

XC Concepts in depth

Cloudbase Mayhem Podcast 255 — Calef Letorney

Published	2025-09-20
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/255-xc-concepts-in-depth-with-calef-letorney/
Duration	01:42:03
Speakers	Calef Letorney, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0255-xc-concepts-in-depth-with-calef-letorney.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	17 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

In this episode I dive in once again with Calef Letorney to explore advanced cross-country techniques, focusing on thermal flying, the impact of wind, the concept of shark flying and a lot more. We discuss the importance of understanding day conditions, recognizing when to shift gears in flight, and the strategies that can lead to more efficient navigation in the air. The conversation is rich with insights and personal experiences, making it a valuable resource for both novice and experienced paragliders. We further explore the intricacies of cross-country (XC) flying, focusing on racing strategies, thermal management, gliding tips and the importance of teamwork. We discuss the nuances of timing in racing, understanding when to move on from climbs, and the significance of risk-taking in achieving success.

The post #255 XC Concepts in depth with Calef Letorney first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Hi

[00:00:09] there everybody, welcome to another episode of the Cloud Base Mayhem. I sat down with my good friend and instructor, New England Paragliding, Caleb Letourne, for the third of these series. We're calling this one 301. So this is pretty heavy on instructional thoughts on quite a few different topics. How the day and pressure modify our thermal techniques. Kind of revisit that sticky to fizzy concept that Kelly Farina talks about in his book, Mastering Paragliding. Talk about lee-side thermal strategies and cautions. When to move on, how fast can put you higher. Fast always isn't a risk. So flying the speed of the day and how to crunch distance most efficiently.

[00:01:02] Sharking and the art of surfing cross and upwind. So we used to always talk about dolphin flying and the concept is more shark flying these days. We'll talk a little bit about that. Team flying strategy and in-depth. And we talked about how I spent so much time with Donizete Lemos. He was part of that world record team down in Brazil. Spent some time with him in Texas a few years ago. He and Cody Mittanck and I did a bunch of team flying together. I learned a lot about it. Talked about team flying, how it works and concepts and rules and really setting the mindset for team flying. Talked about shifting gears, how important it is, how to recognize it, how to not

[00:01:48] hit the deck. I think that's it. This was a long one. We get into this for quite a while. It's about an hour and a half. Hit

[00:01:57] some nice areas and I think some concepts that will really help you crunch more miles flying XC. Enjoy.

[00:02:12] Califf, welcome back, dude. It's been a while. We're doing the 301 episode here. We're going to tackle some questions. I dig it.

[00:02:19] **Calef Letorney:** Yeah, paragliding 301 cross country techniques. Thanks for having me back.

[00:02:24] **Gavin McClurg:** I like it. I like it. You guys have had a good season out there in the Northeast.

[00:02:29] **Calef Letorney:** Yeah, we've had a great year.

[00:02:32] Every once in a while we get a drought and it's fun. And I think the community is growing. We're learning lots. The gear is getting better. So we're having better and better flights. It's been really cool.

[00:02:44] **Gavin McClurg:** Cool. And you are not the sole proprietor anymore of New England paragliding, right? You sold? I

[00:02:51] **Calef Letorney:** sold paraglide New England when my day job got more serious. Yeah. So. Range Rover? Yeah. Rover's North. We sell Land Rover parts.

[00:03:00] **Gavin McClurg:** Rover's North.

[00:03:01] **Calef Letorney:** Right, right, right. We became employee-owned and it didn't seem right for me to have a side hustle. So. Right. I've been flying more than ever, though. So.

[00:03:12] **Gavin McClurg:** That's great. So you made a good move there.

[00:03:14] **Calef Letorney:** Yeah. That's awesome. We've been having tons of fun this year. So I just reached out because I've been thinking about these concepts that I think have really helped me fly further and better. And I don't claim to have made any of this stuff up. It's a collection of books I read and great pilots I've hung out with. And I think you've got like a great format to help folks get their head around concepts because not everybody's read as many books as they should. And it just seemed like a great idea. And I'm. I'm hoping to learn some from you, too. I've got a bunch of, you know, we'll flip the script a little bit. You know, you can ask me some questions. I'll ask you some questions. But.

[00:03:50] **Gavin McClurg:** Yeah. Let's dive in. Cool.

[00:03:53] **Calef Letorney:** Great.

[00:03:55] So right off the bat, I'm wondering sort of like, you know, let me set the stage a little bit. But I think, you know, obviously the fundamentals of cross country are good climbing and then being able to glide somewhere and climb again and our ability to put that together as we grow. Uh, there's a bunch of concepts that I think really modify our flying and I'm wondering how, um, the day and the pressure modify the thermal technique and, and sort of how we're changing strategy based on what's going on. And I'm curious, sort of, how do you think about that in your flying?

[00:04:33] **Gavin McClurg:** Yeah. I mean, when I read this one, I got really excited. The first concept that came to mind, which I've always really liked is Kelly Farina's in his book. Look, mastering paragliding. He talks about, you know, the, the day depending a lot on the, on the pressure and, uh, you know, the, the skew T and the lapse rate is, is really a spectrum, right? From sticky to fizzy. And it kind of cracked me up when I thought about it this time, getting ready to talk to you because, you know, in the Rockies, it's always some spectrum of fizzy. Yeah. We don't have a lot of. Really stable days. We do sometimes get an inversion, but, you know, so firstly I thought was, wow, this is really location dependent.

[00:05:24] Uh, and you know, we really experienced that spectrum in its full in the Alps. You know, you could have it totally the spectrum on the same day. You could definitely, you're definitely going to experience it in a week. Right. And so, um, and I. I have very frequently been on the losing end of not identifying, especially the sticky days and flying it well in something that had a lot of consequences like the X-Alps. You know, some of my campaigns where on really sticky days, you know, when I think of those, they're kind of soupy and moist and a really hard inversion, but you can cover a lot of ground if you're just wicked patient.

[00:06:11] And you're just, you're talking. Hopping out the slowest climbs, which is just not something we deal with here in the Rockies. We don't have slow climbs. And so I'm excited to get to your question down the list here about that concept, you know, when to leave and, and, and when to be in race mode and when to be in slower mode. Uh, but before we get to that, I think it's just firstly identifying what the day is going to be forecast wise, but then also being able to flip a switch when you're in the air. And recognizing when things have to be patient, because sometimes, you know, there was a day, I think it was the 2019 Red Bull X-Alps. We had this crazy high pressure come in that blew in from the Sahara.

[00:06:59] So the, the skies were really full of dust and it was crazy hot. I mean, walking through Chamonix at seven o'clock in the morning, it was almost a hundred degrees, you know, so it was low 30 Celsius at seven o'clock in the morning. I've never. It was record heat, um, crazy hot and, you know, the kind of heat where you'd be walking up to launch, taking snow and just packing it on the back of your neck and putting it down your pants. And at three o'clock in the afternoon, I launched trying to get to St. Hilaire, you know, third hike of the day, got way tall and had a ton of vertical to work with and launched at three, you know, should have been on by three o'clock in the afternoon and didn't get a blip out of my very hell.

[00:07:45] But that was the same day that people top landed on Mont Blanc and, uh, Toma Coconaya got to almost 6,000 meters, you know, he was just ahead of me down at going into Monta Vesso in the, in the Maritimes and went to

6,000 meters. So if you could break through that inversion, you were on the moon literally. And so, um, you know, I just didn't, I wasn't patient enough, you know, right when I launched, I should have sat there. For however long it took and just bumbled around and bumbled around and bumbled around and eventually I would have gotten something. And so, uh, yeah, I mean, I think it's, I like that visual, you know, sticky to fizzy and obviously at the far end of fizzy where I live is, you know, you want to be looking at Cape values, right.

[00:08:36] And, and really is it too fizzy and how fizzy is it going to get and how, how much OD and you know, when it goes ballistic, it's pretty uncomfortable being in the air. Um, you're talking about

[00:08:50] **Calef Letorney:** overdevelopment risk.

[00:08:52] **Gavin McClurg:** Yeah, exactly. If it's too fizzy, you know, which, which you also very much get in the Alps. And so, but I like thinking about it on that spectrum. I, I like that visual. Um, you know, what kind of, do you guys have really sticky days? I, I, I imagine you do, especially in the maritime air and

[00:09:10] **Calef Letorney:** we've been having a ton of days and what I've found. Okay. And I've also found this in the Alps. Is that sometimes they, the thermals release more on the terrain where in a lower pressure day, like a, a knob partway up the terrain might release just all the juice. And so you got to go out front and look for it if there's nothing happening on the hill and there could be a boomer happening just off of like a down the spine, a lower knob sort of thing where on a higher pressure day, I feel like that's much less likely. And I like to think of like a. The lid being on a pot where that's our inversion and we'll get them like, you know, maybe at 3000 feet and again at 5,000 feet, you know, they'll be in fairly regular increments.

[00:09:57] And you, when you get below them, you know, you often start below them, but the thermals really stick to the terrain quite a bit. And it doesn't necessarily mean it's going to be a bad day. Like full blue sky can be awesome. And a lot of times like our main spine. And peaks will have the only clouds around. And then if you can be there on that main spine, like you said, taking your time, but really understanding that the thermal is trying to go up and the lapse rate isn't good. It's hitting inversion and it's bumping along and drifting downwind. We're in a lower pressure day. I might be searching more upwind for better climbs, knowing that the best thermal core is going to be consolidated and more up.

[00:10:45] Wind like smoke from a fire. The good stuff is, is going more directly up and the trash gets blown downwind. So I'll hit a thermal and I'll turn into the wind and I'll sniff up wind more on a low pressure day. And I might be more willing to invest altitude and gliding a little out front, seeing if I can't. And then sometimes it just pulls you in. You fly straight for, you know, 30, 40 seconds and it gets better and better and better. And then boom, you're on the rocket ship out. And that. Doesn't happen quite so much in high pressure days. I feel like the bubbles will drift, especially if it's a light wind, high pressure day, and then there might be some sort of convergence happening, or it's just the terrain that it will drift and not go up. And you end up following thermals downwind where you're kind of bopping along with the bubbles until the terrain really forces it clear, especially if you've got heating on the other side of the mountain and sort of that happening from multiple directions.

[00:11:43] And it seems like the terrain. Is even more important on the high pressure day where it, it takes the wind drifting the bubbles of junk into the terrain to physically force them free. And the great part is you don't know how high you're going to go on a blue sky day. You can often go much higher, right? There's no limit. You're not limited by cloud base. You know, of course, if there's a cloud, the top of the climb is different because you switch from dry to about a collapse rate to moist. The adiabatic lapse rate, but normally the lift goes higher than the cloud base. We just can't go, you know, we got to stay 500 feet below cloud base. Um, yeah.

[00:12:25] **Gavin McClurg:** And I think what you're talking about for me is really visual. It's, you know, you're, you're mapping, you're, you're mapping what you're feeling, seeing, saw on the forecast before you launched what you saw sitting there, setting up, you know, you're, you're, you're putting together all these things and, you know, like here, for example, on the high pressure day. Right. Before I launch, I have to be, you know, those are often the days that are, you know, dust devils are ripping off at the, at the launch and carrying rocks with it. And it's, it's kind of disturbing. Uh, but, but the climbs are two meter climbs, which for around here is a really lousy climb. You know, that yesterday there was most of my climbs were four or five meter climbs. And so, but you can still cover a ton of distance on those high

pressure days, if you map it well.

[00:13:15] Yeah. Okay. you also, for me, I have to get in a little bit, especially in the spring when things are rowdy and we often get the high pressure days is we have to, I have to mentally switch gears to kind of be in that battle mode, you know, that because the, the edges are going to be sharp. You're going to feel like you're in a ripper and you're in a one meter climb. You know, you're just kind of getting your butt kicked a lot more and high pressure is different in different places, but they tend to be, you're getting slapped around a little bit more. And, but if you're in the right frame of mind, it's not scary. It's fun. It's, it's yeah. I, you know, I'm going to, I'm going to push through, I'm going to get to that terrain. I'm going to break through really cool on those days where you can see it. You know, there, there are days that I've been in Northern Italy where you get a lot of smog coming in and a lot of dirty air coming in from Milan and from the flats and from Venice.

[00:14:10] And, and you can, they're blue days, but there you can see the inversion is so defined and you can see, you know, at a certain point in the day, Oh, it's starting to go. There's, there's places that are getting through this and, and you can see it happening and you can, you just got to get through it and be patient. And, but you're absolutely right. I think there's definitely when you're mapping it and understanding how it relates to pressure really does help you, you know, in general, I'm always trying to, you know, on a glide, uh, on a climb, I'm always trying to work to the windward side, but there's definitely, you're definitely right about how it relates to pressure. High

[00:14:54] **Calef Letorney:** pressure days. A lot of times the windward side, you just fall out of the bubble where if you're willing to turn down wind and drift with it a time, it may be bouncing against a layer until like a critical mass of other bubbles and maybe some of the terrain influence and, and you, downwind it. And then it turns on again. You know, sometimes the thermals will like lay sideways for a bit. Sometimes that happens around cloud. If they're weak

[00:15:20] **Gavin McClurg:** to start off with. Yeah, exactly. I mean, I, one of the best climbs I got in Alaska, I love this story. I've told it before, but really late, you know, I'd had a couple of flights and it was seven, 8 PM, which actually isn't that late in Alaska. And I just did this little X-Alps move and ran up this Ridge and the wind was blowing pretty hard, but it was blowing the way I wanted to go. And I thought, well, three, if I get, three K out of this flight's better than walking three K. And I launched and just kind of Ridge sword for a bit. And then finally got a little bit higher high enough that I thought, well, I'll just wing around this thing, this little knob I was on and, and just fly down the Valley. And I was at zero AGL. I mean, I was basically at sea level and, but you know, but in the base of these mountains, but very low and caught a zero for ever, you know, it was one of those where you're just turning and, Ooh, I should probably land.

[00:16:11] Oh, one more turn. I should probably land one more turn. It's probably, I mean, I was just right on the deck, but just maintaining, maintaining, maintaining, maintaining forever. And then 0.1 and then 0.2. And I went to 15,000 feet in that climb. I went up 15,000 feet in Alaska. I mean, I hadn't had to climb like I never did another one. That was the only climb I ever had like that. I got to the top of this thing and flew for 50 K and never got another thermal, you know, it was just, but it was just hanging onto that thing. And eventually it stood up. Like you said, it was pretty windy and it was just, enough to just keep me in the air and then boink, it went straight up and I was out of there.

[00:16:46] **Calef Letorney:** And it was a high pressure evening. Yeah. High pressure evenings often totally release and have these amazing glass offs. So like some of the best glass offs are high pressure. I

[00:16:56] **Gavin McClurg:** think that

[00:16:56] **Calef Letorney:** was a glass

[00:16:56] **Gavin McClurg:** off, right? Yeah. Yeah. I think it was this combination of

[00:16:59] **Calef Letorney:** - You

[00:16:59] **Gavin McClurg:** get some

[00:17:00] **Calef Letorney:** cold wind from the cat, you know, dark shady slopes, catabatic flow, wedging in under your warm valley air, just enough terrain to cut it loose. Yeah. And high pressure days. I feel like often work great later in the

day too. They've had the whole day to bake in sunshine. You're not having shaded. You don't have to worry about getting shaded out. Nothing's releasing. Yeah. It's got like a cap on it in the valley and maybe it's blowing towards the terrain. The terrain eventually pushes it out, but you know, it's just a different strategy. And I think everybody sort of has to learn their own game and technique, but if you start to check into what's happening and you don't have to actually look at the pressure, but just feel it. Is it bubbles or is it, you know, more continuous calms and then start modifying your strategy based on what you're doing?

[00:17:50] Because, you know, like other sports, like skiing, you know, you can have a great day if the conditions are really obvious and easy, but you can also have good days and challenging conditions if you're changing how you're using the terrain and what you're doing with it.

[00:18:05] **Gavin McClurg:** Yeah. I mean, finding the right aspect, finding the right slope. There's always good pal out there somewhere. Just got to hunt. So, yeah. I, I like this. I mean, it's what you're, what you're saying to me is, you know, you're, you're, you're making a visual map of, I mean, this is how we find the core, right? This is how we find, find glides. This is how we find lines. It's, it's just visually mapping all the time. And I love combining that with these, these concepts that you're talking about with wind, with pressure, with sticky to fizzy time of day, blue clouds. All these things, you know, you're, you're just getting, trying to figure it out. And let's touch on that wind, figure it a little bit.

[00:18:51] Sometimes you don't.

[00:18:52] **Calef Letorney:** Yeah. Let's jump in. I want to jump in touch about the wind. Cause that really changes an incredible amount of what we're going on. I mean, first of all, there's always like the, the buoyancy to sheer ratio issue, right? Whereas it gets windier, it gets blown apart and only the strong climbs survive. But I think also something that's really helped me in, you know, the last dozen years. Or so I've been paying more and more attention to it is the wind direction as it changes in relationship to the terrain, like little valleys and whatnot, but also especially going through layers and inversions. But in a climb, you can see the wind direction change significantly. And if you're quick to pick up on it, your strategy can totally modify as well. And you can really make the most of it, or you can be totally oblivious to it. And then, you know, it's not working for you.

[00:19:40] **Gavin McClurg:** This is where I think racing really helps. Or, you know, are having multiple people that you're flying with. We're going to talk about team flying techniques here in a bit, but, you know, I think that in my experience, people who fly well in the wind, fly in the wind, you know, it's, it's, it's not something you're just magically good at. And, you know, there's talent in this sport, of course, but I really think that, you know, flying in wind just takes a lot of practice. And again, back to that. It's better to lose a climb. To the windward side than the leeward side. In most cases, you're, you're absolutely right about hunting with, with pressure on high pressure, but the, you know, it's easier to get in the wind falling out of the backside of, of, of the climb could be a death nail.

[00:20:31] And it's depending on your height, you, you might never get back to that, but, you know, what I see in general is lower our pilots turn too soon. So when they hit a climb, it might be convergence. You might not need to turn period, but it could also, but typically it's ding, ding, ding, ding, ding, ding, ding, ding. And then, whoa, there's a ripper bank it. And they haven't felt that other side of it yet. And so, especially in wind, that's, that's your death. That's going to put you on the ground doing that over and over again. So, you know, having other markers. Really helps, uh, but also just tend to play.

[00:21:19] I saw a beautiful thing in Valle de Bravo one year. Uh, we set the task that year and it was quite a long one and we went out towards Victoria, but we came back to the lake. So those of you haven't flown by, this is North of the lake and there's always winds always blowing North there. And so it's typically we just go North. We just go with the wind. But in this one case, it looked light enough that we could get out on those flats and monkey around a little bit and come all the way back to the lake. And only two or three people made goal, maybe only one, but Mitch Riley won that day and he ended up winning the whole comp. And the thing he did differently out on those flats that put

[00:22:04] the rest of us on the ground was because it was quite windy, you know, you would get the climb, never get it as much as you wanted, went off. Oh, I'm not going to get to that climb on the windward side, so I'm going to fall off and we had to get to this turn point on the other side of the flats. And so every time you fall off, you're making it harder

to get back up wind to the, to the turn point. And he was the only one that made it because every time he got to the top of the climb, he always went to windward. He always kept moving to windward and, and trying to find your, we're going to talk about shark flying here in a bit, but, you know, trying to find a decent enough glide. It's hard. To do into the wind. And it's, you know, it's usually if you're getting near the ground, it's always easier to just bend off and go down wind and get a climb.

[00:22:53] And if you're almost on the ground, that's your only option sometimes, but sniffing that better air to windward was the wind of the day. And so, you know, I always say when it's, when it's a crosswind task, or if you're flying in wind, always opt to the windward side whenever possible, because that's. You know, otherwise, if you're, if you're going from A to B and you're constantly falling off downwind, you're never going to get to B.

[00:23:21] **Calef Letorney:** Yeah. Great stuff. Um, the, we, we sort of started talking about surfing and sharking. Do we want to jump around and, and, and touch on that?

[00:23:33] **Gavin McClurg:** Yeah, sure. I mean, XC mag did a really good article about this recently, and I can't remember, you know, they've been doing those masterclasses as well. I can't remember who it was that they. Had on that was talking about this, but, you know, this is a concept that I think is really much more used in the sailplane community. Uh, but it's, you know, it's the, it's the concept that we, we always talked about dolphin flying and, you know, using speed and sometimes bees, or maybe a little bit of breaks with going through, uh, air that's going up versus air that's going down, you know, Lifty lines. And, and using those and turns out that it's, it's quite a bit more efficient to shark fly.

[00:24:24] And, you know, so especially again on a crosswind leg or, uh, trying to move to windward, you know, you can, you can kind of shark fly through the air more efficiently by just constantly working these better lines, you know? So rather than just blindly going straight and. I'm using my, this is an audio podcast. I'm using my hands a lot here, but, you know, rather than, you know, going straight and slowing down and speeding up, depending on what the air is doing, literally just coming off. And following that line of better air, um, which inevitably not inevitably, but most of the time will lead to an actual climb.

[00:25:13] Um, and so you're more efficient than rather than flying straight. Kind of. Kind of sharking through the air is how I think about it. Um, I'm not sure I'm articulating that very well, but how do you think about it?

[00:25:27] **Calef Letorney:** It's really challenging to describe. It's something I've been thinking about and then trying to sort of regurgitate to the baby birds quite a bit recently. And I always struggle with it. Um, and I think it, it pays to go back to where the term comes from and that's how sharks cover big distance by not swimming directly towards where they're going, but hanging out in the current. That's going to bring them there eventually. Um, and I got a masterclass in this, uh, in Mexico last year, flying with, uh, Sir James messenger. And he was like, Oh, I'll let you lead out. I haven't been out that way too many times. And I think, okay, well, I'm going to stop and make turns because I want to be conservative and gain some height and just watched him fly straight and leave me behind and end up not only there earlier, but also higher without making a single turn.

[00:26:19] And I was like, I see.

[00:26:22] So I've been really putting a big study on this a lot. I mean, I was aware of the concept before, but it took being taken to school that badly to realize how much more I had to learn on this topic. And what I've been finding that is especially in high pressure, bubbly situations, especially, uh, cross wind and upwind, you know, and it may be. that like you're flying uh northwest on a southwest day or something like that you know so it doesn't have to be totally against the wind especially if there's terrain involved you know or like a cloud street or something like that um you can sort of sniff a line and feeling your glider and there's a lot of intuition that's hard to describe but you'll feel it pull you on to these lines where you king it's almost like sailing we're going across wind it you know i don't know anything about sailing so this is what i've heard that better than downwind is like crosswind um but you know uh we had a day like this it's funny that you mentioned sailplanes do this more um you're the good flying in vermont we had like a week of high pressure where some midwesters came and visited and and they broke the escutney site south record south launch escutney they broke the record on sunday and then again the visitors broke it on monday and then we went and broke it again on tuesday and the previous records had all been frisbeeing downwind but it was sort of light and we flew across wind to

get to the terrain and then we got on this sailplane route and we had a good base like eight thousand feet you could just fly the lift line sort of into the wind and and sniff and fly and the entire line was lit up such that we were able to do a higher average speed than flying downwind because we weren't spending half the turn going the wrong direction and i wasn't turning you know once i got on to that continuous ridge it wasn't the main spine of the greens it was just east so it's the it's called east ridge and then to the worcester range um you know i wasn't turning unless it was like at first it was like 500 feet per minute i'll stop for 500 feet per minute and then i was like all right i'm not stopping unless it's 800 feet per minute you know just going to continue and the line just yeah there's some bits of sink in there but then you keep finding these ribbons that you can just hunt into the wind on this line and and it can really be extremely fast and productive and i think part of also what's going on is that we think oh we're going to be conservative so we're going to stay and lift and turn but because half of the turn is downwind your climb rate almost needs to be double if you're going to stay in lift and turn circle because you're spending you're having to reclaim all that that distance that you drifted back downwind with it right so it's actually more productive just to go straight and then i think also our sink rates higher when we're turning right and sometimes there are just the currents that set up that you can tap into terrain makes an easy one to follow cloud streets can be great and if the cloud street is because of the wind it's going to be a lot more productive because of the terrain you don't necessarily have to be under the cloud and work the cloud itself so much as just put yourself on the appropriate setback from the ridge based on the wind flow and where the thermals are going to drift for your given altitude and then you work like a diagonal line as you get lower you end up pushing further out front because that's where you're going to reconnect with that same flow from you know the fields heating out front and then hitting the terrain you can draw a line up to where the clouds would be

[00:30:15] **Gavin McClurg:** and then you're going to be

[00:30:15] **Calef Letorney:** but the clouds are coming and going and you know um we'll talk more later about when to move on but one thing i've learned is that if the cloud's not happening at that moment like some of the best lift is as the clouds just starting and you might be there anyways so don't like turn around and feel like you're you're tied to the cloud you gotta search that cloud you know keep moving on this productive line and you're going to be in the right place at the right time because you're moving through the air where it's coming up that ridge and you're going to be in the right place or what have you and you can cover big distance this way i

[00:30:49] **Gavin McClurg:** remember Chrigel in one of the races he flew off the zugspitze uh uh in germany and i guess it was quite windy it was seven o'clock in the morning and he got to the the terrain on the other side and just surfed the katabatic for 30 something k and everybody just said this is the

[00:31:08] **Calef Letorney:** rotor right

[00:31:09] **Gavin McClurg:** it's what it how yeah it was like the rotor it was what how did he do it what what's happening here and you know because he always there's all this latent heat in in the trees that you know like you talk about bubbles that they kind of bubble out and he was just he just put his glider right on the trees and just kind of bumbled along for 30k and it's seven o'clock in the morning and i've had i've had flights like that where you're just you're getting 25 to one forever you know just cruising along and there's no sun and it's all cloud and it's six o'clock in the morning and you know almost like a reverse glass off you know but i i think what you're talking about is often you can fly really fast without turning and no bar that's the other part of it is just is just letting the sky kind of pull you along and if we can get in tune with that

[00:32:06] the concept of sharking or however you like to think about it i think you know like jamie took you to school and you know you shouldn't feel too bad about that he's he's a phenomenally good pilot but you know i you can really if you let the glider sniff we're going to talk about two liners here in a bit they're really beautiful at this you know they're they're if you let the glider do the work you can often find that and it's really hard as a concept i find to teach or you know it's just a it's just a feel i learned a trick actually pretty recently from matt bieschner we call him farmer here he and i've been flying for a long time and he's been a lot together kind of doing a lot of team flying together and but he's a famously good i mean he's in my book about gliding he's a really famous he's a legendary lines pilot he's really good at finding lines and he's that guy that's constantly he's at the end of the glide he's always higher and he's always out in front um and i said i asked him i've been asking him this for years but one of the ones that sunk in recently that he said how

are you you know is your glide ratio is you're constantly looking at your screen well he can't see his screen he's flying the sub now i can't see the instruments and you know like i we all are when we get older it's really hard to see stuff that's close and so you know i can't see my instruments now anymore either and so but he's just constantly scanning the horizon whatever he has out in front of him to just see it and feel it you know oh okay i'm not losing the horizon as fast this is a better line i'm going to follow this for a bit okay now i'm losing it okay back to you know just letting the glider kind of do its work and whatever tool you lock into i think really helps i mean obviously you know convergence can often be kind of ratty and you can feel it or or oh my my glide ratio is getting better this is pulling me into a climb versus sometimes that's sick it's it feels like it's kind of pulling but it's pulling you into into the waterfall so you know we've got to be aware but uh i i like this concept of

[00:34:19] you getting through the air with the least amount of work as a shark does in the water so yeah i like that that's a good one

[00:34:27] **Calef Letorney:** yeah and it's like the straight line often isn't the fastest and and the long way around if it sets you up without turning right i that you're bringing Chrigel into it was interesting i remember reading somewhere he said that you know somebody somebody was asking about techniques like this and he's like well you know turning half the time you're going the wrong direction so we really

[00:34:52] **Gavin McClurg:** have to embed that in us though i mean it's it's a it's it's funny and it's totally right but it's really right you know and so i i think about that every time i take a turn i i had a pretty nice triangle here yesterday and i just decided on the second leg okay i'm gonna fly from here i was kind of down in the pioneers i had to dig out a little bit and okay once i get out of here i'm gonna fly from here to the rest of the to the next turn point and not make any turns i'm just you know there's clouds there's support there's great lines out here why can't i just fly in the lifty bits i remember nate saying that on a podcast a long time ago you know half the sky's going down half it's going up why can't we just stay in the up stuff and so i think if we you know really are resistant to that now obviously you don't want to do that too much and be on the deck i mean obviously we need to climb we're not that efficient through the air so we need to climb but you know i think these are great things to do and i think it's a to have as little strategies and stuff on a given day you know maybe the day is not that great maybe you only have two hours to fly set yourself a cool task like that you know try to try to move around the sky and not climb try to find the lifty bits

