Now that I'm running Evans and when I, you know, we have a briefing, let's say 12 o'clock or whatever, 1130, and then we have another half an hour later, people often don't notice the changes in, in the air around them from the moment we arrived on takeoff to the, you know, it usually takes a couple hours for people to start flying. And it's the same in the courses that, uh, that's even longer period, you know, from the morning briefing till, till the actual takeoff.

[00:51:32] Yeah. I think there's an art to it. And cause we're not pilots only on takeoff. So we can observe it from the, from the office window and whatever driving on the highway. Cause that's the, the next hour or two is quite predictable just from what you see. If you know what you're looking at and how to read it. And there's quite a lot of books for that, how to read the actual cloud and what they tell you and the winds and all that. And I think that would be something. Really valuable to pay more attention to, because then when you fly, you see something you can, okay, that doesn't look good. Cause maybe in two hours we're going to have a shower there. Maybe I should, you know, go other direction and try other route.

[00:52:16] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. Carlos, I'm, I'm, I'm mindful of our time here and I really want to hear what you have to say about reserve. So let's skip gliding. Cause that is an incredibly complicated topic. Uh, I'd like to hear briefly your thoughts on everything. Everyday speed bar use, and then let's get into this interesting one, mitigating the testosterone driven decision-making afflicting our sport that I can't wait to hear your thoughts on that. So speed bar and testosterone. Uh,

[00:52:44] **Karlis Jaunpetrovi?s:** for me, the moment I leave thermal, I'm on bar first, first for sure. So 50, 60%, uh, that's where I fly it at. And, uh, I rarely go over 80 cause I'm not racing. I'm not doing competition flying. And even in cross country, I only go over. If I'm in a really bad sink or Lisa had somewhere pinned down, then I'll use the a hundred percent of the wing. Otherwise 50 to 80 is my, where I play. And then the controls goes on the bees or Cs, depending on which wing you fly as much as possible.

[00:53:21] And you're supposed to these days, especially with the loop through bees and C connections. So you have a better control of the wing or the two liners that you just lock in the, whichever step you want. You're on and keep your feet there and just control with bees. Um, the wings fly well these days, the two liners, especially that you can have a lot of control. You can slow down your true speed by changing angle of tag, chest and the bees. And there's a lot you can do with it. I'm still nervous with that technique, especially when I go 80%. I often step down to 50 to do the same. I don't, but that's me. I don't like to push limits. I don't like to. You know, I enjoy flying, but I'm not, I don't care about racing.

[00:54:07] Um, so, but yeah, for me, speed bar, the moment you're not thermaling it's on bars on at least 50, 60%, uh, especially into wind, uh, downwind, uh, still most wings will fly better up to 30 % for glide efficiency. And, uh, the, if you put the pole polar curve and then trim speed is more efficient, but that's in perfectly. Calm air that we don't fly in and the speed bar helps cutting out through any kind of bubbles and things. So you don't slow down, pitch back, go forward. That's where the inefficiency come. That's where the speed bar helps you cut through there better. So yes, you have theoretically more sink because you're accelerated the wing, but you cut through there better.

[00:54:53] So you gain more glide that way. So for me out of the thermal first step, second step, if I'm pushing it. Or, um, and yeah, so I have a ratchet police that lock it in, so I don't have to hold it because I'm on the bar nonstop. And to me, this is not even racing 50 to 80 % of bar is not racing. It's just normal flying.

[00:55:19] **Gavin McClurg:** Okay. And then how do we mitigate that? We're dudes. Well, I, I, I think that, uh, and again, this is something we, maybe we haven't tackled it exactly like that question, but we've talked about quite a bit on the show. Um,

[00:55:34] I'll use the X ops as an example, you know, and this was supposed to be a show that not that specifically does not talk about the X ops cause I cover it so much, but, you know, there was a lot of chatter this year about the risks and that these are gladiators and not adventure race and the whole thing. And, you know, I, I saw comments, uh, on Instagram one day where I was doing something and, and you know, that what I hate, this was the comment. What I hate is that, you know, these exceptional pilots are setting an example, uh, and, you know, the showing what the. What, what normal people shouldn't do. And that to me is not giving a lot of credit to people. You know, if you can, if you think you can watch Chrigel taking off in 50 kilometers an hour wind and think, yeah, I've got that move, then you're not long for this world.

[00:56:20] Anyway, you know, that you're Darwin's going to come and get you. And so, uh, I mean, to me, it's just, we cannot be lemmings in this sport and we're different one day to the next. And how high. And how rested and the whole thing and how current and all the things you talked about. And so, um, you know, that's just. In a sense, I find that kind of ridiculous, you know, that there's, there's just a huge range of ability here and, uh, and, and there always will be. And, you know, you can't watch somebody in the ex-Alps in a really strong Fern day and go, yeah, yeah, that, that seems reasonable. I mean, it's not, but it is for them.

[00:57:01] **Karlis Jaunpetrovišs:** We had the same conversations, of course, everybody. They talked about this year's ex-Alps, all the wins and all the rest of it. Well, we have the motorbike race, the man of ales or aisles, um, where they go 300 Ks an hour on, uh. Yeah. Isle of Man, that one. Isle of Man. What are you going to think that you can do the same on your motorbike? It's like, they're not setting an example. They're showing what the motorbike can do and what the incredibly skilled racer can do. And in that race, there's pretty much every year somebody wipes out. And it's accepted. And we have no issue with that. Um, so for me, it's you go there, you've been in the race. It's your choice. What should, what risk levels you're going to take? It's up to you.

[00:57:46] It's none of my business to tell you, Gavin. Yeah, no, don't go in that. It's like, if you, if you're comfortable, you want to do that, it's up to you. And to me, the races, yeah, they're tough. And one of the reasons, cause I've been thinking about competing years ago, not anymore. Like I saw what, what you guys do. It was like, yeah, that's way out of my comfort level. And that's fine. There's nothing wrong with that. And there's nothing wrong with people taking off with that if they choose to. And I, you know, as long as you don't put anybody else in danger, which they don't, you know, follow pilots flying themselves. I have this argument is, I mean, we have plenty of things that people do in this world and we let them, why should it be any different? And just because they doing it.

[00:58:32] Yeah. As you said, it doesn't mean that. Uh, somebody who just learned that you can do the same. It's also decades and decades of, you know, and thousands of hours of practice. It's not something, these are not beginner pilots by any means.

[00:58:46] **Gavin McClurg:** There you go. All right. Uh, well said, okay. Reserves, uh, you are a reserve expert. So that was the first part of this all about reserves from reserve experts. So the round versus square versus Regalo lightweight versus regular weight, how to decide the actual right size, actual lifespan reserves, blah, blah, blah. This is a long question. You know it all, uh, some thoughts.

[00:59:09] **Karlis Jaunpetrovišs:** Let's start with simplest between round squared or Regalo. Uh, most round rescues, uh, has a pendulum instability built into the system, right? So you, if you are at the weight range, they certify that it should be quite pendulum stable, but the way the system is with a bit of fair moving, the, the, the rescue will start penduling in you. And so that's, uh, not a good thing. So if you close to the ground with a swing that adds to your speed, uh, where the squared diamonds or Regalos don't have that, they are very pendulum stable. So for, for that simple reason, for me, it's squared or Regalo. If you're over water, not a big deal. You can take a small round for quick opening.

[00:59:57] But, uh, if you're flying over terrain, it's a square diamond or triangle because it's just the pendulum alone. It's a big difference. And I've gotten lucky a few times because of a pendulum. I have a YouTube video talking about the pendulum thing and how to deal with it. Uh, then for sizes, cause the, the test is, uh, accepted up to minus 5.5 meters a second, which is fast. And the difference is between, I mean, you'll survive and you'll be all right, but you might break an ankle or leg. So the, I recommend pilots to go take a, uh, reverse. Uh, I mean, Theo De Blic recommends up to 40%, so I usually say 20 to 30, 40 as well, depending on, and that you can do with squared or Regalo, but you can't do with round is the big, the lighter you are in the round, the bigger the pendulum issue.

[01:00:52] So that's why squares and rounds and, uh, so that's, yeah, take a bigger size than you need for Regalos, the triangle ones. It's a quite a question. It's a complex thing to get it flying and get your wing and you most likely, they're not going to be twisted when you throw it. So that's something people, yes, you, you can steer it once you get to the steering bit, but there's a lot of things to do before to get to the state. Cause you have your main canopy. You're probably twisted on Regalo because as you throw, no matter how nicely you pack it and put it in your harness, as you throw it, it will rotate and more often than not, it will just twist itself. Up just the risers, not the whole thing is it will open nicely.

[01:01:40] Regalo, Regalos, the beamers, they really nicely packed double opening the quick openings. So they are factory designed really nicely for that, but they will come out twisted more often than not. So you have to deal with your main canopy and twist the Regalo before you can start steering. So it's a bit advanced for if it's your only reserve, I wouldn't recommend the Regalo as a secondary. Amazing. Go for it. So for a single rescue, a diamond or squared is a better option in my opinion, because you throw it, it's simpler to open and some of them are semi-steerable as well. Where a Regalos is great for acrobatics or as a secondary, if you're high, you throw it, you have time, but most of our flying in the cross country is in the red zone, sort of right close to the terrain that we have short time to react and we need to throw quick and fast too.

[01:02:36] And we want them to open fast. As far as lifespan, well, the manufacturer recommended is 10 years.

[01:02:46] Rescue doesn't really, I mean, there's also insurance issue for that. You shouldn't have older because insurance companies won't cover you there. I mean, my first reserve was 25 or 30 years old, still worked. I'm not recommending that. Don't get me wrong. I'm not saying that. I changed mine. I think all this reserve I had. Recently was eight years and was changed this season. So I keep them fresh just because if I need to use it, it's better works. And so for me, I don't leave anything to the chance and, you know, reserves are not that expensive. If you keep them for eight years, you might as well switch it out. So I like to switch them out before the deadline, sort of. So I have a margin. That doesn't mean they won't work.

[01:03:31] It depends also if you have a lot of sand and things depend where you're flying. How what environment the risk rescue has lived. I live in France and Alps. We don't have those issues.

[01:03:46] There's different philosophies about how many times the reserve can go in the water before it's deemed not airworthy. I think it was if memory serves, you can look that up. But I think it was 25 times in water before you should

switch your reserve, for example. So there's a lot of different ideas. I don't know. How many of them are based in research. Also, what I'm going to talk about packing reserves itself. It's not done in the research. It's currently anecdotal evidence that's based on what I've seen and experimented myself and what I've seen in SIVs and YouTube videos and my own experience with the reserve throws, which I have about 13 at the moment, rescue throws.

[01:04:34] Yeah. So the biggest really consideration for. So the square, the regalo, that's clear. The next big thing which I would recommend pilots to look at before you decide to buy a rescue, look at the manual, what the manual say, how to pack the reserve. We have a reserve test. The endurance test is a vertical drop at 40 meters a second. If I'm not mistaking exactly the numbers, shock opening. So the rescue has to withstand 40 meters a second. Free fall-ish before it opens. And the calculation is that if you lose both carabiners at the same time, or you lose the whole line set and you have a bit of a free fall by the time you react, pull, throw.

[01:05:19] So the calculation was something like 36, 38 meters a second from memory. This is all EN certification is written down. And so the test has put in with a margin, which is normal procedure for testing things. And because of that, especially lighter reserve. They are packed slower to withstand the test so they can come to the market. And we want light stuff. As we talked about harnesses, there are trade-offs and in reserves as well. A lot of light reserves are packed for slower open. The canopy itself is packed to open slower.

[01:06:00] And something like regalo, for example, there's quite a few reserves that are packed for quick opening, quicker opening. I don't know them all. I know that the regalos are packed that way and they open really fast because of it.

[01:06:16] So that's really important before you buy one to see what the manual say, how you're supposed to pack by the manufacturer.

[01:06:26] And that will show you if it's fast or slow. And the way you want to see it is that basically the rescue should have as many opening options from any side. So if you. If you make this sort of square when you pack the rescue, when it's fully open and the cells are on both sides, ideally you want to make an S horizontally. And then you have the long SC or W thing stretched out. That should be S as well. Kind of snakey thingy. That way you have been catching it from any direction. And then you can and you want to have the air intake as messy as possible where the lines come out. Because if you imagine a rescue packed like with a nice iron shirt, it's nice and neat.

[01:07:15] The air can get in there and it flows around and that doesn't open. But if you have a messy air opening, it will help it open. And there's a lot of reserves these days that are packed on itself. So when you open it square, sort of square, when you have cells separated 50 % of each side, the first folds go on itself. Sort of goes in and then a couple of times even sometimes. And the leading edge or the place where the air is going to take the rescue first, near the lines coming out, is even folded inside in a triangle shape, making it very nicely aerodynamic shape on one side of the reserve where the other side will open if the wind comes from that side.

[01:08:00] But the folded on itself side has no way for wind to grab anything. It will fly like any wing sort of. And you can have a look at some of the videos, YouTube, you see the rescues kind of floating and not opening. You have the sausage, the white sausage, and it's floating till it hits something. And then it starts untangling, but it's usually already in the lines. So that's, it's done, you know, there's a market wants lighter things and the certification tests are done in a way because to protect pilots in case we have a catastrophic failure of our gear. So there's a, it's a tricky, and currently this is just an opinion.

[01:08:44] There's no research done. So I'm not trying to bash anybody here. It's just something to consider when you choose your gear and the manuals, you can find them online. They are all available before you buy and have a look how it's packed and if that suits your flying style.

[01:09:02] **Gavin McClurg:** Explain further what, what it should, what if, what, what you would like it to look like. So this

[01:09:10] **Karlís Jaunpetroví?:** is just the canopy part. There's also how we put the lines in, but the canopy part itself,

[01:09:17] the first, before you actually start folding the rescue, you go through the cells. You count the cells, make sure they neatly made, and then you put them equally on both sides. You have 50 % one side, 50 % other side, and that's kind of a sort of a rectangle thing, depending on the rescue. Regalos are packed a bit differently than the square. Red ones are round ones with variations, of course. And then from that rectangle thingy, you want to have basically an S or W. So it follows through. So nothing is folded on itself, but it's, you kind of bend one under then all the way over halfway back over.

[01:10:02] So then you have a S or W and that way you have sort of those dips on both sides. So for the long vertical sausage, so the wind comes from both sides and then the rescue can be opened by the wind, no matter which direction it's thrown. And it's the folding, when it's a sausage, it's usually an S in most packing these days. Some of them have the air intake or where the lines connect, they fold it inside and then fold the rest of it on top, which slows it down even more. Which basically for me, you want that rescue to grab the air as easy as possible, as fast as possible, because mostly you're going to throw it near terrain.

[01:10:51] And personally for me, I'll take the chance that, because the likelihood of carabiners, both of them failing and all of my lines going is really slim. As long as you check your gear, you change your carabiners sooner than needed, because aluminium carabiners, I would change every season or two, still is longer. But if you change your carabiners, there's, I mean, gear doesn't fail that often anymore. We don't have, except if you overuse your carabiners or you never check your lines and different story. But if you regularly check your gear, the line set and you change the carabiners, that likelihood is really, really slim. But the likelihood of us having an asymmetric and going for auto rotation, close to terrain is a lot higher.

[01:11:42] So for me, it's a simple, simple thing of math. Yes, it's not as certified. And I repack my own rescues to make them fast opening and cause then they open quick. I can't recommend this cause that's, there's reasons for that, but it's a, you can buy rescues that are packed for fast opening. And if you're informed, you can see what you're buying before you buy and not always the lightest is the best. For that cause lighter material is weaker than strong. And on top of that, what I like to do is that once it's packed, you close three, if it's imagine a simple four leaf reserve container, you put the packed reserve in, you close three leaves and you close the first loop, rubbery bungee with the lines that comes out of the reserve first.

[01:12:36] So you have your canopy closed. And then you put all the rest of the lines in, in a normal S shape as, and with the, with the lines that you leave about the lines you leave out is roughly from your hip, your hand and another 40 ish centimeters. And that's different from the hip, from the harness, for the, from the first contact of the harness. Every harness is different where the first contact will be right. And our arm lengths are different each of us. So, so what I like to leave is your arm length plus a little bit. It's about 40, 50 centimeters. So you have time to throw release and the rescue starts opening a bit away from you. So it doesn't come tangling in, into your harness. And so it gives, and it gives you place to throw, to, to have the strength, to, to inertia.

[01:13:25] And by doing that, what I call double opening is that you close the canopy. Then you put all the lines in, you leave out as much needed for your body and close the, the loop with a sec, sort of a second loop from the lines, if that makes sense. Right? So when you throw, what happens is that you throw it out. The first will open the lines, the canopy, whatever rate it is, you give it inertia and it will fly away from you as much as the lines allow you to go and gravity will take over or whatever dynamic maneuvering you're doing or auto rotation or whatever that will give some momentum to the reserve. And once the line stretches out, it will have a sort of a little shock back and that helps it pop and that gives it less likely to go in the lines

[01:14:20] because the reserve will fall down more, you know, it will. And if you're in auto rotation, auto rotation, you're not losing that much height. You're just rotating. And if you throw the reserve, it will go more down away from the lines. And because it has inertia, it will pop. And before it comes to the wing, it will be half inflated or more. And then it's not. And the bigger the likelihood of going into lines is a lot less where if you have a slow opening or especially the only so self folded one where one side is aerodynamic, it can just hang as a sausage down there and not open and then eventually kind of float up to the lines and go in, which YouTube is quite full of those video examples.

[01:15:03] Right. That it's a bit.

[01:15:07] **Gavin McClurg:** Yeah, now I'm now I'm getting it. So, you know, I. I can maybe be a little bit ruder than than you are than you want to be. What I'm gathering is that you're being very PC about this, but there's the the manufacturers who have decided to cheat in a sense the the certification process, and that's probably a strong word, but are are going for a slow opening. And it's in most cases for what we're what we are using them for combat situations low to the ground where there's not a lot of margin. Right. It's not probably ideal. We want a fast opening reserve. You don't need to throw anybody under the bus here, but it's we should do our research. Right. Yeah. And in a nutshell, I wouldn't say they cheat because the

[01:15:54] **Karlis Jaunpetrovišs:** rules are they follow the rules and they follow the market and we want light reserves. The test is that they have to withstand the force. And it's something just to consider for pilots because in skydiving, they pack fast or slow depending. How long they're going to free fall. They they they choose to do so. So yeah, they're doing. Yeah, I choose to as a pilot myself. I wanted as fast as possible because the likelihood that I'm going to lose my lines or carabiners is very slim. I look after my gear and so yeah, it's a core. I should add that this is currently anecdotal evidence.

[01:16:39] I haven't done the research properly on that. I have limited data on this, of course. It's just my own SIV courses and from acro community what I've seen what we, you know, when we train acro.

[01:16:52] But I'm planning to gather a team to do research, proper research, because I think this is a really important thing. And I see the difference in CIVs, the opening. I have my footage from that from the courses, but it's not enough to have a proper research. It's not scientific. I there should be research done and I'm looking into, you know, finding time for it, resources and team to to create a proper research to see what we can do about it to improve if there's improvement needed because I might be wrong.

[01:17:33] **Gavin McClurg:** But it's a good thing to be thinking about. I have one for you and this is part of the question, but this is actually happened to me. And so you may have heard the story. But before the twenty one race, I think it was the twenty one race. I mean, literally two and a half weeks before I was doing a full biv here and I was I was quite heavy. I was I believe I was on my peak four and I had O2 and I had camping gear and the whole thing. And I was basically just training for a few days and the last planned day of it took off, broke a brake line in the taking off. It was kind of a rocky, not a great launch, and I didn't have a lot of time to make it, work. My plan was to fly away from this little spine.

[01:18:18] It was quite treed in front of me and there was a little treed canyon off to my left. And if I didn't get a climb right away, it felt like I would. But if I didn't, I'd fly across this little canyon top land. Wait for it to turn on more, you know, kind of an exops move and didn't get the climb, started flying across the little canyon less than 100 meters, maybe just slightly over 100 meters. When I looked at the track log, I was very, very low and got hit with some very weird air that I, you know, I wasn't seeing. I didn't have access to weather. You know, I was, I was quite deep. There's no cell service or anything. And there was some pretty latent Northwest wind. So I was down in the lee, didn't notice that on the launch, you know, it was, I was kind of hidden from all that.

[01:19:03] So anyway, something hit me, lost the wing quite violently and instantly went into an auto rotation. And I did not have the time to deal, you know what I mean? I had done enough SIV that this is a reserve throw. It was instant. But as I went for it, actually lost the wing, went for the reserve. And I, it was a front mount. I was in, you know, exops gear.

[01:19:27] As I reached for it, went into an auto rotation, probably in the reach, right. And it kind of lost what control, what little control I had. And my SIV brain instantly went, you got to solve this, this auto rotation. First, cause you've only got the one reserve. If you throw it and it goes into the wing, you're going to hit the deck and die. This was, this all happened obviously very, very, very fast. I was really low. So sorted instead of pulling sorted the, the auto rotation and then through, because when I sorted it, my wing was still a mess, but I stopped the auto rotation through and it was, I mean, I was looking at, oh my God, this is, this is, I'm going to break my back for sure. I mean, it literally.

[01:20:12] Popped and I hit the ground. I mean, so this was all really quick, but my very long question to you is this is something we learn in SIV all the time that, that normally this is how you throw reach down, huck it back, except in an auto rotation situation. You really want to be mindful of throwing it at your feet, right? And you want to throw it down,

you know, get it away from the lines in reality. What should we be more worried about? What should we do? Should we just throw? Don't worry about the auto rotation. If we have the time to sort the auto rotation, then throw, if it's still a mess, what are you seeing in your SIV courses? What are you seeing in real time?

[01:20:54] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Um, the correct answer is what you did. Stop the auto rotation, throw them, uh, cause the auto rotation will take the rescue nine times out of 10. Uh, okay. Roughly. Yeah. That, uh, I mean, uh, slow opening, uh, it, cause it's. Really? It floats before it opens cause auto rotation, you don't have energy. They're like the, you're, you're not really like in the spiral, you throw any packing and it will just pop because you have a lot of force coming to it. Auto rotation. But it's, when it comes to this, the, all of the it's good and well sitting here in front of a screen and chatting, it's a whole nother ball game too. And you were at your story, you were already very high level pilot before to have that awareness.

[01:21:42] To have the controls like, ah, yeah, now I need to fix this before I do that. Most people that you're in a panic state and, uh, the mind is not the same as we're sitting here and talking about it. So it's really tricky to say, yeah, fix it. Uh, at the same time, people might sieve themselves to the ground is the expression, right? The other extreme. So it's what I say, if in doubt, throw it. Yeah. It's a, it's a simpler thing. It doesn't matter if you 3000 meters above or. Or a hundred it, if in doubt, throw it. Cause it's, I'm considering the mental state of the person. Cause it's not you and me chatting about it. You and I, we've, you know, there's experience and we can, you know, our mind is a lot calmer than a couple of hundred hour pilot going through the same thing.

[01:22:30] It's not the same person we're considering. So any throwing down, throwing left or right or up or all that it's, you need to be aware where the down is. And that's not. So what I say is throw as hard, as strong as you can, like your life depends on it, all the directional bit. If you can, you, you want to throw it away from the wing, away from the lines, wherever that is, because if you have the awareness.

[01:22:57] **Gavin McClurg:** That's a better way to think about that. So not, not necessarily at your feet because in auto rotation, you can go away from the wing. Yeah. Away from it. Yeah. And in

[01:23:08] **Karlis Jaunpetrovi?s:** auto rotation, it's rotating to one side. So you want to ideally throw it right behind the wing. So the wing takes the most time to do a 360, but that's, it's a big ask for somebody that doesn't have regular training or thrown bunch of reserves or trial, you know, been in those situations. This is where it brings us back to the earlier topic about civs. You should train it yourself. You shouldn't rely on civs, but I mean, you do as many as you need till you do to a point. So you don't need them anymore. It's really bad for. SIV instructors and myself who teaches civs, but really for me, that's the goal. I don't want you to come to my courses for the next decade for SIV courses specifically.

[01:23:54] I want you not need me anymore. That's the goal is that that's how I made the sport safer. Let's be.

[01:24:02] **Gavin McClurg:** Yeah. But let's be honest. How many people get to that level? You're talking a tiny fraction are really going to do over and over again, what you're talking about. You know, it's just, that's a. That's a special, that's a special pilot.

[01:24:16] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Yeah. But that's, um, that's not, I mean, if, if you can't do that, that is the goal. And you, if you, if you don't fly enough, then it's, it's all about adjusting to where you fly, what conditions, and then a SIV don't get me wrong. SIV is still very valuable. It's just, uh, yeah, it shouldn't be thought of as, ah, I did a SIV I'm good. Yeah. Then, uh, I'm off to my merry merry way. Yeah. It's just the beginning of a new adventure.

[01:24:46] That's more my point. Some,

[01:24:48] **Gavin McClurg:** something that has got, I I'd like to hear your thoughts on, on this just briefly because we now we are against the clock, but, uh, there are two things that do get people one. Well, first reserves work. I've almost never seen something very bad come out of a reserve situation, but two things that do, that can get people to an extent, uh, down planing and then with Regalo's going downwind, uh, these are a couple of things, you know, my experience is exactly what you've had. The one time I threw a Regalo low, I didn't get even close to being able to, you know, I didn't even have my, my main in my lap, you know what I mean? I was still dealing with my main when I hit the ground. So, I mean, it wasn't, there was no chance to get to the controls that, you know, that this takes time.

[01:25:35] So I, I do exactly what you said. I've got one hand is I've got plenty of height. The other hand is I'm low. You know, my low is my square. My high is my Regalo. Uh, but let's be honest, that's not always going to happen in combat. It's not always so clean like that, but what are, what's the first thing you're thinking about when you throw, you've had 13, you said, what, what, what, what have you learned from those 13? What are the most important kind of sequence things? Again, if you've got time, if you're low, you don't have any time, you just hope for the best, but.

[01:26:06] **Karlis Jaunpetrovišs:** Uh, you throwing is, uh, throwing a reserve is beginning of an adventure, not the end of. You're all problems is so when you throw, you follow it, you do not let it out of your eyes and you be ready to pull on the lines because if it opens and pops great, if it wants to float, you yank on that thing again, like your life depends on it. And as strong as hard, as vicious as you can to get that thing open before it gets in your lines, because getting, if you have one, you, you don't have a second option. You have to get it open. And once the. No matter what the packing is, uh, as long as the it's stretched out and it's still not opening, you yank on that thing as, and as fast as you can, you'll be full of adrenaline.

[01:26:53] You'll have power. No worries about that, but don't just throw it and forget about it. You want to follow it. That's first and most important, really. The 12 out of 13 was in acro. So that's you prepared for it in cross country. I've had one in a, in a sort of where you're chilled, relaxed. Doing well. I had a nine meter a second thermal. I wasn't quite relaxed. Uh, then woke me up. The, uh, altitude is the number one thing. And, but that's also when I fly distance is I, my biggest number on the instrument is AGL. I want to know exactly how high I am above what's under me. So I know what time I had got.

[01:27:38] So for me, AGL is the most important thing in paragliding. That's translates in seconds that I, or minutes, depending how high I am. And the moment I'm under 400 meters AGL, what is that? 1,200 feet ish. I'm very cautious of my altitude. What if I lose the wing now? So, sort of, so this is, doesn't

[01:28:03] **Gavin McClurg:** really. Just constantly asking yourself. Yeah. I'm

[01:28:05] **Karlis Jaunpetrovišs:** very aware once I'm too close to the terrain, how much time I got.

[01:28:11] And then I do that nonstop. It doesn't matter if it's calm. It's just a habit I've trained over the years, especially after. And the throw was, I was very aware of where I was because that habit was before the rescue throw in cross country that I did. And it's saved because it's in acro. Also, what I learned is that, yeah, you're through, you know, you're messing with the being the, the, to avoid sitting yourself in the ground, uh, you know, you have a mess of your wing and you're playing with it. You're trying to fix because your box, you started, you know, a thousand meters above the ground and you constantly have a look. Yeah. Playing with it. Look altitude, altitude, altitude, uh, before you throw it. So, you know, so that habit also comes from macro that you constantly check your height because you can even have nice helis and whatever, and you're just burning altitude without realizing that you're too close, too close to exit clean or so altitude is something I check all the time.

[01:29:04] And for the rescue throw, I mean, I've just, I've had really bad ones where I just dropped them. I've had the full power throws. It's. I prefer full force and, uh, follow it, yank on it. And even if, especially if it goes in your line, yank as much as you can till it opens or you hit the ground, whichever comes first, don't stop because there's no other option. You have to keep going for that. Um, for the down plane, that's a bit harder, uh, depending, um, we had, uh, recently an event, uh, that. Yeah. I went through a reserve and visually on the video, it looks like 40 twists on the wing, like the lines.

[01:29:56] So there's no, it was a row of, yeah, just a big rope, but, uh, to, I didn't see the incident. So I'm speculating. It's, uh, the sooner, the better. So once your rescue is open, your next first thing to do is collect the wing and no matter how big or strong you are or not, or the wing, the system between reserve and paraglider is pulsating. It's never static. Air is moving. The wing is flapping. The rescue is moving in there. One or the other is taking power. You need to pay attention. Which one is which once you're, you feel your reserve taking the load. That's when you pull in the wing as much as you can. The moment the wing wants to load, you'll lock your hands.

[01:30:42] Ideally. Elbows near your body friction, uh, sort of shoulder elbow, 90 degrees, lock it as close to your body as you can. Physically. It's easier for human to lock at the 90 degree close to body then stretched out. So we're stronger,

closer to our core. Lock it. Don't let the wing pull your hands out as much as you can. Once the rescue takes is again, pulling more and repeat the process till you get the whole wing. In this case, the reason I mentioned the rope is because. It's one long thing. So you can't just grab a symmetric and a symmetric is easier. If you grab one riser, you kind of deflate and you give a place for air to move out. So if you pull one side break, you'll spin it or hilly or whatever, but it will, it's easier to spin a wing than a stall wing.

[01:31:32] If that makes sense, because the air air mass has somewhere to go. So you're not just symmetrically pushing it out. You are symmetrically moving it on the other side. And so, yeah, one side riser or the C's or B's or whatever you have on your wing, uh, brakes work, but that's a lot of wrap and brakes work to a point because you can reach a point where the line, uh, brake line splits up and, uh, might not be enough depending on the configuration. I recommend risers or the lines itself. If you know, if you can, it's all of this is if you can, but there's a lot of grub about the risers, this and that, like sometimes you can't. I mean, the twist might be a meter above your head and you just can't reach it.

[01:32:17] It depends. But yeah, so to summarize, throw, keep your eyes on it. If it doesn't open, help it open and keep helping it open till you run out of time or it opens. Once it's open, your first priority is collect your wing. And I would even say if you managed and you got the wing in your lap. Just about, let's say five, three meters above impact, release it. It gives a bit more drag and it won't have enough time to downplane. And it just, I mean, the altitude is very, that's complete guess. I've done it a few times and it seemed to help again.

[01:33:03] This is my own personal experience. It's there's no research in this, but, uh, logically thinking the more mess you have, the more drag you have, and you need some time. For it to take effect. Uh, so I'm estimating about three to five meters is somewhere there.

[01:33:20] No, the bigger the mess above your head, the more drag that's how my simple mind figures that out.

[01:33:29] Um, yeah, I think that.