[00:36:06] **Calef Letorney:** and i think it's all about when it's presented take it and then quickly turn it off when it goes away like um two days ago i had a moment where we were all there was like 15 of us stuck at the hill high pressure day we weren't getting more than like 800 feet above the top of the mountain and i just looked off to my left which is you know probably 45 degrees off the direction i want to go cross country and more upwind but i was just looking down this cloud street and i was like let me just go off on an adventure and i could feel it pulling a little bit and i just sharked my way right over to the cloud street and then from there on the next like eight miles were no turns and it was like about maintaining legal cloud distance without a single turn and everybody else nobody else got the move me i was a little bit higher when i started but it was also just about deciding like i see the move i'm sharking my way out of here and committing and it just was beautiful it wasn't up the entire time but yet without turning i gained like 3 000 feet over the course of a couple miles and then i was in the cloud influence where everybody else was still stuck at the hill and sometimes you just see the move or the line and you're like oh my god i'm stuck at the hill and then you're like oh my god i'm stuck at the hill and then you can just feel and fly it and it can be really fantastic and then sometimes you got to quickly turn it off and retreat to safety and core like your flight depends on it because you can't shark your way to the ground right yeah

[00:37:33] **Gavin McClurg:** and i mean these are kind of when hero moves get made in contests where i had a i had a task a few years ago in chelan that you know we were out on the flats and we're all racing really hard and really you know pretty good position and there's you know course line is through this blue hole but it wasn't that far to end of speed and and goal and so most people just went for it because you're kind of going oh man it's it's only a nine to one or whatever i i'm making things up at this point a few years ago but there was just this beautiful hook route you know quite a ways off it looked like it was quite a ways off course line but it was just the clouds were popping as i'm looking you know i mean it just presented itself just like your thing and i went ah that's just for sure going to be faster because i'm not going to need another climb for end of speed and just it was so much faster and you know it was a great task win and uh

which is a wonderful thing to experience that's a lot of fun but you know you're

[00:38:40] all it's a gamble it's always a gamble you know is this going to be faster is are they going to beat me you're going through just going straight and sure enough they had to climb one or two more times or you know and it was just

[00:38:50] **Calef Letorney:** it was just a lot of fun

[00:38:50] **Gavin McClurg:** just ended up being a good move usually i'm the dumb head that's going in right straight into the blue hole i want to beat these guys but yeah i mean when they when life presents a good opportunity this is a great sport to take it this

[00:39:03] **Calef Letorney:** is maybe a good point to talk about shifting gears since we're sort of already touching upon this i think there's a real art to you know you can't always go fast but when there are opportunities to go fast you're moving fast but then sometimes you're you very much need to switch back you know uh and the ability to recognize the situation and i'm just interested in your thoughts on that because i think we've all gotten caught out by pushing too much and i and i can also point towards times where we weren't pushing hard enough and we didn't you know uh make the most of it so yeah

[00:39:42] **Gavin McClurg:** i i always think about russ ogden when it comes to this you know he was out here a couple years ago in a battle with henzie in chelan and man it was cool to see those two just throw down so hard and his his concept of speed i i really like it's because you're not thinking about mcready and all this technical stuff and how much bar it's basically when the when you know when the when the climb is marked and you've got the height to get there and it's better you don't think about it you must go right now and this is why newer pilots are so slow they don't move fast enough they're they're unwilling they're in a two that guy over there is obviously in a three and it's

[00:40:34] literally seconds to get there it's full bar you go as fast as you possibly can you don't keep turning one more half a time you're done if you do that in in you know in world cup racing yeah let me just

[00:40:46] **Calef Letorney:** interject that the date makes this a little different too it's a good low pressure day with long continual thermals but you got to be careful applying this because sometimes the high pressure bubble they get a little bit of a yank and it and you can feel it draw you really hard so you throw it on a wingtip and you're doing a thousand feet per minute for like a half a turn that's maybe not the situation that's worth jamming full bar but for the most part what you're saying is absolutely true you're the pimp by watching everybody below you they're all working for you and as soon as it's

[00:41:20] **Gavin McClurg:** done you're going to be able to do it

[00:41:20] **Calef Letorney:** hits you get right on top of them full bar and then yeah yeah

[00:41:26] **Gavin McClurg:** if it's you know if it's clear and obvious and you've got the height to do it you you must do it now things change when i don't know if i can get there and or a lot if it's to win word and there's a lot of you know there's there there are a million but yeah uh but you know on a day that you you're in the your average climbs have been three meters you're not stopping at all for a two meter climb unless you're on the deck right and this is just this is this is how you race this is how you cover fast ground and so if you've got a marker if you've got a rabbit if you've got an obvious climb smoke birds uh you know i have seen people where i can't i haven't been able to see them i saw this down in mexico a bunch of years ago and i've seen people where i haven't been able to see them not via another spot we were flying and andy mccray was way off to the left of me and i was kind of in the terrain and he just hooked this hard left turn 90 degrees off course line and i'm looking at him going what is he doing what is he doing what's he doing and it was just bugs it was little birds and bugs and he went to that thing and boof and that five seconds of me going what in the hell is he doing was holy cow was 2 000 feet of vertical separation where he had been right next to me you know so staying really observant but being

[00:42:54] in the flow of the day is super important and so a little bit of high cirrus comes in and it's more windy and you're out you know you're away from the terrain and you're out in the flats uh you know you're you're not on divisadero ridge and via but you're heading towards what is that stuff to the south that town we always go to anyway anywhere in the world right you've left

[00:43:20] **Calef Letorney:** the mountains and you go in the flats and all of a sudden you're tuned up for oh my god this is so strong and you got immediately downshift and be like anything going up we're taking our time and if you get too great story for you hit it yeah

[00:43:35] **Gavin McClurg:** i have a great story for you that's just exactly what the concept we're talking about i was just in turkey for the PWC in this place called axoray and axoray is one big volcano and flatlands and that's how you can think of this place there is some other terrain but just think about that you you launch about a third of the way up this volcano and you play around the volcano until the start of the race and then you go race and this one day i think it was the first day we we it was working really well in the terrain you know the the triggers are are pounding and and we're just we're cranking the first 20 of the course 25 of the course just hauling ass you know not stopping in anything unless it's a five meter climb and get to the first the first uh turn point and turn back around and it's kind of on the same

[00:44:21] go out into the flats and the volcano was sucking so much air from the flats from all directions it's all just going to the volcano and teeing off so that's what we've been flying in and experiencing it and now there's 80 pilots that are heading out into the flats and you know at first you're kind of half bar and then you're a third of the bar and then everybody's flying trim speed because we're all going holy shit where is the climb i mean not a blip for 20k i mean not a blip just flying we've gone from high to just holy hell are we just going straight to the dirt and a bunch of people did so immediately you're going i cannot be the rabbit i do not want to be out front i have to pimp i gotta stay on top of all these people and i'm just watching like a hawk is anybody got better air than i do and just trying to stay on top of this whole gaggle and that whole way to that next

[00:45:21] just taking the weakest climbs crazy slow flying just an instant downshift you're just going from six to first instantly for 40k whatever that leg was and then for some reason we got out to that turn point and boom it's out in the flats not really any difference in the terrain and then and then it was just a heater all the way into goal so and then you're the mistake i made was i'm with the lead gaggle and i'm still kind of in that slow mode and so i i was still backing off where i needed to be full bar racing again and so again these are concepts that are hard to you know we can articulate them but you really have to go kind of experience it and go through it and you will screw it up you're going to end up on the deck racing too fast but you know in in general that kind of 1

[00:46:15] to 4 p.m when things are working really well you know again this is without you know high cloud and bad serious and all these other these other possibilities but if you've got um or inputs you know if you if the you know the heat of the day you want to be flying as fast as you possibly can and at some point that changes and recognizing it and that can be literally from one climb to the next things change really fast uh you know i've been in in contest and in columbia where they'll just be what happened it's just gone and it's just gone and it's just gone and it's just gone just massive downshift and uh and and trying to stay on top and trying to you know not be the one pushing

[00:47:01] **Calef Letorney:** yeah terrain really matters too um another thing that's interesting about pointing that out is when it's time to go fast it can seem like a risk to go fast but what i've been finding and learning more and more is that when the day's on and you've been getting four or five meters per second when you stop and turn in the slower stuff you're actually spending more of the lifting part of this cycle if you think about like a breath that goes up and then the breath that goes down you're not going to get as high because you're spending that up cycle in the stuff that's not as strong so it feels conservative you know you're thinking oh i better be conservative here's a meter or two per second i better turn in the slower stuff and then you're actually spending more of the lifting part of this but by spending your time there rather than carrying on this is of course when you're in good position you know top maybe two-thirds of the between the clouds and the and the dirt

[00:48:05] you're actually missing the opportunity to be in the real boomer that is the one that actually gets you to cloud base because yes sometimes you can drift and follow and and that light stuff will turn into a good climb sometimes but sometimes it's not going to turn into a good climb sometimes the move is to keep moving on for the better stuff that boom you're now you're back an easy straight in cloud influence flying the street or whatever you're doing uh and knowing when it's time to continue moving on because there is better on the horizon that's worth it versus oh time to go slow because we might not get anything more it's a it's a study really

[00:48:50] **Gavin McClurg:** yeah and i mean it's all dictated by what you've experienced to that point and not that far back it's it's really kind of the last not that long of a time period you know the the mistake that i have made on those fast days is if i've got a big move to make and i'm in a climb and i have experienced these climbs that are not that great low to the ground and they they at some point they'll gel and turn into a ripper and i'm struggling to find that and i think there's something better out there and i don't obvious i i again i'm missing those pieces that russ talks about i don't have the rabbit out in front of me i don't have an obvious you know i i don't have the great amount of height it's not obvious that i'm going to get to that and that could be a real bummer that the day is really working and you're on the deck that would be to me kind of i call those schoolboy errors you know nate always talks about that don't make any schoolboy errors but the reverse is if it's been four or five meter climbs and you stop in a two you've just wrecked 20k 30k of your flight you know just right then you know because you're literally just wasting time if you make it to the end and you're going if you make it to the end yeah exactly and i mean i think because when it's fast when it's good we fly really fast and we should be flying really fast and you know there's just always a point in the day where that's no longer the case now you're using a lot less bar you're slowing down it's mellow it's easy now it's relaxing you're not fighting as much and i love that part of the day but that's where you're looking for that you know big final glide and you know if you're still in racing mode then you're you're not going to get to experience that and so you know the but a lot of the again is what you've experienced to that point really matters because we do have these days where

[00:51:01] again newer pilots what the mistake they'll make is only leave at the top of every climb okay on a fast day that is not a good rule that's a really really terrible way to go xc and so you know you leave as soon as that four has gone to a three and you know you can get to the next four you need to leave now and so you know there's no way to go xc and so you know you can get to the no point in getting to cloud base where the reverse is true you know especially in racing you can really make some huge moves with this is people are pushing so hard when you're racing especially at a world cup level and so you know you're in that two and poof you're just moving on moving on moving on well that two that turns into a five that takes you all the way up to base and now you've got everybody on a three to one you've just won the day most likely and so you know you have to understand i saw cody do that in australia one time where he had looked at the and everybody's just kind of ridge running and just moving you know real quick but he knew that if he could get up in the upper you know the higher levels and take his time almost was at the back of the whole pack taking his time climbed all the way up and then he had this massive tailwind all the way to goal and so and he beat everybody and so you know there are times where you do want to be patient if it's if it's gonna rocket chip you to the top or you want to be patient if you're not going to be patient if you're not going to be patient if you're not going to be patient if there's a really good chance you know the lead gaggles going to the deck or something and so you know they're that shifting gears is something i still struggle with massively i've been racing for a long time i just blew it a couple days badly in turkey just being the rabbit and pushing too hard and not shifting gears early enough that wasn't really so much the day it was just me you know that i i needed to be more disciplined and that's the other concept that russ talks about all the time discipline discipline discipline

[00:52:53] and so but you have to be disciplined to go fast too like you said you have to be disciplined to not be conservative when the day is telling you to not be conservative that's

[00:53:05] **Calef Letorney:** a really good segue into my one of the other uh questions i had in here is like when do you know it's time to move on and you were saying when it drops that little bit uh in climb intensity i'd heard a good one recently that when the day's on you know the climb rate you find it gets better and better and better and then when it decreases back to the climb rate you found it at sort of maybe you're at the lower third of the sky when you first hook up with it um but i think there's often for me this again goes back to the conversation about the day like uh a lot of times i'll be you know if it's a high pressure day sometimes you bust through a couple inversions you're up high maybe there's a couple clouds there still you're moving fast you get down low again and the thermal just isn't gonna bust through that inversion and you find yourself bouncing off of it and a lot of times people will really either do bigger circles or maybe even push back up wind looking for it and um i feel like a growth for me recently has been knowing that we're in bubbles hitting the inversion so if i turn and go down now there's still going to be those scrappy remnants of lift and those extra couple circles that aren't going to work we know they're not going to work the thermals dissipating it's not as good you're just wasting time if you leave in the highest parcel of air yes you were six thousand feet off the ground a little while ago and now you're only three thousand feet off the ground this is the hand you're dealt and it's time to you

know not every thermal goes all the way to cloud base sometimes it's just a little lily pad that you can just put a little pressure on before it sinks and it just bumps you along to the next one you can continue to move fairly fast if you're willing to cut and move and you can really have a height advantage by doing it at your highest point in it rather than you know trying too hard at the end because you're still stuck in the middle like it sucks you're stuck in the middle but you got to know when it's time to move on and especially if you're moving downwind

[00:55:24] you know you can use that extra little bit of altitude to get to the next place that will hopefully again get you back where you want i mean we all want to be skipping across clouds easy street without any challenges in our cross country flight but the reality is there's going to be a couple low difficult moments in most flights right i mean yeah definitely

[00:55:45] **Gavin McClurg:** i mean i think that you know again the inputs all change everything i've said you know depending on where you are and what you're doing and what you're doing and what you're doing and what you're doing and what you're trying to accomplish you know the flying fast is a skill that is hard to learn outside of competitions and so you know and we're our concepts here are really different when you're flying with 80 people versus yourself or just a couple people you know you're if the goal is to stay in the air all day and cover a lot of ground well it may not be full bar just fully crushing the you know you're not going to go as far but it's farther you're going to go a lot farther than only flying for two hours because you've bombed out and made a mistake so you know there are times where the right move is definitely to stay in the climb when it's gone from a five to a two because you've got a really difficult transition ahead uh the the state of the sky is changing you're confused you know you're with your you don't have a very good idea you're not going to be able to fly

[00:56:56] it's not it's not clear i had that yesterday on this flight trying to close this FAI i was trying to do i got really flushed and went from super tall almost 18 000 to really flushed and very very very low save it was ridiculous it's great uh but then where i wanted to go was totally shaded out you know it kind of od'd where i live and and that was not bad and i'm not in a dangerous way but it was just putting a ton of shade where i was trying to go and so my my direct move you know your X-Alps moving of course line was into the shade and and that's what i tried to do and i bumbled along and i kind of made it work but i still landed 10 k short of the truck what i should have done is gone completely off course line and gone back to the sun there was still day left it was not much but there was day left and i think i could have gotten back i maybe could have made it to the terrain got tall and and made it work and but i was kind of i was kind of i was kind of i was kind of i was kind of tense and i was kind of worried about this big walk i was flying my heavy gear i wasn't flying my x-alp stuff and i just didn't want to take the risk of going further away from the truck and this all comes back to i mean this is a very specific example but we

[00:58:14] have to stay with the flow of the day and and we have to stay observant over everything and there are times where

[00:58:24] our neat little rules

[00:58:28] really fit and i think but in general what i see is newer pilots fly slow because they spend too much time turning the wrong way they spend too much time climbing they spend too much time time trying to get to base um and that light climb is not going to do it when you've got

[00:58:49] **Calef Letorney:** that light climb is not going to get you to base you can turn in that one meter two meter per second all day long and and that's sort of what i'm really putting together is it feels conservative in the moment but it's actually precluding you from finding the four or five meter per second that actually does the work in a third of the time you don't get as high you're not going to get and it while you're climbing in that moment you're not going to get as high so 10 minutes from now the pilot that knew it's time to move on is going to find the boomer and end up higher than the pilot who played it conservative quotes around conservative and you end up that

[00:59:29] **Gavin McClurg:** the pilot who took the risk is in a more conservative safe position exactly and i think again this is dictated by what you've just felt what the history is and it really helps having other gliders out there right i mean if you have if you have people out there rabbiting a bit and and everybody working together then you can take more risk than when you are by yourself for sure you know and you can always fly faster when you're flying as a team that

[00:59:55] **Calef Letorney:** i think we touched that really well and you just said something that made me want to say something about that i want to switch to another topic i had down low but i want to move up you said the ones that take the risk end up in the better place and that really just made me think about sort of planning to succeed and picking the line especially when you're concerned about landing zones and bailouts and whatnot like there are so many times especially in new england where our hills are small and they have these big aprons of trees so things can feel a little committing but we encounter these things where we have to decide where to go and so many times i see people who are just getting good at xc they choose their route based on good landing options and where that's going to work and then you start flying with the great pilots and they're going where is going to work as long as there is a bailout doesn't matter how horrible it is as long as there's a bailout they're going to the one that's going to work they're not you're you're planning to succeed rather than planning for your eventual landing if you plan for your landing you're going to have to make sure that you're going to land yeah

[01:01:01] **Gavin McClurg:** 100 100 and i mean i this was just full force when i did the trip with Will Gadd because we were flying for hours without a bailout lz unless you call lake a bailout and so you just had to fly optimistic and you just had to go it's an xc day it's working it's good that's going to work i know it's going to work because i do this and this is what this is my game and you have to that's flow that whatever you want to call it but you just you know you we've got to be optimistic in this sport because as soon as we start thinking about what if i don't pull this off i'm a living example of this you're not going to pull it off in the X-Alps every time i went oh god i don't know if i should do that what if i don't do it you're not going to do it that's not going to work and so yeah i mean i think i think that it's pretty rare that when

[01:01:54] you're mapping things that they don't work you know that the concepts that we learn when we're puppies in this sport and that's in all the books they're pretty correct and so it may not be exactly on that trigger it you know you may have to fly over that thing and get into the lee side but you know it's it's gonna it's you most of the time it's gonna work out don't be too stupid but uh yeah i think it's good you know just use your xc brain stay in that in that brain yeah

[01:02:26] **Calef Letorney:** you really have to believe in yourself and there's a fine line between you know youthful ignorance and knowing the right thing to do and doing it and having it execute just beautifully the way you know it should uh so being able to walk that line is tricky you mentioned lee side and i want to get back to that but i think this is a perfect segue into tight landing zone strategies right because if you keep doing this long enough you're going to end up needing to put it in somewhere tight and i'm curious to hear how you approach a tight landing zone you

[01:02:59] **Gavin McClurg:** know having having vision having bailout one two three especially in a lot of wind this is this is something i've learned i'm getting off your subject but you know when there's a lot of wind uh you really want to be looking over your shoulder and okay that's the one i'd like to get to but i'm traveling pretty fast and i might not be able to stick that what's the next one downwind and what's the next one after that and you know are there hazards i've got to worry about their power lines or their is their rotor um you know so i think having that processing power uh is is really important rather than freaking out and uh and that comes from a lot of xc and that comes those of you who are listening who are new you will experience this if you fly xc you you just will uh there this sport goes pear-shaped uh too frequently and so you know it's

[01:04:02] a real good time to you know have some techniques breathing you know identifying okay i'm sitting up my harness that means i'm really nervous like dude relax sit back sit back relax just breathe and solve it you know it's a puzzle that can be solved almost every time there's there's usually a safe way out of this and uh i've told this story before but one of the first really bad accidents i saw was i was doing a trip in annecy and uh it was a day we should not have been flying it was you know there was a lot of od around and the instructor was you know he just wanted to get us in the air this is a pressure that instructors have and and so we went we were at this kind of cliff site where you could ridge soar but these cells were coming through pretty frequently and he thought oh we could fly and you know just next cell get on the air get on the ground before the next cell comes through and this guy flew and was pretty low pilot and when the gust front hit you know he wasn't on the ground and his his one bit of toolkit was big ears and so he was trying to land with big ears and a gust front and let's just say it didn't work out but

[01:05:15] what he could have done and you know if he'd been you know just had all the all the stuff in his toolkit is before this thing hit ran downwind and if he didn't get up and over this ridge which he probably would have because the wind hit it and there's all the convergence i mean there's all the pressure grading on the on the winter side of the hill and he could have turned into the wind and it probably would have just floated him right over this thing and then there were huge fields on the back side of this thing so a couple people did do that but if he didn't pull that off just surf it into the trees and land in the trees big beautiful canopy trees or trees everywhere and you know maybe ripped his glider or something but almost certainly would have been injury free you know maybe would have scratched some stuff maybe would have broken an arm or an ankle or something but not as bad as happened and uh so i mean i think these are these lightning fast decisions that you've put yourself in a bad place shouldn't have done that but we're pilots uh we make mistakes and and the weather is dynamic and you know so what can i do if i can't spot land what can i do if i can't plan

[01:06:24] a

[01:06:24] **Calef Letorney:** so um yeah a lot of good stuff there to bring it more to a technical level and like actionable stuff um one thing i like to think about is making a regular practice of trying to land short because so many times we have this giant lz and then people never practice tight landings until they need a tight landing and then you have a problem because you've practiced all your landings in these giant landing zones so i think just a really good place you know obviously there are you know master pilots that listen to this and they don't need this advice at all but for your average intermediate pilot working on becoming an

[01:07:03] **Gavin McClurg:** avid pilot you know you're going to have to

[01:07:03] **Calef Letorney:** advance pilot wanting to fly cross country just the first thing to do is to make your regular landing practice into a um a faux tight landing you know like a mock tight landing and you know so in general i would try to work a fairly consistent approach pattern you know i think it's a really common thing for novices to feel uncomfortable you know intermediates to feel uncomfortable flying downwind near terrain so they like to set themselves up and then have these slow turns into the wind the whole time and they're doing like s's or maybe figure eights you know the difference being of course that a figure eight you have to turn downwind for part of the turn you know at the back of the landing zone they're doing figure eights or s's downwind of the landing zone uh and and i don't think that's the best way to approach a tight landing especially there's often like a wind gradient if you're in a valley it can be windier down low or less windy you don't really know what you're going to get and you're going to have to do a lot of work to get that downwind so i think it's a you're just making turns flying into the wind so what i like to do is go upwind of the landing zone and do circles feeling the air and then what you're doing is you're going to be flying down into the landing zone in the air you'll be landing in so you're previewing the air is it super wifty you know and then being really mindful of how there's going to be different wind at different altitudes like if you're this happened uh just two days ago i i had a pretty good xc flight and i was like oh my god i'm going to be flying downwind of the landing zone and then i'm going to and um we could see the river was quite calm and it was quite windy up a little higher and this actually happens quite a bit at some of our local sites where you know that it's calm on the ground and it's 15 miles an hour or 12 miles an hour just 200 feet up you're going to be going through that wind gradient and your fortunes are going to change very quickly and it's going to be turbulent and then mixy and very fast and sinky at the bottom so you're going to have to modify your plan you know your approach pattern for that predictable change in the wind um but so thinking about that as you're coming in how the wind may change but setting up a downwind base final and practicing it don't just wait till you need it like on your normal landings go out past the landing zone upwind pick a side one side or the other do circles and then set up your downwind 90 degree turn base and if it's a really tight landing zone what i'm looking to do is fly downwind until you're in the air and then you're almost at like tree height and then you're banging a 90 to come along it and then again into the wind because you know if there are high obstacles around like you should be able to do this into like a soccer field surrounded by power lines right you know these are the kind of places you might end up needing to land and so really working the downwind base final and if you're uncomfortable maybe do a little high knowing that the base is where your figure eights would be so every downwind base final is just setting yourself up for figure eights and then you're if you're feeling high um you mentioned being tense and and locking up and i think that's a real thing i see with people is that they stop weight shifting as much and they stop letting up their outside brakes so they end up just sitting flatter and using more inside brake and getting really slow and you see people spin into landing zones so i would

say focus instead on flying fast and dynamically especially up high right if you're say 300 feet you have to be able to have altitude really letting up on that outside brake weaning in and giving it you know we're not trying to do wing overs of course we're trying to separate the turns right because wing overs are much more challenging for people to control but a dynamic turn so you don't use up much of your distance because if you're doing these conservative i'm scared turns the the distance it takes to complete your turn puts you way more into your landing zone it chews up your landing zone so we're dynamic while we're high and then we can mellow it out as we're getting lower and on final rather than being scared and and turning conservatively air quotes around conservative when you're at like 300 feet then you chew up your landing zone by doing these mellow turns that put you further and further in the landing zone then you don't have anywhere to go and people make bad decisions so set yourself up for success by being dynamic and purposeful in your landing zone and then you can mellow it out as we're getting lower and your approach turns early and that way you can smooth it out and if it's a really tight landing zone you might needing to be turning until the last 20 30 feet or whatever pulling out for a long straight well the straight final right as you're coming in near the terrain but it might take that aircraft landing downwind base final approach where you know you should practice this flying downwind at the obstacle understanding the wind you're in and how much you're you know how early you need to start how much it's pushing you how much sink there is because you're in it so that obviously you don't fly downwind into your obstacle but flirt with that obstacle taking a second to look at your wingtip so you remember exactly where it is and then we're obviously not object fixating on the hazard but we're going to look for like which branch actually sticks out the furthest because tetherball is not any fun right you don't want to accidentally catch a wingtip um but

[01:12:33] getting close to the hazard in your approach you flying downwind towards the trees and then doing a 90 degree to fly along the trees and another 90 to bring it in or maybe it's power lines which is scarier but it's the same art of intentionally getting close to the hazard to make the remaining part of the landing zone bigger yeah

[01:12:54] **Gavin McClurg:** uh we should scratch everything i said everything you just said it was way more on point you're obviously an instructor and i'm not i'm telling goofy ass stories but you said you said a couple things there that i think are really important i think of landing like launching be a boss like own it go into it you mean airspeed kills you what i mean by that is lack of airspeed so when when what we see in accidents is especially with coastal pilots who are ridge soaring who are not used to a lot of airspeed because there's a lot of wind and so they're just surfing the cliff then they go xc and they slow their glider down way too much and they're too much when they come in to land and speed is your friend pressure in the wing is your friend you need airspeed and then be a boss you know if you've done a ton of ground handling you can walk up to a launch that's got some cross or a little bit of wind or it's kind of a plucky one and you own it and you make it look great you know you're patrick von cannell up there and a lot of that's just mental of course it's training but a lot of it's just own it be there you know if don't be

[01:14:04] same thing when you come in to land you know you you want that airspeed a pressurized wing is a safe wing you can do a lot with a pressurized wing can't do with a wing going do much with a wing going slow you can't flare can't run it out um you know so brakes are there to catch a frontal especially if you're in a whole lot of rotor or something i like it better on the bees but you know you don't want to totally go away from them but be wary of them just like you should be on a windy you know brakes are not your friend and so uh yeah i i like everything you said there i in thinking about that you know when it's windy the other thing you said that was really important when it's windy you really got to set up way upwind you know especially if you're super tall and it's or something you got to get down to the ground you know i'm throwing my wing overs or my spirals or whatever my descent technique is way upwind way way way way upwind and then as i'm because i'm sampling all that air but i do not want to get down to the ground and i don't want to get down to the ground and i don't want to end up downwind of of the only lz i've got right so you're way upwind and you're coming in and then if you've got still a lot of wind and you're sampling as you're all as you're coming down you're sampling as you're coming down if it's just getting windier and windier then i'm being even more more more conservative on that and i'm not going to stop until i'm basically right on the deck and then you can just and in you know you can just downwind it and in but you've lost all those options if you're farting around and you end up

[01:15:34] **Calef Letorney:** it's such a rookie mistake to set up behind the landing zone lose all your routes here and then not make it to the landing zone like what were you doing i almost never you look like a noob don't do that never go down yeah great stuff never go down all right in the interest of time let's keep moving on i'm really interested in hearing

your thoughts on lee side thermal strategies and cautions because people talk about it a ton but you can also have these just incredibly successful xc careers where you don't even enter the dark side so so good luck go yeah

[01:16:04] **Gavin McClurg:** yeah i mean again this is really location dependent uh you know it's pretty hard to cover a lot of ground in the alps without flying the lee side it's just how things work over there and so you know aspect and sun angle are very important things when it comes to this sport and that might direct you to the lee side in some cases now kelly farina would say there are pretty hard rules you talk about that you just don't go in the lee if it's more than 15k an hour medio wind um great that may be very suitable uh for many pilots you know 15k an hour and a decent lee side thermal i would agree with that that's pretty manageable um but more wind is certainly possible and a lot more wind is certainly possible but those require a different skill set and you know these are things where you dabble you know you're you're just getting your toe wet a little bit because as lee gets stronger wind gets stronger in some ways the safest slash most dangerous place to be is right on the terrain where you're going to find you know where that flow is coming over the top and doing the rotor thing just like you know anybody that paddles understands how eddies work you know so that is swimming around on the back side of of their uh you know it's going to be potentially violent and but the place where you're going to find it is right next to the terrain and so you know Chrigel has studied this more than anybody in real time flying on the back side of a cornice and a lot of wind and this kind of thing so it's just physics this is how it works but that can be very uncomfortable driving into terrain where you're getting flushed really hard going i'm getting pretty close i'm getting closer i'm closer, I'm getting closer.