[01:33:33] **Gavin McClurg:** That's what's your, then we'll wrap this up. But what, what are your thoughts on throwing both reserves? Uh, this is something I've seen in competition quite a bit is, uh, because we all fly with two reserves. now in comps we've all got these big heavy harnesses and we've got two and i've seen that happen a lot uh and i i you know what i've never actually asked the pilot what you know why they did it but you know it's usually one of these from from the my most of the time i'm just seeing them come down under two reserves i haven't seen what caused it or why but i'm assuming it they throw one don't like it in the lines boom just throw another one but i've never seen a bad outcome from two the only thing i would think would be uh is that if you're on the ground and it's really windy you know that you've got two things that you're you're dealing with trying to cut away or disable or something i could see that being bad but is there is there a bad side to it

[01:34:29] **Karlis Jaunpetrovišs:** i've actually never thought about it much about it i mean my one of my first reserve throws in organia i threw one and i had a massive pendulum and the first thing the regalo brothers said why didn't you throw the second one second i was like well i was concerned about down plane that was my first reaction and i landed with that one reserve i never did throw the second uh i need to have a look i haven't looked into i assume that the down plane is not as big of an issue because the shape of and the way they yeah i don't think it is just a different shape no uh where the wing has yeah i mean i've thrown two when the first malfunctioned then i throw i've never thrown two at the same time personally but i think from the shape of it it's a good one i think i need to look into it and i'm sure there's some videos because this is an interesting one to look into because uh i think because of the shape of them they they're not gonna go down playing just like you know completely

[01:35:30] i

[01:35:31] **Gavin McClurg:** don't think they can travel fast enough i think they're a performant enough wing yeah because once it goes

[01:35:37] **Karlis Jaunpetrovišs:** to a certain angle the airfoil will start pushing it back uh so i don't think it's that big like wing can go you know we have those beautiful videos where the wings fly horizontally or vertically you know legs locked together and the pilots are opposite directions so the wing can do that but reserve can't do that it will it wants to

stabilize as much as possible sort of so i don't top of my head i don't think it's uh besides what you said that yeah on the ground that's going to be a handful if there's some wind but in trees i think that's even softer you have more view to catch you yeah um yeah

[01:36:17] **Gavin McClurg:** and more time maybe to disable your your main wing i i don't see too many drawbacks uh yeah

[01:36:24] **Karlis Jaunpetrovi?s:** i mean at top of my head i can't but that doesn't mean there isn't at top of my head i can't figure out uh but uh definitely something to look into that's a that's a new one for me so i'll look i'll think about it i mean you gotta

[01:36:38] **Gavin McClurg:** you gotta pack that's all

[01:36:39] **Karlis Jaunpetrovi?s:** right i'll take that over a broken ankle that's not a big deal that's just good practice

[01:36:44] **Gavin McClurg:** yeah i i guess the other thing we want to just finish on here for those of you listening who haven't thrown your reserve you know that the test is like you said i think it's 5.5 meters um that's really fast uh really fast and so you know this whole thing of saving weight this is not where you want to save weight in your kit you know you want to come down slow and you would be surprised i mean think about all the places that you fly where you look down and you go what would happen if i threw my reserve here i mean around here where i fly in the rockies i do not want to throw my reserve i don't want to land in this stuff at all but if i did throw my reserve the last thing i want to be doing is coming down at 5.5 meters a second it would be really painful um and so yeah just have have that in mind that this this is this is i mean the 5.5 weight yeah the 5.5 will

[01:37:38] **Karlis Jaunpetrovi?s:** uh save your life but you you will break your bones probably yes depending where you land of course but rockies yeah yeah yeah depending

[01:37:49] **Gavin McClurg:** where you land how you land if you do a good plf all those kind of things but all this stuff carlos you're a treasure man i really appreciate that you've uh given us all your time on these really good topics and those of you listening thanks for thanks for the questions i appreciate it but i appreciate you i hope your shoulder gets better soon here and we get you back in the air but thanks man my pleasure happy

[01:38:10] **Karlis Jaunpetrovi?s:** to be here if

[01:38:16] **Gavin McClurg:** you find the cloud based mayhem valuable you can support it in a lot of different ways you can give us a rating on itunes or stitcher however you get your podcast that goes a long ways help spread the word you can blog about it on your own website or share it on social media you can talk about it on the way out to launch with your pilot friends i know a lot of interesting conversations have happened that way and of course you can support us financially this show does take a lot of time a lot of editing a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes cost so if you can support us financially all we've ever asked for is a buck a show and you can do that through a website or a podcast or a podcast app or whatever you want to 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.

[01:39:02] 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](https://www.patreon.com) forward slash [cloudbasedmayhem](http://cloudbasedmayhem.com). If you want a recurring subscription, you can also do that directly through the website. We've tried to make it really easy. 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.

[01:39:58] 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. 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

Nous nous éloignons de Red Bull X-Alps dans cet épisode pour plonger dans une multitude de questions reçues cette année de la part de nos auditeurs. Et au lieu d'y répondre seul, je reviens vers Karlis Jaunpetrovišs, ancien pilote d'essai pour BGD et actuel responsable de sa propre entreprise d'instruction SIV, de coaching et de guidage (ainsi que d'organisation de compétitions) Flying Karlis. Nous couvrons beaucoup de terrain solide ici, surtout lorsque nous avons abordé les réserves.

Le post #253 Ask Me Anything with Karlis Jaunpetrovišs est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:08] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue pour un nouvel épisode de Cloudbase Mayhem. Mon invité aujourd'hui est un habitué, Carlos Jean Petrovics, de flyingcarless.com. C'est un instructeur, ancien pilote test BGD, et je voulais faire un "Ask Me Anything" avec lui depuis longtemps. D'habitude, c'était avec moi, mais on a reçu tellement de questions que je me suis dit : il faut que je demande à un pro là-dessus. J'ai vraiment apprécié ma discussion avec Carlos, tout comme beaucoup d'entre vous. On a eu énormément de retours sur l'émission qu'on avait faite avec lui il y a quelque temps. Je lui ai donc demandé de répondre à toutes ces questions, et on en couvre beaucoup. Je pourrais prendre mes notes ici, mais passer d'une classe à l'autre en aile. D'habitude, on ne parle que de conseils pour progresser en aile, mais parfois, on veut vraiment faire le chemin inverse.

[00:00:57] On parle beaucoup des sellettes, des pods et des modèles ouverts, du placement du parachute de secours et du confort.

[00:01:06] Matériel léger par rapport au matériel plus lourd, le matériel de compétition, les carénages et les subs. On a fait une analyse assez approfondie sur les sellettes. Revenir au parapente après une pause, et s'éloigner du parapente, qu'est-ce qu'il y a de l'autre côté. Discussion pratique sur le SIV, on a bien approfondi le sujet ici. On a beaucoup parlé du SIV dans son précédent épisode, parce que Carlos est instructeur SIV. Alors on plonge un peu dans le SIV et là où vous voulez aller. Ce que vous devriez en retirer avec vos cours de SIV. Comment mieux monter, comment mieux prévoir. On a sauté le vol plané, parce que c'est un gros sujet. Mais on a parlé de l'utilisation de l'accélérateur, genre l'utilisation quotidienne et pratique de l'accélérateur. J'ai adoré celui-ci, atténuer la testostérone dans nos prises de décision qui afflige notre sport.

[00:01:57] Et ensuite, on fait un vrai zoom sur les parachutes de secours. Carlos fait beaucoup de reconditionnement et a beaucoup d'avis sur les parachutes de secours. Faut-il en prendre un ? Ouverture rapide contre lente. Comment les lancer et les différentes techniques. J'en ai tiré beaucoup, comme toujours lors des discussions sur les parachutes de secours. Mais ce sont les sujets principaux que nous avons abordés. Et j'ai vraiment aimé ça. On a parlé pendant environ une heure et demie de tous ces sujets. Et je pense que vous allez apprécier. Santé.

[00:02:37] Carlos, c'est super de te revoir sur l'émission. Je te remercie de le faire pour moi. Toutes ces questions m'ont été adressées ces derniers mois, et j'ai décidé de les regrouper pour en parler avec quelqu'un de plus compétent que moi sur certains sujets. Donc, en fait, on en discutait juste avant de commencer l'enregistrement. La plupart de ces sujets ont déjà été abordés dans l'émission. Enfin, vraiment tous à un moment donné. Mais je me suis dit que c'était une bonne occasion pour nous d'être à jour et d'avoir tes réflexions, potentiellement très récentes. Surtout sur le parachute de secours. Pour le parachute de secours, on gardera ça pour la fin. On dirait que tu pourrais avoir des avis controversés, mais aussi des développements passionnants dans ce domaine.

[00:03:24] Alors, j'ai hâte d'en entendre parler. Mais merci d'être venu sur l'émission, j'apprécie. Je sais que votre épaule a été bloquée ces 90 derniers jours. Parce que ma première question allait être : avez-vous participé à tous ces énormes FAI qui ont eu lieu ? L'Europe a eu une météo vraiment excellente ces dernières semaines. J'ai un sérieux sentiment de

FOMO avec le concours XC.

[00:03:46] **Karlis Jaunpetrovišs**: Salut et merci de m'accueillir à nouveau. Ouais, je n'ai pas volé. Je les ai regardés faire de magnifiques vols. Certains sont même au-dessus de chez moi. Et sur mon site local, le record a été battu de 70 kilomètres en FAI. Waouh. Alors, globalement, la météo a été assez marginale. Mais les jours où c'était bien, c'était exceptionnel. Des jours qui arrivent une fois tous les quatre ou cinq ans. Des jours que je n'avais pas vus depuis huit ans que je suis ici. Donc la météo a été exceptionnellement bonne quand elle était bonne. Et entre les deux, c'était un peu mitigé. Et les gars et les filles ici ont vraiment profité des bons jours.

[00:04:31] Et c'était incroyable de voler ici. Plus fort. Je pensais que 250 était la limite. Quelqu'un a fait 270 FAI depuis Sharper. Et c'est orienté sud-est. Ça commence généralement vers 11h30. Et il a décollé à 11h. 11h30, c'est tôt. C'était incroyable de voler ici. Ouais. Je suis jaloux. J'ai eu la pire année possible avec une épaule gelée qui m'empêche de voler moi-même.

[00:05:01] **Gavin McClurg**: Et tu n'as pas fait ça en volant. Tu as fait ça en faisant des pompes, je suppose.

[00:05:06] **Karlis Jaunpetrovišs**: Ouais. C'est juste que j'ai 40 ans. Et je fais mes pompes irrégulières que je fais depuis la fin de l'adolescence. Je faisais la routine pendant une semaine ou deux, puis j'arrêtais une semaine ou deux, et je recommençais sans y penser. Maintenant j'ai 40 ans. Et je ne m'échauffais pas. Je faisais des séries de 30, 50, sans aucune inquiétude. Parce que j'ai fait ça toute ma vie. Enfin, toute ma vie d'adulte. Et ouais, on ne peut plus faire ça à 40 ans. Il faut s'échauffer. Les joies du vieillissement. Oh mon Dieu. Et ça a commencé en novembre. Et puis vers mai ou fin avril, c'est quand j'ai fait mon dernier vol. Parce que je ne peux plus lever le bras à plus de 100 degrés. Je suis désolé mec. Quel dommage. En attendant que ça guérisse.

[00:05:50] **Gavin McClurg**: Eh bien. Ouais. Rien en rapport avec le parapente. Mais

[00:05:54] **Karlis Jaunpetrovišs**: vous avez plein de

[00:05:54] **Gavin McClurg**: d'instruction et d'événements. Et je sais que vous avez été occupée. J'espère que vous vous rétablirez vite. Eh bien, entrons dans le vif du sujet avec cette liste. La première chose dont nous allons parler, c'est de passer au niveau supérieur ou de redescendre en classe aile. C'est un sujet que nous avons abordé à plusieurs reprises, c'est certain. J'aime toujours entendre les réflexions de Russ Ogden à ce sujet, mais j'aimerais avoir votre avis. Parce que vous faites beaucoup d'instruction. Vous avez dû voir les deux types de personnalités, j'en suis sûr. Il y a des personnalités qui prennent vraiment leur temps et qui veulent cocher toutes les cases. Et il y a des personnalités qui veulent juste monter sur un Enzo dès le début, aller vite et faire la compétition avec tout le monde. Et je pense qu'il y a de bons conseils pour les deux cas. Nous avons beaucoup parlé du moment de passer au niveau supérieur.

[00:06:40] On n'a pas beaucoup abordé le moment où il faut redescendre de catégorie. J'aimerais donc avoir ton avis là-dessus.

[00:06:45] **Karlis Jaunpetrovišs**: Ouais. J'ai fait les deux. Je suis allé jusqu'aux triple C, et je suis aussi repassé des triple C aux ENA.

[00:06:54] En résumé, pour faire court. Si vous ne devez retenir qu'une chose de cette question, c'est que tout est une question de pratique. Et en parapente, la pratique est reine. Peu importe. Je compare ça à la course de marathon. Peu importe que vous ayez pu le faire une fois. Si vous ne vous entraînez pas, vous ne pourrez pas courir un marathon demain. C'est la même chose pour le vol sur des ailes à forte allongée. Peu importe, même les ailes à haute allongée. Les bi-lignes de nos jours peuvent être compliquées par rapport à une belle et simple classe B. Et tout revient vraiment à la pratique. Pour moi, l'exemple est celui-ci : à l'époque où je volais, je pratiquais le Peak 4, une aile bi-ligne de classe D. Avant le COVID. Et le COVID a été ma première pause de parapente.

[00:07:39] Pour la plupart d'entre nous, on a eu beaucoup de pauses. Et personnellement, je n'avais aucune idée de ce que signifiait la pratique avant ça. Parce que ma plus longue pause était de deux semaines auparavant. Et le COVID a duré plusieurs mois, voire plus. Et je suis retourné sur la même voile D que j'avais avant le COVID. Après plusieurs mois d'arrêt, je suis reparti au printemps, le premier avril. Le premier

[00:08:03] **Gavin McClurg:** de tous

[00:08:03] **Karlis Jaunpetrovišs:** de jours. Dans les Alpes françaises. St. André. J'ai volé pendant 30, 40 minutes. Et j'ai perdu l'aile. Et moi... mon esprit pouvait me dire que je faisais des choses de travers. Mais mon corps n'était plus là. Parce que ces ailes plus hautes, plus techniques, demandent plus de précision. Et donc mon timing était trop précoce, trop tardif, trop fort, trop faible. C'était juste pas bon. Et même si je voyais que je faisais des erreurs, je n'arrivais pas à rattraper le coup. Et je n'ai pas pu corriger à temps. Ça a fini par un lancer de parachute de secours. Pour moi. Et physiquement, j'allais bien. Mais mentalement, ça m'a pris trois ans pour m'en remettre. Et c'est quelque chose à prendre en compte. Si vous passez au niveau supérieur. Est-ce que ça en vaut vraiment la peine ? Avez-vous la pratique ? Et vous pouvez mettre des chiffres. Vous devriez avoir X heures par an.

[00:08:48] Pour cette ou cette autre catégorie, ça dépend vraiment. Pour moi, tout est question de pilotage actif. À quel point vous êtes à jour. J'ai fait des milliers d'heures, vous savez, de test de pilotage. J'avais un CV impressionnant avant l'incident. Ça n'a pas d'importance, parce qu'après quelques mois d'arrêt, mes compétences se sont envolées. Je n'arrivais plus à gérer l'aile. Et si je perds mes compétences après quelques mois, après, vous savez, une décennie de dévouement, de priorité numéro un, deux et trois, sans aucun autre travail ou distraction... alors qu'en, si vous ne volez que 50 à 100 heures par an ? La "monnaie" n'est tout simplement pas là. Peut-être que pour certaines personnes, ça dure plus longtemps. Pour d'autres, vous savez, tout est individuel, au bout du compte. Mais je dirais que si vous avez la "monnaie".

[00:09:33] Si vous avez eu quelques bonnes années où vous avez beaucoup volé, où vous avez accumulé des heures, fait des triages ou êtes capable de faire des retours en arrière et de gérer tout le reste, alors passer au niveau supérieur ne pose aucun problème. Mais si vous passez au niveau supérieur juste pour faire ce vol de 50 kilomètres de plus, ou quoi que ce soit, pour gonfler vos chiffres, alors ce passage au niveau supérieur ne fera que vous ralentir. Et puis, il y a les traumatismes mentaux. Si vous avez de la chance et que vous n'avez pas de traumatismes physiques, cela prend souvent beaucoup plus de temps à guérir que le physique. Donc, pour passer au niveau supérieur, je dirais que ça dépend. Ça dépend toujours. De quel mentorat vous bénéficiez, du genre de vol que vous faites. Parce que, vous savez, 100 heures de vol en plané ne vous aideront pas dans les Alpes.

[00:10:25] En septembre ou en avril, ce n'est pas la même chose. Et tout dépend. Parce que vous pouvez piloter une aile à fort allongement dans un vent laminaire, et là, il n'y a aucun problème. Mais si vous prenez ça à huit mètres par seconde, c'est une tout autre paire de manches. Tout dépend toujours.

[00:10:41] Mais moi, et aujourd'hui, maintenant, les ailes qui sortent, les ailes à forte finesse ou à faible finesse, ces ailes incroyables, ces machines, sont tellement meilleures que certaines ailes D d'il y a cinq, six ou sept ans. On ne le fait pas vraiment, je pense que c'est une idée reçue. On a les catégories et les gens pensent qu'une aile A est une merde pour le cross country, ce qui n'est plus vrai. Les ailes à faible finesse de nos jours peuvent faire des vols de 150, 200 kilomètres sans aucun problème, entre de bonnes mains et dans les bonnes conditions. Donc, c'est la partie sur la progression. Monter en gamme. Descendre en gamme.

[00:11:15] Ce que je dis souvent à mes élèves, c'est que dans d'autres sports comme le kitesurf, vous avez un kite pour cette aile, cette aile. Vous avez différentes tailles et vous en avez généralement cinq ou quelque chose comme ça qui traînent dans votre garage. Mais nous avons tendance à n'en avoir qu'une ou deux. Pourquoi n'avons-nous pas différentes ailes pour différentes conditions ? Vous avez votre low bee pour les jours vraiment rough où vous n'êtes pas à l'aise. Quand c'est plus calme, plus agréable, vous sortez l'aile à forte finesse et vous voyez. Et vous passez de l'une à l'autre, je pense.

[00:11:49] Les hôpitaux coûtent bien plus cher que l'achat d'une autre aile. Donc, c'est un peu quand les gens en parlent, c'est comme... Eh bien, vous travaillez votre compétence et vous choisissez l'outil pour les conditions. Pas n'importe lequel. Et ensuite, vous pouvez vous adapter parce qu'il est beaucoup plus facile de gérer quelque chose comme l'Epic 2 que la Diva 2. C'est une machine différente et ça demande soit la compétence, soit les conditions, parce que vous pouvez piloter la Diva.

[00:12:19] Alors, je pense que ce qui nous manque dans ce sport, c'est qu'on a tendance à avoir une seule aile, et c'est tout. On ne change pas. On la pilote pendant toute la saison, d'avril à septembre. Et la saison change. Et si notre niveau n'est pas adéquat, ce n'est pas une mauvaise idée de changer d'aile. Par exemple, maintenant, quand je vais repartir une fois que mon épaule sera rétablie, je ne vais pas piloter la Diva. Je vais prendre l'Epic 2 de ma copine, qui est une taille plus petite, et je vais piloter celle-là juste pour retrouver le feeling avant d'envisager de monter dessus. Parce que j'ai tiré les leçons de mon expérience il y a des années, quand j'ai lâché la secours, je ne veux pas recommencer la même chose. Donc, et je respecte davantage les pilotes qui font ça.

[00:13:04] Alors, on se dit : « Nan, c'est bon, je peux le faire. » Il y a un peu de stigmatisation, non ? Je suis un pilote de catégorie C ou D, et je ne veux pas redescendre en B. Je pense que cette conversation devrait changer dans notre sport. Il n'y a rien de mal à changer de catégorie, à monter ou à descendre. Ouais, je...

[00:13:19] **Gavin McClurg:** Je pense que nous devons apprendre à recadrer cela en tant que culture. Le fait de faire marche arrière, ça devrait être célébré. Vous savez, pas regardé de haut. Et on l'a certainement vu lors de ce X-Alps. Il y avait des gens comme Simone qui ont fini par très bien faire, qui n'ont pas décollé cette nuit-là dans la tempête. Ils ont juste regardé la situation et ont dit : « Non, je ne le fais pas », et ils sont descendus. Et ça ne les a pas pénalisés du tout, n'est-ce pas ? Je veux dire, il a très bien réussi à la fin. Alors, je pense qu'en tant que culture, on célèbre parfois les mauvaises choses. Et on doit applaudir ces décisions de descendre, de faire un pas de côté, parce que ce n'est pas toujours évident, n'est-ce pas ?

[00:14:04] Je veux dire, quand tu vis quelque chose de très évident. Je ne suis pas prêt. Je ne suis pas en forme. Et puis, boum. Mais ça ne sera pas toujours aussi évident. Tu sais, ça pourrait être juste ces petits détails où tu es à deux pour cent de ce que tu devrais être. Et ça peut simplement être, tu sais, une semaine ou deux à voler sur une aile plus petite. Et un peu se reconnecter. Tu ne regardes pas autant en l'air, tu ne paniques pas, et ton cœur ne bat pas aussi vite. Et, tu sais, tu reviens là où les choses te semblent bonnes.

[00:14:38] **Karlis Jaunpetrovišs:** Ouais. Je veux dire, même Bruce Goldsmith m'a dit il y a un an ou deux que de nos jours, s'il ne vole pas pendant une semaine ou deux, il ne va pas sur un deux lignes. Il prendra une aile B ou C, fera quelques vols, et puis il reviendra voler le deux lignes une fois qu'il sera reposé. Waouh, Bruce Goldsmith. Ouais, quelqu'un qui a gagné le monde. Le

[00:14:58] **Gavin McClurg:** le reste de

[00:14:58] **Karlis Jaunpetrovišs:** nous, les mortels. Ouais. Ouais. S'il fait ça. Pourquoi. Pourquoi est-ce qu'on a ça. Genre. Oh. Tu sais. Je ne peux pas démissionner. C'est intéressant. Je n'ai. Je n'ai jamais entendu ça en fait. Je suis sûr que si tu parles avec. On devrait. On

[00:15:10] **Gavin McClurg:** on devrait aller. On devrait avoir, tu sais, un équipement différent. On devrait avoir quelques pièces de matériel en plus dans notre garage. C'est génial. Je n'avais jamais entendu ça avant.

[00:15:26] Je suis très sérieux. Vous savez, j'avais tout mon garage rempli de skis. Je veux dire, j'ai beaucoup d'ailes, d'une certaine manière. Mais ce sont toutes des D ou plus. Vous savez, je n'ai aucune B ou C. Alors, c'est... c'est quelque chose auquel je vais réfléchir. C'est génial.

[00:15:38] **Karlis Jaunpetrovišs:** J'en ai à la maison. Des vieilles Epics bien classiques. Des XS pour s'amuser. Ou, vous savez, une taille plus petite que ce dont j'ai besoin. Pour une rando hivernale, je ne prends pas la Diva. Je prends quelque chose de fun, facile à faire voler. Et pour garder mon pilotage actif. Des trucs, vous savez, de l'acrobatie simple. Je appelle ça du pilotage actif, parce que l'acrobatie, c'est ce que font Caesar et Theo De Blic. Moi, je joue juste. Ouais, ouais, ouais. Je ne suis pas à leur niveau, vous savez. Mais c'est un joli jouet sympa pour s'amuser. Ouais. Et, ouais. Ça. Je ne me rappelle plus d'il y a combien de temps, mais ça me frappe. Parce que dans tous les autres sports, on a toujours plusieurs jouets. Vous avez raison. Même pour les voitures, on a différents pneus pour différentes tractions. Et pourtant, dans ce sport...

[00:16:22] On va avec le même. Ouais. La plupart d'entre nous. Enfin, bref.

[00:16:25] **Gavin McClurg:** Ouais. J'aime bien ça. C'est une bonne idée. Très bien. Les sellettes. Ouvertes contre pod. Carénage contre sans carénage. Seatboard contre hammock. Sub contre non-sub. On pourrait vraiment aller loin là-dedans. C'est déjà beaucoup, rien qu'en soi, juste là. Mais, donne-moi ton avis sur les sellettes.

[00:16:44] **Karlis Jaunpetrovišs:** Je suppose que je vais commencer par le plus simple. Le sub ou le non-sub.

[00:16:49] Si vous visez des records du monde, ou si vous volez en PWC ou dans des compétitions de haut niveau, vous n'en avez pas besoin. Ça a les performances et la stabilité. D'autres sellettes ont le même niveau de stabilité. Oui, elle a les performances. Mais la plupart d'entre nous ne peuvent pas les exploiter. Il y a tellement plus de choses que nous devons faire. Une simple Impreza 4 sera tout aussi agréable et stable pour vous. Incomparablement plus simple à manipuler. Et les problèmes de visibilité et tout ça. Donc, pour les subs.

[00:17:20] Je pense que c'est une excellente chose pour le sport. On développe quelque chose, vous savez. On s'est tellement concentrés sur les ailes et maintenant, on avance aussi sur les sellettes. Donc c'est une super chose. Mais pour la plupart d'entre nous, ce n'est pas nécessaire. Quand on parle d'open versus pod. Bien sûr, quand on apprend l'acro, le pilotage actif assis est plus précis, plus adéquat, disons-le comme ça. Pour le pod, au moment où vous voulez faire de la distance, ou même si vous voulez voler pendant plus de trois heures, c'est juste plus confortable. La position, la façon dont vous êtes installés. Je recommanderais de ne pas prendre le plus léger du marché. Prenez un médium ou un lourd. Plus agréable, plus confortable. Le.

[00:18:05] L'aile sera plus calme. Plus elle est légère, plus la sellette est réactive, plus l'aile est nerveuse.

[00:18:12] Ça n'a pas d'importance. Quelle aile vous pilotez. Et si c'est votre premier pod, ne prenez pas le matos XL. C'est trop nerveux. Trop inconfortable. Ça va vous couper les côtes. C'est juste que quand vous l'avez, ça remplit sa fonction. Et si votre mission est de faire du marche et vol à Wolbivik, et que c'est vraiment ce que vous visez, alors oui, prenez le matos le plus léger. Mais si vous voulez juste faire du cross country, prenez quelque chose de moyen ou de lourd. Plus c'est lourd, plus c'est confortable. Pas seulement pour votre physique, mais aussi pour les thermiques. Pour l'air agressif. Tout ça est amorti. Et ça revient vraiment à une chose simple : moins il y a de matière, moins vous pouvez construire d'intégrité structurelle.

[00:18:57] L'intégrité, dans le sens de la sécurité. Parce qu'elles sont toutes très bien, ou la plupart d'entre elles.

[00:19:13] Les sellettes. Elles bougent et l'aile parle trop. Vous allez vous concentrer sur toutes ces distractions. Et plus vous êtes à l'aise dans une sellette, plus vous serez capable de prendre de meilleures décisions. Et cela rendra vos vols meilleurs. Et cela atteindra vos objectifs personnels et tout le reste. Une autre concession de Hummel pour les pods. C'est vraiment.

[00:19:37] Je ne me rappelle plus quand c'est la dernière fois que j'ai volé en position assise dans un pod. J'étais en mode semi. Personnellement, je ne vois pas une énorme différence, parce que la position allongée vous donne moins d'autorité sur le transfert de poids. Enfin, ça dépend de la façon dont ils sont construits. Pour moi, personnellement, je pense que tout est une question de confort, de ce que vous préférez. Mon corps est différent du vôtre, et tout le monde est différent. Quand il s'agit de transfert de poids, si vous installez correctement votre pod — c'est-à-dire que vos yeux sont pratiquement au-dessus du cockpit et non votre haut du corps — alors votre autorité sur le transfert de poids est très... elle n'est pas limitée, elle est juste moins importante que quand vous êtes assis bien droit. Mais si vous êtes penché en arrière, comme c'est conçu, je ne sais pas s'il y a une énorme différence, parce que certains de ces pods sont aussi très bien faits pour le transfert de poids. Donc mon meilleur conseil est d'aller voir quelque chose comme un Coupé Car ou n'importe quel autre festival. Asseyez-vous dans tous pour voir et trouvez celui qui convient à votre corps. Parce que pour le truc du flaring, ne prenez pas les gros, parce qu'ils sont compliqués et qu'ils peuvent...

[00:20:22] Verticalement. Et si tu optes pour un pod, l'idée c'est l'aérodynamisme, mais pas forcément parce que tu peux être assis bien droit, ce qui est moins aérodynamique mais plus confortable. Et puis, tu auras un peu plus d'autorité sur le transfert de poids. Bien sûr, être assis te donnera plus d'autorité si tu es bien droit. Mais si tu es penché en arrière comme c'est conçu, je ne sais pas s'il y a une énorme différence, parce que certains de ces hummocks sont plutôt bien faits pour le transfert de poids aussi. Donc mon meilleur conseil est d'aller voir quelque chose comme le Coupé Car ou n'importe quel autre festival. Assieds-toi dans tous, et trouve celui qui convient à ton corps. Parce que pour le truc de l'évasement,

ne prends pas les gros parce qu'ils sont compliqués et qu'ils peuvent...

[00:21:07] Ça se passe juste devant vos yeux quand vous avez des mouches à l'arrière ou une sorte de bazar là-dedans. Une simple sellette avec un petit évasement à l'arrière ou pas d'évasement du tout. Ça dépend de ce que vous voulez en faire. Et si c'est votre première fois, ne vous en faites pas. La performance supplémentaire ne va pas changer votre vie. C'est la prise de décision et tout ça qui est bien plus important. Donc, c'est vraiment la sellette. Tout est une question de ce qui s'adapte à votre corps et de ce qui est ajusté à votre corps, ce qui est parfois plus délicat. Peut-être que tout le reste est passé pour le passage à la sellette. C'est un tout autre sujet. Mais encore une fois, c'est très individuel. Pour moi, je n'ai pas une heure ou du temps. C'est plutôt le...

[00:21:52] une question de but. Le vol d'automne et d'hiver est bien plus agréable en pod qu'assis. C'est plus chaud, par exemple. Et s'il fait calme en hiver, le pod ne posera pas de problème. Et je ne vois pas...

[00:22:19] Le pod étant un

[00:22:24] C'est le problème. Et ne prenez pas les gros modèles. Si vous avez besoin d'une réponse à cette question, ne prenez pas de sous-légers.

[00:22:34] **Gavin McClurg:** Comme je l'ai dit à propos du matériel léger, et on en a déjà beaucoup parlé dans l'émission et ailleurs, mais je pense, je pense toujours que chaque pièce d'équipement est un compromis sur quelque chose. Vous savez, quand on vole les Cadillac, quand on fait de la course, elles sont aussi vraiment lourdes. Elles sont difficiles à transporter. Si vous atterrissez loin, elles sont difficiles à ramener. Je me souviens que Baptiste était ici à la Coupe du Monde l'année dernière, et il ne voulait pas porter son équipement sur 10 mètres, vous savez, parce qu'il a 15 kg de plomb dedans, pour le lestage et tout ça. Donc, tout est un compromis. Et je veux dire, voler huit heures, si c'est votre objectif, avec un équipement X-Alps super léger, ce n'est pas la même chose que de voler, vous savez, avec du matériel intermédiaire confortable, deux parachutes de secours, une sellette Cadillac.

[00:23:19] Je viens de faire un super vol il y a quelques jours et je n'arrêtais pas de me dire : "Mince, je suis vraiment content d'être sur ça plutôt que sur mon matos X-Alps". Parce que c'est juste plus physique. C'est plus... c'est plus de boulot. C'est un compromis. On fait toujours un compromis sur quelque chose.

[00:23:32] **Karlis Jaunpetrovišs:** Ouais, je suis d'accord. Je veux dire, j'ai volé avec la gamme X-Alps Range Two pendant deux saisons et je suis passé à l'Impreza, ce qui représente pratiquement les deux extrêmes. Je ne comprenais pas pourquoi je me punissais avec des vols de huit heures dans la sellette X-Alps, alors que ce n'est pas le cas et que la Range est incroyable.

[00:23:56] Pour trois. Mais l'Impreza était tellement plus confortable parce qu'il y a beaucoup plus de matière et on peut l'ajuster, c'est plus facile.

[00:24:06] **Gavin McClurg:** Conduire une Cadillac. Ouais, c'est juste plus simple, tu vois. Ouais.

[00:24:08] **Karlis Jaunpetrovišs:** Exactement. Et la randonnée. Ouais. Mais je ne fais pas beaucoup de randonnée ces jours-ci. Avant, je faisais un peu de rando, et maintenant je me fais récupérer et on prend la voiture jusqu'à la montagne. Donc ouais, je suis d'accord. C'est pour ça qu'on a tellement de sellettes. Tu peux choisir selon l'usage et en avoir quelques-unes identiques aux ailes. Ouais, pourquoi ne pas en avoir quelques-unes ?

[00:24:33] **Gavin McClurg:** Ouais. Qu'est-ce que je peux dire là-dessus quand on en a plusieurs pour les sellettes ? Il faut juste prendre une très bonne habitude : dès que tu décolles, je veux dire, pense-y avant de décoller, comme d'habitude quand tu fais tes vérifications. Mais j'aime vraiment prendre le temps de se réhabituer, encore et encore, à la poignée. Juste parce que chaque sellette est un peu différente, tu vois, la structure change. Juste parce que quand ça part en vrille, tu ne vas pas te dire : « Oh oui, je suis dans cette sellette et je sais comment ça se passe ».

[00:25:23] Cette partie-là, c'était littéralement... enfin, quand j'ai lancé le premier, il n'était pas attaché, et puis j'ai oublié que j'en avais un deuxième. Je l'ai regardé en rigolant, et puis attends une minute, j'en ai un autre. Donc ouais, c'est juste pour s'assurer que quand tu changes de matériel, ton esprit ne peut pas oublier. Si tu as passé beaucoup de temps sur l'un et que tu passes à un autre, c'est bien de se réhabituer. Bon, on en a déjà parlé avant l'enregistrement. On n'est pas sûrs

que l'un ou l'autre soit très doué pour parler de ce sujet, mais s'éloigner... Enfin, pour commencer, revenir au parapente après avoir été loin, tu as eu cette blessure à l'épaule, mais tu n'es pas encore revenu. Alors, des réflexions là-dessus ?