[01:18:06] You will find it. It is there, but, um, you know, then it's going to require some wing management skills. So I like the idea of, you know, putting your toes in real gently, slowly, and using these kinds of generalizations that Kelly has. But I just think that in real time, that's pretty hard to live by. And so back to your point, you can have a pretty happy flight, never going in the Lee. You don't have to do this. Um, and you know, here in the Rockies, we've really tried very hard not to go in the Lee cause we often fly in more wind than is nice in the Lee.

[01:18:53] And so it's scary. It's not fun. Uh, and it's kind of a last resort. You can almost, always find the good climb, just surf in the windward side of stuff where it's a lot safer. Um, things will come through and if you're not flying in wind beyond trim speed, you can hold your position until something does. And so, uh, I go back to my opening that is, it's just very location dependent. You know, Lee side climbs are a beautiful thing. It's how our sport works. You've got to be able to fly in Lee side, uh, in many places in the world. And, you know, it shouldn't be totally nerve wracking if you go into it slowly and start understanding how it works and, uh, watch all your signals, you know, watch the birds and watch your other fellow pilots and ask a lot of questions.

[01:19:47] I

[01:19:48] **Calef Letorney:** think an actionable place for listeners to start with would be on light wind days. Sometimes when you arrive at a landing zone, like we'll often be the situation where we'll be, we'll be in a valley between two mountains and the landing zone will be in the middle. And we just assume that the wind is coming towards the windward side of the hill, picking up heat from the valley and the thermal should be releasing up the hill. And yet you were flying around and you don't find anything and you're sinking out and you go into land and then you find a thermal in that situation. If you watch your drift and, and rather than imposing our will upon, on what the drift should be actually listening and tracking it in those situations, you'll often find you get your first lee side thermals by just following the thermal the wrong direction and being like, Oh my gosh, this one is now taking me the wrong way.

[01:20:48] And then your mind like totally expands and you're like, Oh, it's a lee side thermal, you know? And so you didn't dive into it looking for it. You happened upon it in a place that just sets up such that there are thermals and the thermals take you the wrong directions. And now you're a lee side thermal pilot. And I think that's really a great way to explore this concept. And everything you said tracks, I certainly don't do it in high wind because in high wind, you often, what I'm talking about typically isn't the way it sets up, you know, in that amount of wind, it would be a different situation. But there's a lot of times when we're flying, where we're sort of between two valleys, you know, we're in the valley between, two mountains and you'll just find a thermal that defies what you think should be going on.

[01:21:34] And it's going the wrong way because it's drawing up the backside of the mountain because it'll be feeding. Yeah. With, with this, with the, there's like a, like a negative pressure behind the mountain that the air will draw up. And

the thermals love to climb right out, out that, you know, out the backside of the mountain that it's protected too. It doesn't scrape the heat out. Go ahead. Sorry.

[01:21:59] **Gavin McClurg:** Certainly a lot of places in the world too, you know, where you're going to get your first taste of lee side flying, it's just on launch. You know, there are many, many places in the Northern hemisphere for sure, especially that have East facing launches. That's what we want for a nice morning launch, but a West medial wind. And if it's 10 K an hour or less or something, you know, we call that over the back and you know, it's, it's blowing over the back and you get up to launch and you're going, this isn't going to work. You know, it's just, it's blowing the wrong way. And then those cycles start to come in and you know, the, the real veteran pilots will take the first couple and they're out. And, you know, if you wait a little bit longer, those, those cycles get a little bit stronger and you'll blast right up through that West wind and not even know it exists.

[01:22:50] And so, uh, you know, these are, these are things that these are ways where you can really assess a lot from the ground. And see it in real time, get to the launch early, talk to the veteran pilots, talk to the local pilots and, you know, start understanding, you know, if you fly, I've never flown there, but if you fly Boulder, that's all you're ever flying in, right? You're always flying. That's where you learn.

[01:23:16] Exactly. So I've never flown there. It sounds kind of scary sometimes, but you know, they have amazing flights there. And if you don't fly Leaside, you're never going to fly there. And so, um, it's, I would just say, I mean, I think the moniker is just, it's something we have to be wary of, uh, but not scared of.

[01:23:37] **Calef Letorney:** Great. All right. Let's switch to team flying strategies. Cause we talk a lot about it, but I think that maybe, I think we're all guilty of this, that we kind of just say team flying strategy and then gloss over what exactly in your mind, what are some of the things you're thinking about? What are you working on? How do you use multiple people to your advantage?

[01:23:58] **Gavin McClurg:** Yeah. Let's start. First by correct framing. And what I mean by that is this is a really conscious effort. You know, if everybody's not making this conscious effort, you're all going to be at launch going, we should team fly today. And that's going to last for about 10 minutes. Uh, and so, you know, everybody's got to work at this together and, you know, Matt Beechinor and I have found this beautiful synergy lately because I couldn't team fly with Matt for, for years. He's just, he was too good. And, you know, so part of it, I think is I'm getting better, but also it's just him being really conscious. Okay. We are going to go farther if we fly together. And so sometimes I'm having an animal day and I'm sitting on top of him and I'm waiting.

[01:24:46] Sometimes he's having an animal day and he's got to wait for me and we're not predisposed to wait. We just, you know, this is not that game. And so, but so that's the first thing is just, it's a real mental switch. That you've got to actually do it. The next thing is there are some kind of steadfast rules that I learned from the Brazilians flying with Donajete down in Texas a few years ago. And, you know, this depends on how many people, but let's say you've got four folks, four folks flying together as the day goes, the hero changes, you know, certain people are going to be in flow. If you're flying with relatively, you know, similar abilities. So, 10 to 12, if it's Califf, that's having one, you're leading, you know, you're, you're in control, you're topping out the climbs, but you're taking a lot more risk because you're having one and you're, you're, you're, you're trying to pull the gaggle, you know?

[01:25:46] So for team flying, what we're trying to do is fly fast, fly the farthest we possibly can. And that means we've got to fly fast together. But rule wise, it changes, you know, when you're, when you're competition flying, if you're in control, you're going to be in control. And so, you know, so that means you're at the top of the stack, right? You're at the top of the gaggle and you're going to, the, the concept of being in control is you're trying to fly fast, but you're not taking any of the risks. So you're, you're at the top of the stack. You're going to leave that, that climb full bar because you're trying to get through the sink as fast as you can, but then you're, you know, and you're pulling, you want everybody to leave with you. You want people to help you out. Those people leave, and then you're savvy and you back off bar and you let all those get out in front of you and you use them and you stay in control and you fly the best lines.

[01:26:35] Not the case. When your team flying for XC, you're the one taking the risks. Now you've topped out the climb, you lead out, you pull everybody with you, but those people are birds. They're not right behind you. They're

instantly fanning out. You've want four people sampling four different types of air. So, Oh, Andy's on a better line. Gavin's on a better line and we're working together. The other concept, side of it is inevitably someone's missed that climb or not climbing as well that day or not in the zone or constantly a little bit behind. They're the de facto Rick's risk taker. Now they're the ones that have to keep pushing, you know, so they're, they're sacrificing themselves for the better, for the, for the good of the group.

[01:27:23] So we can't wait for that person. You know, these other three are at the top of the climb. This guy's a thousand meters below, we're not going to get, we're not going to cover the ground nearly as fast. That guy's, if, if he looks up girl, Garrett guy looks up and my three teammates have left, I got to go and I'm going on full bar, you know, so I might dirt, but I'm helping them. I'm trying to get out in front and show, show them. And so I can pull them. So there's two people really pulling the gaggle, the hero and the lamb. And, and so, and these, because the pilots are good, the one that's pushing out front, hopefully, they're going to find the better climb first and bang, the other pilots can, can go to that climb.

[01:28:07] And he's gotten that, you know, 10, 15 second advantage on them, even though he's lower and they come back together. And so when it's working well, you know, like, uh, Rafael Saladini, you know, when all those record attempts that they had, a, it takes a lot of time flying together with the same people over and over and over again, but when it's working well, there's no radio, there's no contact. I mean, you should, you should have radios, but it's just, everybody knows their role. Everybody knows their position. Everybody knows what needs to be done at any given point. And, oh, Raphael's he's in the sweet sauce. Now he's feeling it. He's pulling the gaggle because you to fly fast, you've got to push, especially in the best part of the day. And so it's not the same as competition flying where you're, you know, there's a lot of pimping going on.

[01:28:58] There's no pimping. Everybody's working hard. Everybody's contributing to the, you know, the, the, the, the, the, the, the, the, the gaggle. Everybody's trying to sample different air. That's the most important thing is everybody's trying to sample different air. So the really good climbers are constantly unsatisfied. They're always dissatisfied with their climb. They're constantly pressing out a little bit on this turn. Try that. Oh, I feel something over here. Not didn't work. Got to come back. Oh, did work. Everybody comes to that pilot. So, but that's also kind of tiring. And so that's why I'm talking just naturally happen. Uh, and Oh, so-and-so's they're on one right now. They're really moving good. Um, let's, let's follow that pilot. You know, let's, let's let him do more of the work.

[01:29:45] Um, but everybody's contributing. And I think it's, but I think way more than all those little rules I just spilled out there that I learned from Donna Zeta. It's the, it's the really making a conscientious point of doing it because in the end, there are going to be times where you're going so slow. It's driving me nuts. But in the end, you're going to fall. You're going to go a lot farther. Or

[01:30:11] **Calef Letorney:** I don't like their line, but I'm going to stick with them because we're a team. That's not how I would have played it. They chose to zig over towards that remnants of a cloud and I would have carried on straight, but my teammate let out and I want, I still have a teammate. Cause I know come five o'clock, we're going to do a lot better as a team hunting. Cause I, you know, that difference, if you make it from five to sunset can be huge distance or you can dirt early. Cause you decided you were going to be faster and headed out alone. Um, yeah, we've been fortunate. I think that we've been fortunate that, um, our community is getting kind of big and there's starting to be a lot of people and a lot of people chasing XC, which is amazing. And so more and more, I'm not saying you're going to be my teammate on launch because people don't always get up and out at the same time.

[01:31:03] And if you miss that window, maybe you get stuck for 30, 40 minutes or whatever. And so what I've been seeing is that they tend to just sort of develop at Hawk where you're like, Oh, us three or four, we're all in position. We're doing it together. Um, and then you touched upon something that was great that it's not pimping, right? There's so many times when you fly with somebody and it's just infuriating because they're not contributing to the effort one bit. And I try to really go above and beyond to just do the opposite of that. When I'm team flying with somebody, you know, instead of you're below me, I'm using you to find the best climbs. It's I'm going to let you work the thermal to the best of your ability.

[01:31:48] And I'm going to use my height advantage to hunt around us and be dissatisfied for the whole group. That way, I'm not going to let you pass me, but every time I'm going to push a little further or maybe upwind, I'm going to push a little over here. If it felt, good over there and try to drag us. Cause when I find twice the climb rate, I'm going to get in the radio right away and tell you, or probably not even necessary. Cause you're going to see it. And we're going to drag the whole thermal over. And cause there might be something so much better that you just have to fly through five seconds of sync to get to. But if you're just pimping, you're not going to take that risk necessarily. So that's a real way that I think you can, you know, rather than just waiting, for somebody above them, waiting for him to catch up, you can use your height to better the team.

[01:32:38] Um, the flying fanned out, you know, on glide, like you said, it's huge. Um, I think that, uh, the, the low man marking the climb can be really powerful to, um, you know, multiple people above them hunting around the person who's low. Like if you're scrapping and low, do your best to catch up to us, stay in the lift you're in while we're off hunting the vicinity around. And if we don't find anything better, then we'll arrive back at you before you pass us. And then we're back together again.

[01:33:19] **Gavin McClurg:** Yeah. And it might be, you know, and again, this is world record, uh, chasing that I learned from Donna's that day, you know, you just don't have the time, uh, when you're, you know, these 11 hour days and you're got to, you're trying to do 50 K an hour, you just don't have the time to wait, but maybe, you know, the right thing to do is to get that person back in the game. You know, you're going to be stronger together. And so maybe, maybe this is one of these things where they've taken that a little bit too far. And, uh, you know, and, and again, it depends on the goal, but I would say the one caveat I would say to you when you, if you don't, if you had the three that you, your example was the three leave off. You think you've got a better line over here, but now I'm team flying.

[01:34:06] I'm going to go with them. If everybody's really team flying, they should see you start to drift off to take this other line and go, that's a better line, you know, or that's a good time for a radio, you know? So I would, I would say, you know, don't necessarily just follow because you're doing the team thing. It's, you know, you're all, you're trying to do, you're all trying to get farther than you as a team.

[01:34:28] **Calef Letorney:** And so that might

[01:34:30] **Gavin McClurg:** be, hopefully they're being observant and going, Oh, I want to go. You know, Hey, Caleb's on a better line. I'm going to take it.

[01:34:35] **Calef Letorney:** Yeah, obviously. Yeah, for sure. And definitely. Hey, like, Hey guys, I think we should go this way. Convince the team. If you think you have the better idea. Um, but back to the thermaling thing, what I'm describing is not necessarily waiting. You know, it's like, if you have a 200 foot advantage, the waiting, isn't that significant and, and you could just pimp them and stay right above them the whole time. And then you, the, you know, the, the, you can leave on normal schedule, or you can do a slightly bigger hunt pattern and use that altitude to hit something at twice the climb rate. And then the whole team's moving faster because you use your height advantage to better the group rather than using your height advantage to as an insurance policy.

[01:35:23] Cause so many times people just treat their height like, well, I got the person below me working for me. And as long as I don't ever take any risk and let them pass me, then, I'm going to at least beat them, you know? And I think that's just not the team mindset. The team mindset is I've got this little bit of gift. Let me be the one that takes a little more risk so that we get,

[01:35:46] **Gavin McClurg:** I need to sacrifice a little bit here.

[01:35:47] **Calef Letorney:** I, I, I, I sacrifice the altitude because those are also the moves that pay off. Like I like to use the gambling mindset of like, we're playing poker and you know, we're putting in the ante constantly. Right. And sometimes those big bets require us to,

[01:36:04] **Gavin McClurg:** you know, we're putting in the ante constantly. They

[01:36:04] **Calef Letorney:** go off on a little bit of a hunt and, and they hit right. And when they hit, they have a huge payout, but you gotta have enough to make it worthwhile. And, and I want to talk, the last thing on the list to talk about

was two liner technique. Um, so get there shortly, but one of the benefits of the two liners are just that you can cover so much ground. It can be great to fly with like an old school. See if there's a good pilot on it. Cause there's your thermal buoy. You just leave them in the thermal while you just go off. On your adventure, trying to find the better lift, as you said, dissatisfied and you know, you got your C pilot Mark and your thermal for you.

[01:36:43] **Gavin McClurg:** Yeah, totally. Totally. We, we might want to leave the two liner for another one. We're an hour and 40 minutes. We've got a lot of ground, but let's, yeah, let's call it. That was otherwise miles will kill me with the poor guy. I'd be editing this for two days, but, uh, Caleb, man, you're a treasure. I appreciate you. I appreciate all these questions and always so fun to catch up, man. It's been a while.

[01:37:02] **Calef Letorney:** Yeah, I really, I appreciate the opportunity. I think it's fun to create some educational content rather than just telling stories. I mean, I got stories for days. We've had some great stories real quick. I landed at a Red Sox hall of famers, uh, house, that huge flight we were telling, I was telling you about, right? Six 30 final glide off into the Northeast King of Vermont, middle of nowhere, land this farm field, two drunk guys come out. They're talking to us, you know, about their farming. One of them's like, you know who this is? This is Bill Spaceman Lee. He's a Red Sox hall of famer. You know, we get to talk into the dude and he's like, are you boys? I'm so happy you landed here. I'm going to give you a ride back. I'm like, you're way too drunk. And it's like a two and a half hour drive.

[01:37:48] You're way too drunk, dude. He's like, you're right. I'm way too drunk, but this guy's going to be sober a couple hours. Take him with you. He'll be sober in two and a half hours. By the time you get him there, I'm going to send you, his car is not roadworthy. You take my car. Neither car was roadworthy. Neither car. Finally, we get talking to the guy for a while and he's like, you're right. We're all too drunk. Just take our car. We're so happy you boys landed here. You boys take our car. So then we were like, no. Okay. So we proceed to just empty his car full of baseball bats and gloves. He like makes his own baseball bats. And I had heard the name because he runs for governor every time there's a gubernatorial race, which is hilarious. He gets like 3 % of the vote in Vermont. He's like a local celebrity hero guy. Anyways.

[01:38:33] So there's baseball gloves, bats, balls, like trash. And like a bunch of cards. He's like, Oh, here's a card. And it starts signing cards and handing out signed cards. So we're like very appreciative piling this guy's total hoopty. This thing is falling apart. Like barely roadworthy. Ended up driving it to my buddy's parents' house, borrowing their car, bringing the spaceman back his car. But yeah, getting home is equally as much exciting. Make this up.

[01:39:03] **Gavin McClurg:** Right. I know often it's more exciting. You can't make this stuff up. I love it. I love it. Well, I got to come out there and fly with you guys. I've never, I never have. And, uh, it's just sounds like a blast.

[01:39:13] **Calef Letorney:** We'll have to watch the weather. You get a nice streak of weather. Maybe sometime.

[01:39:18] **Gavin McClurg:** That'd be great. All

[01:39:19] **Calef Letorney:** right. Well, appreciate you, man. Thank you, dude. Yeah. Thanks so much. It's been great talking to you.

[01:39:27] **Gavin McClurg:** If you find the cloud-based mayhem valuable, you can support it in a lot of different ways. You can give us a rating on iTunes or Stitcher, however you get your podcast that goes a long ways and helps spread the world. You can blog about it on your own website or share it on social media. You can talk about it on the way up to launch with your pilot friends. I know a lot of interesting conversations have happened that way. And of course you can support us financially. This show does take a lot of time, a lot of editing, a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes costs. So if you can support us financially, all we've ever asked for is a buck a show. And you can do that through a one-time donation through PayPal, or you can set up a subscription 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.

[01:40:13] 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 authentic. So if you have any questions, they're not being skewed by sponsors or advertising dollars. I think that's a pretty toxic business model. So I hope you dig that. You can support us. If you go to cloudbasemayhem.com, you can find the places to support. You can do it through [patreon.com forward slash cloudbased mayhem](https://patreon.com/cloudbasedmayhem). If you want a recurring subscription, you can also do that directly through the website. We've tried to make it really easy and that will give you access to all the bonus material, little video casts that we do and extra little nuggets that we find in conversations.

[01:41:06] If they don't make it into the main show, but we feel like you should hear, we don't put any of that behind a paywall. If you can't afford to support us, then just let me know. And I'll set you up with an account. Of course, that'll be lifetime. And hopefully you're being in a position someday to be able to support us, but you'll find all that on the website. All of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloud-based mayhem merchandise, t-shirts or hats or anything, you should be all set up. You should have an account and you should be able to access all that. 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

Dans cet épisode, je me replonge une fois de plus avec Calef Letorney pour explorer des techniques de cross-country avancées, en me concentrant sur le vol thermique, l'impact du vent, le concept de shark flying et bien plus encore. Nous discutons de l'importance de comprendre les conditions diurnes, de reconnaître quand changer de vitesse en vol et des stratégies qui peuvent mener à une navigation plus efficace dans les airs. La conversation est riche en informations et en expériences personnelles, en faisant une ressource précieuse tant pour les parapentistes novices que pour les expérimentés. Nous explorons plus loin les subtilités du vol cross-country (XC), en nous concentrant sur les stratégies de course, la gestion des thermiques, les conseils de vol plané et l'importance du travail d'équipe. Nous discutons des nuances du timing en course, de la compréhension du moment où il faut quitter les ascendances et de l'importance de la prise de risque pour réussir.

Le post #255 XC Concepts in depth with Calef Letorney est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Salut

[00:00:09] Salut à tous, bienvenue pour un nouvel épisode de Cloud Base Mayhem. Je me suis assis avec mon bon ami et instructeur de New England Paragliding, Caleb Letourne, pour le troisième volet de cette série. On appelle celui-ci 301. C'est donc assez dense en réflexions pédagogiques sur pas mal de sujets différents. Comment la journée et la pression modifient nos techniques de thermique. On revient un peu sur le concept « sticky to fizzy » dont Kelly Farina parle dans son livre Mastering Paragliding. On parle des stratégies et des précautions liées aux thermiques en zone d'abri. Quand il faut passer à autre chose, à quelle vitesse on peut monter plus haut. Pourquoi la vitesse ne fait pas toujours un risque. Enfin, voler à la vitesse du jour et comment parcourir la distance le plus efficacement possible.

[00:01:02] Le "sharking" et l'art de surfer en travers et face au vent. On parlait souvent de "dolphin flying" avant, mais aujourd'hui, le concept est plus proche du "shark flying". On va en parler un peu. La stratégie de vol en équipe en profondeur. Et on a discuté du temps que j'ai passé avec Donizete Lemos. Il faisait partie de l'équipe qui a battu le record du monde au Brésil. J'ai passé du temps avec lui au Texas il y a quelques années. Lui, Cody Mittanck et moi avons fait pas mal de vols en équipe ensemble. J'en ai beaucoup appris. On a parlé du vol en équipe, de son fonctionnement, des concepts, des règles et surtout de la mentalité à adopter pour le vol en équipe. On a abordé le changement de rythme, son importance, comment le reconnaître, et comment ne pas...

[00:01:48] ne pas perdre ses moyens. Je pense que c'est tout. C'était un long épisode. On va y passer pas mal de temps, environ une heure et demie. Allez, c'est parti.

[00:01:57] quelques belles zones et je pense que certains concepts vous aideront vraiment à parcourir plus de kilomètres en vol XC. Profitez-en bien.

[00:02:12] Califf, bon retour, mec. Ça fait un bail. On est sur l'épisode 301 ici. On va aborder quelques questions. J'adore ça.

[00:02:19] **Calef Letorney:** Ouais, parapente 301 techniques de cross country. Merci de m'accueillir à nouveau.

[00:02:24] **Gavin McClurg:** J'aime ça. J'aime bien. Vous avez eu une bonne saison là-bas dans le Nord-Est.

[00:02:29] **Calef Letorney:** Ouais, on a passé une super année.

[00:02:32] De temps en temps, on a des périodes de sécheresse et c'est sympa. Et je pense que la communauté s'agrandit. On apprend beaucoup de choses. Le matériel s'améliore. Du coup, on fait des vols de plus en plus réussis. C'est vraiment cool.

[00:02:44] **Gavin McClurg:** Cool. Et vous n'êtes plus le propriétaire unique de New England paragliding, c'est bien ça ? Vous avez vendu ? J'

[00:02:51] **Calef Letorney:** J'ai vendu Paraglide New England quand mon emploi principal est devenu plus sérieux. Ouais. Alors, Range Rover ? Ouais. Rover's North. On vend des pièces pour Land Rover.

[00:03:00] **Gavin McClurg:** Rover's North.

[00:03:01] **Calef Letorney:** C'est ça, c'est ça. On est devenus une entreprise appartenant à ses employés et je n'ai pas trouvé ça correct de continuer à avoir une activité secondaire. Donc, voilà. Par contre, je voyage plus que jamais. Donc.

[00:03:12] **Gavin McClurg:** C'est super. Tu as bien fait de faire ce choix.

[00:03:14] **Calef Letorney:** Ouais, c'est génial. On s'est bien amusés cette année. Je t'ai contacté parce que j'ai réfléchi à certains concepts qui m'ont vraiment aidé à aller plus loin et à mieux piloter. Et je ne prétends pas avoir inventé tout ça. C'est une collection de livres que j'ai lus et de super pilotes avec qui j'ai traîné. Et je pense que tu as un super format pour aider les gens à assimiler ces concepts, parce que tout le monde n'a pas lu autant de livres qu'il le devrait. Ça m'a juste semblé être une excellente idée. Et j'espère aussi en apprendre quelques-uns avec toi. J'ai pas mal de... enfin, on va inverser les rôles un peu. Tu sais, tu peux me poser des questions, je t'en poserai aussi. Mais...

[00:03:50] **Gavin McClurg:** Ouais. On y va. Cool.

[00:03:53] **Calef Letorney:** Super.

[00:03:55] Alors, d'entrée de jeu, je me demande... laissez-moi poser le décor un peu. Mais je pense que, évidemment, les fondamentaux du cross country, c'est bien grimper, puis être capable de planer quelque part et de grimper à nouveau, et notre capacité à assembler tout ça à mesure qu'on progresse. Il y a un tas de concepts qui, je pense, modifient vraiment notre façon de voler, et je me demande comment, euh, la journée et la pression modifient la technique thermique, et un peu comment on change de stratégie en fonction de ce qui se passe. Et je suis curieux de savoir comment vous abordez ça dans votre vol.

[00:04:33] **Gavin McClurg:** Ouais. Je veux dire, quand j'ai lu ça, j'étais vraiment emballé. Le premier concept qui m'est venu à l'esprit, et que j'ai toujours beaucoup aimé, c'est celui de Kelly Farina dans son livre "Look, Mastering Paragliding". Il explique que la journée dépend énormément de la pression et, enfin, que le skew T et le gradient thermique sont vraiment un spectre, non ? Du "sticky" au "fizzy". Ça m'a fait rire quand j'y ai repensé en me préparant à te parler, parce que, tu sais, dans les Rockies, c'est toujours un genre de spectre "fizzy". Ouais. On n'a pas beaucoup de journées vraiment stables. On a parfois des inversions, mais bon, donc d'abord, je me suis dit : "Waouh, c'est vraiment dépendant de l'endroit."

[00:05:24] Et vous savez, on a vraiment vécu tout ce spectre dans les Alpes. Vous savez, vous pouvez avoir tout le spectre le même jour. Vous allez certainement le vivre sur une semaine, c'est sûr. Et donc, j'ai très souvent été du côté perdant parce que je n'ai pas identifié, surtout les jours "sticky", et j'ai volé dans des conditions qui avaient beaucoup de conséquences, comme pour le X-Alps. Vous savez, certaines de mes compétitions se sont déroulées lors de jours vraiment "sticky", quand j'y pense, c'était un peu pâteux et humide avec une inversion très forte, mais on peut couvrir beaucoup de terrain si on est juste incroyablement patient.

[00:06:11] Et vous, vous parlez de sauter les ascensions les plus lentes, ce qui n'est tout simplement pas quelque chose que nous gérons ici dans les Rockies. On n'a pas d'ascensions lentes. Alors, je suis impatient d'arriver à votre question plus bas dans la liste sur ce concept, vous savez, quand partir et quand être en mode course et quand être en mode plus lent. Mais avant d'en arriver là, je pense qu'il faut d'abord identifier ce que la journée va donner en termes de prévisions, mais aussi être capable de changer de régime une fois en l'air. Et reconnaître quand il faut être patient, parce que parfois, vous savez, il y a eu un jour, je crois que c'était la Red Bull X-Alps 2019. On a eu cette pression atmosphérique super élevée qui venait du Sahara.

[00:06:59] Le ciel était vraiment chargé de poussière et il faisait une chaleur de dingue. Je veux dire, en marchant à Chamonix à sept heures du matin, il faisait presque 100 degrés, donc on était sur une trentaine de degrés Celsius à sept

heures du matin. Je n'avais jamais vu ça. C'était une chaleur record, une chaleur de folie, le genre de chaleur où tu marches vers le décollage, tu prends de la neige et tu te la colles dans le cou et tu la mets dans ton pantalon. Et à quinze heures, je décolle en essayant d'aller à St-Hilaire, tu sais, la troisième montée de la journée, elle était très haute avec un tas de dénivelé à gérer, et je décolle à quinze heures, je devrais être arrivé à quinze heures pile et je n'ai même pas eu un petit signe de ma part.

[00:07:45] Mais c'était le même jour où des gens ont atterri sur le Mont Blanc et où Toma Coconaya est monté à presque 6 000 mètres, tu sais, il était juste devant moi en descendant vers Mont Vesso dans les Maritimes et il est monté à 6 000 mètres. Donc, si tu arrivais à percer cette inversion, tu étais littéralement sur la lune. Et donc, tu sais, je n'ai pas été assez patient, tu vois, au moment où j'ai décollé, j'aurais dû rester assis là. Peu importe le temps qu'il fallait et juste tourner en rond, tourner en rond, tourner en rond et finit par obtenir quelque chose. Et donc, ouais, je veux dire, j'aime bien cette image, tu vois, de "sticky" à "fizzy" et évidemment à l'extrême de "fizzy" là où je vis, tu sais, tu veux être en train de regarder les valeurs de Cape, non ?

[00:08:36] Et, vraiment, est-ce que c'est trop pétillant ? À quel point ça va être pétillant et quel sera le niveau de OD ? Et puis, quand ça part en vrille, c'est assez inconfortable d'être en l'air. Vous parlez de...

[00:08:50] **Calef Letorney:** le risque de surdéveloppement.

[00:08:52] **Gavin McClurg:** Ouais, exactement. Si c'est trop pétillant, tu sais, ce qui arrive aussi très souvent dans les Alpes. Mais j'aime bien y penser sur ce spectre. J'aime bien cette image. Alors, vous avez des journées vraiment collantes ? J'imagine que oui, surtout avec l'air maritime et...

[00:09:10] **Calef Letorney:** On a eu énormément de journées et ce que j'ai remarqué, d'accord. Et j'ai aussi remarqué ça dans les Alpes. C'est que parfois, les thermiques se libèrent davantage sur le terrain où, lors d'une journée à basse pression, comme une butte à mi-hauteur, ça peut libérer toute la puissance. Donc il faut aller devant et la chercher s'il ne se passe rien sur la colline, car il pourrait y avoir une grosse cellule juste en bas de la crête, sur une sorte de butte plus basse, alors qu'une journée à haute pression, je trouve que c'est beaucoup moins probable. Et j'aime imaginer ça comme un couvercle sur une casserole, là où se trouve notre inversion, et on les aura, vous savez, peut-être à 900 mètres et encore à 1500 mètres, ils seront à des intervalles assez réguliers.

[00:09:57] Et vous, quand vous passez en dessous d'elles, vous savez, on commence souvent en dessous, mais les thermiques collent vraiment beaucoup au terrain. Et ça ne veut pas forcément dire que ce sera une mauvaise journée. Un ciel tout bleu peut être génial. Et souvent, sur notre ligne de crête principale, les sommets seront les seuls endroits avec des nuages autour. Et si vous pouvez être sur cette ligne principale, comme vous l'avez dit, en prenant votre temps, mais en comprenant vraiment que la thermique essaie de monter et que le gradient thermique n'est pas bon. Elle tape dans l'inversion, elle rebondit et dérive sous le vent. On est dans une journée de basse pression. Je vais peut-être chercher davantage sous le vent pour de meilleures ascensions, sachant que le cœur de la meilleure thermique va être consolidé et plus haut.

[00:10:45] Le vent est comme la fumée d'un incendie. Les bonnes choses montent plus directement et les déchets sont soufflés sous le vent. Alors, je vais intercepter une thermique, je vais tourner face au vent et je vais plus souvent chercher sous le vent par jour de basse pression. Et je pourrais être plus enclin à investir de l'altitude et à planer un peu devant pour voir si je ne peux pas... Et puis parfois, ça vous aspire tout simplement. Vous volez droit pendant, vous savez, 30 ou 40 secondes et ça devient de mieux en mieux, de mieux en mieux. Et puis boum, vous êtes sur la fusée qui décolle. Et ça n'arrive pas autant par jour de haute pression. J'ai l'impression que les bulles vont dériver, surtout s'il y a un vent léger par jour de haute pression, et qu'il peut y avoir une sorte de convergence, ou c'est juste le terrain qui les fait dériver sans monter. Et vous finissez par suivre les thermiques sous le vent où vous rebondissez un peu avec les bulles jusqu'à ce que le terrain les force vraiment à s'évacuer, surtout si vous avez du chauffage de l'autre côté de la montagne et que ça se produit dans plusieurs directions.

[00:11:43] Et on dirait que le relief est encore plus important les jours de haute pression, où il faut que le vent dérive les bulles de déchets vers le terrain pour les forcer physiquement à se libérer. Et le super, c'est que vous ne savez pas jusqu'où vous allez monter par beau temps. On peut souvent monter beaucoup plus haut, non ? Il n'y a pas de limite.

Vous n'êtes pas limité par la base des nuages. Évidemment, s'il y a un nuage, le sommet de la montée est différent parce que vous passez d'un taux sec à un taux d'environ une fermeture humide. Le taux de gradient adiabatique, mais normalement, la portance monte plus haut que la base des nuages. On ne peut juste pas y aller, on doit rester à 500 pieds sous la base des nuages. Ouais.

[00:12:25] **Gavin McClurg:** Et je pense que ce dont tu parles est vraiment visuel pour moi. Tu sais, tu cartographies ce que tu ressens, ce que tu vois, ce que tu as vu sur les prévisions avant le décollage, ce que tu as vu en étant assis là, en train de te préparer, tu sais, tu rassembles toutes ces choses et, tu sais, comme ici, par exemple, lors d'une journée de haute pression. Juste avant de décoller, je dois, tu sais, ce sont souvent des jours où des tourbillons de poussière se détachent au décollage en emportant des cailloux avec eux. Et c'est assez perturbant. Mais les ascendances sont des ascendances de deux mètres, ce qui, par ici, est une ascension vraiment médiocre. Tu sais, hier, la plupart de mes ascendances étaient de quatre ou cinq mètres. Mais on peut quand même parcourir une tonne de distance lors de ces journées de haute pression si on bien planifie le trajet.

[00:13:15] Ouais. D'accord. Pour moi aussi, il faut s'y mettre un peu, surtout au printemps quand c'est mouvementé et qu'on a souvent des journées de haute pression ; je dois changer de vitesse mentalement pour passer en mode combat, tu vois, parce que les bords vont être tranchants. Tu vas avoir l'impression d'être dans un tourbillon avec une montée d'un mètre. Tu vas juste te faire secouer beaucoup plus souvent, et la haute pression est différente selon les endroits, mais en général, on se fait un peu plus secouer. Mais si tu as le bon état d'esprit, ce n'est pas effrayant. C'est fun. C'est, c'est, ouais, je vais, je vais persévérer, je vais atteindre ce terrain. Je vais percer, c'est vraiment cool ces jours-là quand on peut le voir. Tu sais, il y a des jours où j'ai été dans le nord de l'Italie où on a beaucoup de smog qui arrive, beaucoup d'air sale qui vient de Milan, des plaines et de Venise.

[00:14:10] Et, et vous pouvez, ce sont des journées bleues, mais là on voit que l'inversion est tellement nette et on peut voir, vous savez, à un certain moment de la journée, « Oh, ça commence à bouger ». Il y a des endroits qui passent à travers et on peut voir ça se produire et il faut juste passer au travers et être patient. Mais vous avez absolument raison. Je pense que quand on cartographie ça et qu'on comprend comment ça se rapporte à la pression, ça aide vraiment, vous savez, en général, j'essaie toujours de, vous savez, en plané, en montée, j'essaie toujours de travailler du côté au vent, mais vous avez tout à fait raison sur la façon dont ça se rapporte à la pression. Haute

[00:14:54] **Calef Letorney:** les jours de pression. Souvent, côté au vent, on sort tout simplement de la bulle ; si vous êtes prêt à tourner sous le vent et à dériver avec elle pendant un moment, elle peut rebondir contre une couche jusqu'à ce qu'une masse critique d'autres bulles et peut-être une influence du relief s'accumule, et là, vous la récupérez sous le vent. Et puis elle se rallume. Vous savez, parfois les thermiques peuvent rester couchées sur le côté pendant un moment. Ça arrive parfois autour des nuages s'ils sont faibles.

[00:15:20] **Gavin McClurg:** pour commencer. Ouais, exactement. Je veux dire, l'une des meilleures ascensions que j'ai faites en Alaska, j'adore cette histoire. Je l'ai déjà racontée, mais c'était vraiment tard, tu sais, j'avais fait quelques vols et il était 19h ou 20h, ce qui n'est pas si tard en Alaska en fait. Et j'ai fait ce petit mouvement X-Alps et j'ai couru le long de cette crête et le vent soufflait assez fort, mais il soufflait dans la direction où je voulais aller. Et je me suis dit, bon, si j'arrive à tirer trois kilomètres de ce vol, c'est mieux que de marcher trois kilomètres. Et je me suis lancé et j'ai juste suivi la crête pendant un moment. Et puis j'ai fini par monter un peu plus haut, assez haut pour me dire, bon, je vais juste faire une aile autour de ce truc, ce petit dôme sur lequel j'étais, et juste descendre dans la vallée. J'étais à zéro de hauteur au-dessus du sol. Je veux dire, j'étais pratiquement au niveau de la mer, mais tu sais, au pied de ces montagnes, très bas et j'ai capté un zéro pour toujours, tu sais, c'était l'un de ces moments où tu tournes juste et, oh, je devrais probablement atterrir.

[00:16:11] Oh, encore un tour. Je devrais probablement atterrir, encore un tour. C'était probablement, enfin, j'étais juste sur le pont, mais je maintenais, je maintenais, je maintenais, je maintenais pour toujours. Et puis 0,1 et puis 0,2. Et je suis monté à 15 000 pieds dans cette montée. Je suis monté à 15 000 pieds en Alaska. Enfin, je n'avais jamais eu à monter comme ça, je n'en avais jamais fait d'autre. C'était la seule montée que j'ai jamais eue comme ça. Je suis arrivé au sommet de ce truc et j'ai volé pendant 50 km sans jamais avoir une autre thermique, vous savez, c'était juste, mais c'était juste en restant accroché à ce truc. Et finalement, il s'est redressé. Comme tu l'as dit, il y avait pas mal de vent et c'était

juste assez pour me maintenir en l'air et puis boum, il est parti droit vers le haut et j'étais sorti de là.

[00:16:46] **Calef Letorney:** Et c'était une soirée de haute pression. Ouais. Les soirées de haute pression se libèrent souvent complètement et offrent ces glissades incroyables sur la neige. Donc, certaines des meilleures glissades se produisent en haute pression. Je

[00:16:56] **Gavin McClurg:** je pense que

[00:16:56] **Calef Letorney:** c'était un verre

[00:16:56] **Gavin McClurg:** éteint, non ? Ouais. Ouais. Je pense que c'était cette combinaison de

[00:16:59] **Calef Letorney:** - Tu

[00:16:59] **Gavin McClurg:** en prendre un peu

[00:17:00] **Calef Letorney:** le vent froid du cat, vous savez, les pentes sombres et à l'ombre, le flux catabatique, qui s'insinue sous votre air chaud de vallée, juste assez de relief pour le libérer. Ouais. Et les journées de haute pression. J'ai l'impression qu'elles fonctionnent souvent très bien plus tard dans la journée aussi. Elles ont eu toute la journée pour cuire au soleil. Vous n'êtes pas à l'ombre. Vous n'avez pas à vous soucier d'être mis à l'ombre. Rien ne se libère. Ouais. Il y a comme un cap dans la vallée et peut-être que ça souffle vers le relief. Le relief finit par le pousser dehors, mais vous savez, c'est juste une stratégie différente. Et je pense que tout le monde doit apprendre son propre jeu et sa propre technique, mais si vous commencez à vérifier ce qui se passe et que vous n'avez pas besoin de regarder la pression, mais juste de la ressentir. Est-ce que ce sont des bulles ou, vous savez, des calmes plus continus, et alors commencez à modifier votre stratégie en fonction de ce que vous faites ?

[00:17:50] Parce que, vous savez, comme pour d'autres sports, comme le ski, vous pouvez passer une super journée si les conditions sont vraiment évidentes et faciles, mais vous pouvez aussi avoir de bonnes journées dans des conditions difficiles si vous changez votre façon d'utiliser le terrain et ce que vous en faites.

[00:18:05] **Gavin McClurg:** Ouais. Je veux dire, trouver le bon versant, la bonne pente. Il y a toujours de la bonne poudre quelque part. Faut juste aller la chercher. Alors, ouais. J'aime ça. Je veux dire, ce que tu me dis, c'est que tu crées une carte visuelle de... enfin, c'est comme ça qu'on trouve le cœur, non ? C'est comme ça qu'on trouve des zones de glisse. C'est comme ça qu'on trouve des lignes. C'est juste de la cartographie visuelle en permanence. Et j'adore combiner ça avec ces concepts dont tu parles sur le vent, la pression, le passage de la neige collante à la neige poudreuse selon le moment de la journée, les nuages bleus. Toutes ces choses, tu sais, tu essaies juste de comprendre. Et parlons un peu de ce vent, essayons de le décortiquer un peu.

[00:18:51] Parfois, ça ne marche pas.

[00:18:52] **Calef Letorney:** Ouais. On y va. Je veux aborder la question du vent, parce que ça change énormément de choses sur ce qu'on fait. Je veux dire, d'abord, il y a toujours le problème du rapport portance/cisaillement, non ? Plus il y a de vent, plus ça se déchire et seules les fortes ascendances survivent. Mais je pense aussi que quelque chose qui m'a vraiment aidé ces douze dernières années, ou presque, c'est que je fais de plus en plus attention à la direction du vent en fonction du terrain, comme les petites vallées et tout le reste, mais aussi surtout en traversant les couches et les inversions. Dans une ascendance, on peut voir la direction du vent changer de manière significative. Et si on est rapide à le remarquer, on peut totalement modifier sa stratégie. On peut vraiment en tirer profit, ou être complètement inconscient de ça. Et là, ça ne marche plus pour vous.

[00:19:40] **Gavin McClurg:** C'est là que je pense que la compétition aide vraiment. Ou, vous savez, avoir plusieurs personnes avec qui vous volez. On va parler des techniques de vol en équipe dans un instant, mais d'après mon expérience, les gens qui volent bien avec du vent ne le font pas par magie. Bien sûr, il y a du talent dans ce sport, mais je pense vraiment que voler avec du vent demande beaucoup de pratique. Et encore une fois, pour en revenir à ce qu'on disait : il vaut mieux perdre une montée du côté au vent que du côté sous le vent. Dans la plupart des cas, vous avez absolument raison de chercher la pression haute, mais il est plus facile de se faire attraper par le vent en tombant du côté sous le vent de la montée, et ça peut être fatal.

[00:20:31] Et selon votre taille, il se peut que vous ne puissiez jamais y revenir, mais ce que je vois en général, c'est que nos pilotes tournent trop tôt. Alors qu'ils atteignent une pente, il peut s'agir de convergence. Vous n'avez peut-être pas besoin de tourner, point, mais ça peut aussi être, mais généralement c'est ding, ding, ding, ding, ding, ding, ding, ding. Et puis, wow, il y a un virage violent et ils n'ont pas encore senti l'autre côté. Alors, surtout avec du vent, c'est votre mort. Ça va vous mettre au sol en faisant ça encore et encore. Donc, vous savez, avoir d'autres repères aide vraiment, mais aussi simplement jouer.

[00:21:19] J'ai vu un truc magnifique à Valle de Bravo une année. On a fixé la manche cette année-là, elle était assez longue et on est partis vers Victoria, mais on est revenus vers le lac. Pour ceux d'entre vous qui ne sont pas passés par là, c'est au nord du lac et il y a toujours du vent qui souffle vers le nord. Donc, en général, on va juste vers le nord, on suit le vent. Mais dans ce cas précis, ça avait l'air assez calme pour qu'on puisse sortir sur ces plaines, faire quelques manigances et revenir jusqu'au lac. Et seulement deux ou trois personnes ont atteint l'objectif, peut-être une seule, mais Mitch Riley a gagné ce jour-là et il a fini par gagner toute la compétition. Et ce qu'il a fait différemment sur ces plaines qui a...

[00:22:04] pour le reste d'entre nous qui étions au sol, c'est parce qu'il y avait pas mal de vent, vous voyez, vous obtenez de la montée, mais jamais autant que vous le voulez, et vous déviez. Oh, je n'arriverai pas à cette montée du côté au vent, donc je vais dévier, et on devait atteindre ce point de virage de l'autre côté des plats. À chaque fois que vous déviez, vous rendiez plus difficile le retour vers le vent jusqu'au point de virage. Et il était le seul à y arriver parce qu'à chaque fois qu'il atteignait le sommet de la montée, il allait toujours vers le vent. Il continuait toujours à se diriger vers le vent et à essayer de trouver une pente de plané, on va parler du "shark flying" tout à l'heure, mais vous savez, essayer de trouver une pente correcte face au vent, c'est difficile. Et en général, si vous approchez du sol, c'est toujours plus facile de simplement dévier et d'aller vers le vent arrière pour prendre de la montée.

[00:22:53] Et si vous êtes presque au sol, c'est parfois votre seule option, mais chercher cet air meilleur vers le vent, c'était la règle du jour. Alors, vous savez, je dis toujours que lorsqu'il s'agit d'une manche en travers, ou si vous volez dans le vent, choisissez toujours le côté au vent dès que possible, parce que... sinon, si vous allez de A à B et que vous tombez constamment sous le vent, vous n'arriverez jamais à B.

[00:23:21] **Calef Letorney:** Ouais, c'est super. On a commencé à parler de surf et de sharking. Est-ce qu'on veut faire un saut et aborder ça ?

[00:23:33] **Gavin McClurg:** Ouais, bien sûr. Je veux dire, le magazine XC a fait un super article là-dessus récemment, et je ne me rappelle plus, ils ont aussi fait ces masterclasses. Je ne me rappelle plus qui était là pour en parler, mais c'est un concept que je pense être beaucoup plus utilisé dans la communauté des planeurs. Mais c'est le concept dont on parlait toujours avec le "dolphin flying", et l'utilisation de la vitesse et parfois des "bees", ou peut-être un peu de "breaks" en traversant de l'air qui monte par rapport à de l'air qui descend, tu sais, des "lifty lines". Et le fait de les utiliser, il s'avère que c'est bien plus efficace de faire du "shark fly".

[00:24:24] Et, vous savez, surtout à nouveau sur une phase de traversée ou en essayant de se déplacer vers le vent, vous pouvez, vous pouvez un peu faire du shark fly plus efficacement en travaillant constamment ces meilleures lignes, vous voyez ? Plutôt que de simplement foncer tout droit et... Je sais que c'est un podcast audio, j'utilise beaucoup mes mains ici, mais, vous savez, plutôt que de foncer tout droit et de ralentir ou d'accélérer selon ce que fait l'air, littéralement juste en suivant cette ligne d'air de meilleure qualité, ce qui, inévitablement, enfin pas inévitablement, mais la plupart du temps, mènera à une véritable montée.

[00:25:13] Donc, tu es plus efficace que si tu volais tout droit. C'est un peu comme « naviguer comme un requin » dans l'air, c'est comme ça que je vois les choses. Je ne sais pas si je m'exprime très bien, mais comment est-ce que toi tu vois ça ?

[00:25:27] **Calef Letorney:** C'est vraiment difficile à décrire. C'est quelque chose auquel j'ai réfléchi et que j'ai essayé de répéter pas mal de fois aux oisillons récemment. Et j'ai toujours du mal avec ça. Je pense qu'il faut revenir à l'origine du terme : c'est comme ça que les requins parcourent de longues distances, en ne nageant pas directement vers leur destination, mais en se laissant porter par le courant. Ça finira par les y amener. Et j'ai eu une masterclass là-dessus au

Mexique l'année dernière, en volant avec Sir James Messenger. Il m'a dit : « Oh, je te laisse mener. Je n'ai pas volé par là très souvent. » Et je me suis dit : « OK, bon, je vais m'arrêter et faire des virages parce que je veux rester prudent et gagner de la hauteur. » Et puis je l'ai regardé voler tout droit, me laisser derrière et finir non seulement là plus tôt, mais aussi plus haut, sans faire un seul virage.

[00:26:19] Et je me suis dit : je vois.

[00:26:22] Alors, j'ai vraiment beaucoup étudié ça. Je veux dire, je connaissais le concept avant, mais il a fallu se faire prendre à école de manière aussi brutale pour réaliser à quel point j'avais encore des choses à apprendre sur ce sujet. Et ce que j'ai découvert, surtout dans des situations de haute pression, très agitées, surtout en travers du vent et face au vent, vous voyez, et ça peut être, genre, vous volez vers le nord-ouest par une journée de sud-ouest ou quelque chose comme ça, vous voyez, donc ça n'a pas besoin d'être totalement contre le vent, surtout s'il y a du relief, ou genre une rue de nuages ou quelque chose comme ça. Vous pouvez un peu flairer une ligne et sentir votre aile, il y a beaucoup d'intuition qui est difficile à décrire, mais vous sentirez qu'elle vous tire sur ces lignes où, quand vous la maîtrisez, c'est presque comme la voile. On traverse le vent, vous voyez, je n'y connais rien en voile, donc c'est ce que j'ai entendu : mieux que le vent arrière, c'est le vent de travers. Mais vous savez, on a eu une journée comme ça. C'est drôle que vous mentionniez que les planeurs font ça plus souvent. Vous volez bien au Vermont, on a eu genre une semaine de haute pression où des gens du Midwest sont venus nous rendre visite et ils ont battu le record du site sud d'Escutney, le décollage sud d'Escutney. Ils ont battu le record dimanche, puis les visiteurs l'ont encore battu lundi, et ensuite on est allés le battre à nouveau mardi. Les records précédents avaient tous été battus en vent arrière, mais c'était plutôt léger et on a volé en travers du vent pour atteindre le relief, et puis on est tombés sur cette route de planeur et on avait une bonne base, genre 8 000 pieds. Vous pouviez juste suivre la ligne de portance en allant un peu face au vent, et flairer et voler, et toute la ligne était illuminée de sorte que nous avons pu maintenir une vitesse moyenne plus élevée qu'en volant en vent arrière parce qu'on ne passait pas la moitié du virage à aller dans la mauvaise direction. Et je ne tournais pas, vous voyez, une fois que je suis arrivé sur cette crête continue, ce n'était pas l'épine principale des Greens, c'était juste à l'est, donc ça s'appelle East Ridge, puis vers la chaîne de Worcester. Vous voyez, je ne tournais pas, sauf au début où c'était genre 500 pieds par minute, j'arrêtais pour 500 pieds par minute, et puis je me suis dit : d'accord, je ne m'arrête pas sauf si c'est 800 pieds par minute, vous voyez, je continue juste. Et la ligne, oui, il y a des morceaux de subsidence dedans, mais ensuite vous continuez à trouver ces rubans dans lesquels vous pouvez juste chasser face au vent sur cette ligne, et ça peut être vraiment extrêmement rapide et productif. Et je pense qu'une partie de ce qui se passe aussi, c'est qu'on se dit : oh, on va être prudents, donc on va rester dans la portance et tourner, mais parce que la moitié du virage est en vent arrière, votre taux de montée doit presque être doublé si vous voulez rester dans le cercle de portance et de virage, parce que vous devez récupérer toute cette distance que vous avez dérivé en arrière avec le vent, n'est-ce pas ? Donc c'est en fait plus productif d'aller tout droit. Et puis je pense aussi que nos taux de subsidence sont plus élevés quand on tourne à droite, et parfois il y a juste les courants qui se mettent en place que vous pouvez exploiter, le relief en fait une facile à suivre, les rues de nuages peuvent être super, et si la rue de nuages est due au vent, elle sera beaucoup plus productive à cause du relief. Vous n'avez pas forcément besoin d'être sous le nuage et de travailler le nuage lui-même, autant simplement vous placer au retrait approprié par rapport à la crête en fonction du flux du vent et de là où les thermiques vont dériver pour votre altitude donnée, et puis vous travaillez comme une ligne diagonale. À mesure que vous descendez, vous finissez par vous pousser plus vers l'avant parce que c'est là que vous allez vous reconnecter avec ce même flux provenant, vous savez, des champs qui chauffent devant et qui frappent le relief, et vous pouvez tracer une ligne jusqu'à là où les nuages seraient.

[00:30:15] **Gavin McClurg:** et vous allez vous retrouver

[00:30:15] **Calef Letorney:** mais les nuages vont et viennent et vous savez, on en reparlera plus tard pour savoir quand avancer, mais une chose que j'ai apprise, c'est que si les nuages ne se forment pas à ce moment précis — alors que certaines des meilleures ascendances surviennent juste au début des nuages — vous pourriez être là de toute façon. Alors ne faites pas demi-tour en ayant l'impression d'être lié au nuage, il faut chercher le nuage, vous savez, continuer à avancer sur cette ligne productive et vous serez au bon endroit au bon moment parce que vous traversez l'air là où il remonte sur la crête, et vous serez au bon endroit ou quoi que ce soit, et vous pouvez couvrir de grandes distances de cette façon, je...

[00:30:49] **Gavin McClurg:** Je me souviens de Chrigel lors d'une des courses, il a décollé de la Zugspitze en Allemagne. Il devait y avoir pas mal de vent, il était sept heures du matin, et il a atteint le terrain de l'autre côté et a juste surfé le katabatique sur plus de 30 bornes, et tout le monde a dit que c'était le

[00:31:08] **Calef Letorney:** le rotor, c'est ça.

[00:31:09] **Gavin McClurg:** C'est quoi le truc ? Comment il a fait ? Qu'est-ce qui se passe ici ? Et comme il y a toujours toute cette chaleur latente dans les arbres, vous savez, quand on parle de bulles qui sortent, il a juste mis son aile juste au-dessus des arbres et a continué à avancer tranquillement pendant 30 000 pieds. Il est sept heures du matin et j'ai déjà eu des vols comme ça où vous restez à 25 pour 1 pendant une éternité, vous savez, juste en croisant, sans soleil, tout est couvert de nuages et il est six heures du matin, c'est presque comme l'inverse d'un glass off. Mais je pense que ce dont vous parlez, c'est qu'on peut souvent voler très vite sans tourner et sans barre. L'autre aspect, c'est juste laisser le ciel vous entraîner un peu, et si on peut se mettre au diapason avec ça...

[00:32:06] le concept de « sharking » ou comment vous voulez appeler ça, je pense que Jamie vous a donné une leçon, et vous ne devriez pas trop vous en vouloir. C'est un pilote phénoménal, mais vous savez, si vous laissez l'aile « sentir » le chemin — on va parler des biplans dans un instant, ils sont vraiment magnifiques pour ça — si vous laissez l'aile faire le travail, on peut souvent trouver ça. C'est vraiment difficile à enseigner comme concept, c'est juste une sensation. J'ai appris un truc assez récemment de Matt Bieschner, on l'appelle Farmer ici. On vole ensemble depuis longtemps, on fait pas mal de vols en équipe, mais c'est un pilote incroyablement bon. Il est dans mon livre sur le vol à voile, c'est un pilote de lignes légendaire, vraiment doué pour trouver les lignes, et c'est le genre de gars qui, à la fin de la descente, est toujours plus haut et toujours devant. Je lui ai demandé ça depuis des années, mais une chose m'est restée en tête récemment : il m'a dit : « Comment fais-tu pour maintenir ta finesse alors que tu regardes constamment ton écran ? » Eh bien, il ne peut pas voir son écran, il pilote le sub. Moi, je ne vois plus les instruments, et on est tous dans ce cas quand on vieillit, c'est vraiment dur de voir les choses de près. Donc je ne vois plus mes instruments non plus maintenant. Mais lui, il scanne constamment l'horizon, ou tout ce qu'il a devant lui, juste pour le voir et le ressentir. Genre : « Oh d'accord, je ne perds pas l'horizon aussi vite, c'est une meilleure ligne, je vais suivre ça un moment. OK, maintenant je le perds. » OK, on revient à juste laisser l'aile faire son travail. Et quel que soit l'outil sur lequel vous vous fixez, je pense que ça aide vraiment. Évidemment, la convergence peut souvent être un peu instable et vous pouvez le sentir, ou alors : « Oh, ma finesse s'améliore, ça me tire dans une montée » par opposition à d'autres fois où c'est dingue, on a l'impression que ça tire mais ça vous tire vers la cascade. Donc on doit être attentifs, mais j'aime bien ce concept de...

[00:34:19] vous avancez dans l'air avec le moins d'effort possible, comme un requin dans l'eau. Donc oui, j'aime bien ça, c'est une bonne image.

[00:34:27] **Calef Letorney:** Ouais, et c'est comme si la ligne droite n'était pas toujours la plus rapide, et que le long détour, s'il te permet de ne pas tourner à droite, c'est... le fait que tu intègres Chrigel là-dedans était intéressant. Je me souviens avoir lu quelque part qu'il avait dit qu'on lui avait posé des questions sur des techniques comme celle-ci, et il a répondu : « Eh bien, vous savez, en tournant, la moitié du temps, vous allez dans la mauvaise direction », donc on est vraiment...

[00:34:52] **Gavin McClurg:** Il faut qu'on intègre ça, je veux dire, c'est drôle et c'est totalement vrai, mais c'est vraiment vrai, tu sais. Et donc j'y pense à chaque fois que je fais un virage. J'avais un triangle assez sympa ici hier et j'ai juste décidé sur le deuxième segment : « OK, je vais voler d'ici ». J'étais un peu bas dans les Pioneers, j'ai dû creuser un peu, et « OK, une fois que je serai sorti d'ici, je vais voler d'ici jusqu'au prochain point de virage sans faire aucun virage ». Je me disais : « Tu sais, il y a des nuages, il y a du soutien, il y a de superbes lignes ici, pourquoi je ne peux pas juste voler dans les zones de portance ? ». Je me rappelle Nate dire ça dans un podcast il y a longtemps : « Tu sais, la moitié du ciel descend, l'autre moitié monte, pourquoi ne pouvons-nous pas juste rester dans ce qui monte ? ». Donc je pense que si on y est vraiment résistant, maintenant, évidemment, on ne veut pas faire ça trop souvent et rester au ras du sol. Je veux dire, évidemment qu'on doit monter, on n'est pas si efficaces dans l'air, donc on doit monter, mais je pense que ce sont de superbes choses à faire et je pense que c'est bien d'avoir peu de stratégies et tout pour une journée donnée. Tu sais, peut-être que la journée n'est pas terrible, peut-être que tu n'as que deux heures de vol, fixe-toi une manche cool comme ça, tu sais, essaie de te déplacer dans le ciel sans monter, essaie de trouver les zones de portance.