[00:26:04] **Karlis Jaunpetrovi?s**: Eh bien, j'ai pris une petite pause pendant un bon moment après mon déploiement de parachute de secours, parce que ça m'a pris du temps pour savoir quoi faire ensuite. Et parce que, par chance, je m'en suis sorti, mais ce n'était pas grâce à mes compétences. J'ai eu de la chance. Donc, comme j'ai tendance à trop réfléchir aux choses, ça m'a pris un certain temps pour digérer tout ça. La première chose que j'ai faite, c'est que j'ai pris une... ouais, une Epic. C'est une aile de type lobby, en gros, une aile ENA au lieu de la deux lignes. Et je suis resté en bas pendant un moment avant même de décoller. Je suis parti par une journée calme au lieu d'une journée de gros vent, avec des vols courts, et j'ai augmenté progressivement.

[00:26:49] Alors, je me suis demandé : c'est quoi ça ? Ça fait combien de classes ? Mais c'est juste la classe. C'est aussi un petit aspect. Passer de la Two Line... Je ne me rappelle plus quelle était la chute maximale, mais Epic est très petite. Donc, par comparaison, pour moi, c'était...

[00:27:07] Revenir, surtout après un traumatisme mental ou physique, vous voulez au moins... Pour moi, j'aimais... L'objectif était de prendre ça tranquillement. Et avant même de faire de gros cross country, parce que la première saison, j'ai à peine volé. Et à chaque fois que j'étais près du terrain, j'étais nerveux. Alors j'ai passé l'hiver à faire de la randonnée, à voler du haut vers le bas pour faire du pilotage actif. Et pour moi, un simple vol de retour était terrifiant. Certains jours, je n'y arrivais pas. Alors je faisais des simples 360, ou des wing overs, ou quelque chose avec lequel j'étais plus à l'aise. Ça m'a pris des mois et des mois et des mois pour être à l'aise.

[00:27:46] Encore une fois, c'est un traumatisme mental. Je n'avais pas le physique et donc je pense, d'abord, si c'est après un incident ou un accident, prenez votre temps. On est tous différents, on a des façons différentes de gérer ces choses, et ne vous culpabilisez pas si ça fait peur la première fois que vous y allez. Vous n'êtes pas obligé de décoller juste parce que vous êtes au point de décollage. C'est un processus, et plus vous y allez doucement, moins vous risquez d'avoir peur à nouveau. Parce que la première fois, je ne sais pas, probablement pendant un an, ça a été vraiment difficile pour moi de voler en air thermique près du relief, parce que je remarquais juste que mon rythme cardiaque augmentait, que je devenais tendu.

[00:28:31] Toutes les choses qui ne m'étaient jamais arrivées avant. Je ne savais pas ce que ça voulait dire d'avoir peur de voler jusqu'à ce que je lâche mon parachute de secours. Et tout le processus a pris trois ans avant que je ne retrouve mon confort. Et maintenant, on verra, parce que je vais être arrêté encore trois mois. Et je me demande... il y a un an, j'étais devenu bon mentalement. Donc, demandez-moi quand je recommencerai à voler comment ça s'est passé. Mais le processus, et mon soutien... je veux dire, sans les gens dans ma vie qui m'aident pour tout ce processus. Ce n'est pas... ce n'est pas un sport que l'on fait seul. Et on vole seul, mais on ne devrait pas aimer ça. Absolument pas être seul quand on est...

[00:29:16] Se remettre de traumatismes physiques et mentaux. Plus il y a de gens qui se soucient de vous, qui sont autour de vous et qui vous soutiennent dans tout ce processus. Et qui ne vous mettent pas la pression pour que vous recommenciez à voler. Parce que c'est facile, une fois qu'on a vraiment peur. Enfin, pas pour moi, vous savez, tout le monde est différent, comme toujours. Alors oui, je dirais que prendre son temps serait le meilleur conseil. Ne soyez pas trop dur avec vous-même. C'est le meilleur conseil que j'ai reçu pendant ce processus, je pense. Le plus important, c'est de se parler comme on parlerait à un enfant de dix ans. Alors imaginez que vous parlez à votre...

[00:30:09] un enfant de dix ans. C'est un truc tout simple, mais ça marche.

[00:30:15] **Gavin McClurg**: C'est une super astuce. Ça nous amène à la suivante, que j'aime beaucoup. Cette question, parce que c'est quelque chose auquel j'ai beaucoup réfléchi. Je ne sais pas, mais je suis content que ce soit toi qui doives y répondre. Pas moi.

[00:30:29] En s'éloignant du parapente, qu'est-ce qu'il y a de l'autre côté ? Et comme je l'ai dit, aucun de nous n'a aucune idée de ce que tu en penses. Je veux dire, c'est intéressant, non ? On voit des gens.

[00:30:42] Viennent et s'en vont.

[00:30:52] Ceci, je...

[00:30:53] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Je ne suis pas la personne pour répondre à ça. Je n'ai pas de plan B. J'ai des projets pour la prochaine décennie, ou les deux suivantes, sur ce que je vais faire. Mais prendre sa retraite, s'arrêter, ce n'est pas une option. Donc, avant ça, je ne pense pas qu'il y ait quelqu'un de meilleur que vous. Et je réponds à cette question.

[00:31:12] **Gavin McClurg:** Ouais, je veux dire, je suppose qu'on peut parler un peu du concept en lui-même, parce que je pense que dans n'importe quel sport professionnel ou même récréatif, à un moment donné, on peut être trop vieux. Pas tout le monde, bien sûr, on voit des gens pratiquer jusque dans la quatre-vingtaine, ce qui est génial. Mais tu sais, savoir que tu deviens plus fragile, être plus prudent avec tout le côté physique, c'est intelligent. Mais je pense que c'est d'avoir quelque chose qui définit un peu qui tu es.

[00:31:50] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Ouais. Et comme Bruce a eu...

[00:31:55] Cross Country Magazine. Un article il y a quelques années où Bruce, en tournant les soixante ans, disait qu'à l'âge de 80 ans, on allait tous finir par s'envoler, ce qui est basé sur des recherches. Le temps de réaction disparaît pour nous tous. Et pour moi, il reste encore 40 ans. Donc, ça semble vraiment lointain dans le futur. Mais ouais, je...

[00:32:16] Je serai encore en train de faire du vol en entreprise dans la vingtaine. C'est l'objectif. Mais je ne me vois toujours pas m'éloigner complètement du sport. Même si je ne peux plus voler, je resterai impliqué dans l'organisation de choses ou pour aider à certaines recherches afin de construire du matériel meilleur et plus sûr, sous une forme ou une autre, qui servira ensuite aux pièces de rechange. J'ai pas mal d'idées là-dessus. Et maintenant, j'organise des compétitions. J'ai tellement de nouvelles idées pour améliorer la sécurité. Depuis notre dernière discussion jusqu'à celle-ci, j'ai pas mal de nouvelles sur ce sujet, ce qui fait même qu'on devrait carrément faire un autre podcast juste là-dessus. C'est vraiment ce qui m'occupe l'esprit en ce moment.

[00:33:03] C'est tout ce que j'ai à dire, en gros. Donc, même si je ne peux plus voler, il y aura toujours des choses que je ferai dans ce sport. Et ce sport est tellement diversifié, il y a tellement de choses à apprendre encore. Pour moi, rien n'est aussi intrigant que la vie, ni aussi complexe. J'aimerais continuer à apprendre et à m'améliorer. Ouais, pour...

[00:33:26] Moi, c'est ça. C'est tout, en gros.

[00:33:30] **Gavin McClurg:** Alors, la réponse est : ne partez pas, les amis.

[00:33:34] Exactement. Bon, ça nous amène à la...

[00:33:52] Suivant. Mais la question portait sur une discussion plus pratique concernant le SIV. Donc, j'aimerais savoir ce que cela signifie pour vous, mais aussi pratiquer des manœuvres en dehors du SIV. Je suis vraiment curieux d'avoir votre avis là-dessus, parce que c'est quelque chose avec lequel j'ai toujours eu du mal, vous voyez. Je peux me retrouver dans un...

[00:34:29] S.I.V.

[00:34:42] S.

[00:34:45] Je dois faire ça dans ma vie. Dans ma vie.

[00:34:56] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Ma vie. Ce qui n'est pas bon pour mon entreprise, mais vous devriez faire autant de passes que nécessaire jusqu'à ce que vous n'en ayez plus besoin. Et cela est lié à la question selon laquelle vous devez vous entraîner par vous-même.

[00:35:13] Alors, ce que je recommande si vous n'êtes pas à l'aise pour y aller seul, c'est de faire un cours de remise à niveau. Un truc de trois jours par exemple. Vous restez, moi je le fais au Lac de Garde, donc vous restez au Lac de Garde une semaine de plus. Et vous vous en occupez pendant deux jours, ou peu importe ce que vous pouvez faire logistiquement. Et faites la même chose, parce que vous sortez tout juste du cours. Ensuite, vous pouvez pratiquer sans l'instructeur à vos côtés, parce que c'est une sensation très différente. Seul, voyez ce que vous pouvez faire. Puis, idéalement, revenez sur le même cours pour perfectionner les choses au niveau supérieur. Et après ça, vous pourrez faire d'autres choses sur l'eau dans un environnement sûr. Mais dès que vous le pouvez. Puis, après le cours, tant que tout est

frais dans votre tête, allez enchaîner quelques stalls sur terre.

[00:35:59] Si ça s'est bien passé sur l'eau. Si vous avez l'impression d'être dedans, comme vous avez dit, vous en avez fait 25 et vous vous sentez en contrôle sur l'eau. Plus vite, mieux c'est. Parce que le truc inconfortable dont vous parlez, c'est juste mental. Et plus vous attendez, plus la compétence s'efface, physiquement aussi. Mais si vous le faites juste après, vous avez encore la compétence physique. Vous venez de le faire. Quelques jours.

[00:36:25] **Gavin McClurg**: Il y a quelques jours.

[00:36:25] **Karlis Jaunpetrovišs**: il y a quelques jours. Donc, il n'y a aucune raison pour que vous ne puissiez pas le faire au sol. Et je ne recommanderais pas non plus de faire votre première sur une aile à fort allongement. Faites-le sur une aile à faible allongement. Ça aide, bien sûr. Et la raison, si vous... parce que c'est pour les pilotes qui n'ont pas encore leur propre pratique active du pilotage. Donc, la première étape, c'est juste d'avoir une bonne instruction. Pour être dans un environnement sûr et agréable pour mettre tout en branle, peu importe. Que ce soit les décrochages, les rotations, les asymétries, les frontales, d'autres rotations... Quel que soit le niveau que vous avez atteint pendant le cours, vous pratiquez cela sans l'instructeur, puis vous revenez, vous avancez ou autre chose, et ensuite vous y allez par vous-même. Dans ma tête, ce serait la chose idéale. Parce que vous avez un instructeur, pas d'instructeur, un instructeur, et ensuite vous partez seul.

[00:37:12] Et je pense qu'avec de bonnes instructions et avec des ailes de classe B, ça dépend du pilote pour les C, parce que les ailes à forte finesse sont plus techniques, un peu plus précises que les A et les B. Elles demandent moins de précision et sont plus indulgentes. Donc sur une aile de classe B, si vous gagnez quelques jours sur un exercice de vrille, je suis assez serein sur le fait que la plupart des pilotes pourront y arriver. Vous pouvez le faire confortablement au sol. Euh, si c'est dans ce planning, parce que vous pouvez éliminer beaucoup de répétitions, euh, dans ces cours et le faire vous-même est la clé. Et pour moi, faire un cours de vrille une fois par an ou une fois sur une nouvelle aile et tout ça... Si quelque chose, c'est un constructeur de fausse confiance, parce qu'on doit le pratiquer.

[00:38:02] On ne peut pas juste faire un seul sieve et espérer que dans plusieurs mois, quand l'asymétrie se produira, cela vous aidera vraiment. Alors oui, autant que vous avez de la hauteur, ces trois sixties, juste pour avoir, vous savez, des sorties rapides avec le travail de contrôle brut là-dessus, que vous pouvez faire et qui ne demandent pas tant d'effort. Je veux dire,

[00:38:33] Je les fais à chaque vol, mais si je guide, si j'attends la base des nuages pour un élève, je ferai un heli ou un backflow ou quelque chose pour descendre au lieu de spiraler ou de descendre en heli. Si je fais un long cross country, j'essaie généralement de monter haut avant d'atterrir. Comme ça, je peux faire quelques manœuvres en étant fatigué parce que, plus probablement que non, je vais perdre mon aile en étant fatigué. Je veux donc m'entraîner en étant fatigué. Je construis ainsi une mémoire musculaire et c'est constant, il n'y a pas de vol où je n'ai pas fait un petit truc de mist ou de spin, quelque chose de ludique, ça n'a pas besoin d'être un backfly parce que la plupart des choses commencent par faire tourner l'aile, ou ça n'a pas besoin d'être négatif, genre un backfly totalement négatif, mais quelque chose que, une fois que vous êtes à l'aise avec, vous avez besoin de pratiquer pour rester à l'aise avec.

[00:39:21] Est-ce que ça répond à la question ?

[00:39:23] **Gavin McClurg**: Excellent. Ça répond à la question. Ouais. Et ça me fait réaliser que je suis encore assez débutant, parce que je ne serais pas très à l'aise avec tout ça sur une base régulière pour le moment. Bon, d'accord. Le suivant. Je veux dire, il y a des livres dédiés à ça. Il y a tout un chapitre dans mon livre qui y est consacré, mais comment mieux monter ?

[00:39:42] **Karlis Jaunpetrovišs**: C'est ça. J'ai aussi une histoire personnelle. Ça aide peut-être les pilotes : j'ai appris tout le cross country avec Bruce Goldsmith qui faisait partie de la boîte, et Bruce — il y a aussi des vidéos sur YouTube de nos jours — il aime que tu voles les mains en haut autant que possible. Tu n'utilises les freins que si c'est nécessaire pour obtenir ce dont tu as besoin. Et puis avant que je ne soutienne Theo, on est allés voler ensemble et il a volé avec les freins, les deux freins, avec beaucoup de frein et en thermique intérieure. Moi, j'ai volé sans freins dans la thermique et on a grimpé à la même vitesse. Je me suis dit : comment c'est possible ? Quand j'ai demandé à Theo, il m'a dit : « Eh bien, c'est comme ça qu'il vole. »

[00:40:26] Et puis, pendant le X-Alps, j'ai demandé à Tony Bender ce qu'il pensait de ces différentes techniques. Parce que ça n'avait pas de sens pour moi qu'on puisse voler les mains en l'air d'un côté et être bien engagé de l'autre, tout en montant à la même vitesse. Et Tony aime voler à l'opposé. Il aime voler avec des freins bien engagés, le cœur bien serré, et ralentir l'aile. Bruce et Tony sont deux légendes dans ce sport. Je ne peux pas simplement en ignorer un pour écouter l'autre. Ça a vraiment fait une différence. C'est

[00:40:57] **Gavin McClurg:** un bordel

[00:40:57] **Karlis Jaunpetrovišs:** dans mon esprit, parce que je sais que les deux sont justes. Ça m'a pris des années et j'y travaille encore. Je pense que c'est juste une question d'utiliser la bonne technique pour les bonnes conditions. Et il peut y avoir quelque chose à voir avec la conception des ailes aussi. Parce que Bruce a conçu ses ailes d'une certaine manière. Tony a été pilote d'essai pour Novot. Donc je suppose que chaque concepteur ou pilote d'essai a une préférence sur la façon dont il aime ses ailes. Enfin, d'un autre côté, et j'en suis sûr, vous volez avec un peu de frein ou beaucoup de frein, selon les conditions. Ce que j'essaie de dire, c'est n'ayez pas peur d'expérimenter. Pour moi, il n'y a pas de bonne ou de mauvaise façon de faire.

[00:41:43] En fait, pour la thermique, ce que j'ai appris en écoutant beaucoup de différents pilotes, c'est que tant que quand tu montes, les autres ne sont pas en train de te dépasser, c'est une bonne façon de monter. C'est le genre de... et comment exactement chacun le fait, ça dépend un peu du style. Ça dépend des ailes, du poids, de la charge. Il y a beaucoup de choses, surtout sans vent en thermique. Donc pour moi, il n'y a pas de bonne ou de mauvaise façon. Tu dois trouver l'équilibre entre les deux mondes.

[00:42:14] Pour du vent léger avec des bulles, oui. Mains levées en C ou en B. Dans la plupart des cas, ce sera mieux que les deux freins engagés. Surtout si vous entrez dedans, si c'est une grosse thermique. Ouais. Les deux freins engagés et en C. Inclinez et attrapez-la. Ouais. Le plus souvent, ce sera mieux que les mains levées ou un seul frein. Et puis, il y a tout ce qu'il y a entre les deux extrêmes.

[00:42:39] Ce n'est pas la voile thermique facile. Et c'est ce que j'aime : chaque jour est différent. Chaque thermique est différente et il faut s'y adapter.

[00:42:49] **Gavin McClurg:** Il y a un véritable art que je remarque, euh, au niveau de la Coupe du monde avec les gars qui sont très souvent dans le top 10 : ils ont un mouvement au sommet de chaque montée qui me laisse vraiment perplexe. Parfois je le comprends, parfois non, mais ils ressortent à 10 mètres au-dessus de tout le monde. Vous savez, ils font juste un petit virage, une rotation. On m'a dit que parfois, et encore une fois, c'est très spécifique au pilote. Il y a des pilotes qui n'utiliseront pas leur frein intérieur, surtout au sommet de la montée. Ils vont en arrière et font juste un petit ajustement avec leurs ailes. Euh, vous voyez, donc c'est... mais ce que je dirais, c'est qu'il y a un art très fin et assez sexy pour sortir de la thermique qui vous projette au-dessus, vous savez, si vous êtes dans un gros groupe, ces 10 ou 15 mètres supplémentaires, euh, s'accumulent vraiment sur la durée de la course, vous savez, et ils sont alors dans la position la plus dominante et dominante.

[00:44:00] Et tout le monde travaille pour eux. Vous n'êtes pas l'outil de tout le monde. Ensuite, vous êtes au sommet, c'est une position très facile en compétition. Quand vous êtes dans cette position, vous n'avez pas à réfléchir, vous n'avez pas grand-chose à faire. Alors, je dirais qu'en progressant en montée, au début, essayez juste de monter avec les autres, mais quand vous progressez vraiment, surtout si vous commencez à faire de la course, travaillez sur ces petits détails ici et là qui peuvent faire... Ouais.

[00:44:29] **Karlis Jaunpetrovišs:** Il y a eu une étude il y a quelques années, je crois. Ils ont mis tous les capteurs et tout ça, et la différence entre le top 10 et le reste du peloton, c'était juste une question de précision ; le détail du réglage fin faisait toute la différence. Si on regarde juste la vidéo, ça ne semble pas très différent, mais il y a vraiment de minuscules détails pour la sortie de virage. Ça fait un moment, mais j'ai regardé du côté des planeurs. Ils ont des stratégies pour ça. Donc c'est quelque chose, vous savez, allez voir le pilotage de planeurs. C'est un peu différent, mais il y a des stratégies. Je n'ai pas l'impression d'en être encore là. Donc c'est un peu... je vais laisser ça pour plus tard, pour que je trouve ça moi-même. Parce que, vous savez, je ne fais pas vraiment de compétition moi-même.

[00:45:15] En fait, j'organise plus ces journées que je n'en fais de la compétition. Donc, ouais, mais j'ai remarqué ça aussi. C'est incroyable ce qu'ils font et le souci de détail, ouais, je n'y suis pas encore.

[00:45:29] **Gavin McClurg:** Ouais. Ça, c'est, c'est dans le genre, tu sais, le demi pour cent. Tu as dit que tu avais quelques bonnes idées là-dessus, sur comment mieux prévoir. Tu sais, notre sport dépend tellement de ça, on a vu ces gros triangles descendre ces derniers jours et dans les Alpes, tu sais, un énorme qui vient juste de se lancer, à quelle heure, tu vois. Alors, comment mieux prévoir ? Qu'est-ce que tu en penses ?

[00:45:55] **Karlis Jaunpetrovišs:** Vraiment ? Le plus simple, c'est d'embaucher quelqu'un. Je suis sérieux. J'ai un mentor depuis huit ans. Il est obsédé par Matthew depuis qu'il a 10 ans. Il a maintenant la cinquantaine. Ça fait 45 ans qu'il vérifie Matthew chaque jour depuis que c'était un gamin de 10 ans. Je ne peux pas rivaliser avec ça. Donc pour tous les événements ou parcours, tout ce que je fais, il s'occupe des prévisions pour moi parce qu'il y a des niveaux et j'ai trois années et demie de retard sur lui. Oui. En expérience, en connaissances et pour toutes ces grosses journées, il y a un groupe de personnes très expérimentées dans la zone et dans le matériel qui, en tant que pack, se réunissent pour analyser les journées.

[00:46:42] La plupart des grandes journées sont gérées par un groupe, pas forcément une bande, mais il y a tout un groupe de personnes en coulisses qui discutent entre elles. Ce n'est pas un seul gars. Et je pense que c'est peut-être ce dont on devrait plus parler parce que, vous savez, on voit le journal de vol d'un gars qui gagne ou qui obtient le vol. Il y a généralement quatre ou cinq autres journaux de vol qui le suivent et ils volent ensemble. Ils planifient ensemble. Très étroitement. Trouvez quelqu'un de meilleur que vous et posez beaucoup de questions. Et vraiment, parce que pour Matthew, j'avais l'habitude de donner quelques règles simples, mais c'est juste que la micrométéorologie de Matthew, que nous utilisons pour voler, est incroyablement détaillée. Et il y a tellement de choses qui l'influencent.

[00:47:29] Il n'y a pas de règle simple, vraiment, surtout pour ces journées-là. Genre, ouais, on a eu de la chaleur, du sec, on a eu le mistral avant. Donc il y a des choses qui influencent : le mistral apporte de l'air sec et froid, la chaleur aide à avoir une base haute. Là, il n'y avait pas de vent ou peu de vent, genre le vent météo n'était pas important. Donc il y a des points clés pour ça. Et on a de plus en plus d'applications qui fonctionnent ou non, selon le lieu et le moment. Ouais. Donc pour les prévisions, je pense personnellement qu'il est incroyablement difficile d'être super précis. Mais peut-être que ma référence est trop élevée parce que mon mentor est incroyablement bon dans ce qu'il fait.

[00:48:15] Et donc, je me compare à lui et je ne pense pas être très bon par rapport à lui.

[00:48:21] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est facile de se décharger de ça aussi. Je veux dire, j'ai le même problème avec mon supporter lors des dernières courses, Revis, il devient vraiment nerveux avec la météo. Donc c'est plus simple pour moi de juste préparer mon matos et de faire ce qu'il me dit de faire. Tu sais, je ne comprendrai jamais ça à son niveau. Je n'ai pas 50 onglets ouverts sur chaque chose possible que vous regardez. Ce que je dirais sur la prévision, et ça m'a pris pas mal de temps à apprendre et à continuer d'apprendre, c'est que les modèles sont des modèles et qu'ils font tous un travail de mieux en mieux, tout le temps. Et ils ont des applis incroyables, tu sais, SkySite, XCSkies et Meteoblue.

[00:49:09] Elles s'améliorent constamment. Ils ajoutent toujours des couches qui nous aident vraiment. Ce que je dirais par contre, c'est que plus on est dépendant des prévisions, moins on vole bien dans certains cas ; on se focalise totalement sur le fait que c'est ce qu'on va faire de cette journée. Et on oublie d'être des pilotes et de suivre le ciel. Je veux dire, encore une fois, ce que les modèles ont beaucoup de mal à prendre en compte, c'est ce côté micro, vous savez, cette pente qui reçoit un peu plus de chaleur à cette heure précise de la journée. Ce n'est pas quelque chose que les modèles peuvent résoudre. Ou pas très bien, en tout cas. Donc, je pense qu'on doit rester flexibles.

[00:49:56] Vous savez, ça pourrait être une journée où vous allez au froid, vous faites un vol et vous faites un FAI de 300 K. Et peut-être que ça marche, mais après six heures de vol, quelque chose a changé, quelque chose que vous n'aviez pas anticipé. Et vous continuez à vous prendre la tête contre un mur, en essayant de faire ce que vous aviez prévu plutôt que ce que la journée vous offre.

[00:50:14] **Karlis Jaunpetrovišs:** Ouais. Adapte-toi à la journée, pas aux prévisions.

[00:50:16] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. Et c'est, ça peut être difficile de changer de mode. Je trouve que, tu sais, en course, on parle toujours de l'importance de changer de rapport, tu vois, et de piloter au jour le jour, mais si tu ne le fais pas, tu te prends un mur. Et tu perds. Mais ouais, je pense qu'on doit s'en rappeler aussi pour les prévisions. C'est, tu sais, une autre chose.

[00:50:40] **Karlis Jaunpetrovišs:** concernant les prévisions, ce que j'ai remarqué, c'est que les gens ne font pas forcément attention à ce qui se passe en ce moment même. Par exemple, quand vous quittez la maison et que vous allez à la montagne, il y a énormément d'informations dans les nuages au-dessus de vous. Et je pense que pour nous, les prévisions servent surtout à planifier les gros vols et, pour rebondir sur ce que vous dites, à s'adapter à la journée. Maintenant que je dirige Evans, quand on fait un briefing, disons à midi ou à 11h30, puis qu'on en fait un autre une demi-heure plus tard, les gens ne remarquent souvent pas les changements dans l'air autour d'eux entre le moment où on arrive pour le décollage et le moment où, en général, ils commencent à voler, ce qui prend souvent quelques heures. C'est pareil pour les stages, c'est une période encore plus longue, entre le briefing du matin et le décollage effectif.

[00:51:32] Ouais. Je pense qu'il y a un art à cela. Et comme on n'est pas des pilotes seulement au décollage, on peut l'observer depuis la fenêtre du bureau ou en conduisant sur l'autoroute. Parce que l'heure ou les deux heures qui suivent sont assez prévisibles juste avec ce que vous voyez. Si vous savez ce que vous regardez et comment le lire. Il existe pas mal de livres là-dessus, sur comment lire les nuages en fait, ce qu'ils vous disent, les vents et tout ça. Et je pense que ce serait quelque chose de vraiment précieux d'y prêter plus attention, parce que quand vous volez, vous voyez quelque chose et vous vous dites : « OK, ça n'a pas l'air bon. Parce que dans deux heures, on va peut-être avoir une averse là-bas. Je devrais peut-être, tu sais, aller dans l'autre direction et essayer une autre route. »

[00:52:16] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. Carlos, je suis conscient du temps qu'il nous reste et je veux vraiment entendre ce que tu as à dire sur le parachute de secours. Alors on va sauter le vol plané, parce que c'est un sujet incroyablement complexe. J'aimerais entendre brièvement tes réflexions sur tout ce qui concerne l'utilisation quotidienne de l'accélérateur, et ensuite on abordera ce point intéressant : atténuer la prise de décision dictée par la testostérone qui afflige notre sport, j'ai hâte d'avoir ton avis là-dessus. Donc, l'accélérateur et la testostérone. Euh,

[00:52:44] **Karlis Jaunpetrovišs:** pour moi, dès que je quitte la thermique, je suis sur la barre d'abord, c'est sûr. Donc 50, 60 %, c'est là que je vole. Et je dépasse rarement les 80 % parce que je ne fais pas de course. Je ne fais pas de vol de compétition. Et même en cross country, je ne dépasse que si je suis dans une très mauvaise zone de portance ou si Lisa m'a coincé quelque part, alors j'utiliserai les 100 % de l'aile. Sinon, entre 50 et 80 %, c'est là que je joue. Et ensuite, les commandes passent sur les B ou les C, selon l'aile que vous volez autant que possible.

[00:53:21] Et on est censé faire ça de nos jours, surtout avec les boucles à travers les B et les connexions en C. Tu as un meilleur contrôle de l'aile ou des deux lignes, tu peux juste verrouiller l'étape que tu veux. Tu es dessus, tu gardes les pieds là et tu contrôles juste avec les B. Les ailes volent bien de nos jours, les deux lignes surtout, tu peux avoir beaucoup de contrôle. Tu peux ralentir ta vitesse vraie en changeant l'angle d'attaque, la poitrine et les B. Et il y a beaucoup de choses qu'on peut faire avec ça. Je suis encore nerveux avec cette technique, surtout quand je vais à 80 %. Je descends souvent à 50 % pour faire la même chose. Je ne le fais pas, mais c'est moi. Je n'aime pas pousser les limites. Je n'aime pas... vous savez, j'aime voler, mais je ne me soucie pas de la compétition.

[00:54:07] Euh, donc, mais ouais, pour moi, avec l'accélérateur, dès que tu ne thermiques plus, il est sur au moins 50, 60 %, euh, surtout face au vent, euh, en descendant, euh, la plupart des ailes voleront quand même mieux jusqu'à 30 % pour l'efficacité de la portance. Et, euh, si tu regardes la courbe polaire et que le trim vitesse est plus efficace, mais ça, c'est dans un air parfaitement calme dans lequel on ne vole pas, et l'accélérateur aide à traverser n'importe quel genre de turbulences et tout ça. Du coup, tu ne ralentis pas, tu ne bascules pas en arrière, tu n'avances pas. C'est là que l'inefficacité arrive. C'est là que l'accélérateur t'aide à mieux traverser. Donc oui, tu as théoriquement plus de perte en altitude parce que tu accélères l'aile, mais tu traverses mieux ces zones-là.

[00:54:53] Donc, vous gagnez plus de portance de cette façon. Pour moi, en dehors de la thermique, la première étape, la deuxième étape, si je pousse. Ou, et oui, j'ai un système de crémaillère qui bloque la position, donc je n'ai pas besoin de la tenir parce que je suis sur la barre sans arrêt. Et pour moi, ce n'est même pas de la course, avoir 50 à 80 % de barre, ce n'est pas de la course. C'est juste du vol normal.

[00:55:19] **Gavin McClurg:** D'accord. Et comment est-ce qu'on peut atténuer ça ? On est des hommes. Eh bien, je pense que, et encore une fois, c'est quelque chose que nous n'avons peut-être pas abordé exactement sous cet angle, mais dont nous avons pas mal parlé dans l'émission. Euh,

[00:55:34] Je vais prendre les XC comme exemple, vous savez, et ce podcast n'est pas censé parler spécifiquement des XC parce que j'en parle tellement, mais il y a eu beaucoup de discussions cette année sur les risques, sur le fait que ce sont des gladiateurs et non une course d'aventure, tout ça. Et vous savez, j'ai vu des commentaires sur Instagram un jour où je faisais quelque chose, et vous savez ce que je déteste, c'était ce commentaire. Ce que je déteste, c'est que ces pilotes exceptionnels donnent un mauvais exemple, ils montrent ce que les gens normaux ne devraient pas faire. Et pour moi, ça ne rend pas assez de crédit aux gens. Vous savez, si vous pensez que vous pouvez regarder Chrigel décoller avec un vent de 50 kilomètres par heure et vous dire : « Ouais, je peux faire ce mouvement », alors vous n'êtes pas faits pour ce monde.

[00:56:20] Bref, vous savez, Darwin va finir par vous rattraper. Donc, pour moi, c'est juste qu'on ne peut pas être des suiveurs dans ce sport, on change d'un jour à l'autre. Et la hauteur, et la fatigue, tout ça, et la météo, et tous les trucs dont vous avez parlé. Donc, vous savez, c'est juste... d'une certaine manière, je trouve ça ridicule, vous savez, qu'il y ait une telle gamme de capacités ici, et il y en aura toujours. Et vous ne pouvez pas regarder quelqu'un faire l'X-Alps par une journée vraiment forte et vous dire : « Ouais, ça a l'air raisonnable ». Je veux dire, ça ne l'est pas, mais pour eux, ça l'est.

[00:57:01] **Karlis Jaunpetrovišs:** On a eu les mêmes conversations, bien sûr, tout le monde. Ils ont parlé de l'X-Alps de cette année, de toutes les victoires et tout le reste. Eh bien, on a la course de moto, le Manx TT, où ils roulent à 300 km/h sur... Ouais. L'Isle of Man, celle-là. L'Isle of Man. Qu'est-ce que tu vas penser que tu peux faire la même chose sur ta moto ? C'est comme s'ils ne donnaient pas l'exemple. Ils montrent ce que la moto peut faire et ce qu'un pilote incroyablement doué peut faire. Et dans cette course, il y a pratiquement chaque année quelqu'un qui se crash. Et c'est accepté. Et on n'a aucun problème avec ça. Donc pour moi, c'est : tu y vas, tu as participé à la course. C'est ton choix. Quel niveau de risque tu vas prendre ? C'est à toi de décider.