[00:36:06] **Calef Letorney:** et je pense que tout est une question de saisir l'opportunité quand elle se présente, puis de s'en détacher rapidement quand elle disparaît. Genre, il y a deux jours, j'ai eu un moment où on était tous, genre 15 personnes, coincés à la colline par une journée de haute pression. On ne dépassait pas les 250 mètres au-dessus du sommet de la montagne et je viens de regarder sur ma gauche, ce qui est probablement à 45 degrés de la direction que je veux prendre en cross country et plus face au vent, mais je regardais juste cette rue de nuages et je me suis dit : « laisse-moi juste partir à l'aventure ». Je pouvais sentir qu'elle m'attirait un peu et je me suis frayé un chemin jusqu'à la rue de nuages, et à partir de là, sur les huit miles suivants, il n'y a eu aucun virage. C'était comme maintenir la distance légale par rapport aux nuages sans un seul virage. Personne d'autre n'a fait le mouvement. J'étais un peu plus haut quand j'ai commencé, mais c'était aussi une question de décider : « je vois le mouvement, je me fraye un chemin pour sortir d'ici et je m'engage ». Et c'était juste magnifique. Ce n'était pas en montée tout le temps, mais pourtant, sans tourner, j'ai gagné genre 900 mètres sur quelques miles, et ensuite j'étais dans la zone d'influence des nuages alors que tout le monde était encore coincé à la colline. Parfois, tu vois juste le mouvement ou la ligne et tu te dis : « oh mon dieu, je suis coincé à la colline », et là, tu peux juste le sentir et le voler, et ça peut être vraiment fantastique. Et puis parfois, il faut rapidement s'en détacher et se replier vers la sécurité, parce que ton vol en dépend, parce que tu ne peux pas te frayer un chemin jusqu'au sol, n'est-ce pas ?

[00:37:33] **Gavin McClurg:** Et je veux dire, c'est le genre de coups d'éclat qu'on fait en compétition. Il y a quelques années, j'avais une manche à Chelan où, on était sur le plat et on courait tous très fort, on était dans une position vraiment correcte, et la ligne de course passait par ce trou bleu, mais ce n'était pas si loin pour la fin de la vitesse et l'objectif. Du coup, la plupart des gens s'y sont mis parce qu'on se dit : « Oh là là, c'est seulement un rapport de neuf pour un ou je ne sais quoi », je brode un peu là, il y a quelques années, mais il y avait juste cette magnifique route en crochet, assez loin, on aurait dit qu'elle était loin de la ligne de course, mais les nuages apparaissaient alors que je regardais, enfin, ça s'est présenté juste devant moi. Et je me suis dit : « Ah, ça va être plus rapide, c'est sûr, parce que je n'aurai pas besoin d'une autre montée pour la fin de la vitesse ». Et c'était tellement plus rapide, et c'était une superbe victoire de manche, ce qui est une expérience merveilleuse et super sympa, mais tu sais, tu es

[00:38:40] C'est un pari, c'est toujours un pari. Tu te demandes : est-ce que ça va être plus rapide ? Est-ce qu'ils vont me dépasser ? Ils vont juste aller tout droit et, bien sûr, ils ont dû grimper une ou deux fois de plus ou... c'était juste

[00:38:50] **Calef Letorney:** C'était juste super sympa.

[00:38:50] **Gavin McClurg:** ça s'est avéré être une bonne décision. D'habitude, c'est moi l'idiot qui fonce droit dans le tas, je veux battre ces gars-là, mais bon, quand la vie offre une belle opportunité, c'est un super sport pour la saisir, celle-ci.

[00:39:03] **Calef Letorney:** C'est peut-être le bon moment pour parler du changement de rythme, puisque nous commençons déjà à aborder le sujet. Je pense qu'il y a un véritable art à cela : on ne peut pas toujours aller vite, mais quand il y a des opportunités de le faire, on accélère. Mais parfois, il est impératif de repasser en arrière. J'aimerais avoir votre avis là-dessus, car je pense que nous nous sommes tous déjà fait piéger en poussant trop, et je peux aussi citer des moments où nous n'avons pas poussé assez et où nous n'en avons pas profité au maximum. Donc oui.

[00:39:42] **Gavin McClurg:** Je pense toujours à Russ Ogden quand il s'agit de ça. Il était ici il y a quelques années, en pleine bataille contre Henzie à Chelan, et c'était vraiment cool de voir ces deux-là se donner autant. J'aime beaucoup son concept de la vitesse, parce qu'on ne réfléchit pas à McCready ou à tout ce côté technique et au nombre de barres ; c'est essentiellement quand la montée est marquée et que tu as la hauteur pour y arriver, et c'est mieux si tu n'y penses pas. Tu dois y aller maintenant, et c'est pour ça que les nouveaux pilotes sont si lents. Ils ne vont pas assez vite, ils ne veulent pas. Ce gars là-bas est évidemment en trois, et c'est

[00:40:34] littéralement quelques secondes avant d'y être, c'est plein bar, tu vas aussi vite que possible, tu ne continues pas à tourner une demi-boucle de plus, c'est fini. Si tu fais ça en, tu sais, en course de Coupe du monde, ouais, laisse-moi juste

[00:40:46] **Calef Letorney:** interrompre pour dire que la date change aussi un peu les choses. C'est une bonne journée de basse pression avec de longues thermiques continues, mais il faut être prudent en appliquant ça parce que parfois, la

bulle de haute pression donne un petit coup de poing et on peut sentir qu'elle vous aspire vraiment fort. Du coup, vous le mettez sur une aile et vous montez à mille pieds par minute pendant genre un demi-tour ; ce n'est peut-être pas la situation qui mérite de mettre à fond. Mais pour la plupart, ce que vous dites est absolument vrai : vous êtes le patron, en regardant tout le monde en dessous de vous, ils travaillent tous pour vous et dès que c'est

[00:41:20] **Gavin McClurg:** c'est fait, tu vas pouvoir le faire

[00:41:20] **Calef Letorney:** tu les prends de plein fouet, à fond, et puis ouais, ouais

[00:41:26] **Gavin McClurg:** si c'est clair et évident et que vous avez la hauteur pour le faire, vous devez le faire maintenant. Les choses changent quand je ne sais pas si je peux y arriver ou si c'est pour gagner du terrain et qu'il y en a beaucoup, vous savez, il y en a un million, mais bon, vous savez, lors d'une journée où vos ascensions moyennes sont de trois mètres, vous ne vous arrêtez pas du tout pour une ascension de deux mètres, à moins que vous ne soyez sur le deck, n'est-ce pas ? Et c'est juste comme ça qu'on fait une course, c'est comme ça qu'on couvre du terrain rapidement. Donc si vous avez un repère, si vous avez un lapin, si vous avez une ascension évidente, des smoke birds... vous savez, j'ai vu des gens que je n'ai pas pu voir, j'ai vu ça au Mexique il y a quelques années et j'ai vu des gens que je n'ai pas pu voir, pas via un autre endroit, on volait et Andy McCray était loin sur ma gauche et j'étais un peu dans le terrain et il a juste enchaîné ce virage serré à gauche à 90 degrés hors de la ligne de course et je le regardais en me demandant ce qu'il faisait, qu'est-ce qu'il fait, qu'est-ce qu'il fait ? Et c'étaient juste des insectes, des petits oiseaux et des insectes, et il est allé vers ce truc et a fait un boof, et ces cinq secondes où je me demandais qu'est-ce qu'il foutait, c'était incroyable, il y avait 2 000 pieds de dénivelé vertical là où il était juste à côté de moi, vous savez, donc rester très observateur mais être

[00:42:54] dans le flux de la journée, c'est super important, et quand un peu de cirrus arrive et qu'il y a plus de vent, tu es à l'écart, tu n'es plus dans le relief, tu es dans le plat, tu n'es pas sur Divisadero Ridge ou via, mais tu te diriges vers ce truc au sud, cette ville où on va toujours, enfin n'importe où dans le monde, tu as quitté

[00:43:20] **Calef Letorney:** les montagnes et tu passes sur le plat et d'un coup, tu te retrouves avec un tel souffle que tu te dis « oh mon Dieu, c'est super fort » et tu dois immédiatement rétrograder en te disant que pour les montées, on prend notre temps, et si tu vas trop vite... j'ai une super histoire pour vous, lancez-vous.

[00:43:35] **Gavin McClurg:** J'ai une super histoire pour vous, c'est exactement le concept dont on parle. J'étais juste en Turquie pour le PWC dans un endroit appelé Axoray, et Axoray, c'est un gros volcan entouré de plaines, c'est comme ça qu'on peut voir cet endroit. Il y a d'autres terrains, mais pensez juste à ça : vous décollez environ au tiers du volcan et vous traînez autour du volcan jusqu'au début de la course, puis vous faites la course. Et un jour, je crois que c'était le premier jour, ça fonctionnait vraiment bien dans le terrain, vous savez, les déclencheurs s'enchaînent et on enchaîne les 20 premiers kilomètres du parcours, les 25 kilomètres, on fonce à fond, sans s'arrêter sur rien à moins que ce ne soit une montée de cinq mètres, et on arrive au premier point de virage, on fait demi-tour et c'est un peu la même chose.

[00:44:21] on sortait dans les plaines et le volcan aspirait tellement d'air des plaines dans toutes les directions, tout allait vers le volcan et s'y déversait, c'est comme ça qu'on a volé et vécu ça. Et maintenant, il y a 80 pilotes qui se dirigent vers les plaines et, au début, tu es à moitié gaz, puis au tiers du gaz, et puis tout le monde vole à vitesse de trim parce qu'on se dit tous : « Oh putain, elle est où la montée ? » Je veux dire, pas un frémissement pendant 20 000 mètres, pas un frémissement, juste du vol pur. On est passés de la haute altitude à : « Oh putain, on va juste foncer dans la poussière ? » Et un tas de gens l'ont fait. Alors immédiatement, tu te dis : « Je ne peux pas être le lapin, je ne veux pas être devant, je dois rester discret, je dois rester au contact de tous ces gens » et je surveille comme un faucon si quelqu'un a une meilleure portance que moi, tout en essayant de rester au contact de tout ce groupe jusqu'au prochain...

[00:45:21] on prend juste les ascendances les plus faibles, on vole super lentement, c'est une redescente instantanée, on passe de la sixième à la première d'un coup pour les 40 000, peu importe la durée de cette portion, et puis pour une raison quelconque, on arrive au point de virage et boum, on est dans les plaines, il n'y a pas vraiment de différence de relief, et là, c'était juste une chaleur de dingue jusqu'à l'arrivée. L'erreur que j'ai faite, c'est que j'étais avec le groupe de tête et j'étais encore en mode lent, donc je reculais encore alors que je devais être à fond pour la course. Encore une fois, ce sont des concepts difficiles à... on peut les articuler, mais il faut vraiment les vivre, les traverser, et tu vas te planter, tu vas finir par te mettre sur le tapis parce que tu vas aller trop vite, mais en général, ce genre de...

[00:46:15] jusqu'à 16 heures quand tout fonctionne vraiment bien, vous savez, encore une fois sans les nuages hauts, les conditions sérieuses et toutes ces autres possibilités, mais si vous avez des entrées, si vous avez la chaleur de la journée, vous voulez voler aussi vite que possible et à un moment donné, ça change, et le reconnaître peut littéralement se faire d'une montée à l'autre, les choses changent très vite. Vous savez, j'ai été en compétition à Columbia où ça se passe juste comme ça : c'est parti, c'est juste parti, c'est juste parti, c'est juste parti, énorme décélération et on essaie de rester en tête, d'essayer de ne pas être celui qui pousse.

[00:47:01] **Calef Letorney:** Ouais, le relief compte vraiment aussi. Un autre point intéressant quand on souligne ça, c'est que quand il faut aller vite, ça peut sembler risqué d'accélérer. Mais ce que je découvre et apprends de plus en plus, c'est que quand la journée est bonne et que tu enchaînes les quatre ou cinq mètres par seconde, si tu t'arrêtes et que tu tournes dans les zones plus faibles, tu passes en réalité plus de temps sur la phase de montée de ce cycle. Si tu y penses comme à une respiration qui monte puis qui descend, tu n'iras pas aussi haut parce que tu passes cette phase ascendante dans des zones moins fortes. Ça donne l'impression d'être prudent, tu sais, tu te dis : « Mieux vaut être prudent, on a un mètre ou deux par seconde, je vais plutôt tourner dans les zones plus lentes ». Mais en réalité, tu passes plus de temps sur la partie ascendante, mais en y passant ton temps au lieu de continuer. Bien sûr, c'est quand tu es bien positionné, tu sais, peut-être aux deux tiers entre les nuages et le sol.

[00:48:05] tu passes à côté de l'opportunité d'être dans le vrai boom, celui qui te permet d'atteindre la base des nuages, parce que oui, parfois tu peux dériver et suivre et cette petite chose va se transformer en une bonne montée, mais parfois ça ne se transformera pas en une bonne montée. Parfois, le truc à faire, c'est de continuer à avancer vers les meilleures choses. Ce boom, là, tu es de retour dans une ligne droite facile en vol sous influence nuageuse, sur la rue ou peu importe ce que tu fais, et savoir quand il est temps de continuer à avancer parce qu'il y a mieux à l'horizon, ça en vaut la peine, au lieu de se dire : « oh, c'est le moment de ralentir parce qu'on ne va peut-être plus rien avoir ». C'est vraiment une étude.

[00:48:50] **Gavin McClurg:** Ouais, et je veux dire que tout est dicté par ce que tu as vécu jusqu'à ce moment-là, et pas si loin dans le passé, c'est vraiment sur une période assez courte. L'erreur que j'ai commise lors de ces journées rapides, c'est quand j'ai un gros mouvement à faire et que je suis en montée, et que j'ai connu des montées qui ne sont pas si géniales, proches du sol, et qu'à un moment donné, elles finissent par s'organiser et devenir super fortes, et que j'ai du mal à le voir et que je pense qu'il y a mieux ailleurs. Je ne vois pas clairement, j'oublie encore ces éléments dont parle Russ, je n'ai pas le lapin devant moi, je n'ai pas un truc évident, je n'ai pas une hauteur importante, ce n'est pas évident que je vais y arriver, et ça peut être vraiment décevant que la journée fonctionne vraiment bien et que tu sois au niveau du deck. Pour moi, ce sont des erreurs de débutant, tu sais, Nate parle toujours de ça, ne fais pas d'erreurs de débutant. Mais l'inverse, c'est si tu as eu des montées de quatre ou cinq mètres et que tu t'arrêtes dans un deux, tu viens de gâcher 20 000 ou 30 000 mètres de ton vol, tu sais, juste à ce moment-là, parce que tu perds littéralement du temps si tu arrives jusqu'au bout et que tu y vas. Ouais, exactement. Et je pense que quand c'est rapide, quand c'est bon, on vole vraiment vite et on devrait voler vraiment vite, et tu sais, il y a toujours un moment dans la journée où ce n'est plus le cas. Maintenant, tu utilises beaucoup moins de barre, tu ralentis, c'est tranquille, c'est facile, c'est relaxant, tu ne te bats plus autant et j'adore cette partie de la journée, mais c'est là que tu cherches cette grande dérive finale, et si tu es encore en mode compétition, tu ne vas pas pouvoir vivre ça. Mais encore une fois, ce que tu as vécu jusqu'à ce moment-là compte vraiment parce qu'on a ces journées où

[00:51:01] encore pour les nouveaux pilotes, l'erreur qu'ils vont faire, c'est de ne partir qu'au sommet de chaque montée. OK, sur une journée rapide, ce n'est pas une bonne règle, c'est une façon vraiment, vraiment terrible de faire du XC. Donc, tu pars dès que ce quatre passe à un trois et que tu sais que tu peux atteindre le prochain quatre, tu dois partir maintenant. Il n'y a aucun moyen de faire du XC, tu sais, tu peux atteindre le... il n'y a aucun intérêt à atteindre la base des nuages où l'inverse est vrai, surtout en compétition, tu peux vraiment faire des mouvements énormes avec ça, les gens poussent tellement fort quand tu es en compétition, surtout au niveau Coupe du Monde. Donc, tu es dans ce deux et pouf, tu avances, tu avances, tu avances. Eh bien, ce deux qui se transforme en cinq qui te monte jusqu'à la base, et là, tu as tout le monde sur un trois à un, tu viens probablement de gagner la journée. Donc, il faut comprendre, j'ai vu Cody faire ça en Australie une fois où il avait regardé et tout le monde faisait juste du ridge running et avançait très vite, mais il savait que s'il pouvait monter dans les niveaux supérieurs, tu sais, les niveaux plus hauts et prendre son temps, il était

presque à l'arrière de tout le peloton, prenant son temps, grimpant jusqu'en haut, et puis il a eu ce vent arrière massif jusqu'à l'arrivée. Et il a battu tout le monde. Donc, il y a des moments où tu veux être patient si ça va te propulser comme une fusée vers le sommet, ou tu veux être patient si... si tu ne vas pas être patient, si tu ne vas pas être patient, si tu ne vas pas être patient, s'il y a une très grande chance que le groupe de tête aille vers le deck ou quelque chose comme ça. Donc, ce changement de vitesse, c'est quelque chose avec lequel je galère encore énormément. Je fais de la compétition depuis longtemps, je me suis juste planté quelques jours en Turquie, juste en étant le lapin et en poussant trop fort sans changer de vitesse assez tôt. Ce n'était pas vraiment la journée, c'était juste moi, tu sais, j'avais besoin d'être plus discipliné. Et c'est l'autre concept dont Russ parle tout le temps : la discipline, la discipline, la discipline.

[00:52:53] et donc, il faut être discipliné pour aller vite aussi, comme tu l'as dit, il faut être discipliné pour ne pas être conservateur quand la journée te dit de ne pas l'être, c'est...

[00:53:05] **Calef Letorney:** C'est une excellente transition vers l'une de mes autres questions : quand sait-on qu'il est temps de passer à la suite ? Tu disais que c'est quand l'intensité de la montée diminue un peu. J'en ai entendu une bonne récemment : quand la journée est bonne, tu trouves que la vitesse de montée s'améliore sans cesse, et puis quand elle redescend à la vitesse de montée que tu avais trouvée au début, peut-être quand tu as accroché la thermique dans le tiers inférieur du ciel. Mais je pense que pour moi, ça revient encore à la discussion sur la journée. Souvent, si c'est une journée de haute pression, on traverse parfois quelques inversions, on est haut, il y a peut-être encore quelques nuages, on avance vite, on redescend bas et la thermique ne va tout simplement pas percer cette inversion. On se retrouve à rebondir dessus et souvent, les gens font soit des cercles plus grands, soit ils remontent même face au vent pour la chercher. Et je sens que pour moi, une progression récente a été de savoir que nous sommes dans des bulles qui frappent l'inversion. Donc si je tourne et que je descends maintenant, il y aura encore ces restes de portance un peu décousus et ces quelques cercles supplémentaires qui ne marcheront pas. On sait qu'ils ne marcheront pas, les thermiques se dissipent, ce n'est plus aussi bon, on perd juste du temps si on quitte la parcelle d'air la plus haute. Oui, il y a un petit moment où tu étais à six mille pieds du sol et maintenant tu n'es qu'à trois mille pieds. C'est la main qu'on te distribue et il est temps de savoir... toutes les thermiques n'arrivent pas jusqu'à la base des nuages, parfois c'est juste un petit nénuphar sur lequel tu peux juste mettre un peu de pression avant qu'il ne s'effondre et qu'il te propulse vers la suivante. Tu peux continuer à avancer assez vite si tu es prêt à couper et à bouger, et tu peux vraiment avoir un avantage en hauteur en le faisant à ton point le plus haut dans la thermique plutôt que d'essayer trop fort à la fin parce que tu es encore coincé au milieu. C'est nul d'être coincé au milieu, mais il faut savoir quand il est temps de passer à la suite, surtout si tu es en aval.

[00:55:24] Vous pouvez utiliser ce petit surplus d'altitude pour atteindre l'endroit suivant qui, on l'espère, vous ramènera là où vous voulez. Je veux dire, on veut tous passer d'une nuage à l'autre sans effort, sur une voie facile, sans aucun défi pendant notre vol cross country, mais la réalité, c'est qu'il y aura quelques moments difficiles et bas dans la plupart des vols, non ? Enfin, oui, absolument.

[00:55:45] **Gavin McClurg:** Je veux dire, je pense que, encore une fois, tous les paramètres changent selon ce que j'ai dit, tu sais, en fonction de l'endroit où tu es, de ce que tu fais et de ce que tu essaies d'accomplir. Voler vite est une compétence difficile à acquérir en dehors des compétitions, donc nos concepts ici sont vraiment différents quand on vole avec 80 personnes par rapport à soi-même ou juste quelques personnes. Si l'objectif est de rester en l'air toute la journée et de couvrir beaucoup de terrain, eh bien, ce ne sera peut-être pas du "full bar", juste écraser le truc, tu ne vas pas aller aussi loin, mais tu iras beaucoup plus loin que si tu ne voles que deux heures parce que tu as chuté et fait une erreur. Donc, il y a des moments où la bonne décision est définitivement de rester dans la montée quand elle passe d'un cinq à un deux parce que tu as une transition vraiment difficile devant, l'état du ciel change, tu es confus, tu n'as pas une très bonne idée, tu ne vas pas pouvoir voler.

[00:56:56] ce n'est pas clair, j'ai eu ça hier sur ce vol en essayant de boucler ce FAI que je voulais faire, je me suis retrouvé complètement à plat et je suis passé de super haut, presque 18 000, à vraiment à plat et très très très bas, c'était ridicule. C'était génial, mais là où je voulais aller était totalement à l'ombre, vous voyez, c'était un peu bizarre là où j'habite et ce n'était pas mal et je n'étais pas en danger, mais ça mettait énormément d'ombre là où j'essayais d'aller. Donc mon mouvement direct, votre ligne de déplacement X-Alps bien sûr, était dans l'ombre et c'est ce que j'ai essayé de faire et j'ai bricolé et j'ai réussi à me débrouiller, mais j'ai quand même atterri à 10 000 de moins que le camion. Ce que

j'aurais dû faire, c'est de quitter complètement la ligne de trajectoire et de revenir au soleil. Il restait encore du jour, ce n'était pas beaucoup mais il restait du jour et je pense que j'aurais pu revenir, j'aurais peut-être pu atteindre le terrain, prendre de la hauteur et m'en sortir. Mais j'étais un peu tendu, j'étais un peu inquiet pour cette longue marche, je volais avec mon équipement lourd, je ne volais pas avec mon matos X-Alps et je ne voulais tout simplement pas prendre le risque de m'éloigner davantage du camion. Et tout cela revient à, je veux dire, c'est un exemple très spécifique mais nous...

[00:58:14] on doit suivre le rythme de la journée et rester attentifs à tout, et il y a des moments où

[00:58:24] nos petites règles bien ficelées

[00:58:28] vraiment en forme, je pense. Mais en général, ce que je vois, c'est que les nouveaux pilotes volent lentement parce qu'ils passent trop de temps à tourner dans la mauvaise direction, ils passent trop de temps à grimper, ils passent trop de temps à essayer d'atteindre la base... et cette légère montée ne suffira pas quand vous avez

[00:58:49] **Calef Letorney:** cette légère montée ne vous amènera pas à la base. Vous pouvez tourner dans cette montée d'un mètre ou deux par seconde toute la journée, et c'est un peu ce que je veux dire : ça semble prudent sur le moment, mais en fait, ça vous empêche de trouver les quatre ou cinq mètres par seconde qui font le travail en un tiers du temps. Vous n'atteindrez pas la même altitude, et pendant que vous montez à ce moment-là, vous n'irez pas aussi haut. Donc, dans 10 minutes, le pilote qui a su qu'il était temps de passer à autre chose va trouver le boomer et finir plus haut que le pilote qui a joué la prudence — entre guillemets, la prudence — et vous finirez par là.

[00:59:29] **Gavin McClurg:** Le pilote qui a pris le risque se retrouve dans une position plus prudente et sécurisée, exactement. Et je pense encore que c'est dicté par ce que vous venez de ressentir, par l'historique, et ça aide vraiment d'avoir d'autres ailes là-bas, n'est-ce pas ? Je veux dire, si vous avez des gens qui font un peu de rabbiting et que tout le monde travaille ensemble, alors vous pouvez prendre plus de risques que quand vous êtes seul, c'est certain. Et on peut toujours voler plus vite quand on vole en équipe, ça.

[00:59:55] **Calef Letorney:** Je pense qu'on a très bien abordé ça et tu viens de dire quelque chose qui m'a donné envie de rebondir. Je voulais passer à un autre sujet, j'avais noté ça plus bas, mais je veux remonter un peu. Tu as dit que ceux qui prennent des risques finissent par être dans la meilleure position, et ça m'a vraiment fait réfléchir à la planification pour réussir et au choix de la ligne, surtout quand on s'inquiète des atterrissages, des zones de secours et tout le reste. Il y a tellement de fois, surtout en Nouvelle-Angleterre où nos collines sont petites et entourées de grandes étendues de forêt, où les choses peuvent sembler un peu engageantes, mais on rencontre ces situations où on doit décider où aller. Et tellement de fois, je vois des gens qui commencent à devenir bons en XC choisir leur itinéraire en fonction des bonnes options d'atterrissage et de l'endroit où ça va marcher. Et puis, quand tu commences à voler avec de grands pilotes, ils vont là où ça va marcher tant qu'il y a une zone de secours, peu importe à quel point elle est horrible, tant qu'il y en a une. Ils vont vers celle qui va marcher, ils ne font pas... tu planifies pour réussir plutôt que de planifier ton atterrissage final. Si tu planifies ton atterrissage, tu vas devoir être sûr que tu vas atterrir, oui.

[01:01:01] **Gavin McClurg:** 100 % et je veux dire, c'était à fond quand j'ai fait le voyage avec Will Gadd parce qu'on volait pendant des heures sans zone d'atterrissage de secours, à moins que vous ne considériez le lac comme une zone de secours, donc il fallait juste voler avec optimisme et se dire : c'est une journée XC, ça marche, c'est bien, ça va marcher, je sais que ça va marcher parce que je fais ça et c'est mon domaine, et il faut... c'est le flow, peu importe comment vous l'appeler, mais on doit être optimistes dans ce sport parce que dès qu'on commence à penser à « et si je n'y arrive pas ? », j'en suis la preuve vivante : vous n'allez pas y arriver à chaque fois dans les X-Alps. Chaque fois que je me disais « oh mon Dieu, je ne sais pas si je devrais faire ça, et si je n'y arrive pas ? », vous ne l'allez pas faire, ça ne va pas marcher. Donc oui, je pense que c'est assez rare quand

[01:01:54] Tu cartographies les choses qui ne fonctionnent pas, tu sais, les concepts qu'on apprend quand on est des gamins dans ce sport et qui sont dans tous les livres, ils sont plutôt corrects. Donc ça ne se déclenchera peut-être pas exactement sur ce point, tu sais, tu devras peut-être survoler ce truc et te mettre à l'abri côté sous le vent, mais tu sais, ça va, la plupart du temps ça va marcher. Ne sois pas trop stupide, mais ouais, je pense que c'est bien, utilise juste ton cerveau de XC, reste dans cet état d'esprit, ouais.

[01:02:26] **Calef Letorney:** il faut vraiment croire en soi et il y a une ligne fine entre l'ignorance de la jeunesse et le fait de savoir ce qu'il faut faire, de le faire et de l'exécuter magnifiquement comme ça devrait être, donc être capable de marcher sur cette ligne est délicat. Tu as mentionné le côté sous le vent et je veux y revenir, mais je pense que c'est une transition parfaite vers les stratégies d'atterrissage en zone étroite, non ? Parce que si tu continues à faire ça assez longtemps, tu vas finir par devoir la poser quelque part de serré et je suis curieux de savoir comment tu abordes une zone d'atterrissage étroite.

[01:02:59] **Gavin McClurg:** avoir de la vision, avoir des options de sortie une, deux, trois, surtout avec beaucoup de vent. C'est quelque chose que j'ai appris, et je m'éloigne de ton sujet, mais quand il y a beaucoup de vent, tu veux vraiment regarder derrière toi et te dire : « OK, c'est celle-là ». Mais j'aimerais en arriver là, et comme je vais assez vite, je ne pourrai peut-être pas m'y tenir. C'est quoi la prochaine zone sous le vent ? Et celle d'après ? Est-ce qu'il y a des dangers dont je dois me soucier ? Des lignes électriques, un rotor... donc je pense que cette capacité de traitement est vraiment importante plutôt que de paniquer. Et ça vient de beaucoup de XC. Pour ceux qui nous écoutent et qui sont nouveaux, vous vivrez ça si vous faites du XC, ça va arriver. Ce sport tourne mal bien trop souvent, donc vous savez, c'est...

[01:04:02] C'est un bon moment pour, vous savez, avoir des techniques de respiration, identifier : « OK, je suis assis bien droit dans ma sellette, ça veut dire que je suis vraiment nerveux ». Mec, détends-toi, repose-toi, détends-toi, respire et résous le problème. C'est un puzzle qui peut être résolu presque à chaque fois, il y a généralement une issue de secours sûre. Et j'ai déjà raconté cette histoire, mais l'un des premiers accidents vraiment graves que j'ai vus, c'était pendant un voyage à Annecy. C'était une journée où on n'aurait pas dû voler, il y avait beaucoup de turbulences et l'instructeur voulait juste nous mettre en l'air. C'est une pression que les instructeurs ont. On était sur un site de falaises où on pouvait faire du vol de crête, mais des cellules passaient assez fréquemment et il s'est dit : « Oh, on peut voler, on décolle juste après une cellule et on se pose avant la suivante ». Ce gars était un pilote assez débutant et quand le front de rafales est arrivé, il n'était pas au sol. Son seul outil, c'était les grandes oreilles, donc il essayait d'atterrir avec des grandes oreilles et un front de rafales, et disons que ça n'a pas marché, mais...

[01:05:15] ce qu'il aurait pu faire, et s'il avait eu tout son arsenal de techniques avant que ça n'arrive, c'est de descendre sous le vent. S'il n'avait pas réussi à passer par-dessus cette crête — ce qu'il aurait probablement fait parce que le vent l'a frappée et qu'il y a toute la convergence, je veux dire, toute la pression de gradient du côté hivernal de la colline — il aurait pu se tourner face au vent et ça l'aurait probablement fait flotter juste par-dessus cette chose. Et il y avait d'énormes champs derrière, donc quelques personnes l'ont fait, mais s'il n'avait pas réussi, il aurait juste surfé jusqu'aux arbres et atterri dedans, de grands beaux arbres à voile ou des arbres partout, et peut-être qu'il aurait déchiré son aile ou quelque chose comme ça, mais presque certainement sans blessure. Peut-être qu'il se serait écorché un peu, peut-être se serait cassé un bras ou une cheville ou quelque chose, mais pas aussi grave que ce qui s'est passé. Donc, je pense que ce sont ces décisions ultra-rapides où tu t'es mis dans une situation délicate, tu n'aurais pas dû faire ça, mais on est des pilotes, on fait des erreurs, et la météo est dynamique. Alors, qu'est-ce que je peux faire si je ne peux pas repérer un atterrissage ? Qu'est-ce que je peux faire si je ne peux pas planifier ?

[01:06:24] a

[01:06:24] **Calef Letorney:** Alors, ouais, il y a beaucoup de bonnes choses là pour passer à un niveau plus technique et plus concret. Une chose à laquelle j'aime penser, c'est de prendre l'habitude de s'entraîner à atterrir court, parce que bien souvent, on a cette zone d'atterrissage géante et les gens ne s'entraînent jamais aux atterrissages serrés avant d'en avoir besoin. Et là, on a un problème parce qu'on a pratiqué tous ses atterrissages dans ces zones géantes. Je pense donc que c'est un très bon point, vous savez, évidemment il y a des pilotes experts qui écoutent ça et qui n'ont pas besoin de ces conseils du tout, mais pour le pilote intermédiaire moyen qui travaille à devenir un

[01:07:03] **Gavin McClurg:** un pilote expérimenté, vous allez devoir

[01:07:03] **Calef Letorney:** Pour un pilote avancé qui veut faire du cross country, la première chose à faire est de transformer votre pratique habituelle d'atterrissage en un faux atterrissage serré, genre un atterrissage serré fictif. En général, j'essaierais de travailler un schéma d'approche assez cohérent. Je pense que c'est très courant pour les novices, ou même les intermédiaires, de se sentir mal à l'aise en volant en face du vent près du relief. Ils ont tendance à se mettre

en position puis à faire des virages lents face au vent tout le temps, en faisant des S ou peut-être des huit. La différence, bien sûr, c'est qu'en faisant un huit, vous devez tourner en face du vent pendant une partie du virage, vous savez, à l'arrière de l'atterrissage. Ils font des huit ou des S en face du vent par rapport à l'atterrissage, et je ne pense pas que ce soit la meilleure façon d'aborder un atterrissage serré, surtout qu'il y a souvent un gradient de vent si vous êtes dans une vallée : ça peut être plus venteux en bas ou moins venteux, on ne sait jamais vraiment ce qu'on va trouver, et vous allez devoir faire beaucoup d'efforts pour rester en face du vent. Je pense que vous ne faites que des virages face au vent. Ce que j'aime faire, c'est aller au vent de l'atterrissage et faire des cercles pour sentir l'air, puis ce que vous faites, c'est que vous allez voler vers le bas dans l'atterrissage, dans l'air où vous allez atterrir. Vous prévisualisez si l'air est super instable, et vous êtes très attentif au fait qu'il y aura différents vents à différentes altitudes. Par exemple, il m'est arrivé il y a deux jours d'avoir un assez bon vol XC et je me suis dit : « Oh mon Dieu, je vais voler en face du vent par rapport à l'atterrissage », et on voyait que la rivière était assez calme alors qu'il y avait pas mal de vent un peu plus haut. Ça arrive d'ailleurs assez souvent sur certains de nos sites locaux où il fait calme au sol et qu'il y a 15 ou 12 miles par heure à seulement 200 pieds de haut. Vous allez traverser ce gradient de vent et votre sort va changer très rapidement : ça va être turbulent, puis instable, et très rapide et descendant en bas. Vous allez devoir modifier votre plan, votre schéma d'approche pour ce changement prévisible du vent. Mais en pensant à ça pendant votre approche, comment le vent peut changer, préparez votre base finale en face du vent et pratiquez-le. N'attendez pas d'en avoir besoin comme pour vos atterrissages normaux : allez au-delà de l'atterrissage, au vent, choisissez un côté, faites des cercles, puis préparez votre virage à 90 degrés en face du vent. Et s'il s'agit d'un atterrissage vraiment serré, ce que je cherche à faire, c'est voler en face du vent jusqu'à ce que vous soyez en l'air et presque à la hauteur des arbres, puis vous enchaînez un 90 degrés pour suivre les arbres, puis encore un virage face au vent parce que, vous savez, s'il y a des obstacles hauts autour, vous devriez pouvoir faire ça vers un terrain de foot entouré de lignes électriques, non ? Ce sont le genre d'endroits où vous pourriez finir par devoir atterrir. Donc, travaillez vraiment la base finale en face du vent et si vous n'êtes pas à l'aise, faites peut-être un peu de hauteur en sachant que la base est l'endroit où se trouveraient vos huit. Chaque base finale en face du vent est juste une préparation pour des huit. Et si vous vous sentez haut, vous avez mentionné être tendu et vous bloquer, et je pense que c'est une chose réelle que je vois chez les gens : ils arrêtent de faire autant de transfert de poids et ils arrêtent de relâcher leurs freins extérieurs, donc ils finissent par rester plus à plat et utiliser plus de frein intérieur, ce qui les ralentit énormément. On voit des gens piquer dans les zones d'atterrissage, donc je dirais de vous concentrer plutôt sur le fait de voler vite et dynamiquement, surtout en hauteur. Si vous êtes à 300 pieds, vous devez être capable de gérer l'altitude en relâchant vraiment le frein extérieur, en s'habituant à ça, et en le donnant, vous savez, on n'essaie pas de faire des wing overs bien sûr, on essaie de séparer les virages parce que les wing overs sont beaucoup plus difficiles à contrôler pour les gens, mais un virage dynamique pour ne pas trop consommer de distance, parce que si vous faites ces virages prudents parce que vous avez peur, la distance nécessaire pour terminer votre virage vous met beaucoup plus loin dans votre zone d'atterrissage. Ça grignote votre zone d'atterrissage. On est donc dynamique quand on est haut, et on peut ensuite l'adoucir en descendant et sur la finale, plutôt que d'avoir peur et de tourner prudemment — entre guillemets, prudemment — quand vous êtes à 300 pieds, car vous grignotez votre zone d'atterrissage en faisant ces virages doux qui vous éloignent de plus en plus de la zone d'atterrissage, puis vous n'avez plus nulle part où aller et les gens prennent de mauvaises décisions. Préparez-vous au succès en étant dynamique et déterminé dans votre zone d'atterrissage, puis vous pourrez l'adoucir en descendant et vos virages d'approche seront précoces, et de cette façon, vous pourrez le lisser. Et s'il s'agit d'un atterrissage vraiment serré, vous pourriez avoir besoin de tourner jusqu'aux 20 ou 30 derniers pieds ou peu importe, pour sortir sur un long droit, enfin la finale droite, au moment où vous approchez du relief, mais cela peut prendre cet atterrissage en base finale en face du vent où vous devriez pratiquer en volant en face du vent vers l'obstacle, en comprenant le vent dans lequel vous êtes et à quel point vous devez commencer tôt, à quel point il vous pousse, à quel point il y a de la descente parce que vous êtes dedans. Donc, évidemment, vous ne volez pas en face du vent vers votre obstacle, mais vous frôlez cet obstacle en prenant une seconde pour regarder le bout de votre aile, pour vous souvenir exactement où il est. Et bien sûr, on ne fixe pas l'obstacle, mais on va chercher quelle branche dépasse le plus, parce que le tetherball n'est pas très amusant, non ? Vous ne voulez pas accrocher accidentellement le bout de votre aile. Mais...

[01:12:33] en approchant du danger, vous volez en face du vent vers les arbres, puis vous faites un virage à 90 degrés pour voler le long des arbres et un autre à 90 degrés pour l'amener, ou peut-être ce sont des lignes électriques, ce qui est plus effrayant mais c'est le même principe : s'approcher intentionnellement du danger pour agrandir la partie restante de

l'atterrissage.

[01:12:54] **Gavin McClurg:** On devrait barrer tout ce que j'ai dit, tout ce que tu viens de dire était bien plus pertinent. Tu es évidemment un instructeur et moi je raconte des histoires de débutant, mais tu as dit quelques trucs là qui sont vraiment importants. Je vois l'atterrissage comme le décollage : sois un chef, assume, fonce dedans. Tu veux dire que la vitesse est fatale ? Ce que je veux dire par là, c'est le manque de vitesse. Ce qu'on voit dans les accidents, surtout avec les pilotes côtiers qui font du vol de crête et qui ne sont pas habitués à beaucoup de vitesse parce qu'il y a beaucoup de vent et qu'ils se contentent de surfer sur la falaise, puis ils partent en XC et ralentissent leur aile bien trop, bien trop quand ils arrivent pour atterrir. La vitesse est ton amie, la pression dans l'aile est ton amie, tu as besoin de vitesse. Et puis, sois un chef : si tu as fait énormément de maniement au sol, tu peux approcher d'un décollage avec un peu de vent de travers ou un décollage un peu délicat et tu l'assumes, tu le rends superbe. Tu es Patrick von Cannell là-haut, et une grande partie, c'est juste mental. Bien sûr, il y a l'entraînement, mais beaucoup, c'est juste d'assumer, d'être présent. Tu sais, ne sois pas...

[01:14:04] C'est la même chose quand vous arrivez pour atterrir, vous savez, vous voulez cette vitesse. Une aile sous pression est une aile sûre. On peut faire beaucoup de choses avec une aile sous pression, mais on ne peut rien faire avec une aile qui va trop lentement. Vous ne pouvez pas faire de flare, vous ne pouvez pas l'étirer... enfin, les freins sont là pour rattraper un front, surtout si vous êtes dans beaucoup de rotor ou quelque chose du genre. Je préfère ça sur les Bees, mais vous ne voulez pas totalement les éviter, soyez juste prudents avec, tout comme vous devriez l'être par temps venteux, vous savez, les freins ne sont pas vos amis. Et donc, ouais, j'aime tout ce que vous avez dit là. En y pensant, vous savez, quand il y a du vent, l'autre chose que vous avez dite était vraiment importante : quand il y a du vent, il faut vraiment se positionner bien en amont, surtout si vous êtes très haut et qu'il y a du vent ou quelque chose du genre, vous devez descendre au sol. Je lance mes virages d'aile ou mes spirales, ou peu importe ma technique de descente, bien en amont, bien, bien, bien, bien en amont. Et puis, comme je sample tout cet air, je ne veux pas arriver au sol et je ne veux pas finir en aval de la seule zone d'atterrissage que j'ai. Donc vous êtes bien en amont et vous arrivez, et si vous avez encore beaucoup de vent et que vous samplez en descendant, si ça devient juste de plus en plus venteux, alors je suis encore plus, plus, plus conservateur là-dessus et je ne m'arrêterai pas avant d'être pratiquement juste au niveau du sol, et là vous pouvez juste... enfin, vous pouvez juste le faire en aval, mais vous avez perdu toutes ces options si vous traînez et que vous finissez par...

[01:15:34] **Calef Letorney:** C'est une erreur de débutant de se positionner derrière la zone d'atterrissage, de perdre toutes ses options et de ne pas réussir à atteindre l'atterrissage. Qu'est-ce que tu faisais ? Je ne le fais presque jamais, on dirait un débutant, ne fais pas ça, ne descends jamais. Ouais, super, ne descends jamais. Bon, pour gagner du temps, on continue. Je suis vraiment intéressé par votre avis sur les stratégies et les mises en garde concernant les thermiques en zone d'abri, parce que les gens en parlent énormément, mais on peut aussi avoir des carrières de XC incroyablement réussies où on n'entre même pas dans la zone d'ombre. Donc, bonne chance, allez.

[01:16:04] **Gavin McClurg:** Ouais, je veux dire, encore une fois, ça dépend vraiment du lieu. C'est assez difficile de couvrir beaucoup de terrain dans les Alpes sans voler du côté sous le vent, c'est juste comme ça que ça marche là-bas. Donc, l'aspect et l'angle du soleil sont des éléments très importants quand il s'agit de ce sport, et ça peut vous diriger vers le côté sous le vent dans certains cas. Maintenant, Kelly Farina dirait qu'il y a des règles assez strictes dont tu parles : tu ne vas pas du côté sous le vent si ça dépasse 15 km/h de vent moyen. Super, ça peut être très adapté pour beaucoup de pilotes, tu sais, 15 km/h et une thermique sous le vent correcte, je suis d'accord avec ça, c'est assez gérable. Mais plus de vent est tout à fait possible, et beaucoup plus de vent est tout à fait possible, mais cela demande un ensemble de compétences différent. Et tu sais, ce sont des choses dans lesquelles vous tâtonnez, vous mettez juste un peu le pied à l'eau, parce que plus le vent sous le vent est fort, plus le vent devient fort d'une certaine manière. L'endroit le plus sûr, ou le plus dangereux, c'est juste sur le terrain où vous allez trouver, vous savez, là où ce flux passe par-dessus et fait l'effet de rotor, juste comme n'importe qui qui fait du kayak comprend comment fonctionnent les remous. Donc, c'est comme nager sur le côté arrière de leur... enfin, ça va être potentiellement violent, mais l'endroit où vous allez le trouver est juste à côté du terrain. Et donc, Chrigel a étudié ça plus que quiconque en vol en temps réel sur le côté arrière d'une corniche avec beaucoup de vent et ce genre de choses. C'est juste de la physique, c'est comme ça que ça marche, mais ça peut être très inconfortable de se diriger vers le terrain où vous êtes violemment projetés en avançant. Je m'approche assez près, je

m'approche, je m'approche.

[01:18:06] Vous le trouverez. C'est là, mais, vous savez, ça va demander des compétences en gestion d'aile. Donc j'aime bien l'idée de mettre le pied à l'eau très doucement, lentement, et d'utiliser ce genre de généralités que Kelly a proposées. Mais je pense qu'en temps réel, c'est assez difficile à respecter. Et pour en revenir à votre point, vous pouvez faire un vol très sympa sans jamais aller dans la zone d'abri. Vous n'êtes pas obligé de le faire. Et vous savez, ici dans les Rockies, on a vraiment essayé de ne pas aller dans la zone d'abri parce qu'on vole souvent dans plus de vent que ce qui est agréable dans cette zone.

[01:18:53] Et c'est effrayant. Ce n'est pas amusant. C'est plutôt un dernier recours. On peut presque toujours trouver la bonne pente, juste surfer sur le côté au vent des reliefs où c'est beaucoup plus sûr. Des choses vont passer et si vous ne volez pas dans un vent dépassant la vitesse de trim, vous pouvez tenir votre position jusqu'à ce que quelque chose arrive. Donc, je reviens à mon introduction : c'est vraiment dépendant de l'endroit. Vous savez, les pentes en sous le vent sont magnifiques. C'est comme ça que fonctionne notre sport. Il faut être capable de voler en sous le vent dans beaucoup d'endroits dans le monde. Et, vous savez, ça ne devrait pas être totalement angoissant si vous y allez doucement, que vous commencez à comprendre comment ça marche, que vous surveillez tous vos signaux, que vous regardez les oiseaux et vos autres collègues pilotes et que vous posez beaucoup de questions.

[01:19:47] Je

[01:19:48] **Calef Letorney:** Je pense qu'un bon point de départ pour les auditeurs serait les jours de vent léger. Parfois, quand on arrive sur une zone d'atterrissage, on se retrouve souvent dans une vallée entre deux montagnes et la zone d'atterrissage est au milieu. On suppose alors que le vent vient du côté au vent de la colline, capte la chaleur de la vallée et que la thermique devrait se libérer en montant la colline. Pourtant, vous volez autour, vous ne trouvez rien, vous commencez à perdre de l'altitude et vous atterrissez, puis vous trouvez une thermique dans cette situation. Si vous surveillez votre dérive et qu'au lieu d'imposer votre volonté sur ce que la dérive devrait être, vous l'écoutez et la suivez dans ces situations, vous trouverez souvent vos premières thermiques de sous le vent simplement en suivant la thermique dans la mauvaise direction et en vous disant : « Oh mon Dieu, celle-ci me prend dans la mauvaise direction maintenant ».

[01:20:48] Et là, ton esprit s'ouvre complètement et tu te dis : « Oh, c'est une thermique de sous le vent, tu vois ? » Et donc, tu ne t'es pas jeté dessus en la cherchant. Tu es tombé dessus par hasard dans un endroit configuré de telle sorte qu'il y a des thermiques et que celles-ci te prennent dans la mauvaise direction. Et maintenant, tu es un pilote de thermiques de sous le vent. Je pense que c'est vraiment une excellente façon d'explorer ce concept. Et tout ce que tu as dit est cohérent, je ne le fais certainement pas avec du vent fort parce qu'avec du vent fort, ce dont je parle ne se produit généralement pas de cette manière, tu vois, avec autant de vent, ce serait une situation différente. Mais il y a beaucoup de fois, quand on vole, où on est un peu entre deux vallées, tu vois, on est dans la vallée entre deux montagnes et tu vas juste trouver une thermique qui défie ce que tu penses qu'il devrait se passer.

[01:21:34] Et ça va dans la mauvaise direction parce que ça remonte par l'arrière de la montagne parce que ça va se nourrir. Ouais. Avec ça, avec le... il y a comme une sorte de pression négative derrière la montagne que l'air va aspirer. Et les thermiques adorent monter juste par, par l'arrière de la montagne qui est protégée. Ça ne gratte pas la chaleur. Vas-y. Désolé.

[01:21:59] **Gavin McClurg:** Il y a certainement beaucoup d'endroits dans le monde aussi, vous savez, où vous allez avoir votre premier aperçu du vol en zone d'abri, juste au décollage. Il y a énormément d'endroits dans l'hémisphère nord, c'est sûr, surtout ceux qui ont des décollages orientés vers l'est. C'est ce qu'on veut pour un beau décollage le matin, avec un vent de face à l'ouest. Et si c'est à 10 km/h ou moins, vous savez, on appelle ça du vent par-dessus la crête, et vous savez, ça souffle par-dessus la crête et quand vous arrivez au décollage, vous vous dites : ça ne va pas marcher. Vous savez, ça souffle dans la mauvaise direction. Et puis ces cycles commencent à arriver et, vous savez, les vrais pilotes chevronnés vont prendre les premiers et ils sont partis. Et, vous savez, si vous attendez un peu plus longtemps, ces cycles deviennent un peu plus forts et vous allez passer direct à travers ce vent d'ouest sans même savoir qu'il existe.

[01:22:50] Et donc, vous savez, ce sont des choses que vous pouvez vraiment évaluer depuis le sol. Vous pouvez voir ça en temps réel, arriver tôt au décollage, parler aux pilotes vétérans, parler aux pilotes locaux et, vous savez, commencer à comprendre. Si vous volez à Boulder, c'est tout ce que vous ferez, non ? Vous y volez toujours. C'est là que vous apprenez.

[01:23:16] Exactement. Je n'y ai jamais volé. Ça a l'air un peu effrayant parfois, mais ils font des vols incroyables là-bas. Et si tu ne voles pas à Leaside, tu ne voleras jamais là-bas. Alors, je dirais que, je pense que le qualificatif est juste... c'est quelque chose dont on doit se méfier, mais pas en avoir peur.

[01:23:37] **Calef Letorney:** Parfait. Très bien. Passons aux stratégies de vol en équipe. Parce qu'on en parle beaucoup, mais je pense que nous sommes tous coupables de cela : on dit « stratégie de vol en équipe » et on survole ce que vous avez exactement en tête. À quoi pensez-vous ? Sur quoi travaillez-vous ? Comment utilisez-vous le fait d'être plusieurs à votre avantage ?

[01:23:58] **Gavin McClurg:** Ouais. Commençons par bien cadrer les choses. Ce que je veux dire par là, c'est qu'il faut faire un effort conscient. Si tout le monde ne fait pas cet effort, vous allez tous être au décollage en vous disant : « On devrait faire du vol en équipe aujourd'hui », et ça va durer environ 10 minutes. Tout le monde doit donc y travailler ensemble et, vous savez, Matt Beechinor et moi avons trouvé une superbe synergie ces derniers temps parce que je n'ai pas pu faire de vol en équipe avec Matt pendant des années. Il était juste trop bon. Et, vous savez, je pense qu'une partie de ça, c'est que je m'améliore, mais c'est aussi le fait qu'il soit très conscient. « OK, on ira plus loin si on vole ensemble. » Alors parfois, je fais une journée de dingue et je suis juste au-dessus de lui, j'attends.

[01:24:46] Parfois, il est en mode "animal" et il doit m'attendre, alors que nous ne sommes pas prédisposés à attendre. On ne joue pas à ce jeu-là. Donc, la première chose, c'est vraiment un déclic mental. Il faut que vous le fassiez concrètement. La chose suivante, ce sont des règles fixes que j'ai apprises avec les Brésiliens qui volaient avec Donajete au Texas il y a quelques années. Et, ça dépend du nombre de personnes, mais disons que vous avez quatre personnes qui volent ensemble ; au fil de la journée, le leader change, certaines personnes vont être en "flow". Si vous volez avec des capacités relativement similaires, disons entre 10 et 12, si c'est Califf, c'est comme si vous en aviez un, vous menez, vous êtes aux commandes, vous terminez les montées, mais vous prenez beaucoup plus de risques parce que vous en avez un et vous essayez de tirer le groupe, vous voyez ?

[01:25:46] Alors pour le vol en équipe, ce qu'on essaie de faire, c'est voler vite, aller le plus loin possible. Et ça veut dire qu'on doit voler vite ensemble. Mais au niveau des règles, ça change, tu sais, quand tu es en compétition, si tu es en contrôle, tu vas rester en contrôle. Donc, ça veut dire que tu es en haut de la pile, non ? En haut du groupe, et le concept d'être en contrôle, c'est que tu essaies de voler vite, mais sans prendre de risques. Donc, tu es en haut de la pile. Tu vas laisser cette montée avec la barre pleine parce que tu essaies de traverser le trou d'air le plus vite possible, mais ensuite, tu tires, tu veux que tout le monde parte avec toi. Tu veux que les gens t'aident. Ces gens partent, et là, tu es malin, tu recules sur la barre et tu les laisses passer devant toi, tu les utilises, tu restes en contrôle et tu voles les meilleures lignes.

[01:26:35] Pas du tout. Quand vous faites du vol en équipe pour le XC, c'est vous qui prenez les risques. Une fois que vous avez atteint le sommet de la montée, vous menez la danse, vous tirez tout le monde avec vous, mais ces gens sont des Bir. Ils ne sont pas juste derrière vous, ils s'éparpillent instantanément. Vous voulez que quatre personnes échantillonnent quatre types d'air différents. Genre, « Oh, Andy est sur une meilleure ligne, Gavin est sur une meilleure ligne » et on travaille ensemble. L'autre aspect de la chose, c'est qu'inévitablement, quelqu'un a raté cette montée, ne monte pas aussi bien ce jour-là, n'est pas dans la zone ou est constamment un peu en retard. C'est eux qui deviennent les preneurs de risques de fait. Ce sont eux qui doivent continuer à pousser, vous voyez, ils se sacrifient pour le bien du groupe.

[01:27:23] On ne peut pas attendre cette personne. Vous savez, les trois autres sont au sommet de la montée. Ce gars est à mille mètres plus bas, on ne va pas, on ne va pas couvrir le terrain aussi vite. Si ce gars, si ce gars regarde en l'air et voit que mes trois coéquipiers sont partis, je dois y aller et je passe en plein régime, vous voyez, donc je vais peut-être dérapier, mais je les aide. J'essaie de passer devant pour leur montrer. Pour pouvoir les tirer avec moi. Il y a donc deux personnes qui tirent vraiment le groupe, le héros et l'agneau. Et comme les pilotes sont bons, celui qui pousse devant va, on l'espère, trouver la meilleure montée en premier et bang, les autres pilotes pourront aller sur cette montée.

[01:28:07] Et il a pris, vous savez, 10 ou 15 secondes d'avance sur eux, même s'il est plus bas, et ils se rejoignent ensuite. Alors quand ça marche bien, vous savez, comme pour Rafael Saladini, quand ils ont fait toutes ces tentatives de records, ça prend beaucoup de temps de voler ensemble avec les mêmes personnes encore et encore, mais quand ça marche bien, il n'y a pas besoin de radio, pas besoin de contact. Je veux dire, vous devriez avoir des radios, mais c'est juste que tout le monde connaît son rôle. Tout le monde connaît sa position. Tout le monde sait ce qu'il faut faire à n'importe quel moment. Et, oh, Rafael, il est dans la zone idéale. Maintenant, il le ressent. Il tire le groupe parce que pour voler vite, il faut pousser, surtout pendant la meilleure partie de la journée. Donc ce n'est pas comme en compétition où, vous savez, il y a beaucoup de frime.

[01:28:58] Il n'y a pas de favoritisme. Tout le monde travaille dur. Tout le monde contribue au, vous savez, au, au, au, au, au, au, au, au, au, au, au groupe. Tout le monde essaie de tester des voies différentes. C'est le plus important : tout le monde essaie de tester des voies différentes. Alors les très bons grimpeurs sont constamment insatisfaits. Ils ne sont jamais contents de leur voie. Ils cherchent constamment à pousser un peu plus sur ce virage. Essaie ça. Oh, je sens quelque chose par ici. Non, ça n'a pas marché. Faut revenir. Oh, ça a marché. Tout le monde se rapproche de ce pilote. Mais c'est aussi assez fatigant. Et c'est pour ça que je dis que ça arrive naturellement. Euh, et Untel, ils sont sur une voie en ce moment. Ils avancent vraiment bien. Euh, suivons, suivons ce pilote. Vous savez, laissons-le faire plus de travail.

[01:29:45] Mais tout le monde contribue. Et je pense que c'est, mais c'est bien plus que toutes ces petites règles que je viens de sortir là et que j'ai apprises de Donna Zeta. C'est le fait de vraiment faire un effort conscient pour le faire, parce qu'au final, il y aura des moments où tu iras si lentement que ça va me rendre dingue. Mais au bout du compte, tu vas tomber. Tu vas aller beaucoup plus loin. Ou

[01:30:11] **Calef Letorney:** Je n'aime pas leur trajectoire, mais je vais rester avec eux parce que nous sommes une équipe. Ce n'est pas comme ça que j'aurais agi. Ils ont choisi de faire un détour vers ces restes de nuage et j'aurais continué tout droit, mais mon coéquipier a lâché et je veux, j'ai toujours un coéquipier. Parce que je sais qu'à 17 heures, nous serons bien meilleurs en tant qu'équipe pour la chasse. Parce que, vous savez, cette différence, si vous arrivez de 17 heures jusqu'au coucher du soleil, peut représenter une distance énorme ou vous pouvez vous arrêter tôt. Parce que vous avez décidé d'aller plus vite et vous êtes parti seul. Ouais, on a eu de la chance. Je pense qu'on a eu de la chance que notre communauté devienne assez grande et qu'il y ait de plus en plus de monde qui chasse le XC, ce qui est génial. Donc de plus en plus, je ne dis pas que vous serez mon coéquipier au décollage parce que les gens ne se lèvent pas et ne partent pas toujours en même temps.