[00:57:46] Ce n'est pas mon rôle de te dire, Gavin. Ouais, non, ne te lance pas là-dedans. C'est genre, si tu es à l'aise et que tu veux le faire, c'est ton choix. Et pour moi, les courses, ouais, elles sont rudes. Et l'une des raisons, parce que j'ai pensé à participer il y a des années, plus maintenant. Genre, j'ai vu ce que vous faites. C'était genre, ouais, ça dépasse largement mon niveau de confort. Et c'est pas grave. Il n'y a rien de mal à ça. Et il n'y a rien de mal à ce que des gens se lancent là-dedans s'ils le choisissent. Et moi, tu sais, tant que tu ne mets personne d'autre en danger, ce qu'ils ne font pas, tu sais, les pilotes se pilotent eux-mêmes. Mon argument, c'est que, je veux dire, on a plein de choses que les gens font dans ce monde et on les laisse faire, pourquoi ce serait différent ? Juste parce qu'ils le font.

[00:58:32] Ouais. Comme tu l'as dit, ça ne veut pas dire que quelqu'un qui vient juste d'apprendre ça peut faire la même chose. C'est aussi des décennies et des décennies de pratique, tu sais, et des milliers d'heures. Ce ne sont pas des pilotes débutants, en aucun cas.

[00:58:46] **Gavin McClurg:** Voilà. Très bien. Bien dit, d'accord. Les parachutes de secours, euh, vous êtes un expert en parachutes de secours. Donc c'était la première partie de tout ça sur les parachutes de secours par des experts en parachutes de secours. Alors, le rond contre le carré contre le Regalo, léger contre poids standard, comment décider de la taille réelle, de la durée de vie réelle des parachutes de secours, bla bla bla. C'est une longue question. Vous connaissez tout, euh, quelques réflexions.

[00:59:09] **Karlis Jaunpetrovišs:** Commençons par le plus simple entre le rond, le carré ou le Regalo. La plupart des secours en rond ont une instabilité de pendule intégrée au système, non ? Donc, si vous êtes dans la plage de poids pour laquelle ils sont certifiés, ça devrait être assez stable en pendule, mais avec un peu de mouvement d'aile, le secours va commencer à balancer. Et ce n'est pas une bonne chose. Si vous êtes proche du sol avec un balancement qui ajoute à votre vitesse, alors que les carrés, les diamants ou les Regalos n'ont pas ça, ils sont très stables en pendule. Donc, pour cette simple raison, pour moi, c'est le carré ou le Regalo. Si vous êtes au-dessus de l'eau, ce n'est pas un gros problème. Vous pouvez prendre un petit rond pour une ouverture rapide.

[00:59:57] Mais, euh, si vous volez au-dessus d'un relief, c'est un Square Diamond ou un Triangle parce que c'est juste l'effet de pendule seul. C'est une énorme différence. Et j'ai eu de la chance quelques fois à cause d'un pendule. J'ai une vidéo sur YouTube qui parle du pendule et de comment gérer ça. Euh, ensuite pour les tailles, parce que le test est, euh, accepté jusqu'à moins 5,5 mètres par seconde, ce qui est rapide. Et la différence, je veux dire, vous allez survivre et vous irez bien, mais vous pourriez vous casser une cheville ou une jambe. Donc, je recommande aux pilotes de prendre une, euh, marge de sécurité. Euh, je veux dire, Theo De Blic recommande jusqu'à 40 %, donc je dis généralement 20 à 30, 40 aussi, selon, et que vous pouvez faire avec un Square ou un Regalo, mais pas avec un Round ; plus vous êtes léger en Round, plus le problème de pendule est important.

[01:00:52] C'est pour ça que les squared et les rounds, euh, donc oui, prenez une taille plus grande que nécessaire pour les Regalo, les modèles triangles. C'est une vraie question. C'est complexe de le faire voler et d'avoir votre aile, et il est fort probable qu'ils ne soient pas tordus quand vous le lancez. Donc c'est quelque chose que les gens, oui, vous pouvez le diriger une fois que vous en arrivez à la phase de direction, mais il y a beaucoup de choses à faire avant d'en arriver là. Parce que vous avez votre voile principal. Vous êtes probablement tordu sur le Regalo parce qu'au moment où vous le lancez, peu importe à quel point vous l'avez bien plié et mis dans votre sellette, au moment du lancer, il va tourner et bien souvent, il va simplement se tordre. Juste les élévateurs, pas le truc en entier, il s'ouvrira bien.

[01:01:40] Les Regalo, les beamers, ils sont vraiment bien emballés pour une double ouverture rapide. Ils sont conçus en usine pour ça, mais ils vont sortir tordus plus souvent qu'autre chose. Donc, vous devez gérer votre voile principale et détordre le Regalo avant de pouvoir commencer à diriger. C'est un peu avancé si c'est votre seul parachute de secours, je ne recommanderais pas le Regalo comme secondaire. Incroyable. Allez-y. Pour un secours unique, un diamant ou un carré est une meilleure option à mon avis, parce que quand vous le lancez, c'est plus simple à ouvrir et certains sont aussi semi-dirigeables. Là où le Regalo est super pour l'acro ou comme secondaire ; si vous êtes haut, vous le lancez, vous avez le temps, mais la plupart de nos vols en cross country se font dans la zone rouge, genre juste à côté du terrain, où nous avons peu de temps pour réagir et nous devons aussi le lancer vite et rapidement.

[01:02:36] Et on veut qu'elles s'ouvrent vite. En ce qui concerne la durée de vie, eh bien, le fabricant recommande 10 ans.

[01:02:46] Le secours ne le fait pas vraiment, je veux dire, il y a aussi la question de l'assurance pour ça. Vous ne devriez pas avoir de vieux modèles parce que les compagnies d'assurance ne vous couvriront pas. Je veux dire, mon premier parachute de secours avait 25 ou 30 ans, il fonctionnait encore. Je ne recommande pas ça, ne vous méprenez pas, je ne dis pas ça. J'ai changé le mien. Je pense que tout le parachute de secours que j'avais récemment avait huit ans et a été changé cette saison. Je les garde frais juste parce que si je dois l'utiliser, il fonctionnera mieux. Et donc pour moi, je ne laisse rien au hasard et, vous savez, les parachutes de secours ne sont pas si chers. Si vous les gardez pendant huit ans, autant les changer. J'aime donc les changer avant la date limite, en quelque sorte. Comme ça, j'ai une marge. Ça ne veut pas dire qu'ils ne fonctionneront pas.

[01:03:31] Ça dépend aussi si vous avez beaucoup de sable et ça dépend de l'endroit où vous volez. De l'environnement dans lequel le risque de sauvetage a évolué. J'habite en France, dans les Alpes. On n'a pas ces problèmes.

[01:03:46] Il existe différentes philosophies sur le nombre de fois qu'un parachute de secours peut tomber dans l'eau avant d'être jugé impropre au vol. Si je me souviens bien, je pense que c'était 25 fois, mais vous pouvez vérifier. Mais je pense que c'était 25 fois dans l'eau avant de devoir changer votre parachute de secours, par exemple. Il y a donc beaucoup d'idées différentes. Je ne sais pas combien d'entre elles sont basées sur des recherches. De plus, ce dont je vais parler concernant le pliage des parachutes de secours en soi n'est pas basé sur des recherches. C'est actuellement une preuve anecdotique basée sur ce que j'ai vu et expérimenté moi-même, ce que j'ai vu dans des SIV et des vidéos YouTube, ainsi que ma propre expérience avec les lancers de parachute de secours, dont j'en ai environ 13 pour le moment.

[01:04:34] Ouais. Donc la considération la plus importante, c'est... Pour le carré, le Regalo, c'est clair. La prochaine chose importante que je recommanderais aux pilotes de vérifier avant de décider d'acheter un secours, c'est de regarder le manuel, ce que dit le manuel sur la façon de plier le parachute de secours. On a un test de parachute de secours. Le test d'endurance est une chute verticale à 40 mètres par seconde. Si je ne me trompe pas sur les chiffres exacts, c'est une

ouverture en choc. Donc le secours doit résister à 40 mètres par seconde, genre en chute libre, avant de s'ouvrir. Et le calcul est que si vous perdez les deux mousquetons en même temps, ou que vous perdez tout le système de lignes et que vous avez un peu de chute libre le temps de réagir, de tirer, de lancer.

[01:05:19] Le calcul était de quelque chose comme 36 ou 38 mètres par seconde, si je me souviens bien. Tout cela est écrit dans la certification EN. Le test a donc été effectué avec une marge, ce qui est la procédure normale pour tester des équipements. Et à cause de cela, surtout pour les parachutes de secours plus légers, ils sont emballés pour une ouverture plus lente afin de résister au test et pouvoir être commercialisés. Et on veut du matériel léger. Comme on en a discuté pour les sellettes, il y a des compromis aussi pour les parachutes de secours. Beaucoup de parachutes de secours légers sont emballés pour une ouverture plus lente. La voile elle-même est emballée pour s'ouvrir plus lentement.

[01:06:00] Et pour des modèles comme le Regalo, par exemple, il y a pas mal de parachutes de secours qui sont emballés pour une ouverture rapide, plus rapide. Je ne les connais pas tous. Je sais que les Regalos sont emballés de cette façon et qu'ils s'ouvrent vraiment vite à cause de ça.

[01:06:16] C'est donc vraiment important, avant d'en acheter un, de voir ce que dit le manuel et comment le fabricant préconise de le ranger.

[01:06:26] Et ça vous montrera s'il est rapide ou lent. Et ce que vous voulez voir, c'est que la voile de secours doit avoir autant d'options d'ouverture que possible de n'importe quel côté. Donc, si vous faites ce genre de carré quand vous emballez la voile de secours, quand elle est complètement ouverte et que les cellules sont des deux côtés, idéalement, vous voulez faire un S horizontal. Et ensuite, vous avez le long S ou le truc en W étiré. Ça devrait aussi être un S, une sorte de truc serpent. De cette façon, vous pouvez la rattraper de n'importe quelle direction. Et ensuite, vous voulez que l'entrée d'air soit la plus désordonnée possible là où les suspentes sortent. Parce que si vous imaginez une voile de secours emballée comme avec une belle chemise repassée, c'est bien net.

[01:07:15] L'air peut y entrer, circuler autour, et ça n'ouvre pas. Mais si vous avez une entrée d'air désordonnée, ça aidera à l'ouverture. Et il y a beaucoup de parachutes de secours de nos jours qui sont pliés sur eux-mêmes. Donc quand vous l'ouvrez à plat, genre à plat, quand vous avez les cellules séparées à 50 % de chaque côté, les premiers plis se replient sur eux-mêmes. Ça rentre un peu, et parfois même plusieurs fois. Et le bord d'attaque, ou l'endroit où l'air va saisir le parachute de secours en premier, près de la sortie des lignes, est même replié à l'intérieur en forme de triangle, ce qui donne une forme très bien aérodynamique d'un côté du parachute de secours, alors que l'autre côté s'ouvrira si le vent vient de ce côté.

[01:08:00] Mais le côté replié sur lui-même n'a aucun moyen de laisser le vent s'engouffrer. Il va voler comme n'importe quelle aile, en quelque sorte. Vous pouvez regarder certaines vidéos sur YouTube, on voit les secours qui flottent sans s'ouvrir. Vous avez la saucisse, la saucisse blanche, et elle flotte jusqu'à ce qu'elle tape sur quelque chose. Et là, elle commence à se démêler, mais elle est généralement déjà emmêlée dans les lignes. C'est ça, c'est fait, vous savez, il y a un marché qui veut des choses plus légères et les tests de certification sont faits d'une certaine manière parce que c'est pour protéger les pilotes en cas de défaillance catastrophique de notre matériel. C'est donc délicat, et pour l'instant, ce n'est qu'une opinion.

[01:08:44] Il n'y a aucune recherche à ce sujet. Je ne cherche pas à critiquer qui que ce soit ici. C'est juste quelque chose à prendre en compte quand vous choisissez votre matériel et les manuels, vous pouvez les trouver en ligne. Ils sont tous disponibles avant l'achat, alors jetez un œil à la façon dont c'est emballé et voyez si ça correspond à votre style de vol.

[01:09:02] **Gavin McClurg:** Expliquez plus en détail ce que, ce que ça devrait être, que s'il se passait quoi, ce que, ce à quoi vous aimeriez que ça ressemble. Donc ça

[01:09:10] **Karlis Jaunpetrovišs:** c'est juste la partie voile. Il y a aussi la façon dont on installe les lignes, mais la partie voile elle-même,

[01:09:17] D'abord, avant de commencer à plier le sac de secours, vous passez par les cellules. Vous les comptez, vérifiez qu'elles sont bien faites, et vous les répartissez équitablement des deux côtés. Vous avez 50 % d'un côté, 50 % de l'autre, et ça forme une sorte de rectangle, selon le modèle de secours. Les Regalos sont pliés un peu différemment

des carrés. Les Red sont des modèles ronds avec des variantes, bien sûr. Et à partir de ce rectangle, vous voulez obtenir essentiellement un S ou un W. Ça doit suivre le fil. Rien ne doit être plié sur lui-même, mais vous pliez un côté vers le bas, puis tout en haut, puis à moitié en arrière.

[01:10:02] Alors, vous obtenez un S ou un W, ce qui crée ces sortes de creux des deux côtés. Pour la longue saucisse verticale, le vent vient des deux côtés et le parachute de secours peut s'ouvrir avec le vent, peu importe la direction dans laquelle il est lancé. Et pour le pliage, quand c'est une saucisse, c'est généralement un S dans la plupart des emballages de nos jours. Certains, pour l'entrée d'air ou l'endroit où les suspentes sont connectées, le plient à l'intérieur puis plient le reste par-dessus, ce qui le ralentit encore plus. Pour moi, en gros, on veut que le parachute de secours capte l'air aussi facilement et aussi vite que possible, parce que la plupart du temps, vous allez le lancer près du terrain.

[01:10:51] Et personnellement, je prends le risque parce que la probabilité que les deux mousquetons lâchent et que toutes mes lignes partent est vraiment infime. Tant que vous vérifiez votre matériel et que vous changez vos mousquetons avant qu'ils ne soient usés, parce que pour les mousquetons en aluminium, je les changerais tous les une ou deux saisons, c'est déjà plus long. Mais si vous changez vos mousquetons, je veux dire, le matériel ne lâche plus si souvent. On n'a pas de problèmes, sauf si vous utilisez vos mousquetons à outrance ou si vous ne vérifiez jamais vos lignes, c'est une autre histoire. Mais si vous vérifiez régulièrement votre matériel, le jeu de lignes et que vous changez les mousquetons, cette probabilité est vraiment, vraiment infime. Par contre, la probabilité qu'on ait une rotation asymétrique et qu'on parte en auto-rotation près du terrain est beaucoup plus élevée.

[01:11:42] Pour moi, c'est une simple question de mathématiques. Oui, ce n'est pas aussi certifié. Et je reconditionne mes propres parachutes de secours pour qu'ils s'ouvrent vite, pour qu'ils s'ouvrent rapidement. Je ne peux pas recommander ça parce qu'il y a des raisons à cela, mais vous pouvez acheter des parachutes de secours reconditionnés pour une ouverture rapide. Et si vous êtes informé, vous pouvez voir ce que vous achetez avant de l'acheter, et ce n'est pas toujours le plus léger qui est le meilleur. Pour cette raison, un matériau plus léger est plus faible qu'un matériau solide. Et en plus de ça, ce que j'aime faire, c'est qu'une fois qu'il est emballé, vous fermez trois... si on imagine un simple conteneur de parachute de secours à quatre feuilles, vous mettez le parachute de secours emballé dedans, vous fermez trois feuilles et vous fermez la première boucle, le élastique en caoutchouc avec les lignes qui sortent en premier du parachute de secours.

[01:12:36] Donc, vous avez votre voile fermé. Et ensuite, vous mettez tout le reste des lignes à l'intérieur, en faisant une forme de S normale, et avec les lignes que vous laissez dehors, vous en laissez environ à partir de votre hanche, de votre main et environ 40 centimètres de plus. Et c'est différent de la hanche, de la sellette, pour le premier contact avec la sellette. Chaque sellette est différente sur l'endroit où se fera le premier contact, n'est-ce pas ? Et nos longueurs de bras sont différentes pour chacun d'entre nous. Donc, ce que j'aime laisser, c'est la longueur de votre bras plus un petit peu. C'est environ 40, 50 centimètres. Comme ça, vous avez le temps de lancer, de relâcher, et le secours commence à s'ouvrir un peu loin de vous. Donc il ne vient pas s'emmêler dans votre sellette. Et ça vous donne de l'espace pour lancer, pour avoir la force, pour l'inertie.

[01:13:25] Et en faisant ça, ce que j'appelle l'ouverture double, c'est que vous fermez la voile. Ensuite, vous mettez toutes les lignes à l'intérieur, vous laissez autant que nécessaire pour votre corps et vous fermez la, la boucle avec une, une sorte de deuxième boucle avec les lignes, si vous voyez ce que je veux dire. D'accord ? Du coup, quand vous la lancez, ce qui se passe, c'est que vous la projetez. La première va ouvrir les lignes, la voile, peu importe la vitesse, vous lui donnez de l'inertie et elle va s'éloigner de vous autant que les lignes le permettent, et la gravité va prendre le relais ou peu importe la manœuvre dynamique que vous faites ou l'auto-rotation, tout ça va donner de l'élan au parachute de secours. Et une fois que la ligne s'est tendue, il y aura une sorte de petit choc de retour et ça l'aide à s'ouvrir, et ça réduit les chances qu'il s'emmêle dans les lignes.

[01:14:20] parce que le parachute de secours va tomber plus bas, vous voyez, il va le faire. Et si vous êtes en auto-rotation, vous ne perdez pas autant d'altitude. Vous tournez juste. Et si vous lancez le parachute de secours, il va partir plus vers le bas, loin des suspentes. Et parce qu'il a de l'inertie, il va s'ouvrir brusquement. Et avant d'atteindre l'aile, il sera à moitié gonflé ou plus. Et là, ce n'est plus le cas. Et la probabilité de s'emmêler dans les suspentes est beaucoup plus faible si vous avez une ouverture lente ou surtout avec les modèles auto-pliants où un côté est

aérodynamique, il peut juste rester suspendu comme une saucisse là-dessous sans s'ouvrir, et finir par remonter vers les suspentes et s'y coincer, ce que YouTube est rempli d'exemples vidéo à ce sujet.

[01:15:03] C'est vrai. C'est un peu...

[01:15:07] **Gavin McClurg:** Ouais, maintenant je commence à comprendre. Alors, je peux peut-être être un peu plus brusque que ce que tu voudrais être. Ce que je retiens, c'est que tu es très diplomate là-dessus, mais il y a les fabricants qui ont décidé de tricher en quelque sorte sur le processus de certification — et c'est peut-être un mot fort — mais qui visent une ouverture lente. Et dans la plupart des cas, pour ce que nous en faisons dans des situations de combat au ras du sol où il n'y a pas beaucoup de marge, ce n'est probablement pas idéal. On veut un parachute de secours à ouverture rapide. Pas besoin de sacrifier qui que ce soit ici, mais on devrait faire nos recherches. Ouais. Et en résumé, je ne dirais pas qu'ils trichent parce que...

[01:15:54] **Karlis Jaunpetrovišs:** les règles sont qu'ils respectent les règles et qu'ils suivent le marché, et nous voulons des parachutes de secours légers. Le test consiste à ce qu'ils puissent résister à la force. Et c'est quelque chose à prendre en compte pour les pilotes car en parachutisme, ils emballent vite ou lentement selon la durée pendant laquelle ils vont être en chute libre. Ils choisissent de le faire ainsi. Donc oui, ils le font. Oui, moi-même en tant que pilote, j'ai choisi le plus rapide possible parce que la probabilité que je perde mes lignes ou mes mousquetons est très faible. Je prends soin de mon matériel, donc oui, c'est un point central. Je devrais ajouter qu'il s'agit actuellement de preuves anecdotiques.

[01:16:39] Je n'ai pas fait de recherches approfondies là-dessus. J'ai des données limitées, bien sûr. Ce sont juste mes propres cours de SIV et ce que j'ai vu au sein de la communauté acro quand nous entraînons l'acro.

[01:16:52] Mais je prévois de réunir une équipe pour faire des recherches, de vraies recherches, parce que je pense que c'est un sujet vraiment important. Je vois la différence dans les CIV, au démarrage. J'ai mes images des cours, mais ça ne suffit pas pour faire une recherche sérieuse. Ce n'est pas scientifique. Il faudrait que des recherches soient menées et je cherche à trouver le temps, les ressources et l'équipe pour créer une étude sérieuse afin de voir ce qu'on peut faire pour améliorer les choses, s'il y a des améliorations nécessaires, parce que je pourrais me tromper.

[01:17:33] **Gavin McClurg:** Mais c'est une bonne chose à laquelle réfléchir. J'en ai une pour vous, et ça fait partie de la question, mais ça m'est réellement arrivé. Vous avez peut-être déjà entendu l'histoire. Mais avant la course du 21, je crois que c'était la course du 21. Enfin, littéralement deux semaines et demie avant, je faisais un bivouac complet ici et j'étais assez lourd. Je crois que j'étais sur mon Peak 4, j'avais de l'O2, du matériel de camping et tout le reste. Et j'étais essentiellement en train de m'entraîner pendant quelques jours et la dernière journée prévue, j'ai décollé, j'ai cassé une suspente de frein au décollage. C'était un peu rocheux, pas un super décollage, et je n'avais pas beaucoup de temps pour réparer. Mon plan était de m'éloigner de cette petite crête.

[01:18:18] C'était assez boisé devant moi et il y avait un petit canyon boisé sur ma gauche. Si je n'arrivais pas à prendre de la hauteur immédiatement, j'avais l'impression que je finirais par m'y encastrer. Mais si je n'y arrivais pas, je devais voler au-dessus de ce petit canyon pour attendre que ça tourne plus, vous voyez, un genre de manœuvre en exops, et comme je n'avais pas pris de hauteur, j'ai commencé à voler au-dessus du petit canyon à moins de 100 mètres, peut-être juste un peu plus de 100 mètres. Quand j'ai regardé le log de trace, j'étais très, très bas et j'ai pris un air très bizarre que je n'avais pas vu venir. Je n'avais pas accès à la météo. Vous savez, j'étais assez profond. Il n'y a pas de réseau mobile ou quoi que ce soit. Et il y avait un vent de nord-ouest assez latent. Du coup, j'étais en zone d'abri, je ne l'ai pas remarqué au décollage, vous savez, j'étais un peu à l'abri de tout ça.

[01:19:03] Bref, quelque chose m'a percuté, j'ai perdu l'aile assez violemment et je suis instantanément passé en auto-rotation. Et je n'ai pas eu le temps de gérer, vous voyez ce que je veux dire ? J'avais fait assez de SIV pour savoir que c'était un lancer de parachute de secours. C'était instantané. Mais au moment où j'ai voulu le lancer, j'ai carrément perdu l'aile et j'ai cherché le parachute de secours. Et c'était une fixation avant. J'étais en équipement exops.

[01:19:27] Au moment où j'ai voulu le prendre, je suis passé en auto-rotation, probablement pendant le reach, non ? Et j'ai un peu perdu le peu de contrôle qu'il me restait. Mon cerveau de SIV a instantanément dit : « il faut régler ça, cette auto-rotation. » D'abord, parce qu'on n'a qu'un seul parachute de secours. Si tu le lances et qu'il s'emmêle dans l'aile, tu vas percuter le sol et mourir. Tout ça s'est passé évidemment très, très, très vite. J'étais vraiment bas. Alors, au lieu de

tirer, j'ai d'abord réglé l'auto-rotation et ensuite j'ai tiré, parce que quand je l'ai réglée, mon aile était encore en vrac, mais j'ai arrêté l'auto-rotation avant de tirer et c'était... je me disais, « oh mon Dieu, ça va être, je vais me casser le dos, c'est sûr. » Je veux dire, littéralement.

[01:20:12] Ça a sauté et j'ai touché le sol. Je veux dire, tout ça s'est passé très vite, mais ma très longue question pour vous est celle-ci : c'est quelque chose qu'on apprend tout le temps en SIV, que normalement, c'est comme ça qu'on lance un reach down, on le balance en arrière, sauf dans une situation d'auto-rotation. On veut vraiment faire attention à ne pas le lancer à ses pieds, non ? Et on veut le lancer vers le bas, vous savez, pour l'éloigner des lignes en réalité. De quoi devrions-nous nous inquiéter davantage ? Que devrions-nous faire ? Devrions-nous juste le lancer sans nous soucier de l'auto-rotation ? Si on a le temps de gérer l'auto-rotation, alors on lance ; si c'est encore le bazar, qu'est-ce que vous voyez dans vos cours de SIV ? Qu'est-ce que vous voyez en temps réel ?

[01:20:54] **Karlis Jaunpetrovišs**: La bonne réponse, c'est ce que tu as fait. Arrête l'auto-rotation, lance-les, parce que dans 9 cas sur 10, l'auto-rotation va emmener le secours. Enfin, à peu près. Ouais. Je veux dire, l'ouverture lente, ça, parce que c'est... Vraiment ? Ça flotte avant de s'ouvrir parce qu'en auto-rotation, tu n'as pas d'énergie. C'est comme si tu n'étais pas vraiment dans la spirale, tu lances n'importe quel sac et ça va juste s'ouvrir parce que tu as beaucoup de force qui arrive dessus. En auto-rotation. Mais quand on en vient à ça, c'est une chose, c'est bien de discuter devant un écran, mais c'est une tout autre paire de manches aussi. Et tu étais dans ton histoire, tu étais déjà un pilote de très haut niveau pour avoir cette conscience.

[01:21:42] Pour avoir les commandes genre, ah oui, maintenant je dois régler ça avant de faire ça. La plupart des gens sont dans un état de panique et l'esprit n'est pas le même que quand on est assis ici à en discuter. C'est donc vraiment délicat de dire, oui, règle ça. En même temps, les gens peuvent se jeter au sol, c'est l'expression, non ? L'autre extrême. Alors c'est ce que je dis : en cas de doute, lance-le. Oui. C'est une chose plus simple. Peu importe si tu es à 3000 mètres ou à cent, en cas de doute, lance-le. Parce que je prends en compte l'état mental de la personne. Parce que ce n'est pas nous deux qui en discutons. Toi et moi, on a de l'expérience et on peut, tu sais, notre esprit est beaucoup plus calme que celui d'un pilote avec quelques centaines d'heures qui traverse la même chose.

[01:22:30] Ce n'est pas la même personne que nous considérons. Donc, pour tout ce qui est lancer vers le bas, vers la gauche, la droite ou vers le haut, il faut savoir où se trouve le bas. Et ce n'est pas... Ce que je dis, c'est de lancer aussi fort et aussi vigoureusement que vous pouvez, comme si votre vie en dépendait, pour tout ce qui est direction. Si vous le pouvez, vous voulez le lancer loin de l'aile, loin des lignes, peu importe où elles sont, parce que si vous avez conscience de ça.

[01:22:57] **Gavin McClurg**: C'est une meilleure façon de voir les choses. Donc pas forcément à vos pieds parce qu'en auto-rotation, vous pouvez vous éloigner de l'aile. Ouais. S'en éloigner. Ouais. Et en

[01:23:08] **Karlis Jaunpetrovišs**: en auto-rotation, ça tourne d'un côté. Donc idéalement, tu veux le lancer juste derrière l'aile. L'aile met le plus de temps à faire un 360, mais c'est une grosse demande pour quelqu'un qui n'a pas reçu de formation régulière ou qui n'a pas lancé plein de parachutes de secours ou fait des essais, tu sais, qui n'a pas été dans ces situations. C'est là qu'on revient au sujet précédent sur les SIV. Tu devrais t'entraîner toi-même. Tu ne devrais pas compter sur les SIV, mais je veux dire, tu en fais autant qu'il faut jusqu'à ce que tu en arrives à un point où tu n'en as plus besoin. C'est vraiment mauvais pour les instructeurs SIV et pour moi qui enseigne les SIV, mais pour moi, c'est vraiment l'objectif. Je ne veux pas que tu viennes à mes cours pendant la prochaine décennie spécifiquement pour des cours de SIV.

[01:23:54] Je veux que vous n'ayez plus besoin de moi. C'est l'objectif, c'est comme ça que j'ai rendu le sport plus sûr. Soyons honnêtes.

[01:24:02] **Gavin McClurg**: Ouais. Mais soyons honnêtes. Combien de gens atteignent ce niveau ? Tu parles d'une infime fraction qui va vraiment faire ce dont tu parles, encore et encore. Tu sais, c'est juste... c'est un pilote spécial.

[01:24:16] **Karlis Jaunpetrovišs**: Ouais. Mais c'est, euh, c'est pas, je veux dire, si, si tu ne peux pas faire ça, c'est ça l'objectif. Et si, si tu ne voles pas assez, alors tout repose sur l'adaptation à l'endroit où tu voles, aux conditions, et puis le SIV, ne vous méprenez pas. Le SIV est toujours très précieux. C'est juste que, euh, ouais, ça ne devrait pas être vu

comme : ah, j'ai fait un SIV, je suis bon. Ouais. Et que, euh, je peux repartir tranquillement sur ma lancée. Ouais. C'est juste le début d'une nouvelle aventure.

[01:24:46] C'est justement mon point. Certains,

[01:24:48] **Gavin McClurg:** il y a quelque chose sur lequel j'aimerais avoir votre avis, juste brièvement parce que nous sommes maintenant pressés par le temps, mais il y a deux choses qui peuvent mettre les gens en difficulté.

Premièrement, les parachutes de secours fonctionnent. Je n'ai presque jamais vu de situation très grave résulter d'une ouverture de parachute de secours, mais deux choses peuvent, dans une certaine mesure, mettre les gens en situation de descente en spirale, puis avec un Regalo en dérive, euh, ce sont quelques points, vous savez, mon expérience est exactement la même que la vôtre. La seule fois où j'ai lancé un Regalo en position basse, je n'ai même pas été proche de pouvoir, vous voyez, je n'avais même pas mon parachute principal sur mes genoux, vous voyez ce que je veux dire ? J'étais encore en train de gérer mon parachute principal quand j'ai touché le sol. Donc, je veux dire, il n'y avait aucune chance d'atteindre les commandes, parce que, vous savez, ça prend du temps.

[01:25:35] Alors, je fais exactement ce que tu as dit. D'un côté, j'ai assez de hauteur. De l'autre, je suis bas. Tu sais, mon bas, c'est mon Square. Mon haut, c'est mon Regalo. Mais soyons honnêtes, ça ne va pas toujours se passer comme ça en situation réelle. Ce n'est pas toujours aussi propre. Mais c'est quoi la première chose à laquelle tu penses quand tu lances ? Tu en as fait 13, tu as dit... qu'est-ce que tu as appris de ces 13 ? Quelles sont les séquences les plus importantes ? Encore une fois, si tu as du temps, si tu es bas, tu n'as aucun temps, tu espères juste le meilleur, mais...

[01:26:06] **Karlis Jaunpetrovišs:** Lancer un parachute de secours, c'est le début d'une aventure, pas la fin. Tous vos problèmes, c'est quand vous le lancez, vous le suivez, vous ne le lâchez pas des yeux et vous devez être prêt à tirer sur les suspentes parce que s'il s'ouvre et se déploie bien, super, mais s'il veut flotter, vous tirez dessus à nouveau, comme si votre vie en dépendait. Et aussi fort, aussi violemment que vous pouvez pour ouvrir ce truc avant qu'il ne s'emmêle dans vos suspentes, parce que si vous n'en avez qu'un, vous n'avez pas de deuxième option. Vous devez l'ouvrir. Et une fois que... Peu importe comment il est emballé, tant qu'il est étiré et qu'il ne s'ouvre toujours pas, vous tirez dessus aussi vite que vous pouvez, vous allez être plein d'adrénaline.

[01:26:53] Tu auras de la puissance. Ne t'en fais pas pour ça, mais ne te contente pas de le lancer et de l'oublier. Tu dois le suivre. C'est la première chose et la plus importante, vraiment. Les 12 sur 13 étaient en acro. Donc, tu es préparé pour ça en cross country. J'en ai eu un dans une situation où tu es zen, détendu. Tu te débrouilles bien. J'avais une thermique de neuf mètres par seconde. Je n'étais pas tout à fait détendu. Ça m'a réveillé. L'altitude est le facteur numéro un. Mais c'est aussi quand je fais de la distance que mon chiffre le plus important sur l'instrument est l'AGL. Je veux savoir exactement à quelle hauteur je suis au-dessus de ce qu'il y a sous moi. Pour savoir de combien de temps je dispose.

[01:27:38] Donc pour moi, l'AGL est le truc le plus important en parapente. Ça se traduit en secondes, ou en minutes selon l'altitude à laquelle je me trouve. Et dès que je passe sous les 400 mètres AGL, c'est quoi ? Environ 1 200 pieds. Je suis très prudent avec mon altitude. Et si je perds l'aile maintenant ? Donc, en gros, ça ne...

[01:28:03] **Gavin McClurg:** vraiment. Il faut sans cesse se poser la question. Ouais. Je suis

[01:28:05] **Karlis Jaunpetrovišs:** je suis très conscient du temps qu'il me reste une fois que je suis trop près du terrain.

[01:28:11] Et là, je fais ça sans m'arrêter. Peu importe s'il fait calme. C'est juste une habitude que j'ai acquise au fil des années, surtout après. Et pour le lancer, j'étais très conscient de ma position parce que cette habitude est venue avant le lancer de secours en cross country que j'ai fait. Et ça m'a sauvé parce que c'est en acro. Aussi, ce que j'ai appris, c'est que, ouais, tu es en train de, tu sais, tu bidouilles le truc pour éviter de te mettre au sol, euh, tu sais, tu as un bordel sur ton aile et tu joues avec. Tu essaies de réparer parce que tu as commencé, tu sais, à mille mètres du sol et tu regardes constamment. Ouais. Tu joues avec. Tu regardes l'altitude, l'altitude, l'altitude, euh, avant de le lancer. Donc, tu vois, cette habitude vient aussi de l'acro où tu vérifies constamment ta hauteur parce que tu peux même avoir de belles hélices et tout, et tu es juste en train de brûler de l'altitude sans te rendre compte que tu es trop proche, trop proche pour sortir proprement ou que l'altitude est quelque chose que je vérifie tout le temps.

[01:29:04] Et pour le lancer du parachute de secours, je veux dire, j'en ai eu de vraiment mauvais où je les ai juste lâchés. J'en ai eu des lancers à pleine puissance. Je préfère la pleine force et, euh, le suivre, tirer dessus. Et même si, surtout si ça s'emmêle dans votre ligne, tirez autant que vous pouvez jusqu'à ce qu'il s'ouvre ou que vous touchiez le sol, selon ce qui arrive en premier, ne vous arrêtez pas parce qu'il n'y a pas d'autre option. Vous devez continuer pour ça. Euh, pour le plan de descente, c'est un peu plus dur, euh, selon, um, on a eu, euh, récemment un événement, euh, que. Ouais. Je suis passé par un parachute de secours et visuellement sur la vidéo, on dirait 40 torsions sur l'aile, genre les lignes.

[01:29:56] Donc non, c'était une rangée de, ouais, juste une grosse corde, mais, euh, je n'ai pas vu l'incident. Donc je spéculer. C'est, euh, plus vite, mieux c'est. Une fois que votre parachute de secours est ouvert, la première chose à faire est de récupérer l'aile et peu importe si vous êtes grand ou fort ou non, ou l'aile, le système entre le parachute de secours et le parapente est pulsant. Ce n'est jamais statique. L'air circule. L'aile bat. Le parachute de secours bouge là-dedans. L'un ou l'autre prend de la puissance. Vous devez faire attention. Lequel est lequel une fois que vous sentez votre parachute de secours prendre la charge. C'est à ce moment-là que vous ramenez l'aile autant que vous pouvez. Au moment où l'aile veut prendre de la charge, vous verrouillez vos mains.

[01:30:42] Idéalement. Les coudes près du corps, genre épaule-coude à 90 degrés, bloquez-les le plus près possible de votre corps. Physiquement, c'est plus facile pour un humain de bloquer à 90 degrés près du corps que d'être étiré. On est plus forts, plus proches de notre centre. Bloquez-les. Ne laissez pas l'aile tirer vos mains autant que possible. Une fois que le secours prend à nouveau, tirez davantage et répétez le processus jusqu'à avoir toute l'aile. Dans ce cas, la raison pour laquelle j'ai mentionné la corde, c'est que c'est une seule longue chose. Du coup, vous ne pouvez pas juste saisir de manière symétrique, et le symétrique est plus facile. Si vous saisissez un élévateur, vous allez un peu dégonfler et laisser de la place pour que l'air sorte. Donc si vous tirez sur un frein d'un côté, vous allez tourner ou piquer du nez ou quoi que ce soit, mais il est plus facile de faire tourner une aile que de la mettre en décrochage.

[01:31:32] Si ça fait sens, parce que la masse d'air doit aller quelque part. Donc vous ne faites pas que le pousser vers l'extérieur de manière symétrique. Vous le déplacez symétriquement de l'autre côté. Et donc, ouais, un élévateur d'un côté ou les C ou les B ou peu importe ce que vous avez sur votre aile, les freins fonctionnent, mais c'est beaucoup de manipulations et les freins ne fonctionnent qu'à un certain point parce que vous pouvez atteindre un stade où la suspente de frein se sépare et, euh, ça pourrait ne pas suffire selon la configuration. Je recommande les élévateurs ou les lignes elles-mêmes. Si vous savez, si vous pouvez, tout ça c'est si vous pouvez, mais il y a beaucoup de discussions sur les élévateurs, ceci ou cela, genre parfois vous ne pouvez pas. Je veux dire, la torsion peut être à un mètre au-dessus de votre tête et vous ne pouvez tout simplement pas l'atteindre.

[01:32:17] Ça dépend. Mais pour résumer, lancez-le, gardez les yeux dessus. S'il ne s'ouvre pas, aidez-le à s'ouvrir et continuez jusqu'à ce que vous n'ayez plus de temps ou qu'il s'ouvre. Une fois ouvert, votre priorité est de récupérer votre aile. Et je dirais même que si vous y arrivez et que vous avez l'aile sur vos genoux, à environ, disons, trois ou cinq mètres au-dessus de l'impact, lâchez-la. Ça donne un peu plus de traînée et elle n'aura pas le temps de plonger. Et je veux dire, l'altitude est très... c'est une supposition totale. Je l'ai fait quelques fois et ça a semblé aider encore une fois.

[01:33:03] C'est mon expérience personnelle. Il n'y a pas d'études là-dessus, mais logiquement, plus il y a de bazar, plus il y a de traînée, et il faut un peu de temps pour que ça fasse effet. Donc, j'estime qu'on est entre trois et cinq mètres environ.

[01:33:20] Non, plus il y a de bazar au-dessus de ta tête, plus il y a de traînée, c'est comme ça que mon esprit simple le calcule.

[01:33:29] Euh, ouais, je pense ça aussi.

[01:33:33] **Gavin McClurg:** C'est quoi ton avis, alors on va finir sur ça. Mais qu'est-ce que tu penses du fait de lancer les deux parachutes de secours ? C'est quelque chose que j'ai vu pas mal en compétition, parce qu'on vole tous avec deux parachutes de secours. Maintenant, en compétition, on a tous ces grosses sellettes lourdes et on en a deux, et j'ai vu ça arriver souvent. Et tu sais quoi, je n'ai jamais demandé au pilote pourquoi ils l'ont fait, mais la plupart du temps, je les vois juste descendre sous deux parachutes de secours. Je n'ai pas vu ce qui l'a causé ou pourquoi, mais je suppose qu'ils

en lançant un, qu'ils n'aiment pas le comportement des suspentes, et boum, ils en lancent un autre. Mais je n'ai jamais vu de mauvaise issue avec deux. La seule chose à laquelle je penserais, c'est que si tu es au sol et qu'il y a beaucoup de vent, tu sais que tu as deux choses avec lesquelles tu dois composer pour essayer de les couper ou de les désactiver ou quelque chose comme ça. Je peux voir que ça pourrait être mauvais, mais est-ce qu'il y a un côté négatif ?

[01:34:29] **Karlis Jaunpetrovišs**: Je n'y ai pas vraiment beaucoup réfléchi. Je veux dire, lors de l'un de mes premiers sauts de parachute de secours en Organia, j'en ai sorti un et j'ai eu un énorme pendule. La première chose que m'ont dit les frères Regalo, c'est : « Pourquoi n'as-tu pas sorti le deuxième ? » Et ma réaction a été : « Eh bien, j'étais inquiet pour la descente en plané ». C'était ma première réaction, et j'ai atterri avec ce parachute de secours. Je n'ai jamais sorti le deuxième. Je dois vérifier, je n'ai pas cherché, mais je suppose que la descente en plané n'est pas un si gros problème à cause de la forme et de la façon dont ils... Ouais, je ne pense pas que ce soit juste une forme différente, non, là où l'aile a... Enfin, j'en ai déjà sorti deux quand le premier a mal fonctionné, puis j'en ai sorti un autre, mais personnellement, je n'en ai jamais sorti deux en même temps. Mais je pense que vu leur forme, c'est une bonne option. Je pense que je dois me renseigner et je suis sûr qu'il y a des vidéos, parce que c'est un sujet intéressant à explorer parce que, je pense, à cause de leur forme, ils ne vont pas se mettre à planer complètement, vous savez.

[01:35:30] je

[01:35:31] **Gavin McClurg**: je ne pense pas qu'ils puissent voyager assez vite, je pense que c'est une aile assez performante, oui, parce qu'une fois qu'elle part

[01:35:37] **Karlis Jaunpetrovišs**: à un certain angle, le profil aérodynamique va commencer à le repousser. Donc je ne pense pas que ce soit si énorme. Une aile peut, vous savez, on a ces magnifiques vidéos où les ailes volent horizontalement ou verticalement, les jambes verrouillées ensemble et les pilotes font face à des directions opposées. Donc l'aile peut faire ça, mais le parachute de secours ne peut pas. Il veut se stabiliser autant que possible, en quelque sorte. Donc, de mémoire, je ne pense pas que ce soit... à part ce que vous avez dit, oui, au sol ça va être compliqué s'il y a du vent, mais dans les arbres je pense que c'est encore plus facile, vous avez plus de vue pour vous rattraper, oui.

[01:36:17] **Gavin McClurg**: et peut-être plus de temps pour désactiver votre aile principale, je ne vois pas beaucoup d'inconvénients, ouais.

[01:36:24] **Karlis Jaunpetrovišs**: Je veux dire, de mémoire je n'en vois pas, mais ça ne veut pas dire qu'il n'y en a pas. Je n'arrive pas à en trouver tout de suite, mais c'est clairement quelque chose à examiner. C'est nouveau pour moi, donc je vais y réfléchir. Je veux dire, il faut...

[01:36:38] **Gavin McClurg**: il faut juste que tu prévoies ça, c'est tout.

[01:36:39] **Karlis Jaunpetrovišs**: C'est vrai, je préfère ça à une cheville cassée. Ce n'est pas grave, c'est juste de la bonne pratique.

[01:36:44] **Gavin McClurg**: Ouais, je suppose que l'autre chose qu'on veut juste terminer ici pour ceux qui écoutent et qui n'ont pas encore déclenché leur parachute de secours, c'est que le test est, comme tu l'as dit, je pense que c'est 5,5 mètres par seconde. C'est vraiment rapide, vraiment rapide. Donc, vous savez, tout ce truc de gagner du poids, ce n'est pas là qu'on veut économiser du poids sur son équipement. Vous voulez descendre doucement, et vous seriez surpris. Je veux dire, pensez à tous les endroits où vous volez, où vous regardez en bas et où vous vous dites : « Qu'est-ce qui se passerait si je déclenchais mon parachute de secours ici ? » Je veux dire, par ici, là où je vole dans les Rockies, je ne veux pas déclencher mon parachute de secours, je ne veux pas atterrir dans ce genre de terrain du tout. Mais si je le faisais, la dernière chose que je voudrais faire, c'est descendre à 5,5 mètres par seconde. Ce serait vraiment douloureux. Donc ouais, gardez ça en tête, parce que c'est... je veux dire, les 5,5 mètres, oui, les 5,5 vont...

[01:37:38] **Karlis Jaunpetrovišs**: ça vous sauvera la vie, mais vous allez probablement vous casser les os, oui, selon l'endroit où vous atterrissez bien sûr, mais les Rocheuses, ouais, ouais, ouais, selon.

[01:37:49] **Gavin McClurg**: où tu atterris, comment tu atterris, si tu fais un bon PLF, tout ce genre de choses. Mais tout ça, Carlos, tu es une perle, j'apprécie vraiment que tu nous aies accordé tout ton temps sur ces sujets passionnants, et pour ceux qui nous écoutent, merci pour les questions, j'apprécie. Mais je t'apprécie aussi, j'espère que ton épaule ira

mieux bientôt pour qu'on puisse te remettre en l'air, mais merci mec, avec plaisir, content.

[01:38:10] **Karlis Jaunpetrovišs**: être ici si

[01:38:16] **Gavin McClurg**: Si vous trouvez Cloud Based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous laisser une note sur iTunes ou Stitcher, peu importe la plateforme sur laquelle vous écoutez votre podcast, ça aide énormément. Aidez-nous à faire passer le mot : vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez aussi en discuter en sortant avec vos amis de Launchpad. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette manière. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, de stockage, de musique et toutes sortes de frais logistiques. Donc, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par épisode. Vous pouvez le faire via le site web, un podcast, une application de podcast ou ce que vous voulez : un don unique via PayPal, ou vous pouvez 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 reviendrait à environ 25 dollars par an.

[01:39:02] C'est donc bien moins cher qu'un abonnement à un magazine. Et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour une multitude de raisons que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission. Et je veux aussi que vous sachiez qu'il s'agit de conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. J'espère donc que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir. Si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous trouverez les différents moyens de le faire. Vous pouvez passer par patreon.com/cloudbasedmayhem. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement via le site web. On a essayé de rendre ça très simple. Cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, au petit podcast vidéo que nous faisons et aux petits extra que nous trouvons dans les conversations et qui n'intègrent pas l'émission principale, mais qu'on pense que vous devriez entendre.

[01:39:58] On ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir, dites-le-moi et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera 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 qui ont acheté du merchandising Cloud-Based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez déjà être installés. Vous devriez avoir un compte. Vous devriez pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant. Merci infiniment de nous écouter. 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

In dieser Episode verlassen wir die Red Bull X-Alps und tauchen in eine ganze Reihe von Fragen ein, die uns im vergangenen Jahr von unseren Hörern eingegangen sind. Und anstatt sie alleine zu beantworten, kehren wir zu Karlis Jaunpetrovičs zurück, dem ehemaligen Testpiloten für BGD und aktuellen Leiter seiner eigenen Ausbildungs-, Coaching- und Guide-Firma Flying Karlis (die auch Wettbewerbe ausrichtet). Wir decken hier sehr viel solides Terrain ab, besonders als wir zum Thema Reserveschirme kamen.

Der Beitrag #253 Ask Me Anything with Karlis Jaunpetrovičs erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:08] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloudbase Mayhem. Mein heutiger Gast ist ein wiederkehrender Gast, Carlos Jean Petrovics von flyingcarless.com. Er ist Instruktor, ehemaliger BGD-Testpilot, und ich wollte schon lange eine „Ask Me Anything“-Show machen. Normalerweise waren das mit mir, aber wir hatten eine ganze Menge Fragen eingegangen, bei denen ich dachte, da muss ich einen Profi fragen. Ich habe das Gespräch mit Carlos sehr genossen, und viele von euch auch. Wir haben viel Feedback zu der Show bekommen, die wir vor einer Weile mit ihm gemacht haben. Also habe ich ihn gebeten, all diese Fragen zu beantworten, und wir decken viel ab. Ich könnte meine Notizen hier herausholen, aber das Auf- und Absteigen in der Gleitschirmklasse. Normalerweise sprechen wir nur über Ratschläge zum Aufsteigen bei Gleitschirmen, aber manchmal möchte man definitiv in die andere Richtung aufsteigen.

[00:00:57] Wir sprechen viel über Gurtzeug, Pod und Open, die Platzierung des Rettungsschirms und den Komfort.

[00:01:06] Leichtes Equipment im Vergleich zu schwererem Equipment, Wettkampf-Equipment, Verkleidungen und Subs. Wir sind da ziemlich tief in die Materie der Gurte eingetaucht. Zurück zum Gleitschirmfliegen, nachdem man eine Pause gemacht hat, und das Weglassen vom Gleitschirmfliegen – was liegt auf der anderen Seite? Eine praktische Diskussion über SIV, da sind wir auch ziemlich tief eingestiegen. Wir haben in seiner vorherigen Folge viel über SIV gesprochen, weil Carlos ein SIV-Instruktor ist. Also tauchen wir hier ein bisschen in SIV und deine Ziele ein. Was du mit deinen SIV-Kursen erreichen solltest. Wie man besser steigt, wie man besser vorhersagt. Gleiten haben wir übersprungen, weil das ein riesiges Thema ist. Aber wir haben über die Nutzung des Beschleunigers gesprochen, so eine praktische, alltägliche Nutzung des Beschleunigers. Ich habe diese Folge geliebt, die Minderung von Testosteron bei unseren Entscheidungen, die unseren Sport heimsucht.

[00:01:57] Und dann gehen wir richtig tief ins Thema Rettungsschirm. Carlos packt viele Rettungsschirme um und hat viele Gedanken dazu. Solltest du einen kaufen? Öffnet er schnell oder langsam? Wie man ihn wirft und verschiedene Techniken. Ich habe viel daraus mitgenommen, wie immer bei Gesprächen über Rettungsschirme. Aber das sind die Hauptthemen, in die wir eingetaucht sind. Und ich habe das wirklich genossen. Wir haben uns etwa anderthalb Stunden über all diese Themen unterhalten. Und ich denke, es wird dir gefallen. Cheers.

[00:02:37] Carlos, schön, dass du wieder in der Show bist. Ich weiß es zu schätzen, dass du das für mich machst. In den letzten Monaten sind immer mehr Fragen eingegangen, und ich habe mich entschieden, sie irgendwie zusammenzufassen und jemanden zu fragen, der sich mit einigen dieser Themen besser auskennt als ich. Wir haben also quasi schon vor dem Aufnehmen darüber gesprochen. Die meisten dieser Themen wurden in der Show schon einmal behandelt – eigentlich alle irgendwann. Aber ich dachte, das ist eine gute Gelegenheit für uns, um sicherzustellen, dass wir auf dem neuesten Stand sind und deine potenziell ganz frischen Gedanken dazu zu bekommen. Besonders zum Thema Rettungsschirm. Zum Rettungsschirm sparen wir uns das für das Ende auf. Es klingt so, als hättest du da einige kontroverse Ansichten, aber auch einige spannende Entwicklungen in diesem Bereich.

[00:03:24] Ich bin gespannt, das zu hören. Aber danke, dass du in der Show bist. Ich weiß das zu schätzen. Ich verstehe, dass deine Schulter die letzten 90 Tage blockiert war. Meine erste Frage wäre eigentlich gewesen: Hast du an all diesen

riesigen FAIs teilgenommen, die in letzter Zeit stattgefunden haben? Europa hatte in den letzten Wochen wirklich ein sehr gutes Wetter. Ich habe wegen des XC-Wettbewerbs ziemlich starkes FOMO gehabt.

[00:03:46] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Hallo und danke, dass ihr mich wieder dabei habt. Ja, ich bin nicht geflogen. Ich habe ihnen zugesehen, wie sie diese großen, wunderschönen Flüge gemacht haben. Einige davon waren sogar über meinem Haus. Und an meinem eigenen lokalen Spot wurde der Standortrekord um 70 Kilometer FAI verbessert. Wow. Also hatten wir insgesamt ziemlich marginales Wetter. Aber die guten Tage waren außergewöhnlich gut. Tage, die kommen einmal alle vier oder fünf Jahre. Tage, die ich in den acht Jahren, die ich hier bin, noch nicht gesehen habe. Wenn das Wetter also gut war, war es außergewöhnlich gut. Und dazwischen war es eher ein gemischtes Wettergeschehen. Und die Jungs und Mädchen hier haben die guten Tage wirklich voll ausgenutzt.

[00:04:31] Und es war unglaubliches Fliegen hier. Schärfer. Ich dachte, 250 ist das Limit. Die Person hat 270 FAI von Schärfer geschafft. Und das ist nach Südosten ausgerichtet. Es fängt normalerweise gegen 11:30 Uhr an. Und er ist um 11:00 Uhr gestartet. Und 11:30 Uhr ist früh. Es war unglaubliches Fliegen hier. Ja. Ich bin neidisch. Ich hatte das schlechteste Jahr, um mir eine gefrorene Schulter zuzulegen, wegen der ich selbst nicht fliegen kann.

[00:05:01] **Gavin McClurg:** Und das Fliegen hast du nicht gemacht. Das hast du wohl beim Liegestütztraining gemacht, ne?

[00:05:06] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Ja. Ich bin einfach 40 geworden. Und ich mache meine unregelmäßigen Liegestütze, die ich schon seit Ende der Teenie-Zeit mache. Ich bin dann eine Woche oder zwei in die Routine gekommen. Dann zwei Wochen Pause. Und dann einfach wieder angefangen, ohne groß drüber nachzudenken. Jetzt bin ich 40. Und ich habe mich nicht aufgewärmt. Ich habe Sätze mit 30, 50 gemacht. Und ohne jegliche Sorgen. Weil ich das mein ganzes Leben lang gemacht habe. Zumindest im Erwachsenenleben. Und ja, das kannst du mit 40 nicht mehr machen. Du musst dich aufwärmen. Die Freuden des Alterns. Oh Gott. Und es fing im November an. Und dann im Mai oder Ende April, Mai war mein letzter Flug. Weil ich meinen Arm einfach nicht mehr über 100 Grad heben kann. Tut mir leid, Mann. Was für ein Mist. Bis es sich erholt.

[00:05:50] **Gavin McClurg:** Nun ja. Ja. Nichts mit Gleitschirmfliegen zusammenhängendes. Aber

[00:05:54] **Karlis Jaunpetrovi?s:** du hast genug

[00:05:54] **Gavin McClurg:** Anleitungen und Veranstaltungen. Und ich weiß, dass du beschäftigt warst. Ich hoffe, du wirst schnell wieder gesund. Also, lass uns diese Liste durchgehen. Das Erste, worüber wir sprechen werden, ist das Auf- und Absteigen in der Gleitschirm-Klasse. Das ist definitiv ein Thema, das wir schon mehrmals behandelt haben. Ich höre immer gerne, Russ Ogden hatte dazu einige großartige Gedanken. Aber ich würde gerne deine Meinung dazu hören. Weil du viel unterrichtest. Du hast sicher beide Persönlichkeitstypen gesehen. Es gibt Persönlichkeiten, die es wirklich langsam angehen lassen und alle Häkchen setzen wollen. Und es gibt Persönlichkeiten, die einfach sofort auf einen Enzo springen wollen, schnell fliegen und mit allen anderen konkurrieren. Und ich denke, es gibt dazu solide Ratschläge in beide Richtungen. Wir haben schon oft besprochen, wann man aufsteigen sollte.

[00:06:40] Wir haben noch nicht viel darüber gesprochen, wann man eine Klasse wieder verlassen sollte. Deshalb würde ich gerne deine Meinung dazu hören.

[00:06:45] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Ja. Ich habe beides gemacht. Ich bin bis zu den Triple C's gegangen und ich bin von den Triple C's zurück zu ENA gegangen.

[00:06:54] Kurz gesagt, im Kern: Wenn du eine Sache aus dieser Frage mitnehmen willst, dann geht es alles um die Routine. Und beim Gleitschirmfliegen ist Routine der König. Es spielt keine Rolle. Ich vergleiche es mit Marathonlauf. Es spielt keine Rolle, dass du es einmal konntest. Wenn du nicht übst, wirst du morgen keinen Marathon laufen. Und es ist das Gleiche beim Fliegen von Schirmen mit hohem Aspektverhältnis. Es spielt keine Rolle, selbst bei den Schirmen mit hohem Aspektverhältnis. Zwei-Liner können heutzutage eine Herausforderung sein, verglichen mit einem schönen, einfachen B-Schirm. Und letztlich kommt es wirklich auf die Routine an. Für mich ist das Beispiel, dass ich zur Zeit, als ich flog, einen Peak 4. A Zwei-Liner D-Schirm flog. Vor COVID. Und COVID war meine erste Pause vom Gleitschirmfliegen.

[00:07:39] Für die meisten von uns war es so. Wir hatten viele Aussetzer. Und persönlich hatte ich keine Ahnung, was Übung bedeutet, bevor das passierte. Weil meine längste Pause vorher nur zwei Wochen war. Und COVID gab mehrere Monate, wenn nicht mehr. Und ich bin auf demselben D-Schirm wieder eingestiegen, den ich vor COVID geflogen bin. Nach mehreren Monaten Pause, im Frühling, am ersten April. Erst

[00:08:03] **Gavin McClurg:** von allem

[00:08:03] **Karlis Jaunpetrovišs:** Tage in den französischen Alpen. St. Andre. Ich bin 30, 40 Minuten geflogen und habe den Schirm verloren. Und ich, mein Verstand konnte mir sagen, dass ich die Dinge falsch mache. Aber mein Körper war nicht dabei. Weil diese höheren, technisch anspruchsvolleren Schirme mehr Präzision erfordern. Und deshalb war mein Timing zu früh, zu spät, zu stark, zu schwach. Es stimmte einfach nicht. Und obwohl ich sehen konnte, dass ich Fehler mache, konnte ich nicht nachziehen. Und ich konnte es nicht rechtzeitig korrigieren. Also landete es im Rettungsschirm-Wurf. Für mich selbst. Und physisch war ich okay. Aber mental hat es mich drei Jahre gedauert, mich zu erholen. Und das ist etwas, das man bedenken muss. Wenn man einen Schritt nach oben macht. Ist es das wirklich wert? Hast du die Routine? Und du kannst Zahlen nennen. Du solltest X Stunden pro Jahr haben.

[00:08:48] Für diese oder jene Klasse. Es hängt wirklich davon ab. Für mich geht es ganz um aktives Fliegen. Wie aktuell du bist. Ich habe tausende Stunden gemacht, weißt du, Testflüge. Ich hatte einen großen Lebenslauf vor dem Vorfall. Das ist egal, weil ich mehrere Monate Pause hatte und meine Fähigkeiten verschwunden sind. Ich konnte den Schirm nicht mehr beherrschen. Und wenn ich nach mehreren Monaten, nach wissen wir schon, einem Jahrzehnt der Hingabe, nach Priorität eins, zwei und drei, ohne andere Jobs oder Ablenkungen meine Fähigkeiten verliere, was ist dann, wenn du nur 50 bis 100 Stunden pro Jahr fliegst? Da ist das nötige Fundament einfach nicht da. Vielleicht hält es bei manchen Leuten länger. Bei anderen, weißt du, am Ende des Tages ist es alles individuell. Aber ich würde sagen, wenn du das nötige Fundament hast.

[00:09:33] Wenn du ein paar gute Jahre hinter dir hast, in denen du viel geflogen bist, die Stunden investiert hast, einen Sieve gemacht hast oder in der Lage bist, Backfließ und das ganze Sortieren aus dem Bing selbst zu machen, dann ist der nächste Schritt kein Problem. Aber wenn du nur einen Schritt weitergehst, um diese zusätzlichen 50 Kilometer zu fliegen oder was auch immer, um deine Zahlen aufzubessern, dann wird dich dieser Fortschritt nur ausbremsen. Und dann die psychischen Traumata. Wenn du Glück hast und keine körperlichen Traumata davonträgst, dauert die Erholung oft viel länger als die körperliche. Also, beim nächsten Schritt sage ich: Es kommt darauf an. Es hängt immer davon ab, welche Mentoren du hast, was für eine Art von Fliegen du machst. Denn du weißt ja, 100 Stunden Segelfliegen werden dir in den Alpen nicht helfen.

[00:10:25] Im September oder im April ist es nicht dasselbe. Und es kommt ganz darauf an. Denn du kannst einen Schirm mit hohem Aspektverhältnis in laminarem Wind fliegen, und das ist kein Problem. Wenn du den aber bei acht Metern pro Sekunde nimmst, ist das eine ganz andere Hausnummer. Es kommt immer ganz darauf an.

[00:10:41] Aber ich... und heutzutage, jetzt... die Schirme, die da rauskommen. Die High-Bies oder Low-Bies, diese unglaublichen Schirme, diese Maschinen. Die sind so viel besser als manche D-Schirme von vor fünf, sechs, sieben Jahren. Wir haben das nicht wirklich... ich denke, das ist ein Missverständnis. Wir haben die Klassen, und die Leute denken, dass ein A-Schirm ein Schrott-Schirm für cross country ist, was nicht mehr wahr ist. Low-Bies können heutzutage bei den richtigen Händen und den richtigen Bedingungen problemlos 150, 200 Kilometer fliegen. Also... das ist der Teil mit dem Aufstieg. Das Herunterstufen.

[00:11:15] Was ich meinen Schülern oft sage, ist, dass man bei anderen Sportarten wie Kitesurfen einen Kite für diesen Schirm und diesen Schirm hat. Man hat verschiedene Größen und hat normalerweise fünf oder so viele davon in der Garage stehen. Aber wir neigen dazu, nur ein oder zwei zu haben. Warum haben wir nicht verschiedene Schirme für verschiedene Bedingungen? Du hast deinen Low-Bee für wirklich raue Tage, mit denen du dich nicht wohlfühlst. Wenn es ruhiger und schöner ist, nimmst du den High-Aspect-Schirm raus und schaut mal. Und du wechselst dazwischen, denke ich.

[00:11:49] Krankenhäuser sind viel teurer als der Kauf eines weiteren Schirms. Also, wenn Leute darüber reden, ist das so: Du trainierst deine Fähigkeiten und wählst das passende Werkzeug für die Bedingungen aus. Nicht für alle. Und

dann kannst du dich anpassen, weil es viel einfacher ist, etwas wie die Epic 2 zu handhaben als die Diva 2. Es ist eine andere Maschine und erfordert entweder die entsprechende Fähigkeit oder die passenden Bedingungen, weil man die Diva fliegen kann.

[00:12:19] Ich denke, was uns in diesem Sport fehlt, ist, dass wir dazu neigen, immer nur denselben Schirm zu haben, und das war's. Wir wechseln nicht. Und wir fliegen ihn die ganze Saison über, von April bis September. Aber die Saison verändert sich. Und wenn unsere Fähigkeiten nicht ausreichen, ist es keine schlechte Idee, den Schirm zu wechseln. Zum Beispiel: Wenn ich dann mal wieder fliege, sobald meine Schulter wieder fit ist, werde ich die Diva nicht fliegen. Ich nehme den Epic 2 meiner Freundin, der eine kleinere Größe hat, und fliege den einfach nur, um das Gefühl wiederzuerlangen, bevor ich in Erwägung ziehe, mit dem großen loszulegen. Weil ich meine Lektion vor Jahren gelernt habe, als ich den Rettungsschirm ausgelöst habe – ich möchte das nicht wiederholen. Also respektiere ich Piloten, die das tun, noch mehr.

[00:13:04] Dann ist es so: Nein, das ist okay, ich schaffe das. Es gibt da ein gewisses Stigma, oder? Ich bin ein C- oder D-Pilot und ich will nicht zurück zum B-Schirm. Ich denke, diese Einstellung muss in unserem Sport geändert werden. Es ist nichts falsch daran, mal hoch- oder runterzuschalten. Ja, ich...

[00:13:19] **Gavin McClurg:** Ich denke, wir müssen lernen, das kulturell umzudeuten. Zurückzustecken – das sollte gefeiert werden, weißt du? Nicht herabgesehen werden. Und das haben wir bei diesem X-Alps definitiv gesehen. Da gab es Leute wie Simone, die am Ende wirklich gut abgeschnitten haben, die in dieser Nacht im Sturm nicht gestartet sind. Die haben es sich einfach angesehen und gesagt: Nein, das mache ich nicht, und sind abgestiegen. Und das hat ihn überhaupt nicht bestraft, oder? Ich meine, er hat am Ende wirklich gut abgeschnitten. Und deshalb denke ich, dass wir als Kultur manchmal die falschen Dinge feiern. Wir müssen diese Entscheidungen applaudieren, wenn man absteigt, zurücktritt, weil sie nicht immer offensichtlich sind, oder?

[00:14:04] Ich meine, wenn man etwas erlebt, das völlig offensichtlich ist. Ich bin nicht fit, ich bin nicht auf dem aktuellen Stand. Und dann – Bumm. Aber es wird nicht immer so offensichtlich sein. Weißt du, es können auch diese kleinen Dinge sein, wo man nur zwei Prozent davon entfernt ist, wo man sein muss. Und das kann vielleicht einfach eine Woche oder zwei sein, in denen man einen niedrigeren Schirm fliegt und irgendwie wieder Kontakt aufnimmt. Man schaut nicht so oft nach oben und bekommt keine Panik, und das Herz rast nicht mehr so sehr. Und man kommt wieder dahin, wo sich die Dinge gut anfühlen.

[00:14:38] **Karlis Jaunpetrovišs:** Ja. Ich meine, sogar Bruce Goldsmith hat mir vor ein, zwei Jahren erzählt, dass er heutzutage, wenn er eine Woche oder zwei nicht fliegt, nicht direkt zum Zwei-Liner geht. Er nimmt einen B-Schirm oder C-Schirm, macht ein paar Flüge und geht dann wieder zum Zwei-Liner zurück, sobald er wieder frisch ist. Wow, Bruce Goldsmith. Ja, jemand, der die Weltmeisterschaft gewonnen hat. Die

[00:14:58] **Gavin McClurg:** den Rest von

[00:14:58] **Karlis Jaunpetrovišs:** uns Sterblichen. Ja. Ja. Wenn er das tut. Warum. Warum haben. Wir das. So wie. Oh. Weißt du. Ich kann nicht zurücktreten. Das ist interessant. Ich habe. Ich habe das eigentlich noch nie gehört. Ich bin sicher, wenn du mit ihm redest. Wir sollten. Wir

[00:15:10] **Gavin McClurg:** sollten haben. Wir sollten haben, wissen Sie, anderes Equipment. Wir sollten ein paar Teile mehr in unserer Garage haben. Das ist klasse. Das habe ich vorher noch nicht gehört.