[01:31:03] Et si vous ratez cette fenêtre, vous pouvez rester bloqués pendant 30, 40 minutes ou peu importe. Ce que je vois, c'est qu'ils ont tendance à juste se développer au Hawk, là où vous vous dites : « Oh, nous trois ou quatre, on est tous en position. On le fait ensemble. » Et puis vous avez abordé un point super, c'est que ce n'est pas du pimping, n'est-ce pas ? Il y a tellement de fois où vous volez avec quelqu'un et c'est juste exaspérant parce qu'il ne contribue pas du tout à l'effort. Et j'essaie vraiment de faire tout mon possible pour faire exactement l'inverse. Quand je vole en équipe avec quelqu'un, au lieu de me dire « tu es en dessous de moi », je m'en sers pour trouver les meilleures ascendances. Je vais te laisser travailler la thermique au mieux de tes capacités.

[01:31:48] Et je vais utiliser mon avantage d'altitude pour chercher autour de nous et être insatisfait pour tout le groupe. De cette façon, je ne vais pas vous laisser me dépasser, mais à chaque fois, je vais pousser un peu plus loin ou peut-être face au vent, je vais pousser un peu par ici. Si ça semble bon par là, je vais essayer de nous traîner. Parce que quand je trouve deux fois plus de taux de montée, je vais prendre la radio immédiatement pour vous le dire, ou ce ne sera probablement même pas nécessaire. Parce que vous allez le voir. Et on va traîner toute la thermique avec nous. Et parce qu'il pourrait y avoir quelque chose de tellement mieux qu'il faut juste voler pendant cinq secondes de synchronisation pour y arriver. Mais si vous faites juste du pimping, vous ne prendrez pas forcément ce risque. C'est donc une vraie façon de, je pense, plutôt que d'attendre que quelqu'un au-dessus rattrape le groupe, vous pouvez utiliser votre altitude pour améliorer l'équipe.

[01:32:38] Le vol en éventail, vous savez, en plané, comme vous l'avez dit, c'est énorme. Je pense que le fait que le pilote le plus bas marque la montée peut être vraiment puissant pour que plusieurs personnes au-dessus de lui cherchent autour de la personne en bas. Si vous êtes en difficulté et en bas, faites de votre mieux pour nous rattraper, restez dans la

portance où vous êtes pendant que nous cherchons dans les environs. Et si nous ne trouvons rien de mieux, nous reviendrons vers vous avant que vous ne nous dépassiez. Et on sera à nouveau ensemble.

[01:33:19] **Gavin McClurg:** Ouais. Et ça peut être, enfin, et encore une fois, c'est de la course au record du monde que j'ai appris avec Donna ce jour-là, tu n'as tout simplement pas le temps quand tu enchaînes des journées de 11 heures et que tu essaies de faire 50 km/h, tu n'as pas le temps d'attendre. Mais peut-être que la bonne chose à faire est de remettre cette personne dans le jeu. Vous serez plus forts ensemble. Alors peut-être que c'est l'un de ces cas où ils sont allés un peu trop loin. Et, encore une fois, ça dépend de l'objectif, mais je dirais que la seule réserve que je te ferais, si tu avais les trois, ton exemple était les trois qui partent, tu penses avoir une meilleure ligne par ici, mais là, je suis en vol d'équipe.

[01:34:06] Je vais les suivre. Si tout le monde est vraiment dans l'esprit d'équipe, ils devraient voir que tu commences à dériver pour prendre cette autre ligne et se dire : « C'est une meilleure ligne » ou « C'est le bon moment pour passer par la radio ». Donc je dirais, ne te contente pas de les suivre juste parce que vous êtes en équipe. Vous essayez tous d'aller plus loin qu'en tant qu'équipe.

[01:34:28] **Calef Letorney:** Et ça pourrait donc

[01:34:30] **Gavin McClurg:** ils soient attentifs et se disent : « Oh, je veux y aller. Hé, Caleb est sur une meilleure ligne, je vais la prendre. »

[01:34:35] **Calef Letorney:** Ouais, évidemment. Ouais, carrément. Et surtout. Genre, « Hé les gars, je pense qu'on devrait aller par là ». Convaincre l'équipe si vous pensez avoir la meilleure idée. Euh, mais pour en revenir au thermaling, ce que je décris n'est pas forcément d'attendre. Tu vois, si tu as 200 pieds d'avance, l'attente n'est pas si significative et tu pourrais juste les pimper et rester juste au-dessus d'eux tout le temps. Et ensuite, tu sais, tu peux partir selon le planning normal, ou faire un schéma de recherche un peu plus large et utiliser cette altitude pour atteindre quelque chose avec deux fois la vitesse de montée. Et là, toute l'équipe avance plus vite parce que tu utilises ton avantage d'altitude pour aider le groupe plutôt que de l'utiliser comme une police d'assurance.

[01:35:23] Parce que bien souvent, les gens voient leur altitude comme, enfin, j'ai la personne en dessous de moi qui travaille pour moi. Et tant que je ne prends aucun risque et que je ne les laisse pas me dépasser, alors je vais au moins les battre, vous voyez ? Et je pense que ce n'est pas l'état d'esprit d'une équipe. L'état d'esprit d'une équipe, c'est : j'ai ce petit avantage. Laissez-moi être celui qui prend un peu plus de risques pour qu'on obtienne,

[01:35:46] **Gavin McClurg:** Je dois sacrifier un petit quelque chose ici.

[01:35:47] **Calef Letorney:** Je sacrifie l'altitude parce que ce sont aussi ces coups qui paient. J'aime bien utiliser la mentalité du joueur de poker, tu vois, on mise constamment. Et parfois, ces gros paris nous obligent à,

[01:36:04] **Gavin McClurg:** on est constamment en train de mettre l'anté. Elles

[01:36:04] **Calef Letorney:** ils partent en chasse et ils tombent pile dessus. Et quand ils tombent, ils ont un énorme gain, mais il faut avoir assez de capital pour que ça en vaille la peine. Et je veux parler, le dernier point de la liste, c'était la technique du two-liner. On y arrive bientôt, mais l'un des avantages des two-liners, c'est qu'on peut couvrir énormément de terrain. Ça peut être génial de voler avec un modèle old school, voir s'il y a un bon pilote dessus. Parce que tu as ta bouée thermique. Tu les laisses juste dans la thermique pendant que tu pars à l'aventure, en essayant de trouver une meilleure portance, comme tu l'as dit, insatisfait, et tu sais, tu as ton pilote C et ta thermique pour toi.

[01:36:43] **Gavin McClurg:** Ouais, carrément. Carrément. On devrait peut-être garder les deux lignes pour une autre fois. Il nous reste une heure et 40 minutes. On a encore beaucoup de terrain à couvrir, mais bon, on va s'arrêter là. Sinon, Miles va me tuer avec le pauvre gars. Je passerais deux jours à monter ça, mais, euh, Caleb, mec, t'es une perle. Je t'apprécie. Merci pour toutes ces questions, c'est toujours un plaisir de se capter, mec. Ça fait un bail.

[01:37:02] **Calef Letorney:** Ouais, j'apprécie vraiment l'opportunité. Je trouve ça sympa de créer du contenu éducatif plutôt que de juste raconter des histoires. Je veux dire, j'ai des histoires pour des jours entiers. On a eu des super histoires très vite. Je me suis posé chez un membre du Hall of Fame des Red Sox, dans cette énorme maison dont je te parlais, tu

te rappelles ? Six heures trente, dernière approche vers le nord-est du Vermont, au milieu de nulle part, on atterrit dans un champ agricole et deux types bourrés sortent. Ils nous parlent de leur ferme, tu vois. L'un d'eux me dit : « Tu sais qui c'est ? C'est Bill Spaceman Lee. Il est au Hall of Fame des Red Sox. » On finit par parler au gars et il nous dit : « Vous êtes bien arrivés ! Je suis trop content que vous ayez atterri ici. Je vais vous ramener. » Et je lui réponds : « Vous êtes beaucoup trop bourrés. » Et c'est deux heures et demie de route.

[01:37:48] T'es bien trop bourré, mec. Et il me répond : « T'as raison, je suis bien trop bourré, mais le gars sera sobre dans deux heures. Emmenez-le avec vous. Il sera sobre dans deux heures et demie. D'ici là, vous serez arrivés. » Mais je lui dis que sa voiture n'est pas en état de rouler. Il me dit : « Prenez la mienne. » Mais aucune des deux voitures n'était en état de rouler. Aucune des deux. Finalement, on discute un moment avec lui et il finit par dire : « Vous avez raison, on est tous trop bourrés. Prenez juste notre voiture. On est tellement contents que vous soyez atterris ici. Prenez notre voiture. » Alors on a dit : « Non. » Bon, alors on a fini par vider sa voiture qui était pleine de battes et de gants de baseball. Il fabrique ses propres battes. Et j'avais entendu son nom parce qu'il se présente au poste de gouverneur à chaque élection, ce qui est hilarant. Il obtient genre 3 % des voix au Vermont. C'est genre une célébrité locale, un genre de héros. Enfin bref.

[01:38:33] Il y a des gants de baseball, des battes, des balles, genre des déchets. Et plein de cartes. Il est genre : « Oh, voilà une carte. » Et il commence à signer des cartes et à en distribuer. Alors on est super reconnaissants de charger tout ça dans sa vieille carcasse. Ce truc tombe en morceaux. À peine roulant. J'ai fini par le conduire chez les parents de mon pote, j'ai emprunté leur voiture pour ramener la voiture de l'astronaute. Mais ouais, rentrer à la maison est tout aussi excitant. On ne peut pas inventer ça.

[01:39:03] **Gavin McClurg**: C'est clair. Je sais que c'est souvent plus excitant. On ne peut pas inventer ça. J'adore ça. J'adore ça. Bon, il faut que je vienne là-bas pour voler avec vous. Je ne l'ai jamais fait, je ne l'ai jamais fait. Et, euh, ça a l'air d'être génial.

[01:39:13] **Calef Letorney**: Il faudra surveiller la météo. Si on a une bonne période météo, peut-être un de ces quatre.

[01:39:18] **Gavin McClurg**: Ce serait super. Tout

[01:39:19] **Calef Letorney**: C'est ça. Eh bien, merci beaucoup, mec. Merci, mec. Ouais, merci infiniment. C'était super de discuter avec toi.

[01:39:27] **Gavin McClurg**: Si vous trouvez Cloud-based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des manières. Vous pouvez nous laisser une note sur iTunes ou Stitcher, peu importe la plateforme que vous utilisez pour écouter votre podcast, ça compte beaucoup et ça aide à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter avec vos amis sur le trajet vers le travail. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette façon. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, beaucoup de stockage, de la musique et toutes sortes de frais logistiques. Alors, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal, ou vous pouvez mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera chaque émission qui sort. Nous publions une nouvelle émission toutes les deux semaines. Donc, par exemple, si vous donnez un dollar par émission toutes les deux semaines, cela revient à environ 25 dollars par an.

[01:40:13] 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. Donc, si vous avez des questions, elles ne sont pas influencées par des sponsors ou des revenus publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. J'espère donc que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir : si vous allez sur cloudbasemayhem.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. Nous avons essayé de rendre les choses très simples, et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, aux petits podcasts vidéo que nous faisons et aux petites pépites supplémentaires que nous découvrons lors des conversations.

[01:41:06] Si ça ne finit pas dans l'émission principale mais qu'on pense que vous devriez l'entendre, on ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir financièrement, dites-le-moi simplement. Je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie. Et j'espère qu'un jour vous serez en position de pouvoir nous soutenir, mais vous trouverez tout ça sur le site web. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou ont acheté du merchandising Cloud-based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou quoi que ce soit, vous devriez déjà être configurés. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ça. 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 tauche ich erneut mit Calef Letorney ein, um fortgeschrittene Cross-Country-Techniken zu erkunden, wobei der Schwerpunkt auf Thermikflügen, dem Einfluss des Windes, dem Konzept des Shark Flying und vieles mehr liegt. Wir besprechen die Bedeutung des Verständnisses von Tagesbedingungen, das Erkennen, wann man im Flug die Gänge schaltet, und die Strategien, die zu einer effizienteren Navigation in der Luft führen können. Das Gespräch ist reich an Erkenntnissen und persönlichen Erfahrungen und stellt somit eine wertvolle Ressource für sowohl Anfänger als auch erfahrene Paraglider dar. Wir untersuchen weiter die Feinheiten des Cross-Country (XC)-Fliegens mit Fokus auf Rennstrategien, Thermikmanagement, Gleittipps und die Bedeutung von Teamarbeit. Wir besprechen die Nuancen des Timings im Rennen, das Verständnis dafür, wann man Aufstiege verlassen sollte, und die Bedeutung von Risikobereitschaft für den Erfolg.

Der Beitrag #255 XC Concepts im Detail mit Calef Letorney erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Hallo

[00:00:09] Hallo zusammen, willkommen zu einer weiteren Episode von Cloud Base Mayhem. Ich habe mich mit meinem guten Freund und Instruktor von New England Paragliding, Caleb Letourne, für die dritte Folge dieser Serie zusammengesetzt. Wir nennen diese 301. Hier geht es also ziemlich intensiv um instruktive Gedanken zu vielen verschiedenen Themen. Wie der Tag und der Druck unsere Thermik-Techniken beeinflussen. Wir besprechen quasi nochmal dieses „sticky to fizzy“-Konzept, von dem Kelly Farina in seinem Buch Mastering Paragliding spricht. Wir reden über Thermik-Strategien auf der Lee-Seite und entsprechende Vorsichtsmaßnahmen. Wann man weiterziehen muss, wie schnell man höher kommen kann, und warum „schnell“ nicht immer ein Risiko ist. Also wie man die Geschwindigkeit des Tages fliegt und wie man die Distanz am effizientesten zurücklegt.

[00:01:02] Sharking und die Kunst des Surfens quer und gegen den Wind. Früher haben wir immer über Dolphin-Fliegen gesprochen, aber heutzutage geht es eher um Shark-Fliegen. Wir werden ein wenig darüber reden. Team-Flugstrategie im Detail. Und wir haben darüber gesprochen, wie viel Zeit ich mit Donizete Lemos verbracht habe. Er war Teil des Weltrekordteams in Brasilien. Ich habe vor ein paar Jahren etwas Zeit mit ihm in Texas verbracht. Er, Cody Mittanck und ich haben zusammen eine Menge Team-Flüge gemacht. Ich habe viel darüber gelernt. Wir haben über Team-Fliegen gesprochen, wie es funktioniert, die Konzepte und Regeln und vor allem darum, die richtige Einstellung für Team-Flüge zu entwickeln. Wir haben über das Schalten von Gängen gesprochen, wie wichtig das ist, wie man es erkennt und wie man nicht...

[00:01:48] aufgeben. Ich denke, das war's. Das war eine lange Folge. Wir gehen da ziemlich tief ins Detail. Es dauert etwa anderthalb Stunden. Hört

[00:01:57] einige schöne Bereiche und ich denke, einige Konzepte, die euch wirklich helfen werden, mehr Meilen beim XC-Fliegen zu sammeln. Viel Spaß.

[00:02:12] Califf, willkommen zurück, Alter. Ist ja schon eine Weile her. Wir machen hier die 301-Folge. Wir werden uns ein paar Fragen vornehmen. Ich find's super.

[00:02:19] **Calef Letorney:** Ja, Gleitschirmfliegen 301 cross country Techniken. Danke, dass ihr mich wieder dabei habt.

[00:02:24] **Gavin McClurg:** Ich mag das. Ich mag das. Ihr hattet eine gute Saison dort draußen im Nordosten.

[00:02:29] **Calef Letorney:** Ja, wir hatten ein tolles Jahr.

[00:02:32] Ab und zu haben wir eine Dürreperiode, und das macht Spaß. Und ich denke, die Community wächst. Wir lernen viel dazu. Die Ausrüstung wird besser. Deshalb haben wir immer bessere Flüge. Es war wirklich cool.

[00:02:44] **Gavin McClurg:** Cool. Und du bist nicht mehr der alleinige Inhaber von New England paragliding, oder? Du hast verkauft? Ich

[00:02:51] **Calef Letorney:** ich habe Paraglide New England verkauft, als mein Hauptjob ernster wurde. Ja. Also, Range Rover? Ja. Rover's North. Wir verkaufen Land Rover-Teile.

[00:03:00] **Gavin McClurg:** Rover's North.

[00:03:01] **Calef Letorney:** Stimmt, stimmt, stimmt. Wir sind zu einer Mitarbeitergenossenschaft geworden und es fühlte sich für mich nicht richtig an, einen Nebenjob zu haben. Also. Richtig. Ich bin allerdings mehr geflogen als je zuvor. Also.

[00:03:12] **Gavin McClurg:** Das ist super. Du hast da eine gute Entscheidung getroffen.

[00:03:14] **Calef Letorney:** Ja, das ist klasse. Wir hatten dieses Jahr eine Menge Spaß. Ich melde mich einfach bei dir, weil ich über diese Konzepte nachgedacht habe, die mir meiner Meinung nach wirklich geholfen haben, weiter und besser zu fliegen. Und ich behaupte nicht, dass ich das alles selbst erfunden habe. Es ist eine Sammlung von Büchern, die ich gelesen habe, und großartigen Piloten, mit denen ich Zeit verbracht habe. Und ich denke, du hast ein tolles Format, um den Leuten zu helfen, diese Konzepte zu verstehen, weil nicht jeder so viele Bücher gelesen hat, wie er sollte. Es schien mir einfach wie eine super Idee. Und ich hoffe, auch von dir etwas zu lernen. Ich habe eine Menge davon, also, wir drehen das Spiel ein bisschen um. Du kannst mir Fragen stellen, ich werde dir Fragen stellen. Aber.

[00:03:50] **Gavin McClurg:** Ja. Dann lass uns direkt loslegen. Cool.

[00:03:53] **Calef Letorney:** Alles klar.

[00:03:55] Also, um, ich frage mich direkt vorab – lassen Sie mich das Ganze kurz einordnen. Aber ich denke, die Grundlagen von cross country sind ein gutes Steigen, dann die Fähigkeit, irgendwo zu gleiten und wieder zu steigen, und unsere Fähigkeit, das im Laufe der Zeit zu kombinieren. Es gibt eine Reihe von Konzepten, die ich denke, unsere Flugtechnik wirklich beeinflussen, und ich frage mich, wie der Tag und der Druck die Thermik-Technik beeinflussen und wie wir die Strategie basierend auf den Gegebenheiten anpassen. Und ich bin neugierig, wie Sie darüber in Ihrem Flugdenken?

[00:04:33] **Gavin McClurg:** Ja. Ich meine, als ich das gelesen habe, war ich total begeistert. Das erste Konzept, das mir in den Sinn kam und das ich schon immer sehr mochte, ist das von Kelly Farina in seinem Buch „Mastering Paragliding“. Er spricht darüber, wie sehr der Tag vom Druck, vom Skew-T und der Lapse Rate abhängt, und dass das wirklich ein Spektrum ist, oder? Von „sticky“ bis „fizzy“. Ich musste diesmal echt lachen, als ich darüber nachgedacht habe, bevor ich mit dir gesprochen habe, weil es in den Rockies ja immer irgendein Spektrum von „fizzy“ ist. Ja, wir haben nicht viele wirklich stabilen Tage. Manchmal haben wir eine Inversion, aber eben. Also dachte ich zuerst: Wow, das ist wirklich ortsabhängig.

[00:05:24] Und wisst ihr, wir haben dieses Spektrum in den Alpen wirklich voll auskosten. Ihr könnt das ganze Spektrum am selben Tag erleben. In einer Woche werdet ihr es definitiv erleben, richtig? Und ich bin sehr oft auf der Verliererseite gestanden, weil ich es nicht erkannt habe, besonders an den „sticky“ Tagen, und dann in etwas mit großen Konsequenzen wie den X-Alps geflogen bin. Bei einigen meiner Touren war es an richtig „sticky“ Tagen – wenn ich an die denke, sind sie irgendwie suppig und feucht mit einer sehr starken Inversion –, aber man kann viel Strecke zurücklegen, wenn man einfach extrem geduldig ist.

[00:06:11] Und du redest einfach über die langsamsten Aufstiege, was wir hier in den Rockies gar nicht haben. Wir haben keine langsamen Aufstiege. Deshalb freue ich mich, auf deine Frage weiter unten in der Liste zu diesem Konzept zu kommen – also, wann man los muss, wann man im Rennmodus sein muss und wann man im langsameren Modus sein muss. Aber bevor wir dazu kommen, denke ich, geht es zuerst darum, zu identifizieren, wie der Tag wettertechnisch werden wird, aber dann auch in der Lage zu sein, in der Luft einen Schalter umzulegen. Und zu erkennen, wann man

geduldig sein muss, weil es manchmal, weißt du, gab einen Tag, ich glaube, es war die Red Bull X-Alps 2019. Wir hatten diesen verrückten Hochdruck, der aus der Sahara herübergeblasen ist.

[00:06:59] Der Himmel war voller Staub und es war wahnsinnig heiß. Ich meine, wenn man um sieben Uhr morgens durch Chamonix läuft, sind es fast 100 Grad Fahrenheit, also Anfang 30 Grad Celsius um sieben Uhr morgens. Das habe ich noch nie erlebt. Es war Rekordhitze, wahnsinnig heiß, und die Art von Hitze, bei der man beim Aufstieg zum Startplatz Schnee nimmt, ihn sich auf den Nacken packt und sich in die Hose schiebt. Und um fünfzehn Uhr bin ich gestartet, um nach St. Hilaire zu kommen, weißt du, der dritte Flug des Tages, wurde richtig hoch und hatte eine Menge vertikaler Meter vor sich. Ich bin um fünfzehn Uhr gestartet, hätte also bis fünfzehn Uhr dort sein müssen, und habe nicht mal einen Hauch von Erfolg gehabt.

[00:07:45] Aber das war derselbe Tag, an dem Leute auf dem Mont Blanc gelandet sind und Toma Coconaya fast 6.000 Meter erreicht hat. Er war mir nur knapp voraus, als er in die Monta Vesso in den Maritimes ging und die 6.000 Meter erreichte. Wenn man also diese Inversionsschicht durchbrochen hat, war man buchstäblich auf dem Mond. Und also, ich war einfach nicht geduldig genug. Genau als ich gestartet bin, hätte ich da sitzen bleiben sollen. So lange es gedauert hätte und einfach herumgeirrt und herumgeirrt und herumgeirrt sein müssen, und irgendwann hätte ich was bekommen. Und also, ja, ich meine, ich mag dieses Bild, weißt du, von sticky zu fizzy, und offensichtlich ist am fernen Ende von fizzy, wo ich lebe, dass man auf Cape-Werte schauen will, oder?

[00:08:36] Und ist es wirklich zu sprudelig, und wie sprudelig wird es noch, und wie viel OD – und wenn es ballistisch wird, ist es ziemlich unangenehm, in der Luft zu sein. Du sprichst von

[00:08:50] **Calef Letorney:** Überentwicklungsrisiko.

[00:08:52] **Gavin McClurg:** Ja, genau. Wenn es zu sprudelig ist, weißt du, was man in den Alpen auch sehr oft hat. Aber ich mag es, das auf diesem Spektrum zu betrachten. Ich mag diese Visualisierung. Also, habt ihr wirklich klebrige Tage? Ich kann mir vorstellen, dass ihr die habt, besonders bei maritimer Luft und

[00:09:10] **Calef Letorney:** wir hatten eine Menge Tage und was ich herausgefunden habe – okay, das habe ich auch in den Alpen festgestellt – ist, dass die Thermik manchmal mehr an Gelände abgibt, wo an einem Tag mit niedrigem Druck zum Beispiel ein Hügel auf halber Höhe einfach das ganze Potenzial freisetzt. Man muss also nach vorne schauen und danach suchen, wenn am Hügel nichts passiert, denn es könnte direkt neben oder etwas weiter unten am Grat ein Boomer entstehen, so eine Art kleinerer Hügel, was an einem Tag mit höherem Druck meiner Meinung nach viel weniger wahrscheinlich ist. Ich stelle mir das wie einen Deckel auf einem Topf vor, das ist unsere Inversion, und wir bekommen sie dann vielleicht bei 3000 Fuß und wieder bei 5000 Fuß, weißt du, sie kommen in ziemlich regelmäßigen Abständen.

[00:09:57] Und wenn du unter ihnen bist, weißt du, oft startest du unter ihnen, aber die Thermik bleibt ziemlich nah am Gelände. Das bedeutet aber nicht unbedingt, dass es ein schlechter Tag wird. Ein strahlend blauer Himmel kann fantastisch sein. Und oft werden nur um unsere Hauptkamm- und Gipfelregionen Wolken entstehen. Wenn du dann an diesem Hauptkamm sein kannst, wie du sagtest, dir Zeit zu lassen, aber wirklich zu verstehen, dass die Thermik versucht aufzusteigen und die Temperaturabnahme nicht gut ist. Sie trifft auf eine Inversion, hüpfert herum und driftet leeseitig ab. An einem Tag mit niedrigem Druck würde ich eher leeseitig nach besseren Aufstiegen suchen, da ich weiß, dass der beste Kern der Thermik konsolidierter und höher sein wird.

[00:10:45] Der Wind ist wie Rauch von einem Feuer. Das Gute steigt direkter nach oben und der Müll wird leeseitig weggeweht. Also treffe ich eine Thermik und drehe in den Wind, und an einem Tag mit niedrigem Druck schnüffle ich mehr leeseitig. Und ich bin vielleicht eher bereit, Höhe zu investieren und ein Stück vorneweg zu gleiten, um zu sehen, ob ich es schaffe. Und dann zieht es dich manchmal einfach rein. Du fliegst geradeaus für, weißt du, 30, 40 Sekunden und es wird immer besser und besser und besser. Und dann boom, du bist auf der Rakete nach draußen. Und das passiert an Tagen mit hohem Druck nicht so oft. Ich habe das Gefühl, dass die Blasen abdriften, besonders wenn es ein Tag mit hohem Druck und leichtem Wind ist, und dann könnte irgendeine Art von Konvergenz stattfinden, oder es ist einfach das Gelände, das sie abdriften lässt und sie nicht nach oben gehen lässt. Und am Ende folgst du den Thermiken leeseitig, wo du mit den Blasen sozusagen hin und her hüpfst, bis das Gelände sie wirklich nach oben zwingt, besonders wenn du

auf der anderen Seite des Berges Aufwärmung hast und das aus mehreren Richtungen so passiert.

[00:11:43] Und es scheint, als sei das Gelände an Hochdrucktagen noch wichtiger, da der Wind die Müllblasen in das Gelände drückt, um sie physisch freizusetzen. Und das Tolle ist, dass man an einem strahlend blauen Tag nicht weiß, wie hoch man kommen wird. Man kann oft viel höher kommen, oder? Es gibt keine Grenze. Man wird nicht durch die Wolkenbasis begrenzt. Natürlich ist die Spitze des Aufzugs anders, wenn es eine Wolke gibt, weil man von trocken auf etwa eine Klapper-Rate und dann auf feucht wechselt. Die adiabatische Abkühlungsrate, aber normalerweise geht der Auftrieb höher als die Wolkenbasis. Wir können nur nicht, wir müssen 500 Fuß unter der Wolkenbasis bleiben. Ja.

[00:12:25] **Gavin McClurg:** Und ich denke, was du da beschreibst, ist für mich wirklich visuell. Du mappst das, was du fühlst, was du siehst oder was du in der Vorhersage vor dem Start gesehen hast, was du da gesehen hast, während du dich vorbereitest – du setzt all diese Dinge zusammen. Zum Beispiel hier an einem Hochdrucktag. Bevor ich starte, muss ich wissen, dass das oft Tage sind, an denen Staubteufel am Startpunkt abreißen und Steine mit sich führen. Das ist irgendwie beunruhigend. Aber die Aufstiege sind Zwei-Meter-Aufstiege, was hier in der Gegend ein wirklich schlechter Aufstieg ist. Gestern zum Beispiel waren die meisten meiner Aufstiege Vier- oder Fünf-Meter-Aufstiege. Aber man kann an diesen Hochdrucktagen trotzdem eine Menge Strecke zurücklegen, wenn man es gut plant.