[00:15:26] Ich meine es ernst. Weißt du, meine ganze Garage war voll mit Skiern. Ich meine, ich habe viele Schirme. Irgendwie sind sie aber alle D oder höher. Ich habe keine B oder C. Also, darüber werde ich nachdenken. Das ist klasse.

[00:15:38] **Karlis Jaunpetrovišs:** Ich habe zu Hause die guten alten Epics. XS-Größen. Um Spaß zu haben. Oder, wissen Sie, eine kleinere Größe als ich brauche. Winterwanderung und Fliegen. Ich nehme die Diva nicht, ich nehme etwas Lustiges. Einfach zu fliegen. Und um mein aktives Fliegen aufrechtzuerhalten. Irgendwelche, wissen Sie, einfachen Akrobatik-Manöver. Ich nenne es aktives Fliegen, weil Akrobatik das ist, was Caesar und Theo De Blic machen. Ich spiele nur. Ja, ja, ja. Ich bin nicht auf ihrem Niveau, wissen Sie. Aber es ist ein schönes, lustiges Spielzeug zum Herumspielen. Ja. Und ja, das. Ich weiß nicht mehr, vor wie langer Zeit das war, aber das trifft mich. Weil wir bei

allen anderen Sportarten immer mehrere Spielzeuge haben. Du hast recht. Sogar bei Autos haben wir verschiedene Reifen für unterschiedliche Traktion. Und doch, in diesem Sport.

[00:16:22] Wir nehmen das gleiche. Ja. Die meisten von uns schon. Jedenfalls.

[00:16:25] **Gavin McClurg:** Ja. Das gefällt mir. Ein guter Gedanke. Alles klar. Gurtzeug. Open versus Pod. Verkleidung versus keine Verkleidung. Sitzbrett versus Hängematte. Sub versus Non-Sub. Und wir könnten hier richtig tief eintauchen. Das ist schon eine Menge. Allein schon da. Aber lass uns mal deine Gedanken zu Gurtzeug hören.

[00:16:44] **Karlis Jaunpetrovišs:** Ich würde wohl mit dem einfachsten anfangen. Mit Sub oder ohne Sub.

[00:16:49] Wenn du Weltrekorde jagst, oder in PWC fliegst oder bei hochklassigen Wettkämpfen dabei bist, brauchst du es nicht. Es hat die Leistung und die Stabilität. Stabilität. Andere Gurtzeuge haben das gleiche Stabilitätsniveau. Ja, es hat die Leistung. Aber die meisten von uns können das nicht nutzen. Es gibt so viel mehr, was wir tun müssen. Ein einfaches Impreza 4 wird für dich genauso angenehm und stabil sein. Unvergleichlich einfacher zu bedienen. Und die Sichtprobleme und all das. Also für Subs.

[00:17:20] Ich denke, das ist eine tolle Sache für den Sport. Wir entwickeln etwas Neues. Wisst ihr, wir haben uns so sehr auf Schirme konzentriert und jetzt bewegen wir uns auch im Bereich der Gurtzeuge. Das ist also eine tolle Sache. Aber für die meisten von uns ist es nicht nötig. Wenn es um Open versus Pod geht. Natürlich, wenn man Acro lernt, ist aktives Fliegen im Sitzen präziser, angemessener, sagen wir es so. Für Pod ist es in dem Moment, in dem man etwas Distanz fliegen will oder selbst wenn man drei Stunden plus fliegen möchte, einfach komfortabler. Die Position, wie man sitzt. Ich würde empfehlen, nicht das leichteste auf dem Markt zu nehmen. Nehmt ein mittleres oder schweres. Schöner, komfortabler. Das.

[00:18:05] Der Schirm wird ruhiger sein. Je leichter das Gurtzeug, desto nervöser der Schirm.

[00:18:12] Das ist egal, welchen Schirm du fliegst. Und wenn es dein erstes Pod ist, hol dir nicht das XL-Zeug. Das ist zu nervös, zu unbequem. Es wird dir in die Rippen schneiden. Es erfüllt seinen Zweck nur, wenn deine Mission Hike-and-Fly in Wolbivik ist und das wirklich das ist, wofür du es machst. Ja, dann hol dir das leichteste Zeug. Aber wenn du nur cross country fliegen willst, nimm etwas Mittleres oder Schweres. Je schwerer es ist, desto komfortabler ist es. Nicht nur für deine körperliche Verfassung, sondern auch für das Thermiken. Bei aggressiver Luft dämpft es alles ab. Und es kommt wirklich auf eine einfache Sache an: Je weniger Material vorhanden ist, desto weniger strukturelle Integrität kannst du aufbauen.

[00:18:57] In Bezug auf die Sicherheit. Denn sie sind alle sehr schön, oder zumindest die meisten davon.

[00:19:13] Das Gurtzeug zuckt und der Schirm „spricht“ zu viel. Du wirst dich auf all diese Ablenkungen konzentrieren. Und je bequemer du in einem Gurtzeug bist, desto besser kannst du Entscheidungen treffen. Und das wird deine Flüge besser machen und deine persönlichen Ziele sowie den Rest davon. Ein weiterer Hummel-Vorteil für Pods. Es ist wirklich...

[00:19:37] Ich weiß nicht mehr, wann ich das letzte Mal in einem sitzenden Pod geflogen bin. Ich war eher so halbwegs dabei. Ich sehe persönlich keinen riesigen Unterschied, weil die liegende Position einem weniger Gewichtsverlagerungsautorität gibt. Wie auch immer, es kommt darauf an, wie sie gebaut sind. Für mich persönlich geht es eigentlich nur um den Komfort. Was du bevorzugst. Mein Körper ist anders als deiner, und jeder ist anders. Wenn es um die Gewichtsverlagerung geht, und du deinen Pod richtig einrichtest – also, dass deine Augen im Grunde über dem Cockpit sind und nicht dein Oberkörper –, dann ist deine Gewichtsverlagerungsautorität sehr gut. Sie ist nicht eingeschränkt. Sie ist nur etwas geringer als, wenn du aufrecht sitzt.

[00:20:22] vertikal. Und wenn du dich für ein Pod entscheidest, geht es um die Aerodynamik. Aber nicht unbedingt nur deshalb, weil man aufrecht sitzen kann – das ist weniger aerodynamisch, aber dafür komfortabler. Und dann hast du natürlich etwas mehr Gewichtsauslenkung. Natürlich gibt dir das Sitzen aufrecht mehr Autorität, wenn du richtig sitzt. Aber wenn du dich zurücklehnt, wie es dafür ausgelegt ist, weiß ich nicht, ob es einen riesigen Unterschied macht, weil einige dieser Hummocks auch ziemlich gut für die Gewichtsauslenkung gemacht sind. Mein bester Rat ist also: Geh zu etwas wie dem Coupé Car oder jedem anderen Festival. Setz dich in alle rein und finde das, das zu deinem Körper passt.

Denn das mit dem Flaring, dem Flaring – nimm nicht die großen, weil die unhandlich sind und sie können...

[00:21:07] Es geht um das Sichtfeld vor deinen Augen, wenn du Back-Flies oder irgendein Durcheinander da drin hast. Ein einfaches Pod mit einer kleinen Ausbuchtung hinten oder gar keiner Ausbuchtung – das kommt darauf an, wofür du es benutzen willst. Und wenn es dein erstes ist, mach dir keine Sorgen. Die zusätzliche Performance wird dein Leben nicht verändern. Die Entscheidungsfindung und all das ist viel wichtiger. Also, es geht wirklich um das Gurtzeug. Hier geht es nur darum, was zu deinem Körper passt und an deinen Körper angepasst ist, was manchmal schwieriger ist. Vielleicht ist der Rest davon der Schritt auf das Pod. Das ist ein ganz anderes Thema. Aber wieder einmal, es ist hochgradig individuell. Für mich habe ich keine Stunde oder Zeit dafür. Es geht eher um das...

[00:21:52] eine Sache. Es geht darum, was zu deinem Körper passt und an deinen Körper angepasst ist, was manchmal schwieriger ist. Vielleicht ist der Rest davon das Step-Up-Pod, aber das ist ein ganz anderes Thema. Aber wieder einmal: Es ist hochgradig individuell. Für mich ist es eher die Sache, wofür das Pod gedacht ist. Herbst- und Winterflüge sind im Pod viel angenehmer als im Sitzen. Es ist zum Beispiel wärmer. Und wenn es ein ruhiger Winterflug ist, dann ist das Pod kein Problem. Und ich sehe nicht,

[00:22:19] Das Pod zu sein, ist ein

[00:22:24] Problem. Und nimm nicht die großen. Wenn du eine Antwort auf diese Frage brauchst, nimm nicht die Sub.

[00:22:34] **Gavin McClurg:** Wie schon über das leichte Zeug gesagt wurde – und wir haben das in der Show und an anderen Stellen oft betont –, denke ich immer, dass jedes Stück Ausrüstung ein Kompromiss auf irgendeiner Ebene ist. Wenn wir die Cadillacs fliegen, wenn wir Rennen fahren, sind die auch wirklich schwer. Sie sind mühsam zu tragen. Wenn man irgendwo landet, sind sie schwer wieder zurückzubringen. Ich erinnere mich, Baptiste war letztes Jahr hier beim World Cup und er wollte sein Gear nicht 10 Fuß weit tragen, weil er 15 Kilo Blei darin hat, wegen des Ballastierens und so. Es ist also alles ein Kompromiss. Und ich meine, acht Stunden zu fliegen, wenn das dein Ziel ist, mit einem superleichten X-Alps Kit, ist nicht dasselbe wie zu fliegen mit einem mittleren, komfortablen Modell, zwei Rettungsschirmen und einem Cadillac Gurtzeug.

[00:23:19] Ich hatte vor ein paar Tagen einen schönen Flug und musste ständig denken: Wahnsinn, ich bin echt froh, dass ich das hier trage und nicht mein X-Alps-Equipment. Denn das ist einfach körperlicher. Es ist mehr Arbeit. Es ist ein Kompromiss. Man geht immer einen Kompromiss ein.

[00:23:32] **Karlis Jaunpetrovišs:** Ja, da stimme ich dir zu. Ich meine, ich bin zwei Saisons mit dem X-Alps Range 2 geflogen und bin dann auf das Impreza umgestiegen, was quasi die zwei Extreme sind. Und ich konnte nicht verstehen, warum ich mich selbst so bestraft habe, weil ich die achttündigen Flüge im X-Alps Gurtzeug gemacht habe, was es nicht ist, und das Range ist ja fantastisch.

[00:23:56] Für drei. Aber die Impreza war einfach viel komfortabler, weil da viel mehr Material drin ist und man es einfacher machen kann.

[00:24:06] **Gavin McClurg:** In einem Cadillac zu fahren. Ja, das ist einfach bequemer, weißt du. Ja.

[00:24:08] **Karlis Jaunpetrovišs:** Genau. Und Wandern. Ja. Aber ich gehe heutzutage nicht mehr so viel wandern. Früher habe ich halt so gewandert, und jetzt werde ich abgeholt und wir nehmen das Auto auf den Berg. Also ja, da stimme ich dir zu. Genau deshalb haben wir so viele Gurtzeuge. Man kann wählen, für welchen Zweck man eines braucht, und ein paar Schirme sind gleich. Ja, warum nicht ein paar haben?

[00:24:33] **Gavin McClurg:** Ja. Was kann man dazu sagen, wenn man mehrere hat, was die Gurtzeuge angeht? Man muss sich einfach eine richtig gute Gewohnheit aneignen, sobald man startet. Ich meine, denk darüber nach, bevor du startest, wie immer, wenn du deine Checks machst. Aber ich mag es wirklich, sich immer und immer wieder mit dem Griff vertraut zu machen. Nur weil jedes Gurtzeug ein bisschen, weißt du, eine andere Struktur hat. Nur weil du weißt, wenn es Kopfüber geht, dann denkst du nicht: Oh ja, ich bin in diesem Gurtzeug und das weißt du darüber.

[00:25:23] Dieser Teil war buchstäblich nur, weißt du, als ich den ersten geworfen habe und er nicht befestigt war, und dann habe ich vergessen, dass ich einen zweiten hatte. Weißt du, ich habe es fast lachend beobachtet und dann: Moment

mal, ich habe noch einen Rettungsschirm. Also ja, man muss einfach sicherstellen, dass man nicht vergisst, wenn man seine Ausrüstung wechselt. Wenn man viel Zeit mit einem verbracht hat und dann auf einen anderen umsteigt, ist es einfach gut, sich wieder daran zu gewöhnen. Okay, wir haben beide vorher darüber gesprochen, bevor wir mit der Aufnahme angefangen haben. Wir sind uns auch nicht sicher, ob einer von uns besonders gut darin ist, über dieses Thema zu sprechen. Aber den Rückzug – nun ja, eigentlich zuerst zurück zum Gleitschirmfliegen: Nachdem du eine Zeit lang weg warst, hattest du diese Schulterverletzung, aber du bist noch nicht zurückgekehrt. Also, irgendwelche Gedanken dazu?

[00:26:04] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Nun, ich habe nach meinem Rettungsschirm-Wurf eine ganze Weile Pause gemacht, weil ich erst mal herausfinden musste, was ich als Nächstes tun sollte. Und weil ich Glück hatte und mich davon entfernt habe, aber das lag nicht an meinem Können. Ich hatte Glück. Und da ich dazu neige, die Dinge zu sehr zu analysieren, hat das eine Weile gedauert, bis ich das verarbeitet habe. Das Erste, was ich gemacht habe, war, ich habe einen ... ja, einen Epic genommen. Das ist quasi ein Lobby-Schirm, ein ENA-Schirm anstelle des Two-Line. Und ich bin eine Weile untergegangen, bevor ich überhaupt gestartet bin. Und ich bin an einem ruhigen Tag geflogen, anstatt an einem Tag mit vollem Wind, und habe kurze Flüge gemacht und die Distanz schrittweise gesteigert.

[00:26:49] Also, was ist das? Wie viele Klassen sind das? Aber es ist nur die Klasse. Es ist auch ein kleiner Aspekt, von der Zwei-Linie zu kommen. Ich erinnere mich nicht mehr, wie der Peak Fall war, aber Epic ist sehr klein. Im Vergleich dazu war es für mich...

[00:27:07] Zurückzukehren, besonders nach einem mentalen oder physischen Trauma, möchte man zumindest – für mich war das Ziel, es entspannt anzugehen. Und das sogar vor jedem großen cross country, weil ich in der ersten Saison kaum geflogen bin und jedes Mal in der Nähe des Geländes nervös war. Also habe ich den Winter damit verbracht, zu wandern, von oben nach unten zu fliegen, um aktiv zu fliegen, und für mich war das einfache Rückfliegen schrecklich. An manchen Tagen konnte ich es einfach nicht. Also habe ich einfache 360er gemacht oder Schirm-Overs oder irgendwas, womit ich mich wohler gefühlt habe. Das hat mich Monate und Monate und Monate gekostet, bis ich mich wohlgefühlt habe.

[00:27:46] Es ist ein mentales Trauma. Ich hatte das körperliche nicht. Also denke ich, wenn es nach einem Vorfall oder Unfall ist, nimm dir Zeit. Wir sind alle verschieden und haben unterschiedliche Wege, mit solchen Dingen umzugehen. Und mach dich nicht fertig, wenn es beim ersten Mal, wenn du fliegst, beängstigend ist. Du musst nicht sofort abheben, nur weil du am Startpunkt bist. Es ist ein Prozess, und je langsamer du es angehst, desto unwahrscheinlicher ist es, dass du wieder Angst bekommst. Weil für mich war das erste Jahr wahrscheinlich wirklich schwierig, in Thermik in der Nähe des Geländes zu fliegen, weil mir einfach aufgefallen ist, dass mein Puls steigt und ich angespannt werde.

[00:28:31] Alles, was mir vorher nie passiert ist. Ich wusste nicht, was es bedeutet, Angst vor dem Fliegen zu haben, bis ich meinen Rettungsschirm geworfen habe. Und der ganze Prozess hat drei Jahre gedauert, bis ich wieder im Wohlfühlbereich war. Und jetzt werden wir sehen, weil ich jetzt wieder drei Monate pausiere. Ich war vor einem Jahr mental gut darin geworden. Also fragt mich, wenn ich wieder anfangen zu fliegen, wie das gelaufen ist. Aber der Prozess und die Unterstützung – ich meine, ohne die Leute in meinem Leben, die mir bei dem ganzen Prozess helfen – das ist kein Sport, den man alleine macht. Und wir fliegen alleine, das sollten wir nicht lieben. Definitiv nicht alleine sein, wenn wir...

[00:29:16] Sich von körperlichen und psychischen Traumata zu erholen. Je mehr Menschen sich um dich kümmern, um dich bei der ganzen Sache unterstützen und dich nicht wegen des Nicht-Fliegens geistig fertigmachen. Denn es ist einfach, sobald man richtig Angst hat. Zumindest nicht für mich. Jeder ist anders, wie immer. Also ja, ich würde sagen, nimm dir Zeit. Das wäre der beste Rat. Sei nicht zu hart zu dir selbst. Das war der beste Rat, den ich während dieses Prozesses bekommen habe. Ich denke, der wichtigste ist: Sprich mit dir selbst, so wie du mit einem zehnjährigen Kind sprechen würdest. Stell dir vor, du sprichst mit deinem...

[00:30:09] einem zehnjährigen Kind. Es ist ein einfacher Trick, aber er hat funktioniert.

[00:30:15] **Gavin McClurg:** Das ist ein super Trick. Das bringt uns zur nächsten Frage, die mir wirklich gut gefällt. Weil das ist etwas, über das ich viel nachgedacht habe. Ich weiß nicht, aber ich bin froh, dass du diejenige bist, die

darauf antworten muss. Nicht ich.

[00:30:29] Wenn man sich vom Gleitschirmfliegen entfernt. Was ist auf der anderen Seite? Und wie gesagt, keiner von uns hat eine Ahnung, was du darüber denkst. Ich meine, es ist interessant, dass wir Leute sehen.

[00:30:42] kommen und gehen.

[00:30:52] Das. Ich.

[00:30:53] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Ich bin nicht die Person, die das beantworten kann. Ich habe keinen Plan B. Ich habe Pläne für das nächste Jahrzehnt oder die nächsten zwei, was ich tun werde. Aber zurückzutreten, das ist keine Option. Also habe ich keinen. Davor denke ich nicht, dass es jemanden Besseres als dich gibt. Und ich beantworte diese Frage.

[00:31:12] **Gavin McClurg:** Ja, ich meine, man kann ein bisschen über das Konzept an sich sprechen. Denn ich denke, egal ob im Profisport oder im Breitensport, irgendwann kann man aus dem Alter aussteigen. Nicht jeder, ihr wisst ja, wir sehen Leute, die bis weit in die Achtziger hinein mitmachen. Was natürlich klasse ist. Aber ihr wisst schon, zu wissen, dass man zerbrechlicher wird, ist sicher wichtig. Vorsichtiger zu sein, was die körperliche Seite angeht, ist wohl vernünftig. Aber ihr wisst schon, ich denke, es geht darum, etwas zu haben, das ein Stück weit definiert, wer man ist.

[00:31:50] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Ja. Und wie Bruce schon hatte...

[00:31:55] Cross Country Magazine. Ein Artikel vor einigen Jahren, in dem Bruce mit sechzig sagt, dass wir mit achtzig alle fliegen werden. Das basiert auf Untersuchungen, dass die Reaktionszeit bei uns allen nachlässt. Und für mich sind das noch weitere 40 Jahre. Das fühlt sich also noch sehr weit in der Zukunft an. Aber ja, ich...

[00:32:16] Mit 80 werde ich noch fliegen können. Das ist das Ziel. Aber ich sehe mich trotzdem nicht komplett aus dem Sport zurückziehen. Selbst wenn ich nicht mehr fliegen kann, werde ich weiterhin mitorganisieren oder bei der Forschung helfen, um bessere und sicherere Ausrüstung zu entwickeln – in irgendeiner Form, die dann den Rettungsteilen zugutekommt. Ich habe da einige Ideen. Und ich organisiere jetzt Wettbewerbe. Ich habe so viele neue Ideen, wie man die Sicherheit verbessern kann. Seit unserem letzten Gespräch bis hierhin habe ich dazu einige Neuigkeiten, die eigentlich einen ganzen weiteren Podcast bräuchten. Das ist gerade voll in meinem Kopf.

[00:33:03] Das ist im Grunde alles, was ich mache. Und selbst wenn ich nicht mehr fliegen kann, werde ich immer noch Dinge in diesem Sport tun. Er ist so vielfältig und es gibt noch so viel zu lernen, dass für mich nichts so faszinierend oder so komplex ist, dass ich nicht weiterlernen und mich verbessern möchte. Ja, genau.

[00:33:26] Das ist es im Grunde.

[00:33:30] **Gavin McClurg:** Also ist die Antwort: Bleibt dran, Leute.

[00:33:34] Genau. Okay. Also, das führt uns zu dem...

[00:33:52] Nächstens. Aber die Frage war eine eher praktische Diskussion über S.I.V. Also, ich würde gerne wissen, was das für dich bedeutet, aber auch, wie man Manöver außerhalb von S.I.V. praktiziert. Ich bin wirklich neugierig auf deine Meinung dazu, weil das ist etwas, womit ich immer zu kämpfen hatte. Du weißt schon, ich kann in einen...

[00:34:29] S.I.V.

[00:34:42] S.

[00:34:45] Ich muss das in meinem... in meinem... in meinem Leben tun.

[00:34:56] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Mein Leben. Was nicht gut für mein Geschäft ist, aber ihr solltet so viele Siebe machen, wie ihr braucht, bis ihr sie nicht mehr braucht. Und das hängt mit der Frage zusammen, dass ihr es selbst üben müsst.

[00:35:13] Was ich also empfehle, wenn du dich nicht wohl fühlst, es alleine zu machen: Mach einen Auffrischkurs. So eine Sache über drei Tage. Du bleibst, ich mache das am Gardasee, also bleibst du eine weitere Woche am Gardasee. Und du erledigst das in ein paar Tagen, je nachdem, was logistisch machbar ist. Und mach das

Gleiche, weil du gerade erst vom Kurs kommst. Dann kannst du ohne den Instruktor in deiner Nähe üben, denn das ist ein ganz anderes Gefühl. Alleine schauen, was du kannst. Dann idealerweise zum selben Kurs zurückkehren und die Dinge auf das nächste Level bringen. Und danach kannst du noch mehr Sachen über Wasser in einer sicheren Umgebung machen. Aber so schnell wie möglich. Dann nach dem Kurs, solange alles noch frisch im Kopf ist, geh und erledige ein paar Stalls über dem Boden.

[00:35:59] Wenn sie über Wasser gut geklappt haben. Wenn du das Gefühl hast, dass du drin bist, wie du gesagt hast, du hast 25 gemacht und fühlst dich über Wasser sicher. Je früher, desto besser. Denn das Unbehagen, von dem du sprichst, ist rein mental. Und je länger du wartest und wartest und wartest, desto mehr verlierst du die Fertigkeit, auch körperlich. Aber wenn du es direkt danach machst, hast du die körperliche Fertigkeit noch. Du hast es gerade erst gemacht. Ein paar Tage.

[00:36:25] **Gavin McClurg:** vor ein paar Tagen.

[00:36:25] **Karlis Jaunpetrovišs:** vorher. Es gibt also keinen Grund, warum man es nicht am Boden machen kann. Und ich würde auch nicht empfehlen, das erste Mal am hochtragenden Schirm zu machen. Mach es am niedrigeren. Das hilft natürlich. Und der Grund dafür ist, weil das für Piloten ist, die noch nicht selbst aktiv fliegen. Das Erste ist einfach eine gute Instruktion. Damit ihr in einer guten, sicheren Umgebung alles in Gang bekommt und was auch immer. Es ist egal, ob es die Strömungsabrisspunkte sind oder die Rotationen oder Asymmetrien, Frontalrotationen, andere Rotationen. Egal, welches Niveau ihr im Kurs erreicht habt, ihr übt das ohne den Instruktor und kommt dann zurück, macht weiter oder wie auch immer, und geht dann alleine los. Das wäre in meinem Kopf das Ideale. Weil ihr den Instruktor habt, keinen Instruktor, den Instruktor und dann geht ihr alleine los.

[00:37:12] Und ich denke, mit guten Instruktionen und bei B-Schirm-Klassen – C hängt davon ab, weil es bei den Schirmen mit höherem Aspekt technischer ist, etwas präziser als bei den A- und B-Schirmen. Da ist weniger Präzision nötig und sie sind verzeihender. Also beim B-Schirm, wenn du bei einem Sieve ein paar Tage sparst, bin ich ziemlich sicher, dass die meisten Piloten das schaffen werden. Du kannst es bequem über dem Boden machen. Wenn das in dem Zeitplan so passt, weil du in diesen Kursen viel Wiederholung weglassen kannst und es selbst zu tun ist – das ist der Schlüssel. Und für mich ist ein Sieve-Kurs einmal im Jahr oder einmal in einem neuen Schirm und all das, wenn überhaupt, ein falscher Selbstbewusstseinserbauer, weil wir es üben müssen.

[00:38:02] Wir können nicht einfach nur einen Sieve machen und dann hoffen, dass es uns in einigen Monaten hilft, wenn dann mal eine Asymmetrie auftritt. Und deshalb, ja, so sehr man die Höhe hat, diese drei Sieses, nur um weißt du, schnelle Ausstiege mit der rohen Kontrollarbeit zu haben, die du machen kannst und die nicht so viel ausmachen. Ich meine,

[00:38:33] Ich mache das bei jedem Flug, aber wenn ich begleite und an der Wolkenbasis auf einen Schüler warte, mache ich einen Heli oder Backflow oder so, um runterzukommen, anstatt zu spiralen oder im Heli runterzugehen. Wenn ich ein langes cross country fliege, versuche ich normalerweise vor der Landung hoch zu steigen. So kann ich auch müde einige Manöver machen, weil ich mit hoher Wahrscheinlichkeit meinen Schirm müde verlieren werde. Also möchte ich müde üben. So baue ich Muskelgedächtnis auf, und das passiert ständig, es gibt keinen Flug, bei dem ich nicht irgendein Mistiges oder Drehendes gemacht habe, etwas Verspieltes, es muss kein Backfly sein, weil die meisten Dinge damit anfangen, den Schirm zu drehen, oder es muss nicht negativ sein, wie ein voll negativer Backfly, sondern etwas, das du, sobald du dich damit wohlfühlst, üben musst, um weiterhin damit im Reinen zu sein.

[00:39:21] Beantwortet das die Frage?

[00:39:23] **Gavin McClurg:** Ausgezeichnet. Das tut es. Ja. Und es macht mir klar, dass ich gerade ziemlich grob bin, denn ich wäre mit keiner dieser Sachen im Moment auf regelmäßiger Basis sehr komfortabel. Okay, die nächste. Ich meine, es gibt Bücher, die sich nur damit befassen. In meinem Buch gibt es ein ganzes Kapitel dazu, aber wie man besser steigt.

[00:39:42] **Karlis Jaunpetrovišs:** Genau. Ich habe da auch eine persönliche Geschichte. Vielleicht hilft das den Piloten: Ich habe das gesamte cross country Fliegen mit Bruce Goldsmith gelernt, da er Teil der Firma war. Und Bruce – dazu gibt es heutzutage auch YouTube-Videos – er mag es, dass man so oft wie möglich mit den Händen oben fliegt. Man

benutzt die Bremsen nur so wenig wie nötig, um das zu erreichen, was man braucht. Und dann, bevor ich Theo unterstützt habe, sind wir zusammen geflogen und er flog mit den Bremsen, also mit beiden Bremsen und viel Bremsdruck, in die Thermik hinein. Und ich flog ohne Bremsen in die Thermik und wir sind gleichmäßig gestiegen. Ich dachte mir, wie funktioniert das? Als ich Theo fragte, meinte er nur: „Nun ja, so fliegt er.“

[00:40:26] Und dann, während der X-Alps, habe ich Tony Bender gefragt, was er von diesen verschiedenen Techniken hält. Denn für mich ergab es keinen Sinn, dass der eine mit den Händen oben fliegt und der andere tief in die Bremsen geht und wir trotzdem gleich schnell steigen. Und Tony fliegt lieber das Gegenteil. Er fliegt gerne mit tiefen Bremsen, hält den Schirm fest und bremst ihn ab. Bruce und Tony sind zwei Legenden in diesem Sport. Und ich kann nicht einfach den einen ignorieren und nur auf den anderen hören. Das hat wirklich einen Unterschied gemacht. Es ist

[00:40:57] **Gavin McClurg:** ein Chaos

[00:40:57] **Karlis Jaunpetrovišs:** In meinem Kopf, weil ich weiß, dass beide Ansätze richtig sind. Es hat mich Jahre gekostet und ich arbeite immer noch daran. Ich denke, es ist einfach eine Frage, die richtige Technik für die richtigen Bedingungen zu nutzen. Und es könnte auch etwas mit den Schirmdesigns zu tun haben. Denn Bruce hat seine Schirme auf eine bestimmte Weise entworfen. Tony war Testpilot für Novot. Ich nehme an, dass jeder Designer oder Testpilot eine Vorliebe dafür hat, wie er seine Schirme mag. Aber dann wieder, und ich bin sicher, ihr fliegt mal mit wenig Bremsinput und mal mit viel, je nach Bedingungen. Was ich sagen will, ist: Habt keine Angst vor Experimenten. Für mich gibt es kein Richtig oder Falsch.

[00:41:43] Wie man die Thermik wirklich nutzt – was ich aus dem Zuhören vieler verschiedener Piloten gelernt habe: Solange du steigst und alle anderen nicht über dich hinwegsteigen, ist das ein guter Weg zu steigen. Es ist die Art von... und wie genau jeder das macht, ist ein bisschen Stilfrage. Es kommt auf die Schirme, das Gewicht, die Beladung an. Es gibt viele Dinge, bei Wind oder ohne Wind. Für mich gibt es also kein Richtig oder Falsch. Du musst die Balance zwischen diesen beiden Welten finden.

[00:42:14] Bei windigem, leichtem, aufsteigendem Zeug: Ja. Hände oben, C- oder B-Bremse. In den meisten Fällen ist das besser als viele Bremsen gleichzeitig. Wenn du, besonders wenn du hineinfliegst, wenn es ein Screamer ist. Ja. Beide Bremsen und C. Banke es rein und greif zu. Ja. Das ist höchstwahrscheinlich besser als Hände oben oder nur ein bisschen Bremse. Und dann gibt es alles dazwischen, zwischen diesen beiden Welten.

[00:42:39] Es ist nicht der einfache Thermik-Schirm. Und genau das liebe ich daran. Jeder Tag ist anders. Jede Thermik ist anders und man muss sich daran anpassen.

[00:42:49] **Gavin McClurg:** Es gibt da eine richtige Kunst, die ich auf Weltcup-Niveau bei den Leuten bemerke, die sehr oft unter den Top 10 landen. Sie haben am Gipfel jedes Steigs eine Bewegung, die mich wirklich ratlos macht. Manchmal verstehe ich sie, manchmal nicht, aber sie kommen etwa 10 Meter über allen anderen heraus. Weißt du, sie machen einfach eine kleine Drehung, einen Spin. Mir wurde gesagt, dass das manchmal – und wieder einmal, das ist sehr pilotspezifisch – so ist: Es gibt Piloten, die ihre innere Bremse nicht benutzen, besonders am Gipfel des Steigs. Sie gehen zurück und machen nur eine kleine Anpassung mit ihren Flügeln. Also, ich würde sagen, es ist eine sehr feine und ziemlich sexy Kunst, die Thermik so zu verlassen, dass man über alle anderen hinausgeschleudert wird. Wenn man in einer großen Gruppe ist, summieren sich diese zusätzlichen 10 oder 15 Meter über den Verlauf des Rennens wirklich auf, und dann sind sie in der dominantesten, bestimmendsten Position.

[00:44:00] Und alle arbeiten für sie. Weißt du, du bist nicht das Werkzeug für alle anderen. Dann bist du oben, und das ist im Wettbewerb eine sehr einfache Position. Wenn du in dieser Position bist, musst du nicht viel nachdenken oder viel tun. Also würde ich sagen, während du besser im Steigen wirst, ist der Anfang einfach nur, mit den anderen mitzusteigen. Aber wenn du wirklich besser wirst, besonders wenn du anfängst zu fliegen, arbeite an diesen kleinen Details hier und da, die den Unterschied machen können. Ja,

[00:44:29] **Karlis Jaunpetrovišs:** Vor ein paar Jahren wurde dazu eine Studie durchgeführt. Ich glaube, die haben alle Sensoren und so weiter angebracht, und der Unterschied zwischen den Top 10 und dem Rest des Feldes war im Grunde einfach die Präzision – diese feinen Details haben den Unterschied gemacht. Wenn man es nur ansieht oder filmt, sieht es nicht viel anders aus, aber es gibt wirklich winzige Details beim Ausfahren. Es ist schon eine Weile her, aber ich habe

mich mal mit Segelflugzeugen beschäftigt. Die haben Strategien dafür. Also ist das etwas, das man sich mal anschauen kann – Segelfluggpiloten. Es ist ein bisschen anders, aber da gibt es Strategien. Ich habe nicht das Gefühl, dass ich da schon bin. Also lasse ich das erst mal für später, um es selbst herauszufinden. Weil ich, wissen Sie, selbst nicht wirklich antrete.

[00:45:15] Ich organisiere heutzutage eigentlich mehr als dass ich Wettbewerbe. Also, ja, das ist mir auch aufgefallen. Es ist unglaublich, was die da leisten, und die feinen Details sind – ja, da bin ich noch nicht so weit.

[00:45:29] **Gavin McClurg:** Ja. Das ist, das ist so eine Sache um die halbe Prozent. Du hast gesagt, du hättest da ein paar gute Gedanken dazu, wie man besser vorhersagen kann. Unsere Sportart ist so abhängig davon, wir haben in den letzten Tagen diese großen Dreiecke in den Alpen gesehen, und ein riesiges davon ist gerade erst abgegangen, und zu welcher Zeit, weißt du. Also, wie kann man besser vorhersagen? Was sind deine Gedanken dazu?

[00:45:55] **Karlis Jaunpetrovišs:** Echt? Am einfachsten ist es, jemanden einzustellen. Ich meine, ich bin ernsthaft. Ich habe seit acht Jahren einen Mentor, der seitdem, als er 10 Jahre alt war, besessen von Meteo ist. Er ist jetzt Mitte fünfzig. Also 45 Jahre lang jeden einzelnen Tag Meteo checken, seit er ein 10-jähriges Kind war. Da komme ich nicht an. Und bei allen Events oder Kursen, bei allem, was ich mache, macht er die Vorhersage für mich, weil es da Stufen gibt und ich bin ihm dreieinhalb Jahrzehnte hinterher. Ja, in Erfahrung, Wissen und bei all diesen großen Tagen – da gibt es eine Reihe hocherfahrener Leute in der Gegend und im Material, die als Gruppe zusammenkommen und die Tage planen.

[00:46:42] Die meisten der großen Tage werden in einer Gruppe erledigt, nicht unbedingt einer Truppe, aber es gibt eine ganze Gruppe von Leuten hinter den Kulissen, die ständig miteinander chatten. Und es ist nicht nur ein Typ. Und ich denke, darüber sollte vielleicht mehr gesprochen werden, weil man ja sieht, das Tracklog von einem Typen, der gewinnt oder den Flug bekommt. Meistens folgen ihm aber noch vier oder fünf andere Tracklogs und sie fliegen zusammen. Sie planen zusammen. Sehr eng. Findet jemanden, der besser ist als ihr, und stellt viele Fragen. Und wirklich, weil Matthew – ich habe früher mal ein paar einfache Faustregeln gegeben, aber Matthew ist Mikrometeorologie, die wir zum Fliegen nutzen, ist unglaublich detailliert. Und es gibt so viele Dinge, die das beeinflussen.

[00:47:29] Das ist, ähm, eigentlich keine einfache Regel, besonders für diese Tage. Also ja, wir hatten Hitze, wir hatten Trockenheit, wir hatten Mistral vorher. Es gibt also einige Dinge, die den Mistral beeinflussen – er bringt trockene, kalte Luft, Hitze hilft bei einer hohen Basis. Also, da gab es keinen oder weniger Wind, wie der meteorologische Wind war nicht viel. Da gibt es also einige Stichpunkte dafür. Äh, und wir haben immer mehr Apps, die funktionieren und nicht, je nach Ort und Zeit. Ähm, ja. Also für die Vorhersage ist es meiner Meinung nach persönlich unglaublich schwierig, super genau zu sein. Ähm, aber vielleicht ist mein Maßstab auch zu, zu hoch, weil mein Mentor unglaublich gut in dem ist, was er tut.

[00:48:15] Und ich vergleiche mich mit ihm, und ich glaube nicht, dass ich im Vergleich zu ihm sehr gut bin.

[00:48:21] **Gavin McClurg:** Ja, das ist auch leicht abzugeben. Ich meine, mein Supporter in den letzten paar Rennen, Revis, der spielt bei Wetter einfach total verrückt. Und deshalb ist es für mich einfacher, einfach mein Equipment vorzubereiten und zu tun, was er mir vorschreibt. Ich werde das auf seinem Niveau nie verstehen. Ich habe nicht 50 Tabs für jede erdenkliche Sache offen, die du dir anschaust. Was ich über die Vorhersage sagen würde, was mich ziemlich lange gekostet hat, es zu lernen und weiterhin zu lernen, ist, dass Modelle Modelle sind und sie alle immer besser werden. Die ganze Zeit. Und sie haben unglaubliche – diese Apps haben unglaubliche Sky Site und XCSkies und Meteoblue.

[00:49:09] Sie werden alle ständig besser. Es werden immer neue Ebenen hinzugefügt, die uns wirklich helfen. Was ich aber sagen würde, ist: Je mehr wir uns an die Vorhersage binden, desto schlechter fliegen wir in manchen Fällen. Wir fixieren uns total darauf, was wir an diesem Tag mit dem und dem machen wollen. Und wir vergessen, Piloten zu sein und dem Himmel zu folgen. Ich meine, was die Modelle sehr schlecht berücksichtigen, ist diese Mikroseite der Dinge – zum Beispiel, dass dieser Hang zu dieser Tageszeit etwas mehr Thermik bekommt. Das ist nichts, was die Modelle auflösen können. Oder zumindest nicht sehr gut. Deshalb müssen wir meiner Meinung nach flexibel bleiben.

[00:49:56] Das könnte ein Tag sein, an dem man eigentlich auf die Kälte geht, um einen 300 K FAI zu fliegen. Und vielleicht klappt das ja, aber vielleicht hat sich nach sechs Stunden etwas geändert, etwas, das man nicht vorhergesehen

hat. Und man haut sich einfach nur den Kopf gegen die Wand, weil man versucht, das zu machen, was man geplant hatte, anstatt das zu tun, was der Tag einem bietet.

[00:50:14] **Karlis Jaunpetrovišs:** Ja. Pass dich dem Tag an, nicht der Vorhersage.

[00:50:16] **Gavin McClurg:** Ja. Ja. Und das, das kann schwer sein umzuschalten. Ich finde, dass wir im Rennsport immer darüber sprechen, wie wichtig es ist, die Gänge zu schalten, weißt du, und den Tag zu fliegen, aber wenn du das nicht tust, bist du am Boden. Und du verlierst. Aber ja, ich denke, wir müssen uns das auch beim Forecasting wieder einprägen. Es ist, es ist eben eine andere Sache.

[00:50:40] **Karlis Jaunpetrovišs:** Was die Vorhersage angeht, ist mir aufgefallen, dass die Leute nicht unbedingt darauf achten, was gerade passiert. Wenn man das Haus verlässt und zum Berg fährt, stecken in den Wolken über einem viele Informationen. Und ich denke, für uns ist die Vorhersage gut, um große Flüge zu planen und, wie du sagst, sich an den Tag anzupassen. Jetzt, wo ich Evans leite und wir zum Beispiel ein Briefing um 12 Uhr oder 11:30 Uhr haben und dann noch mal eine halbe Stunde später, bemerken die Leute oft nicht die Veränderungen in der Luft um sich herum – von dem Moment an, in dem wir zum Start ankommen, bis es normalerweise ein paar Stunden dauert, bis die Leute anfangen zu fliegen. Und bei den Kursen ist es genauso, das ist sogar ein noch längerer Zeitraum, vom morgendlichen Briefing bis zum eigentlichen Start.

[00:51:32] Ja. Ich denke, da steckt eine gewisse Kunst dahinter. Und da wir nicht nur beim Start Piloten sind, können wir es auch aus dem Bürofenster oder beim Fahren auf der Autobahn beobachten. Denn die nächsten ein oder zwei Stunden sind anhand dessen, was man sieht, ziemlich vorhersehbar. Wenn man weiß, worauf man schaut und wie man es liest. Und es gibt ziemlich viele Bücher dazu, wie man die Wolken selbst liest und was sie einem über die Winde und all das verraten. Ich denke, das wäre etwas, dem man wirklich mehr Aufmerksamkeit schenken sollte, denn wenn man dann fliegt, sieht man etwas und denkt sich: Okay, das sieht nicht gut aus. Weil wir in vielleicht zwei Stunden dort einen Schauer haben werden. Vielleicht sollte ich in die andere Richtung gehen und eine andere Route versuchen.

[00:52:16] **Gavin McClurg:** Ja. Ja. Carlos, ich achte auf unsere Zeit und möchte unbedingt hören, was du zum Rettungsschirm zu sagen hast. Lass uns das Gleiten überspringen, denn das ist ein unglaublich kompliziertes Thema. Ich würde gerne kurz deine Gedanken zu allem hören – zum täglichen Einsatz des Beschleunigers – und dann kommen wir zu diesem interessanten Punkt: die durch Testosteron getriebene Entscheidungsfindung, die unseren Sport befleckt. Ich kann es kaum erwarten, deine Meinung dazu zu hören. Also, Beschleuniger und Testosteron.

[00:52:44] **Karlis Jaunpetrovišs:** Für mich gilt: Sobald ich die Thermik verlasse, bin ich zuerst, ganz sicher zuerst, auf dem Speedbar. Also bei 50, 60 % – da fliege ich ihn. Und ich gehe selten über 80 %, weil ich nicht an Wettkämpfen teilnehme. Ich mache kein Wettkampf-Fliegen. Sogar bei cross country gehe ich nur darüber, wenn ich in einer richtig schlechten Sinkrate bin oder mich irgendwo festgesetzt habe, dann nutze ich 100 % des Schirms. Ansonsten sind 50 bis 80 % mein Bereich, in dem ich mich bewege. Und dann geht die Steuerung über die Bremsen oder C-Leinen, je nachdem, welchen Schirm du fliegst, so viel wie möglich.

[00:53:21] Und heutzutage sollst du das, besonders bei den Verbindungen durch B- und C-Leinen. Du hast eine bessere Kontrolle über den Schirm oder die zwei Liner, da du einfach in der Stufe einrastest, die du willst. Du bleibst darauf und behältst die Füße dort und steuerst nur mit den B-Leinen. Die Schirme fliegen heutzutage gut, die zwei Liner besonders, weil man viel Kontrolle haben kann. Man kann die wahre Geschwindigkeit durch Ändern des Anstellwinkels, des Brustkorbs und der B-Leinen verringern. Und man kann damit viel machen. Ich bin bei dieser Technik immer noch nervös, besonders wenn ich auf 80 % gehe. Oft gehe ich runter auf 50 %, um das Gleiche zu tun. Ich tue es nicht, aber das bin ich. Ich mag es nicht, Grenzen auszutesten. Ich mag es nicht. Weißt du, ich genieße das Fliegen, aber ich kümmere mich nicht um Rennen.

[00:54:07] Also, ja, für mich ist der Beschleuniger, sobald man nicht in Thermik ist, zumindest bei 50, 60 % aktiv, besonders bei Gegenwind oder Abwind. Die meisten Schirme fliegen für die Gleiteffizienz bis zu 30 % immer noch besser. Wenn man die Polarkurve betrachtet, ist die Trimgeschwindigkeit effizienter, aber das ist nur in perfekt ruhiger Luft, in der wir nicht fliegen. Der Beschleuniger hilft dabei, durch jede Art von Turbulenzen und so weiter zu schneiden. Damit man nicht abbremst, nach hinten kippt und wieder nach vorne geht. Da entsteht die Ineffizienz. Da hilft dir der

Beschleuniger, besser hindurchzuschneiden. Also ja, theoretisch hast du mehr Sink, weil du den Schirm beschleunigst, aber du schneidest dort besser hindurch.

[00:54:53] Also gewinnst du auf diese Weise mehr Gleitfähigkeit. Also für mich aus der Thermik heraus, erster Schritt, zweiter Schritt, wenn ich es pushe. Oder, ähm, und ja, ich habe eine Ratschenpoller, die es fixiert, damit ich es nicht halten muss, weil ich nonstop am Speedbar bin. Und für mich ist das nicht mal Racing, 50 bis 80 % Speedbar ist kein Racing. Das ist einfach normales Fliegen.

[00:55:19] **Gavin McClurg:** Okay. Und wie können wir das abfedern? Wir sind ja nur Menschen. Also, ich denke, dass – und nochmals, das ist etwas, das wir vielleicht noch nicht exakt auf diese Weise angegangen sind, aber wir haben in der Show schon ziemlich viel darüber gesprochen. Ähm,

[00:55:34] Ich nehme die X-Ops als Beispiel, wisst ihr, und das sollte eigentlich eine Show sein, die nicht spezifisch über die X-Ops spricht, weil ich sie so oft abbehandle, aber wisst ihr, es gab dieses Jahr viel Gerede über die Risiken und dass das hier Gladiatoren sind und keine Adventure Race und das ganze Programm. Und wisst ihr, ich habe irgendwann auf Instagram Kommentare gesehen, als ich gerade etwas gemacht habe, und wisst ihr, das ist es, was ich hasse, das war der Kommentar. Was ich hasse ist, dass diese außergewöhnlichen Piloten ein Vorbild sind und zeigen, was normale Leute nicht tun sollten. Und für mich ist das keine große Anerkennung für die Leute. Wisst ihr, wenn ihr denkt, ihr könntet Chrigel beim Start bei 50 Kilometern pro Stunde Wind zusehen und denken, ja, den Move kann ich auch, dann seid ihr nicht lange auf dieser Welt.

[00:56:20] Wie auch immer, ihr wisst schon, Darwin wird euch kommen holen. Und also, ich meine, für mich ist es einfach, wir dürfen in diesem Sport keine Lemminge sein und wir sind von Tag zu Tag unterschiedlich. Und wie hoch, und wie ausgeruht und das Ganze und wie aktuell und all die Dinge, über die ihr gesprochen habt. Und also, wisst ihr, das ist einfach... In gewisser Weise finde ich das irgendwie lächerlich, wisst ihr, dass es hier eine riesige Bandbreite an Fähigkeiten gibt und das wird es immer geben. Und ihr könnt nicht jemandem bei den X-Alps an einem richtig starken Fern-Tag zusehen und denken: Ja, ja, das scheint vernünftig. Ich meine, es ist es nicht, aber für sie ist es das.

[00:57:01] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Wir hatten natürlich die gleichen Gespräche, jeder von uns. Sie haben über die diesjährigen X-Alps gesprochen, über alle Siege und den ganzen Rest. Also, wir haben das Motorradrennen, das Isle of Man TT, wo sie mit 300 km/h auf der... Ja. Isle of Man, das da. Was willst du, dass du das Gleiche auf deinem Motorrad machen kannst? Es ist so, als würden sie kein Vorbild sein. Sie zeigen, was das Motorrad kann und was ein unglaublich begabter Rennfahrer leisten kann. Und bei diesem Rennen stürzt ziemlich jedes Jahr jemand ab. Und das wird akzeptiert. Und wir haben kein Problem damit. Also für mich ist es so: Du gehst dorthin, du bist im Rennen. Es ist deine Entscheidung. Welches Risikoniveau du eingehen willst? Das liegt bei dir.

[00:57:46] Es ist nicht meine Sache, dir das zu sagen, Gavin. Ja, nein, geh da nicht drauf ein. Es ist so, wenn du dich wohlfühlst und das machen willst, ist das deine Entscheidung. Und für mich sind die Rennen, ja, sie sind hart. Und einer der Gründe, weil ich vor Jahren mal darüber nachgedacht habe, mich zu messen – nicht mehr jetzt. Ich habe gesehen, was ihr macht. Das war so, ja, das liegt weit über meinem Komfortbereich. Und das ist okay. Da ist nichts falsch dran. Und es ist auch nichts falsch dran, wenn Leute das machen, wenn sie sich dazu entscheiden. Und ich, weißt du, solange du niemanden anderen in Gefahr bringst, was sie ja nicht tun, sie folgen den Piloten, die selbst fliegen. Mein Argument ist, ich meine, wir haben genug Dinge, die Menschen in dieser Welt tun und wir lassen sie, warum sollte es anders sein? Nur weil sie es tun.

[00:58:32] Ja. Wie du schon sagtest, bedeutet das nicht, dass jemand, der das gerade erst gelernt hat, das Gleiche tun kann. Es sind auch Jahrzehnte und Jahrzehnte an, weißt du, tausenden Stunden Übung. Das ist nichts, das sind keineswegs Anfängerpiloten.

[00:58:46] **Gavin McClurg:** Genau. Alles klar. Gut gesagt, okay. Rettungsschirme, äh, du bist ein Experte für Rettungsschirme. Das war der erste Teil von allem, was es um Rettungsschirme von Experten geht. Also Rund gegen Quadrat gegen Regalo, Leichtgewicht gegen Normalgewicht, wie man die tatsächlich richtige Größe entscheidet, die tatsächliche Lebensdauer von Rettungsschirmen, blablabla. Das ist eine lange Frage. Du weißt das alles, äh, ein paar Gedanken dazu.

[00:59:09] **Karlis Jaunpetrovišs:** Fangen wir mit dem Einfachsten an: rund, quadratisch oder Regalo. Die meisten runden Rettungsschirme haben eine Pendelinstabilität im System eingebaut, richtig? Wenn du also im Gewichtsbereich bist, für den sie zertifiziert sind, sollte er eigentlich ziemlich pendelstabil sein, aber bei einer gewissen Bewegung des Schirms fängt der Rettungsschirm an, an dir zu pendeln. Und das ist nichts Gutes. Wenn du mit einer Schwingung, die deine Geschwindigkeit erhöht, nah am Boden bist, während die quadratischen Diamonds oder Regalos das nicht haben, da sind sie sehr pendelstabil. Aus diesem einfachen Grund ist es für mich quadratisch oder Regalo. Wenn du über Wasser bist, ist das kein großes Problem. Da kannst du einen kleinen runden Schirm für ein schnelles Öffnen nehmen.

[00:59:57] Aber wenn man über Gelände fliegt, ist es ein Square Diamond oder ein Triangle, weil es allein schon um das Pendeln geht. Das ist ein riesiger Unterschied. Und ich hatte schon ein paar Mal Glück wegen eines Pendels. Ich habe ein YouTube-Video darüber, was das Pendeln angeht und wie man damit umgeht. Was die Größen betrifft, da die Prüfung bis zu minus 5,5 Metern pro Sekunde akzeptiert wird, was schnell ist. Der Unterschied ist, ich meine, du überlebst und bist okay, aber du könntest dir einen Knöchel oder ein Bein brechen. Ich empfehle Piloten also, einen Rückschlag einzurechnen. Ich meine, Theo De Blic empfiehlt bis zu 40 %, also sage ich meistens 20 bis 30, auch 40, je nachdem, und das kannst du mit Square oder Regalo machen, aber nicht mit Round – je leichter du im Round bist, desto größer ist das Pendelproblem.

[01:00:52] Deshalb sind Squares und Rounds und, äh, deshalb, ja, nimm eine größere Größe als nötig für Regalos, die Dreiecke. Das ist eine ziemlich große Frage. Es ist eine komplexe Sache, es flugfähig zu machen und deinen Schirm zu bekommen, und höchstwahrscheinlich werden sie nicht verdreht sein, wenn du ihn wirfst. Das ist etwas, das die Leute, ja, du kannst ihn steuern, sobald du zum Steuern kommst, aber davor gibt es viel zu tun, um diesen Zustand zu erreichen. Weil du deinen Hauptschirm hast. Du bist wahrscheinlich verdreht auf dem Regalo, weil er, egal wie ordentlich du ihn packst und in dein Gurtzeug legst, wenn du ihn wirfst, wird er rotieren und mehr als oft wird er sich einfach selbst verdrehen. Nur die Tragegurte, nicht das ganze Teil, er wird ordentlich aufschlagen.

[01:01:40] Die Regalo, die Regalos, die Beamer – die sind wirklich schön gepackt für das Doppelöffnen, die schnellen Öffnungen. Sie sind ab Werk wirklich gut dafür ausgelegt, aber sie werden öfter als nicht verdreht herauskommen. Du musst also mit deiner Hauptkappe und der Regalo umgehen und sie verdrehen, bevor du mit dem Steuern anfangen kannst. Wenn das dein einziger Rettungsschirm ist, ist das etwas fortgeschritten; ich würde die Regalo als Sekundärschirm nicht empfehlen. Wahnsinn. Mach es einfach. Für einen einzelnen Rettungsschirm ist ein Diamond oder ein Square meiner Meinung nach eine bessere Option, weil man ihn wirft, er lässt sich einfacher öffnen und einige davon sind sogar halb steuerbar. Während die Regalo großartig für acro oder als Sekundärschirm ist – wenn du hoch bist, wirfst du ihn und hast Zeit –, findet unser Flug im cross country meistens in der roten Zone statt, also ziemlich nah am Gelände, wo wir nur wenig Zeit zum Reagieren haben und auch schnell und zügig werfen müssen.

[01:02:36] Und wir wollen, dass sie schnell öffnen. Was die Lebensdauer angeht, so empfiehlt der Hersteller 10 Jahre.

[01:02:46] Rettungsschirme tun das nicht wirklich, ich meine, da gibt es auch Versicherungsfragen. Man sollte keine alten haben, weil die Versicherungsgesellschaften dich da nicht abdecken. Ich meine, mein erster Rettungsschirm war 25 oder 30 Jahre alt und hat noch funktioniert. Ich empfehle das aber nicht. Versteht mich nicht falsch. Ich sage das nicht. Ich habe meinen getauscht. Ich denke, der Rettungsschirm, den ich zuletzt hatte, war acht Jahre alt und wurde diese Saison getauscht. Ich halte sie frisch, einfach weil er besser funktioniert, falls ich ihn benutzen muss. Und für mich lasse ich nichts dem Zufall über, und wisst ihr, Rettungsschirme sind nicht so teuer. Wenn man sie acht Jahre lang behält, kann man sie genauso gut austauschen. Also tausche ich sie lieber vor der Frist aus, sozusagen. So habe ich eine Marge. Das heißt nicht, dass sie nicht funktionieren würden.

[01:03:31] Das hängt auch davon ab, ob man viel Sand hat und davon, wo man fliegt. Also, in welcher Umgebung das Risiko der Rettung bestand. Ich lebe in Frankreich in den Alpen. Wir haben diese Probleme nicht.

[01:03:46] Es gibt verschiedene Philosophien darüber, wie oft der Rettungsschirm ins Wasser darf, bevor er als nicht mehr flugtauglich gilt. Ich glaube, wenn ich mich richtig erinnere – das könnt ihr nachschlagen –, ich glaube, es waren 25 Mal im Wasser, bevor man den Rettungsschirm zum Beispiel austauschen sollte. Es gibt also viele verschiedene Ansichten. Ich weiß nicht, wie viele davon auf Forschung basieren. Auch das, worüber ich gleich sprechen werde – das Packen von Rettungsschirmen an sich – ist nicht erforscht. Es handelt sich derzeit um anekdotische Beweise, die auf dem

basieren, was ich selbst gesehen und ausprobiert habe, was ich in SIVs und YouTube-Videos gesehen habe und meiner eigenen Erfahrung mit den Rettungsschirm-Würfen, von denen ich momentan etwa 13 habe.

[01:04:34] Ja. Also die wichtigste Überlegung ist... Also das Quadrat, das Regalo, das ist klar. Das nächste große Ding, das ich Piloten empfehlen würde, bevor sie sich für einen Rettungsschirm entscheiden: Schaut in das Handbuch, was dort steht, wie man den Rettungsschirm packt. Wir haben einen Rettungsschirmtest. Der Ausdauerstest ist ein vertikaler Fall mit 40 Metern pro Sekunde. Wenn ich mich bei den genauen Zahlen nicht irre, ist das ein Schocköffnungstest. Der Rettungsschirm muss also 40 Meter pro Sekunde aushalten – fast wie ein Freifall – bevor er sich öffnet. Und die Berechnung dahinter ist, dass man beide Karabiner gleichzeitig verliert oder das gesamte Seilsystem verliert und man einen kleinen Freifall hat, bis man reagiert, zieht und wirft.

[01:05:19] Die Berechnung lag nach meiner Erinnerung bei etwa 36 bis 38 Metern pro Sekunde. Das steht alles in der EN-Zertifizierung drin. Und der Test wurde mit einem Sicherheitsaufschlag durchgeführt, was bei Prüfverfahren völlig normal ist. Und deshalb werden besonders leichtere Rettungsschirme langsamer gepackt, um den Test zu bestehen und auf den Markt zu kommen. Und wir wollen ja leichtes Zeug. Wie wir über Gurtzeuge gesprochen haben, gibt es da Kompromisse, und das gilt auch für Rettungsschirme. Viele leichte Rettungsschirme sind für ein langsames Öffnen gepackt. Die Kappe selbst ist so gepackt, dass sie langsamer aufschlägt.

[01:06:00] Und bei Modellen wie dem Regalo zum Beispiel gibt es ziemlich viele Rettungsschirme, die für ein schnelles, schnelleres Öffnen gepackt sind. Ich kenne sie nicht alle. Ich weiß, dass die Regalos so gepackt werden und sie sich deswegen wirklich schnell öffnen.

[01:06:16] Deshalb ist es wirklich wichtig, vor dem Kauf zu prüfen, was im Handbuch steht und wie man es laut Hersteller einpacken soll.

[01:06:26] Und das zeigt dir, ob es schnell oder langsam öffnet. Und was du sehen willst, ist im Grunde, dass der Rettungsschirm von jeder Seite aus so viele Öffnungsmöglichkeiten wie möglich haben sollte. Wenn du also diesen quasi quadratischen Schirm beim Packen hast, wenn er voll ausgebreitet ist und die Zellen auf beiden Seiten liegen, willst du idealerweise ein horizontales S bilden. Und dann hast du das lange SC oder W-Teil ausgebreitet. Das sollte ebenfalls ein S sein, so eine Art schlangenförmiges Ding. Auf diese Weise kannst du ihn aus jeder Richtung einfangen. Und dann willst du die Luftzufuhr dort, wo die Leinen herauskommen, so unregelmäßig wie möglich haben. Denn wenn du dir einen Rettungsschirm vorstellst, der wie ein schön gebügeltes Hemd gepackt ist, ist er schön ordentlich.

[01:07:15] Die Luft kann da hineinkommen und umströmen, aber es öffnet sich nicht. Wenn du aber eine unregelmäßige Luftöffnung hast, hilft das beim Öffnen. Heutzutage gibt es viele Rettungsschirme, die auf sich selbst gefaltet sind. Wenn du ihn quadratisch, so ähnlich quadratisch, öffnest, wenn die Zellen zu 50 % auf jeder Seite getrennt sind, falten sich die ersten Falten auf sich selbst zusammen. Das passiert ein paar Mal, manchmal sogar öfter. Und die Vorderkante oder die Stelle, an der die Luft den Rettungsschirm zuerst ergreifen wird, nahe dort, wo die Leinen herauskommen, ist sogar in einer Dreiecksform nach innen gefaltet, was auf einer Seite des Rettungsschirms eine sehr schöne aerodynamische Form ergibt, während die andere Seite aufschlägt, wenn der Wind von dieser Seite kommt.

[01:08:00] Aber auf der Seite, die in sich zusammengeknickt ist, kann der Wind nichts greifen. Sie wird also wie jeder andere Schirm fliegen. Wenn man sich einige Videos auf YouTube ansieht, sieht man, wie die Rettungsschirme sozusagen nur schweben und nicht aufschlagen. Man hat diese Wurst, die weiße Wurst, und sie schwebt, bis sie gegen etwas prallt. Dann beginnt sie sich zu entwirren, aber meistens ist sie dann schon in den Leinen verheddert. Das ist es eben, der Markt will leichtere Sachen und die Zertifizierungstests werden so durchgeführt, um Piloten zu schützen, falls unsere Ausrüstung katastrophal versagt. Es ist also eine knifflige Angelegenheit, und derzeit ist das nur eine Meinung.

[01:08:44] Es wurde dazu keine Forschung betrieben. Ich möchte hier also niemanden kritisieren. Es ist einfach etwas, das man bedenken sollte, wenn man seine Ausrüstung auswählt. Die Handbücher kann man online finden. Sie sind alle vor dem Kauf verfügbar, man kann sich ansehen, wie alles verpackt ist, und prüfen, ob das zu seinem Flugstil passt.

[01:09:02] **Gavin McClurg:** Erkläre genauer, was es sein sollte, was wäre wenn, was, wie es aussehen soll. Also das hier

[01:09:10] **Karlis Jaunpetrovišs:** ist nur der Teil mit der Kappe. Es gibt da auch noch die Art, wie wir die Leinen einziehen, aber der Kappe-Teil selbst,

[01:09:17] Bevor du also tatsächlich anfängst, das Rettungsseil zu falten, gehst du die Zellen durch. Du zählst die Zellen, stellst sicher, dass sie ordentlich gemacht sind, und verteilst sie dann gleichmäßig auf beide Seiten. Du hast 50 % auf der einen Seite, 50 % auf der anderen Seite, und das ist so eine Art Rechteck-Form, je nach Rettungsseil. Regalos werden etwas anders gepackt als die Square. Red ones sind runde mit Variationen, natürlich. Und von diesem Rechteck aus willst du im Grunde ein S oder W haben. Es verläuft so durch. Nichts wird auf sich selbst gefaltet, aber du biegt eine Seite quasi unter, dann ganz darüber, zur Hälfte zurück und wieder darüber.

[01:10:02] Dann hast du ein S oder W und dadurch hast du diese Art von Vertiefungen auf beiden Seiten. Bei der langen vertikalen Wurst kommt der Wind also von beiden Seiten und dann kann das Rescue durch den Wind geöffnet werden, egal in welche Richtung es geworfen wird. Und das Falten, wenn es eine Wurst ist, ist heutzutage bei den meisten Packungen meistens ein S. Einige haben die Luftzufuhr oder die Stelle, an der die Leinen anschließen, innen gefaltet und dann den Rest darüber gefaltet, was es noch mehr abbremst. Für mich bedeutet das eigentlich, dass man möchte, dass das Rescue die Luft so einfach wie möglich und so schnell wie möglich greift, weil man es meistens in der Nähe des Geländes wirft.

[01:10:51] Und persönlich gehe ich das Risiko ein, weil die Wahrscheinlichkeit, dass beide Karabiner versagen und alle meine Leinen reißen, wirklich gering ist. Solange du dein Equipment prüfst und deine Karabiner früher tauschst, als nötig wäre – weil ich Aluminiumkarabiner alle ein bis zwei Saisons tauschen würde, was immer noch länger ist. Aber wenn du deine Karabiner tauschst, dann – ich meine, Ausrüstung versagt heutzutage nicht mehr so oft. Wir haben keine, außer du überlastest deine Karabiner oder du prüfst deine Leinen nie, das ist eine andere Geschichte. Aber wenn du regelmäßig dein Equipment, das Leinenpaket prüfst und die Karabiner tauschst, ist diese Wahrscheinlichkeit wirklich, wirklich gering. Aber die Wahrscheinlichkeit, dass wir eine asymmetrische Form haben und in die Autorotation geraten, nahe am Gelände, ist viel höher.

[01:11:42] Für mich ist das eine einfache Rechenaufgabe. Ja, es ist nicht so zertifiziert. Und ich packe meine eigenen Rettungsschirme so um, dass sie schnell öffnen, damit sie dann zügig aufgehen. Das kann ich nicht empfehlen, weil es dafür Gründe gibt, aber man kann Rettungsschirme kaufen, die für ein schnelles Öffnen gepackt sind. Und wenn man sich informiert, kann man sehen, was man kauft, bevor man es erwirbt, und nicht immer ist das leichteste das Beste. Denn leichteres Material ist schwächer als starkes. Und obendrein mache ich es gerne so, dass man, sobald es gepackt ist, drei Flügel schließt – stell dir einen einfachen Rettungsschirm-Container mit vier Flügeln vor –, du legst den gepackten Rettungsschirm hinein, schließt drei Flügel und schließt die erste Schlaufe, das elastische Gummiband, mit den Leinen, die zuerst aus dem Rettungsschirm kommen.

[01:12:36] Du hast also deine Kappe geschlossen. Und dann bringst du den Rest der Leinen in einer normalen S-Form hinein, und mit den Leinen, die du übrig lässt – die du etwa ab deiner Hüfte, deiner Hand und weiteren 40 Zentimetern lässt. Und das ist anders als von der Hüfte, vom Gurtzeug, vom ersten Kontaktpunkt des Gurtzeugs. Jedes Gurtzeug ist anders, wo der erste Kontaktpunkt sein wird, richtig? Und unsere Armlängen sind unterschiedlich, jeder von uns. Also, was ich gerne lasse, ist deine Armlänge plus ein bisschen. Es sind etwa 40, 50 Zentimeter. So hast du Zeit, die Auslösung zu werfen, und die Rettung beginnt ein Stück von dir entfernt zu öffnen. So verheddert sie nicht in dein Gurtzeug. Und das gibt dir Platz zum Werfen, um die Kraft zu haben, um die Trägheit zu nutzen.

[01:13:25] Und durch das, was ich als Doppelöffnung bezeichne, schließt du die Kappe. Dann bringst du alle Leinen ein, lässt so viel wie nötig für deinen Körper frei und schließt die, die die zweite Schlaufe aus den Leinen, wenn das Sinn ergibt. Richtig? Wenn du dann wirfst, passiert Folgendes: Du wirfst sie raus. Zuerst öffnen sich die Leinen, die Kappe, egal mit welcher Rate, du gibst ihr Schwung und sie fliegt so weit von dir weg, wie es die Leinen zulassen, und die Schwerkraft übernimmt oder was auch immer für dynamische Manöver du gerade machst oder die Autorotation oder was auch immer, das wird dem Rettungsschirm etwas Schwung geben. Und sobald sich die Leine ausstreckt, gibt es so eine kleine Rückstoßwirkung, und das hilft ihm, aufzupoppen, und das verringert die Wahrscheinlichkeit, dass es in die Leinen gerät.

[01:14:20] weil der Rettungsschirm weiter nach unten fällt, weißt du, das wird er tun. Und wenn du in der Autorotation bist, verlierst du nicht so viel Höhe. Du rotierst einfach nur. Und wenn du den Rettungsschirm wirfst, wird er weiter nach unten weg von den Leinen fliegen. Und weil er Trägheit hat, wird er aufpoppen. Und bevor er zum Schirm kommt, wird er schon halb oder mehr aufgebläht sein. Und dann ist es nicht so. Und die Wahrscheinlichkeit, dass er in die Leinen gerät, ist viel geringer, wenn du eine langsame Öffnung hast oder besonders bei den selbstfaltenden, wo eine Seite aerodynamisch ist, kann er da unten einfach wie eine Wurst hängen bleiben und nicht aufpoppen und dann irgendwann irgendwie zu den Leinen aufsteigen und hineingeraten, wovon YouTube voll mit solchen Videobeispielen ist.

[01:15:03] Genau. Das ist ein bisschen...

[01:15:07] **Gavin McClurg:** Ja, jetzt verstehe ich es. Also, ich darf vielleicht ein bisschen unhöflicher sein, als du es sein möchtest. Was ich bisher mitnehme, ist, dass du hier sehr korrekt bist, aber es gibt die Hersteller, die sich in gewisser Weise am Zertifizierungsprozess vorbeigearbeitet haben – das ist wahrscheinlich ein hartes Wort – aber auf eine langsame Öffnung setzen. Und das ist in den meisten Fällen für das, wofür wir sie einsetzen, also für Kampfsituationen in geringer Höhe, wo kaum Spielraum ist. Richtig. Es ist wahrscheinlich nicht ideal. Wir wollen einen Rettungsschirm mit schneller Öffnung. Du musst hier niemanden an den Pranger stellen, aber wir sollten unsere Recherche machen. Richtig. Ja. Und kurz gesagt, würde ich nicht sagen, dass sie schummeln, weil die

[01:15:54] **Karlis Jaunpetrovišs:** Regeln sind da, sie halten sich an die Regeln und an den Markt, und wir wollen leichte Rettungsschirme. Der Test ist, dass sie der Kraft standhalten müssen. Und das ist etwas, das Piloten bedenken müssen, weil sie beim Fallschirmspringen je nach Dauer des freien Falls schnell oder langsam packen. Das entscheiden sie selbst. Also ja, sie machen das. Ja, ich entscheide als Pilot selbst auch so. Ich wollte es so schnell wie möglich, weil die Wahrscheinlichkeit, dass ich meine Leinen oder Karabiner verliere, sehr gering ist. Ich kümmere mich um meine Ausrüstung, also ja, das ist der Kern. Ich sollte hinzufügen, dass dies derzeit anekdotische Beweise sind.

[01:16:39] Ich habe dazu keine ordentliche Forschung betrieben. Ich habe natürlich nur begrenzte Daten dazu. Es sind nur meine eigenen SIV-Kurse und das, was ich aus der acro-Community gesehen habe, wenn wir zum Beispiel acro trainieren.

[01:16:52] Aber ich plane, ein Team zusammenzustellen, um dazu eine ordentliche Forschung zu betreiben, weil ich denke, dass das eine wirklich wichtige Sache ist. Und ich sehe den Unterschied bei den CIVs beim Öffnen. Ich habe zwar mein Videomaterial von den Kursen, aber das reicht nicht für eine ordentliche Untersuchung. Es ist nicht wissenschaftlich. Es sollte eine entsprechende Forschung durchgeführt werden, und ich schaue gerade, wie ich dafür Zeit, Ressourcen und ein Team finde, um eine fundierte Studie zu erstellen, um zu sehen, was wir dagegen tun können, um es zu verbessern, falls Verbesserungen nötig sind – denn ich könnte mich auch irren.

[01:17:33] **Gavin McClurg:** Aber das ist ein guter Gedanke. Ich habe eine für dich, und das ist auch Teil der Frage, aber das ist mir tatsächlich passiert. Vielleicht hast du die Geschichte schon gehört. Aber vor dem Twenty-One-Rennen, ich glaube, es war das Twenty-One-Rennen, also buchstäblich zweieinhalb Wochen vorher, habe ich hier ein komplettes Biwak gemacht und ich war ziemlich schwer beladen. Ich glaube, ich war auf meinem Peak Four und hatte O2 und Campingausrüstung und das ganze Zeug dabei. Und ich habe quasi nur ein paar Tage trainiert, und am letzten geplanten Tag davon ist beim Abheben eine Bremsleine gerissen. Es war irgendwie felsig, kein toller Start, und ich hatte nicht viel Zeit, es zu reparieren. Mein Plan war, von dieser kleinen Grate wegzufiegen.

[01:18:18] Es war ziemlich bewaldet vor mir und links davon gab es eine kleine, bewaldete Schlucht. Wenn ich nicht sofort an Höhe gewonnen hätte, hatte ich das Gefühl, dass ich das würde. Aber wenn nicht, würde ich über diesen kleinen Schluchtgrat fliegen, warten, bis er mehr anspringt, wissen Sie, so eine Art exops-Bewegung, und wenn ich die Höhe nicht bekam, fing ich an, über die kleine Schlucht zu fliegen – weniger als 100 Meter, vielleicht gerade etwas über 100 Meter. Als ich mir das Tracklog angesehen habe, war ich sehr, sehr tief und wurde von etwas sehr seltsamer Luft getroffen, die ich, wissen Sie, nicht gesehen habe. Ich hatte keinen Zugriff auf Wetterdaten. Wissen Sie, ich war ziemlich tief drin. Da gibt es keinen Handyempfang oder so. Und es gab einen ziemlich späten Nordwestwind. Also war ich im Lee, habe das beim Start nicht bemerkt, wissen Sie, ich war irgendwie vor all dem geschützt.

[01:19:03] Also, irgendwas hat mich getroffen, ich habe den Schirm ziemlich heftig verloren und bin sofort in eine Autorotation geraten. Und ich hatte keine Zeit, um mich darum zu kümmern, verstehst du? Ich hatte genug SIV gemacht, um zu wissen, dass das ein Rettungsschirm-Wurf ist. Es war augenblicklich. Aber als ich danach griff, habe ich tatsächlich den Schirm verloren und nach dem Rettungsschirm gegriffen. Und es war eine Frontmontage. Ich war in, weißt du, Exops-Ausrüstung.

[01:19:27] Als ich danach griff, ging ich in eine Autorotation, wahrscheinlich beim Reach-Down, oder? Und ich verlor irgendwie die Kontrolle, die kleine Kontrolle, die ich noch hatte. Mein SIV-Gehirn sagte sofort: Du musst diese Autorotation lösen. Zuerst, weil du nur einen Rettungsschirm hast. Wenn du ihn auslöst und er in den Schirm gerät, knallst du auf den Boden und stirbst. Das Ganze geschah offensichtlich sehr, sehr, sehr schnell. Ich war richtig tief. Also habe ich stattdessen die Autorotation sortiert, anstatt zu ziehen, und dann den Rettungsschirm ausgelöst, weil mein Schirm noch ein Chaos war, aber ich habe die Autorotation gestoppt und dann ausgelöst, und ich dachte mir, oh mein Gott, das ist, das ist, da breche ich mir sicher den Rücken. Ich meine, buchstäblich.

[01:20:12] Es hat aufgezogen und ich bin auf den Boden gekracht. Ich meine, das war alles extrem schnell, aber meine ganz große Frage an dich ist: Das ist etwas, das wir in SIV ständig lernen – dass man normalerweise den Schirm so auswirft, ihn nach unten wirft und dann zurückhuckt, außer in einer Autorotationssituation. Da möchte man wirklich darauf achten, ihn nicht vor die Füße zu werfen, richtig? Man will ihn nach unten werfen, ihn also in der Realität von den Leinen wegstreuen. Worüber sollten wir uns eigentlich mehr Sorgen machen? Was sollten wir tun? Sollten wir ihn einfach werfen und uns keine Gedanken über die Autorotation machen? Wenn wir die Zeit haben, die Autorotation zu sortieren, dann werfen, aber wenn es immer noch ein Chaos ist – was siehst du in deinen SIV-Kursen? Was siehst du in Echtzeit?

[01:20:54] **Karlis Jaunpetrovišs:** Die richtige Antwort ist das, was du getan hast. Brich die Autorotation ab, wirf sie raus, weil die Autorotation den Rettungsschirm in neun von zehn Fällen mitnimmt. Also, grob gesagt, ja. Ich meine, die langsame Öffnung, weil er erst mal schwebt, bevor er sich öffnet, da du in der Autorotation keine Energie hast. Du bist nicht wirklich in der Spirale, du wirfst das Packmaß raus und es wird einfach aufpoppen, weil eine Menge Kraft darauf einwirkt. In der Autorotation. Aber wenn es um das hier geht, ist es eine ganz andere Geschichte, hier vor dem Bildschirm zu sitzen und zu quatschen. Und du warst in deiner Geschichte bereits ein sehr erfahrener Pilot, um dieses Bewusstsein zu haben.

[01:21:42] Um die Steuerung zu haben, wie: „Ah, ja, jetzt muss ich das hier fixieren, bevor ich das tue.“ Die meisten Leute befinden sich in einem Panikzustand, und der Geist ist nicht derselbe, wie wenn wir hier sitzen und darüber reden. Es ist also wirklich knifflig zu sagen: „Ja, fixiere es.“ Gleichzeitig könnten sich die Leute – wie man so schön sagt – selbst auf den Boden schießen, das ist das andere Extrem. Deshalb sage ich: Im Zweifel wegwerfen. Ja. Es ist eine einfachere Sache. Es ist egal, ob du 3000 Meter oben bist oder nur hundert. Im Zweifel wegwerfen. Denn ich berücksichtige den mentalen Zustand der Person. Es ist nicht du und ich, die darüber quatschen. Du und ich haben Erfahrung und unser Geist ist viel ruhiger als der eines Piloten mit ein paar hundert Flugstunden, der dasselbe durchmacht.

[01:22:30] Es ist nicht dieselbe Person, die wir hier betrachten. Also egal, ob du nach unten, links, rechts oder oben wirfst – du musst wissen, wo unten ist. Und das ist nicht... Also was ich sage ist: wirf so hart und so stark wie du kannst, als hinge dein Leben davon ab, was die Richtungsangelegenheit angeht. Wenn du kannst, willst du es weg vom Schirm wegwerfen, weg von den Leinen, wo auch immer das ist, weil wenn du das Bewusstsein hast.

[01:22:57] **Gavin McClurg:** Das ist eine bessere Art, darüber nachzudenken. Also nicht unbedingt direkt vor deinen Füßen, weil man sich bei einer Autorotation vom Schirm wegbewegen kann. Ja. Weg von ihm. Ja. Und in

[01:23:08] **Karlis Jaunpetrovišs:** Bei der Autorotation rotiert der Schirm zur Seite. Also solltest du ihn idealerweise direkt hinter den Schirm werfen. Der Schirm braucht am längsten für eine 360-Grad-Drehung, aber das ist eine große Forderung für jemanden, der kein regelmäßiges Training hat oder nicht schon viele Rettungsschirme geworfen hat oder in solchen Situationen war. Hier kommen wir wieder zum früheren Thema über SIVs. Du solltest ihn selbst trainieren. Du solltest dich nicht auf SIVs verlassen, aber ich meine, du machst so viele, wie du brauchst, bis du an einem Punkt bist, an dem du sie nicht mehr brauchst. Das ist wirklich schlecht für SIV-Instruktoren und mich, der SIVs unterrichtet,

aber für mich ist das wirklich das Ziel. Ich möchte nicht, dass du für die nächsten zehn Jahre speziell zu meinen SIV-Kursen kommst.

[01:23:54] Ich möchte, dass ihr mich nicht mehr braucht. Das ist das Ziel, und so habe ich den Sport sicherer gemacht. Seien wir mal ehrlich.

[01:24:02] **Gavin McClurg:** Ja. Aber seien wir mal ehrlich. Wie viele Leute erreichen dieses Niveau? Du redest von einem winzigen Bruchteil, die das, von dem du sprichst, wirklich immer wieder machen werden. Weißt du, das ist einfach... das ist etwas Besonderes, das ist ein besonderer Pilot.

[01:24:16] **Karlis Jaunpetrovišs:** Ja. Aber das ist, ich meine, wenn man das nicht kann, dann ist das das Ziel. Und wenn man nicht genug fliegt, dann geht es darum, sich an das anzupassen, wo man fliegt, an die Bedingungen, und dann – versteh mich nicht falsch – SIV ist immer noch sehr wertvoll. Es sollte nur nicht so gedacht werden wie: Ah, ich habe ein SIV gemacht, ich bin gut. Ja. Dann bin ich auf meinem Weg. Ja. Es ist erst der Anfang eines neuen Abenteuers.

[01:24:46] Genau das ist mein Punkt. Einige,

[01:24:48] **Gavin McClurg:** da gibt es etwas, zu dem ich gerne kurz deine Meinung hören würde, weil wir jetzt gegen die Uhr arbeiten, aber es gibt zwei Dinge, die Leute in Schwierigkeiten bringen. Erstens funktionieren Rettungsschirme. Ich habe fast nie gesehen, dass aus einer Rettungsschirm-Situation etwas wirklich Schlimmes passiert ist, aber zwei Dinge können Leute bis zu einem gewissen Grad in eine gefährliche Lage bringen, und dann mit dem Regalo bei Rückenwind – das sind ein paar Dinge, weißt du, meine Erfahrung ist genau die, die du hattest. Das eine Mal, als ich einen Regalo tief geworfen habe, war ich nicht mal annähernd in der Lage, weißt du, ich hatte meinen Hauptschirm nicht mal im Schoß, verstehst du, was ich meine? Ich habe noch mit meinem Hauptschirm gekämpft, als ich aufgeschlagen bin. Ich meine, es gab keine Chance, die Steuerung zu erreichen, das braucht eben Zeit.

[01:25:35] Also mache ich genau das, was du gesagt hast. Wenn ich genug Höhe habe, nehme ich eine Hand. Wenn ich niedrig bin, die andere. Weißt du, mein Low ist mein Square, mein High ist mein Regalo. Aber seien wir ehrlich, das wird im Kampf nicht immer so passieren. Es läuft nicht immer so sauber ab, aber was ist das Erste, woran du denkst, wenn du den Schirm wirfst? Du hast gesagt, du hattest 13 – was hast du aus diesen 13 gelernt? Was sind die wichtigsten Abläufe? Wenn du Zeit hast, ist das eine Sache, aber wenn du niedrig bist, hast du keine Zeit und hoffst einfach auf das Beste, aber...

[01:26:06] **Karlis Jaunpetrovišs:** Wenn du einen Rettungsschirm auswirfst, ist das der Beginn eines Abenteuers, nicht das Ende. Dein ganzes Problem ist, dass du ihn auswerfen musst, ihn im Auge behalten und bereit sein musst, an den Leinen zu ziehen, denn wenn er sich öffnet und aufpoppt, super, aber wenn er schweben will, musst du an diesem Ding wieder ziehen, als hinge dein Leben davon ab. Und so stark, so hart, so heftig wie möglich, um das Ding zu öffnen, bevor es in deine Leinen gerät, denn wenn du nur einen hast, hast du keine zweite Option. Du musst ihn öffnen. Und sobald... egal wie die Packung ist, solange er ausgezogen ist und sich immer noch nicht öffnet, ziehst du an diesem Ding so schnell wie möglich, du wirst voller Adrenalin sein.

[01:26:53] Du wirst Power haben. Keine Sorge darum, aber wirf es nicht einfach weg und vergiss es dann. Du willst es verfolgen. Das ist das erste und eigentlich wichtigste. 12 von 13 waren im acro. Also bist du darauf vorbereitet im cross country. Ich hatte mal eins, in so einer Situation, wo man entspannt und locker ist. Es lief gut. Ich hatte eine Thermik von neun Metern pro Sekunde. Ich war nicht gerade entspannt. Das hat mich dann wachgerüttelt. Die Höhe ist das Wichtigste. Aber das ist auch dann, wenn ich Distanz fliege – meine wichtigste Zahl auf dem Instrument ist AGL. Ich will genau wissen, wie hoch ich über dem bin, was unter mir ist. Damit ich weiß, wie viel Zeit ich noch habe.

[01:27:38] Für mich ist AGL beim Gleitschirmfliegen das Wichtigste. Das übersetzt sich in Sekunden, oder Minuten, je nachdem, wie hoch ich bin. Und sobald ich unter 400 Metern AGL bin, was sind das? So um die 1.200 Fuß. Ich bin sehr vorsichtig mit meiner Höhe. Was, wenn ich jetzt den Schirm verliere? Also, das ist, das bedeutet nicht, dass...

[01:28:03] **Gavin McClurg:** wirklich nicht. Man muss sich ständig fragen. Ja, ich bin...

[01:28:05] **Karlis Jaunpetrovišs:** mir ist sehr bewusst, wie viel Zeit ich noch habe, sobald ich dem Gelände zu nahe komme.

[01:28:11] Und dann mache ich das nonstop. Es ist egal, ob es ruhig ist. Das ist einfach eine Gewohnheit, die ich über die Jahre trainiert habe, besonders danach. Und beim Wurf war mir sehr bewusst, wo ich war, weil diese Gewohnheit vor dem Rettungswurf im cross country war, den ich gemacht habe. Und es ist gerettet, weil es in acro ist. Außerdem habe ich gelernt, dass man ja, du bist durch, du weißt, du fummelst an dem Ding herum, um nicht auf den Boden zu knallen, äh, du weißt schon, du hast ein Chaos mit deinem Schirm und spielst damit herum. Du versuchst es zu richten, weil du, du hast angefangen, weißt schon, tausend Meter über dem Boden, und du hast ständig einen Blick darauf. Ja. Spielst damit herum. Schau auf die Höhe, Höhe, Höhe, äh, bevor du ihn wirfst. Also, diese Gewohnheit kommt auch aus acro, dass du ständig deine Höhe prüfst, weil du sogar schöne Helis haben kannst und was auch immer, und du verbrannt einfach Höhe, ohne zu merken, dass du zu nah dran bist, zu nah dran, um sauber auszusteigen, oder so. Höhe ist etwas, das ich ständig checke.

[01:29:04] Und beim Rettungsschirmwurf – ich meine, ich hatte schon richtig schlechte, wo ich sie einfach nur fallen gelassen habe. Ich hatte auch die Volleffekt-Würfe. Ich bevorzuge die volle Kraft und dann, äh, folgen, ziehen daran. Und selbst wenn, besonders wenn er in deine Leine gerät, zieh so viel du kannst, bis er sich öffnet oder du den Boden berührst, je nachdem was zuerst passiert. Hör nicht auf, weil es keine andere Option gibt. Du musst da durchhalten. Äh, für den Downplane ist das etwas schwieriger, äh, je nachdem, ähm, wir hatten vor Kurzem ein Event, äh, das. Ja. Ich bin durch einen Rettungsschirm gegangen und visuell auf dem Video sieht es so aus, als hätte der Schirm 40 Drehungen gemacht, so die Leinen.

[01:29:56] Es gab kein, es war eine Reihe von, ja, nur ein großes Seil, aber, äh, ich habe den Vorfall nicht gesehen. Also spekuliere ich nur. Es ist, äh, je schneller, desto besser. Sobald dein Rettungsschirm offen ist, ist das Erste, was du tun musst, den Schirm einzusammeln, und egal wie groß oder stark du bist oder nicht, oder der Schirm, das System zwischen Rettungsschirm und Gleitschirm pulsiert. Es ist nie statisch. Luft bewegt sich. Der Schirm flattert. Der Rettungsschirm bewegt sich darin. Einer von beiden nimmt die Kraft auf. Du musst aufpassen. Welcher ist welcher, sobald du spürst, dass dein Rettungsschirm die Last übernimmt. Das ist der Moment, in dem du den Schirm so weit wie möglich einziehst. In dem Moment, in dem der Schirm will, die Last zu übernehmen, blockierst du deine Hände.

[01:30:42] Idealerweise die Ellbogen nah am Körper, also Schulter-Ellbogen in einem 90-Grad-Winkel, so nah wie möglich am Körper fixieren. Physisch gesehen ist es für Menschen einfacher, in einem 90-Grad-Winkel nah am Körper zu fixieren als in gestreckter Position. Wir sind stärker, je näher wir an unserer Körpermitte sind. Fixiere es. Lass nicht zu, dass der Schirm deine Hände nach außen zieht, so weit es geht. Sobald der Rettungsschirm wieder die Last übernimmt, ziehe weiter und wiederhole den Vorgang, bis du den ganzen Schirm hast. In diesem Fall habe ich das Seil erwähnt, weil es ein langes Teil ist. Du kannst also nicht einfach symmetrisch greifen, und symmetrisch ist einfacher. Wenn du einen Tragegurt greifst, lässt du ihn irgendwie entlüften und gibst der Luft einen Ausweg. Wenn du eine Bremse auf einer Seite ziehst, wirst du ihn drehen oder rollen oder was auch immer, aber es ist einfacher, einen Schirm zu drehen als einen Schirm im Strömungsabriss.

[01:31:32] Wenn das Sinn ergibt, weil die Luftmasse irgendwohin muss. Du drückst es also nicht einfach symmetrisch nach außen. Du bewegst es symmetrisch auf die andere Seite. Und also, ja, ein Tragegurt auf einer Seite oder die C- oder B-Leinen oder was auch immer du an deinem Schirm hast, die Bremsleinen funktionieren, aber das ist viel Wicklung und die Bremsleinen funktionieren nur bis zu einem gewissen Punkt, weil man einen Punkt erreichen kann, an dem die Bremsleine sich aufteilt und je nach Konfiguration vielleicht nicht ausreicht. Ich empfehle die Tragegurte oder die Leinen selbst. Wenn du weißt, wenn du kannst – das ist alles nur, wenn du kannst –, aber es gibt viel Gerede über die Tragegurte, das und das, wie manchmal kannst du es nicht. Ich meine, die Drehung könnte einen Meter über deinem Kopf sein und du kannst sie einfach nicht erreichen.

[01:32:17] Das kommt drauf an. Aber ja, um es zusammenzufassen: Werfen, den Blick darauf richten. Wenn es nicht aufschlägt, hilf ihm beim Öffnen und hilf ihm weiter, bis die Zeit abläuft oder es aufgegangen ist. Sobald es offen ist, ist deine erste Priorität, deinen Schirm einzufangen. Und ich würde sogar sagen, wenn du es geschafft hast und den Schirm in deinem Schoß hast, etwa, sagen wir mal, drei bis fünf Meter vor dem Aufprall, lass ihn los. Das erzeugt etwas mehr Widerstand und er hat nicht genug Zeit, um abzusinken. Und ich meine, die Höhe ist sehr – das ist reine Spekulation. Ich habe es ein paar Mal gemacht und es schien wieder zu helfen.

[01:33:03] Das ist meine ganz persönliche Erfahrung. Es gibt dazu keine Forschung, aber logisch gedacht: Je mehr Chaos du hast, desto mehr Widerstand hast du, und du brauchst etwas Zeit, damit das wirkt. Ich schätze also, dass es irgendwo zwischen drei und fünf Metern liegt.

[01:33:20] Nein, je größer das Chaos über deinem Kopf ist, desto mehr Widerstand gibt es – so rechnet mein einfaches Gehirn das aus.

[01:33:29] Ähm, ja, das denke ich auch.

[01:33:33] **Gavin McClurg:** Das ist dein Punkt, dann machen wir hier auf. Aber was sind deine Gedanken zum Auslösen beider Rettungsschirme? Das ist etwas, das ich in Wettbewerben ziemlich oft gesehen habe, weil wir alle mit zwei Rettungsschirmen fliegen. In Wettbewerben haben wir alle diese großen, schweren Gurtzeuge und wir haben zwei davon, und ich habe das oft passieren sehen. Und weißt du was, ich habe den Piloten nie gefragt, warum sie das getan haben, aber meistens sehe ich sie einfach unter zwei Rettungsschirmen herunterkommen. Ich habe nicht gesehen, was es verursacht hat oder warum, aber ich nehme an, sie lösen einen aus, mögen ihn an den Leinen nicht, bumm, lösen einfach noch einen aus. Aber ich habe noch nie ein schlechtes Ergebnis durch zwei gesehen. Das Einzige, woran ich denken würde, ist, wenn man am Boden ist und es wirklich windig ist, weißt du, dass man mit zwei Dingen zu tun hat, die man abwerfen oder deaktivieren muss oder so. Ich könnte mir vorstellen, dass das schlecht sein könnte, aber gibt es eine Kehrseite dazu?

[01:34:29] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Ich habe darüber eigentlich nie viel nachgedacht. Ich meine, bei einem meiner ersten Rettungsschirm-Auslöse in Organia habe ich einen ausgepackt und hatte ein massives Pendeln. Das Erste, was die Regalo-Brüder sagten, war: „Warum hast du den zweiten nicht ausgepackt?“ Ich dachte mir erst mal: „Nun, ich war besorgt wegen des Downplanes.“ Das war meine erste Reaktion, und ich bin mit diesem einen Rettungsschirm gelandet. Ich habe den zweiten nie ausgepackt. Ich muss da mal nachschauen, ich habe mich noch nicht damit befasst. Ich nehme an, dass das Downplane kein so großes Problem ist, weil die Form und die Art, wie sie... ja, ich glaube nicht, dass es nur eine andere Form ist. Nein, wo der Schirm... ja, ich habe schon zwei ausgepackt, als der erste Fehlfunktion hatte, dann habe ich... ich habe persönlich nie zwei gleichzeitig ausgepackt, aber ich denke, wegen der Form ist es ein guter. Ich glaube, ich muss das mal nachschauen, und ich bin sicher, es gibt da Videos, weil das ein interessantes Thema ist, weil ich denke, wegen ihrer Form werden sie nicht einfach so komplett nach unten abdriften.

[01:35:30] ich

[01:35:31] **Gavin McClurg:** ich glaube nicht, dass sie schnell genug fliegen können. Ich denke, es ist ein leistungsfähiger Schirm. Denn sobald es losgeht...

[01:35:37] **Karlis Jaunpetrovi?s:** ab einem gewissen Winkel beginnt das Profil es nach hinten zu drücken, also glaube ich nicht, dass es so extrem ist. Ein Schirm kann das, ihr wisst schon, wir haben diese schönen Videos, in denen die Schirme horizontal oder vertikal fliegen, die Beine sind zusammengelegt und die Piloten fliegen in entgegengesetzte Richtungen. Der Schirm kann das, aber der Rettungsschirm kann das nicht. Er will sich so gut wie möglich stabilisieren. Also, mir fällt gerade nichts anderes ein, außer dem, was du gesagt hast, dass es am Boden bei Wind eine Herausforderung sein wird, aber in den Bäumen ist es meiner Meinung nach sogar noch einfacher. Man hat mehr Sicht, um sich zu fangen, ja.

[01:36:17] **Gavin McClurg:** und vielleicht mehr Zeit, um deinen Haupt-Schirm zu deaktivieren, ich sehe da nicht viele Nachteile, ja.

[01:36:24] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Ich meine, spontan kann ich das nicht, aber das heißt nicht, dass ich es nicht herausfinden kann. Aber das ist definitiv etwas, das man sich anschauen muss. Das ist neu für mich, also werde ich darüber nachdenken. Ich meine, man muss...

[01:36:38] **Gavin McClurg:** Du musst das einpacken, das ist alles.

[01:36:39] **Karlis Jaunpetrovi?s:** Stimmt, das nehme ich lieber in Kauf als einen gebrochenen Knöchel. Das ist keine große Sache, das ist einfach gute Übung.

[01:36:44] **Gavin McClurg:** Ja, ich denke, das andere, womit wir hier abschließen wollen, ist für diejenigen, die zuhören und ihren Rettungsschirm noch nie ausgezogen haben: Wie du schon sagtest, ist die Testgeschwindigkeit meiner Meinung nach 5,5 Meter pro Sekunde. Das ist wirklich schnell, wirklich schnell. Und deshalb ist das Ganze mit dem Gewicht sparen nicht der Punkt, an dem man in seiner Ausrüstung Gewicht sparen will. Man will langsam zu Boden kommen, und das würde dich überraschen. Denk mal an all die Orte, an denen du fliegst, wo du nach unten schaust und denkst: Was würde passieren, wenn ich hier meinen Rettungsschirm ausziehe? Also hier um mich herum, wo ich in den Rockies fliege – ich will meinen Rettungsschirm nicht ausziehen, ich will auf keinen Fall in diesem Zeug landen. Aber wenn ich ihn ausziehen würde, ist das Letzte, was ich tun will, mit 5,5 Metern pro Sekunde runterzukommen. Das wäre echt schmerzhaft. Also ja, behalte das im Hinterkopf, das sind die 5,5 Meter, ja, die 5,5 werden...

[01:37:38] **Karlis Jaunpetroviš:** es rettet dir zwar das Leben, aber du wirst dir wahrscheinlich die Knochen brechen, ja, je nachdem, wo du landest natürlich, aber Rockies, ja, ja, ja, je nachdem

[01:37:49] **Gavin McClurg:** wo du landest, wie du landest, ob du einen guten PLF machst, all diese Dinge. Aber Carlos, du bist ein Schatz, Mann. Ich schätze es wirklich sehr, dass du uns deine ganze Zeit für diese wirklich guten Themen geschenkt hast, und an alle, die zuhören: danke für die Fragen, ich schätze das. Aber ich schätze dich. Ich hoffe, deine Schulter wird bald wieder besser, damit wir dich zurück in die Luft bekommen. Aber danke, Mann, mein Vergnügen, gerne geschehen.

[01:38:10] **Karlis Jaunpetroviš:** um hier zu sein, wenn

[01:38:16] **Gavin McClurg:** Wenn du Cloud Based Mayhem wertvoll findest, kannst du uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Du kannst uns auf iTunes oder Stitcher bewerten – egal, über welche Plattform du deinen Podcast hörst –, das hilft uns sehr. Hilf uns, die Mundpropaganda zu verbreiten: Du kannst darüber auf deiner eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst auch mit deinen Freunden beim Launch mitreden; ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich kannst du uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn du uns finanziell unterstützen kannst, haben wir bisher nur einen Dollar pro Folge gebeten. Das kannst du über die Website, einen Podcast oder eine Podcast-App machen, ganz egal wie du willst – als einmalige Spende über PayPal oder du kannst einen Abonnement-Service einrichten, der dich für jede veröffentlichte Folge belastet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus. Wenn du also einen Dollar pro Folge gibst, wären das alle zwei Wochen etwa 25 Dollar im Jahr.

[01:39:02] Das ist also viel günstiger als ein Magazinabonnement. Und es macht all das erst möglich. Ich möchte diese Show nicht über 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 Sendung steht. Und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, das gefällt euch. Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf 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. Das gibt euch Zugriff auf das gesamte Bonusmaterial, den kleinen Videocast, den wir machen, und zusätzliche kleine Kostbarkeiten, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptsendung kommen, von denen wir aber denken, dass ihr sie hören solltet.

[01:39:58] Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr es euch nicht leisten könnt, uns zu unterstützen, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Das wäre natürlich 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 oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud-Based Mayhem Merchandise – T-Shirts, Hüte oder sonst was – gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und jetzt auf all diese Bonusinhalte zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.