[00:13:15] Ja. Okay. Ich muss mich auch ein bisschen reinfühlen, besonders im Frühling, wenn es unruhig zugeht und wir oft diese Hochdrucktage haben. Da muss ich mental in den Kampfmodus schalten, weißt du, weil die Kanten scharf sein werden. Du wirst das Gefühl haben, in einem Riesenwirbel zu sein und nur einen Meter zu steigen. Du wirst einfach viel öfter ordentlich umgehauen, und Hochdruck ist an verschiedenen Orten unterschiedlich, aber tendenziell wirst du ein bisschen mehr herumgeschleudert. Aber wenn man die richtige Einstellung hat, ist es nicht beängstigend. Es macht Spaß. Es ist, ja, ich werde durchdrücken, ich werde dieses Gelände erreichen. Ich werde an diesen Tagen, an denen man es sieht, richtig cool durchbrechen. Es gibt Tage, an denen ich in Norditalien war, wo viel Smog und viel schmutzige Luft aus Mailand, aus dem Flachland und aus Venedig hereinkam.

[00:14:10] Und, und man kann, es sind blaue Tage, aber da sieht man, wie definiert die Inversion ist und man kann sehen, weißt du, zu einem bestimmten Zeitpunkt am Tag: Oh, es fängt an zu gehen. Es gibt Stellen, die durchbrechen, und man kann sehen, wie es passiert und man muss einfach durchkommen und geduldig sein. Aber du hast absolut recht. Ich denke, wenn man es kartiert und versteht, wie es mit dem Druck zusammenhängt, hilft dir das definitiv. Im Allgemeinen versuche ich immer, weißt du, im Gleitflug, äh, beim Steigen, immer auf der Luvseite zu arbeiten, aber du hast definitiv recht, wie es mit dem Druck zusammenhängt. Hoch

[00:14:54] **Calef Letorney:** Drucktage. Oftmals fällt man auf der Luvseite einfach aus der Blase heraus, aber wenn man bereit ist, sich zum Lee zu drehen und damit zu driften, kann es eine Weile lang gegen eine Schicht prallen, bis eine kritische Masse anderer Blasen und vielleicht etwas Geländeinfluss erreicht ist und man sie dann zum Lee hin weiterführt. Und dann schlägt es wieder um. Manchmal liegen die Thermik für eine Weile flach. Manchmal passiert das um Wolken herum, wenn sie schwach sind.

[00:15:20] **Gavin McClurg:** um anzufangen. Ja, genau. Ich meine, einer der besten Aufstiege, die ich in Alaska hatte, ich liebe diese Geschichte. Ich habe sie schon erzählt, aber es war wirklich spät, weißt du, ich hatte schon ein paar Flüge hinter mir und es war 19 oder 20 Uhr, was in Alaska eigentlich gar nicht so spät ist. Und ich habe dann diesen kleinen X-Alps-Move gemacht und diesen Grat hochgerannt, und der Wind blies ziemlich stark, aber er blies in die Richtung, in die ich wollte. Und ich dachte mir, na ja, drei Kilometer aus diesem Flug rauszuholen ist besser, als drei Kilometer zu laufen. Und ich bin gestartet und bin eine Weile am Grat entlanggeglitten. Und dann endlich ein bisschen höher gekommen, hoch genug, dass ich dachte, na ja, ich werde einfach um dieses Ding herumschirmen, diesen kleinen Hügel, auf dem ich war, und dann einfach das Tal hinunterfliegen. Und ich war auf Null AGL. Ich meine, ich war praktisch auf Meereshöhe, aber weißt du, im Fuß der Berge, aber sehr tief, und habe ewig eine Null gehalten, weißt du, es war einer dieser Flüge, bei denen man einfach nur herumdreht und – Ooh, ich sollte wahrscheinlich landen.

[00:16:11] Oh, noch eine Kurve. Ich sollte wahrscheinlich noch eine Kurve fliegen. Es war wahrscheinlich, ich war quasi direkt auf dem Deck, aber ich habe einfach nur gehalten, gehalten, gehalten, ewig gehalten. Und dann 0,1 und dann 0,2. Ich bin in diesem Aufstieg auf 15.000 Fuß gekommen. Ich bin in Alaska 15.000 Fuß hochgegangen. Ich meine, ich musste nie so klettern, das habe ich nie bei einem anderen gemacht. Das war der einzige Aufstieg, den ich je

so hatte. Ich bin oben auf dieses Ding gekommen und bin 50 Kilometer geflogen, ohne jemals wieder eine Thermik zu bekommen, weißt du, es war einfach nur, ich habe mich an diesem Ding festgehalten. Und schließlich hat es sich aufgerichtet. Wie du gesagt hast, war es ziemlich windig und es reichte gerade so, um mich in der Luft zu halten, und dann bumm, ging es gerade hoch und ich war weg.

[00:16:46] **Calef Letorney:** Und es war ein Abend mit Hochdruck. Ja. Hochdruckabende lösen sich oft komplett auf und haben diese erstaunlichen Glass-offs. Also einige der besten Glass-offs sind bei Hochdruck. Ich

[00:16:56] **Gavin McClurg:** denke ich, dass

[00:16:56] **Calef Letorney:** war ein Glas

[00:16:56] **Gavin McClurg:** aus, oder? Ja. Ja. Ich glaube, es war diese Kombination aus

[00:16:59] **Calef Letorney:** - Du

[00:16:59] **Gavin McClurg:** hol dir mal

[00:17:00] **Calef Letorney:** kalter Wind von der Katze, dunkle schattige Hänge, katabatische Strömung, die sich unter deine warme Tal_Luft schiebt, gerade genug Gelände, um sie loszureißen. Ja. Und Hochdrucktage. Ich habe das Gefühl, die funktionieren oft auch später am Tag super. Sie hatten den ganzen Tag Zeit, in der Sonne zu backen. Du hast keinen Schatten. Du musst dir keine Sorgen machen, dass du im Schatten stecken bleibst. Nichts löst sich. Ja. Es hat so eine Deckschicht im Tal und vielleicht weht es Richtung Gelände. Das Gelände drückt es irgendwann raus, aber weißt du, es ist einfach eine andere Strategie. Und ich denke, jeder muss irgendwie sein eigenes Spiel und seine Technik lernen, aber wenn du anfängst zu prüfen, was gerade passiert – und du musst nicht wirklich auf den Druck schauen, sondern ihn nur fühlen. Sind es Blasen oder eher, weißt du, kontinuierliche Ruhe – und dann fängst du an, deine Strategie basierend auf dem, was du tust, anzupassen?

[00:17:50] Weil man, wie bei anderen Sportarten wie Skifahren, einen tollen Tag haben kann, wenn die Bedingungen offensichtlich und einfach sind, aber man kann auch gute Tage bei anspruchsvollen Bedingungen haben, wenn man die Art und Weise ändert, wie man das Gelände nutzt und was man damit macht.

[00:18:05] **Gavin McClurg:** Ja. Ich meine, die richtige Exposition zu finden, den richtigen Hang. Irgendwo da draußen gibt es immer gute Powder. Man muss ihn nur finden. Also ja, mir gefällt das. Ich meine, was du mir sagst ist, du erstellst eine visuelle Karte von – ich meine, so finden wir den Kern, richtig? So finden wir Gleitflächen. So finden wir Linien. Es ist einfach ständig visuelles Mapping. Und ich liebe es, das mit diesen Konzepten zu kombinieren, von denen du sprichst – mit Wind, mit Druck, mit der Zeit des Tages von sticky zu fizzy, blauen Wolken. All diese Dinge, du versuchst einfach herauszufinden, wie das zusammenhängt. Und lass uns kurz auf den Wind eingehen und ihn ein bisschen analysieren.

[00:18:51] Manchmal klappt es auch nicht.

[00:18:52] **Calef Letorney:** Ja. Lass uns direkt einsteigen. Ich möchte kurz auf den Wind eingehen, weil der unglaublich vieles beeinflusst, was wir hier machen. Ich meine, erst einmal gibt es immer das Problem mit dem Auftrieb-zu-Scherkraft-Verhältnis, oder? Je windiger es wird, desto mehr wird alles auseinandergerissen und nur die starken Thermiken überleben. Aber ich denke, etwas, das mir in den letzten zwanzig Jahren oder so wirklich geholfen hat – worauf ich immer mehr achte – ist die Windrichtung und wie sie sich im Verhältnis zum Gelände verändert, wie in kleinen Tälern und so weiter, aber vor allem beim Durchqueren von Schichten und Inversionen. In einer Thermik kann man sehen, wie sich die Windrichtung deutlich ändert. Und wenn man das schnell mitbekommt, kann sich die Strategie komplett anpassen. Man kann das dann richtig ausnutzen oder man merkt es überhaupt nicht und dann funktioniert es einfach nicht für einen.

[00:19:40] **Gavin McClurg:** Hier hilft das Racing wirklich weiter. Oder, ihr wisst schon, wenn man mit mehreren Leuten fliegt. Wir werden gleich über Teamflugtechniken sprechen, aber ich denke aus meiner Erfahrung, dass man nicht einfach magisch gut im Windfliegen ist. Natürlich gibt es in diesem Sport Talent, aber ich glaube wirklich, dass Windfliegen einfach viel Übung erfordert. Und wieder zurück zu dem Punkt: Es ist besser, einen Thermikflug auf der

Luvseite zu verlieren als auf der Leeseite. In den meisten Fällen habt ihr absolut recht, dass man nach dem Druck auf das Hochdruckgebiet jagt, aber es ist einfacher, im Wind aus der Rückseite des Thermiks herauszufallen, was ein Todesurteil sein kann.

[00:20:31] Und je nach deiner Größe kommst du vielleicht nie zurück dorthin, aber was ich im Allgemeinen sehe, ist, dass unsere Piloten zu früh abdrehen. Wenn sie auf einen Hang treffen, kann es Konvergenz sein. Du musst vielleicht gar nicht abdrehen, aber typischerweise ist es Ding, Ding, Ding, Ding, Ding, Ding, Ding, Ding, Ding. Und dann, wow, da kommt eine heftige Banke und sie haben die andere Seite noch gar nicht gespürt. Besonders im Wind ist das dein Todesurteil. Das wird dich immer wieder auf den Boden bringen. Also hilft es wirklich, andere Marker zu haben, aber auch einfach nur zu spielen.

[00:21:19] Ich habe in Valle de Bravo eines Jahres etwas Wunderschönes gesehen. Wir haben in diesem Jahr den Task festgelegt, er war ziemlich lang, und wir sind Richtung Victoria geflogen, aber dann sind wir zurück zum See gekommen. Für diejenigen von euch, die noch nicht dort geflogen sind: Das ist nördlich des Sees und dort weht immer Wind nach Norden. Normalerweise fliegen wir also einfach nach Norden, wir folgen dem Wind. Aber in diesem einen Fall sah es leicht genug aus, dass wir auf diese Ebene rausziehen, ein bisschen herumspielen und den ganzen Weg zurück zum See fliegen konnten. Und nur zwei oder drei Leute haben das Ziel erreicht, vielleicht nur einer, aber Mitch Riley hat an diesem Tag gewonnen und am Ende die ganze Meisterschaft gewonnen. Und das, was er auf dieser Ebene anders gemacht hat, was...

[00:22:04] der Rest von uns am Boden war, weil es ziemlich windig war, wisst ihr, man bekommt den Steigflug, aber nie so viel wie man wollte, und dann ab. Oh, ich werde diesen Steigflug auf der Luvseite nicht schaffen, also werde ich abdriften. Und wir mussten diesen Umkehrpunkt auf der anderen Seite der Ebene erreichen. Jedes Mal, wenn man abdrifft, macht man es schwerer, wieder gegen den Wind zum Umkehrpunkt aufzusteigen. Er war der Einzige, der es geschafft hat, weil er jedes Mal, wenn er oben am Steigflug ankam, immer zur Luvseite ging. Er bewegte sich immer zur Luvseite und versuchte, einen ordentlichen Gleitflug zu finden. Es ist schwer, gegen den Wind zu fliegen. Und normalerweise ist es, wenn man sich dem Boden nähert, immer einfacher, einfach abzuweichen und mit dem Wind abzusinken, um einen Steigflug zu bekommen.

[00:22:53] Und wenn man fast am Boden ist, ist das manchmal die einzige Option, aber das bessere Luftangebot zur Luvseite hin war der Wind des Tages. Deshalb sage ich immer, wenn es eine Crosswind-Task ist oder wenn man im Wind fliegt, wählt man immer so oft wie möglich die Luvseite, weil das... sonst, wenn man von A nach B fliegt und ständig zur Lee-Seite abdriftet, kommt man nie bei B an.

[00:23:21] **Calef Letorney:** Ja. Tolle Sachen. Ähm, wir haben ja irgendwie angefangen, über Surfen und Sharking zu sprechen. Sollen wir da kurz drübergehen und das Thema ansprechen?

[00:23:33] **Gavin McClurg:** Ja, klar. Ich meine, das XC Magazin hat vor Kurzem einen richtig guten Artikel darüber veröffentlicht, und ich kann mich nicht erinnern, aber die haben auch diese Masterclasses gemacht. Ich weiß nicht mehr, wer das war, der darüber gesprochen hat, aber das ist ein Konzept, das meiner Meinung nach in der Segelflug-Community viel häufiger verwendet wird. Aber es ist das Konzept, von dem wir immer gesprochen haben – das Dolphin Flying und die Nutzung von Geschwindigkeit und manchmal auch ein bisschen Bremsen, wenn man durch Luft fliegt, die nach oben geht, im Gegensatz zu Luft, die nach unten geht, also Lifty Lines. Und diese zu nutzen, und es stellt sich heraus, dass Shark Flying ziemlich viel effizienter ist.

[00:24:24] Und, wissen Sie, besonders wieder auf einer Seitenwindstrecke oder wenn man versucht, zur Windseite zu gelangen, kann man durch das ständige Nutzen dieser besseren Linien effizienter durch die Luft „sharken“, wissen Sie? Also anstatt einfach blind geradeaus zu fliegen und – ich nutze hier viel meine Hände, das ist ein Audio-Podcast – anstatt geradeaus zu fliegen und je nach Luftbewegung abzubremesen oder zu beschleunigen, folgt man buchstäblich der Linie der besseren Luft, was unweigerlich – na ja, nicht unweigerlich, aber meistens – zu einem tatsächlichen Steigen führt.

[00:25:13] Und du bist also effizienter, als wenn du einfach geradeaus fliegst. Es ist so ein bisschen wie „Sharking“ durch die Luft, so denke ich darüber nach. Ich bin mir nicht sicher, ob ich das gerade gut ausdrücke, aber wie denkst du

darüber?

[00:25:27] **Calef Letorney:** Es ist wirklich schwer zu beschreiben. Das ist etwas, über das ich nachgedacht habe und das ich in letzter Zeit ziemlich oft versucht habe, den Jungvögeln zu vermitteln. Und ich tue mich dabei immer schwer. Ich denke, es lohnt sich, auf den Ursprung des Begriffs zurückzugehen: So legen Haie große Distanzen zurück, indem sie nicht direkt dorthin schwimmen, wo sie hinwollen, sondern in der Strömung bleiben. Die wird sie irgendwann dorthin tragen. Und dazu habe ich letztes Jahr in Mexiko eine Masterclass bekommen, als ich mit Sir James Messenger geflogen bin. Und er sagte: „Oh, ich lasse dich vorne fliegen. Ich war in dieser Richtung nicht so oft unterwegs.“ Und ich dachte: Okay, ich werde anhalten und Kurven fliegen, weil ich lieber vorsichtig sein und etwas Höhe gewinnen will, und dann habe ich ihn einfach geradeaus fliegen sehen, wie er mich zurückließ und nicht nur früher, sondern auch höher ankam, ohne auch nur eine einzige Kurve zu machen.

[00:26:19] Und ich dachte mir: Ah, verstehe.

[00:26:22] Ich habe mich also intensiv damit beschäftigt. Ich meine, ich kannte das Konzept zwar schon vorher, aber es hat mich so richtig abgeholt, erst zu merken, wie viel ich zu diesem Thema noch lernen muss. Und was ich herausgefunden habe, ist, dass es besonders in Hochdrucklagen, in turbulenten Situationen, vor allem bei Seitenwind und Gegenwind so ist – und es muss nicht unbedingt direkt gegen den Wind sein, besonders wenn Gelände im Spiel ist oder so etwas wie eine Wolkenstraße vorliegt. Man kann so eine Linie förmlich „erwüfeln“ und seinen Gleitschirm spüren, und da steckt viel Intuition drin, die schwer zu beschreiben ist, aber man spürt, wie er einen auf diese Linien zieht, wo man sie quasi „segelt“. Wir fliegen quasi über den Seitenwind, und ich weiß nichts über Segeln, aber das ist das, was ich gehört habe: Besser als Downwind ist quasi Seitenwind. Aber wir hatten mal so einen Tag – es ist lustig, dass du erwähnt hast, dass Segelflugzeuge das öfter machen. Du fliegst gut in Vermont, wir hatten so eine Woche mit Hochdruck, in der einige Leute aus dem Mittleren Westen zu Besuch waren, und sie haben den Rekord für den südlichen Start von Escutney gebrochen. Sie haben den Rekord am Sonntag gebrochen, dann haben die Besucher ihn am Montag wieder gebrochen, und dann sind wir am Dienstag nochmal hingegangen und haben ihn gebrochen. Die vorherigen Rekorde wurden alle Downwind geflogen, aber es war eher schwach, und wir sind über den Seitenwind zum Gelände geflogen und sind dann auf diese Segelflugzeug-Route gekommen. Wir hatten eine gute Basis, so um die 2400 Meter, man konnte die Auftriebslinie quasi in den Wind hineinfliegen, schnüffeln und fliegen, und die ganze Linie war so gut beleuchtet, dass wir eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit erreichen konnten als beim Downwind-Fliegen, weil wir nicht die Hälfte der Kurve in die falsche Richtung verbracht haben. Und ich habe nicht gewendet, weißt du, sobald ich auf diesen kontinuierlichen Grat kam – es war nicht der Hauptkamm der Greens, sondern nur östlich davon, es heißt East Ridge – und dann zum Worcester Range. Ich habe nicht gewendet, außer es waren zu Beginn so 150 Fuß pro Minute, da habe ich gestoppt, und dann dachte ich mir: Okay, ich stoppe erst, wenn es 240 Fuß pro Minute sind, ich fliege einfach weiter. Und die Linie war einfach... ja, da gibt es ein paar Abschnitte mit Sinkflug, aber dann findet man immer wieder diese Bänder, in die man auf dieser Linie einfach in den Wind hineinjagen kann, und das kann wirklich extrem schnell und produktiv sein. Und ich denke, ein Teil davon ist auch, dass wir denken: Oh, wir werden vorsichtig sein, wir bleiben im Auftrieb und wenden. Aber weil die Hälfte der Kurve Downwind ist, muss deine Steigrate fast doppelt so hoch sein, wenn du im Auftriebs- und Kurvenkreis bleiben willst, weil du all die Strecke zurückholen musst, die du Downwind abgetrieben bist, richtig? Es ist also eigentlich produktiver, einfach geradeaus zu fliegen. Und ich denke auch, dass unsere Sinkraten höher sind, wenn wir nach rechts wenden, und manchmal gibt es einfach die Strömungen, die sich so einstellen, dass man sie nutzen kann. Gelände macht es einfach zu verfolgen, Wolkenstraßen können großartig sein, und wenn die Wolkenstraße durch den Wind entsteht, wird sie wegen des Geländes viel produktiver sein. Man muss nicht unbedingt unter der Wolke sein und die Wolke selbst bearbeiten, sondern sich einfach in den richtigen Abstand zum Grat bringen, basierend auf dem Windfluss und darauf, wohin die Thermik bei deiner gegebenen Höhe abdriften wird. Dann fliegst du so eine Diagonale; je tiefer du kommst, desto weiter drückst du dich nach vorne, weil du dort wieder mit derselben Strömung aus den Feldern vor dir und dem anschließenden Gelände in Kontakt kommst, und dann kannst du eine Linie bis dorthin ziehen, wo die Wolken wären.

[00:30:15] **Gavin McClurg:** und dann wirst du sein

[00:30:15] **Calef Letorney:** aber die Wolken kommen und gehen, und wir werden später noch ausführlicher darüber sprechen, wann man weiterziehen muss, aber eine Sache, die ich gelernt habe, ist: Wenn die Wolke in diesem Moment

nicht da ist – obwohl ein Teil des besten Auftriebs gerade entsteht, wenn die Wolke erst anfängt – dann sei trotzdem da. Dreh dich nicht um und denk nicht, du seist an die Wolke gebunden. Du musst die Wolke suchen, weißt du, bleib auf dieser produktiven Linie weiterfliegen, und du wirst am richtigen Ort zur richtigen Zeit sein, weil du durch die Luft fliegst, wo sie über den Grat aufsteigt, und du wirst am richtigen Ort sein oder so, und auf diese Weise kannst du große Distanzen zurücklegen. Ich

[00:30:49] **Gavin McClurg:** Erinnert ihr euch an Chrigel in einem der Rennen? Er ist von der Zugspitze in Deutschland abgehoben, und ich schätze, es war ziemlich windig. Es war sieben Uhr morgens und er erreichte das Gelände auf der anderen Seite und surfte dann einfach die Katabatik für 30 oder so Kilometer, und alle sagten nur, das ist der

[00:31:08] **Calef Letorney:** Rotor, genau.

[00:31:09] **Gavin McClurg:** Es ist das, wie... ja, es war wie der Rotor. Was hat er gemacht? Was passiert hier? Und weißt du, weil es da in den Bäumen immer diese latente Wärme gibt, von der man spricht, dass diese Blasen quasi herausblubbern, und er hat seinen Gleitschirm einfach direkt an die Bäume gesetzt und ist einfach so 30.000 Meter lang durchgebummelt. Es ist sieben Uhr morgens, und ich hatte Flüge, bei denen man einfach ewig ein 25 zu 1 bekommt, weißt du, einfach nur dahincruisen, keine Sonne, alles Wolken, und es ist sechs Uhr morgens – fast wie ein umgekehrtes Glass-Off. Aber ich denke, worauf du hinauswillst, ist oft, dass man sehr schnell fliegen kann, ohne zu turnen und ohne Bar. Das andere Teil ist einfach, den Himmel quasi mitziehen zu lassen, und wenn wir da mit in Einklang kommen können...

[00:32:06] Das Konzept des „Sharkings“ oder wie auch immer du es nennen willst – ich denke, Jamie hat dich da mal ordentlich abgefertigt, und du solltest dich deswegen nicht zu schlecht fühlen. Er ist ein phänomenal guter Pilot, aber weißt du, wenn man den Gleitschirm einfach „atmen“ lässt – wir werden hier gleich über Zwei-Liner sprechen, die sind in dieser Hinsicht wirklich wunderschön – wenn man den Gleitschirm die Arbeit machen lässt, findet man das oft. Als Konzept ist es wirklich schwer zu lehren, ich finde, es ist einfach ein Gefühl. Ich habe tatsächlich erst vor Kurzem einen Trick von Matt Bieschner gelernt, wir nennen ihn hier Farmer. Er und ich fliegen schon lange zusammen, haben viel Teamfliegen gemacht, aber er ist ein berühmter, ich meine, er ist in meinem Buch über Gleitschirmfliegen ein wirklich berühmter, legendärer Zwei-Liner-Pilot. Er ist extrem gut darin, Linien zu finden, und er ist der Typ, der am Ende des Gleitflugs immer höher und immer weiter vorne ist. Und ich habe ihn gefragt, ich frage ihn das schon seit Jahren, aber eines, das erst vor Kurzem bei mir hängen geblieben ist, war, was er sagte: Wie ist deine Gleitzahl? Du schaust ständig auf dein Display. Nun, er kann sein Display nicht sehen, er fliegt jetzt die Sub. Ich kann die Instrumente nicht mehr sehen, und wir alle, wenn wir älter werden, ist es wirklich schwer, Dinge in der Nähe zu erkennen. Also kann ich meine Instrumente jetzt auch nicht mehr sehen. Aber er scannt ständig den Horizont oder was auch immer er vor sich hat, nur um es zu sehen und zu fühlen. Oh, okay, ich verliere den Horizont nicht so schnell, das ist eine bessere Linie, ich werde dieser ein Stück folgen, okay, jetzt verliere ich ihn, okay, zurück zum einfach den Gleitschirm seine Arbeit machen lassen. Und welches Werkzeug du auch nutzt, ich denke, das hilft wirklich. Ich meine, offensichtlich kann Konvergenz oft etwas unruhig sein und man kann es fühlen oder – oh, meine Gleitzahl wird besser, das zieht mich in einen Steigflug – während es manchmal echt mies ist, es fühlt sich an, als würde es ziehen, aber es zieht dich in den Wasserfall. Also müssen wir aufpassen, aber ich mag dieses Konzept von...

[00:34:19] du bewegst dich mit so wenig Aufwand wie möglich durch die Luft, so wie ein Hai im Wasser. Also ja, das gefällt mir, das ist ein guter Vergleich.

[00:34:27] **Calef Letorney:** Ja, und oft ist die gerade Linie nicht die schnellste, und der weite Weg drumherum, wenn er dich ohne Kurven richtig positioniert – dass du Chrigel da mit reinbringst, war interessant. Ich erinnere mich, irgendwo gelesen zu haben, dass jemand nach solchen Techniken gefragt hat und er meinte, wenn du die Hälfte der Zeit in die falsche Richtung fliegst, dann... also wirklich...

[00:34:52] **Gavin McClurg:** Das muss man bei uns verinnerlichen. Ich meine, es ist lustig und völlig richtig, aber es ist wirklich richtig, weißt du? Und da denke ich jedes Mal darüber nach, wenn ich eine Kurve fliege. Ich hatte gestern ein ziemlich schönes Dreieck hier und habe mich auf der zweiten Etappe entschieden: Okay, ich fliege von hier aus. Ich war irgendwie etwas tief in den Pioniers, musste mich ein bisschen herausarbeiten und dachte mir: Okay, sobald ich hier raus bin, fliege ich von hier zum nächsten Kurvenpunkt und mache keine Kurven mehr. Ich meine, da sind Wolken, da

ist Auftrieb, da gibt es tolle Linien hier draußen. Warum kann ich nicht einfach in den Auftriebs-Teilen bleiben? Ich erinnere mich, wie Nate das vor langer Zeit in einem Podcast gesagt hat: Weißt du, die Hälfte des Himmels geht nach unten, die andere Hälfte nach oben. Warum können wir nicht einfach in den Aufwärts-Teilen bleiben? Und ich denke, wenn wir da wirklich resistent dagegen sind – natürlich willst du das nicht zu oft machen und am Boden landen. Ich meine, offensichtlich müssen wir steigen, wir sind nicht so effizient in der Luft, also müssen wir steigen, aber ich denke, das sind großartige Dinge zu tun. Und ich denke, es ist gut, an einem bestimmten Tag ein paar Strategien und so zu haben. Weißt du, vielleicht ist der Tag nicht so toll, vielleicht hast du nur zwei Stunden zum Fliegen. Setz dir eine coole Task wie diese, weißt du, versuch dich im Himmel zu bewegen und nicht zu steigen, versuch die Auftriebs-Teile zu finden.

[00:36:06] **Calef Letorney:** und ich denke, es geht darum, wenn es sich bietet, es zu nutzen und es dann schnell wieder abzuschalten, wenn es weg ist. Wie vor zwei Tagen hatte ich einen Moment, da saßen wir alle, so 15 von uns, am Hügel bei Hochdruck, wir kamen nicht mehr als so 800 Fuß über den Gipfel und ich schaute einfach nach links, was wahrscheinlich 45 Grad ab der Richtung war, in die ich cross country wollte, und mehr gegen den Wind, aber ich schaute einfach diese Wolkenstraße runter und dachte mir, lass mich einfach auf ein Abenteuer gehen. Ich konnte spüren, wie sie mich ein bisschen zog, und ich habe mich einfach durch die Wolken bis zur Wolkenstraße durchgekämpft, und von da an waren die nächsten acht Meilen keine Kurven, und es ging darum, die legale Wolkenabstand zu halten, ohne eine einzige Kurve. Niemand sonst hat diesen Move gemacht. Ich war etwas höher, als ich anfang, aber es ging auch darum, sich zu entscheiden: Ich sehe den Move, ich kämpfe mich hier raus und setze es um. Und es war einfach wunderschön. Es war nicht die ganze Zeit bergauf, aber trotzdem ohne zu kurven habe ich über ein paar Meilen so 3.000 Fuß gewonnen, und dann war ich im Wolkeneinfluss, während alle anderen immer noch am Hügel feststeckten. Und manchmal siehst du den Move oder die Linie und denkst dir: Oh mein Gott, ich stecke am Hügel fest, und dann kannst du es einfach spüren und fliegen, und es kann wirklich fantastisch sein. Aber manchmal musst du es schnell abschalten und in Sicherheit zurückweichen, weil dein Flug davon abhängt, weil du dich nicht einfach bis zum Boden durchkämpfen kannst, oder? Ja.

[00:37:33] **Gavin McClurg:** und ich meine, das ist so, wenn Hero-Moves in Wettbewerben passieren. Ich hatte vor ein paar Jahren eine Task in Chelan, wo wir auf den Flats draußen waren und alle richtig hart und in einer ziemlich guten Position geraced haben. Die Course Line führte durch dieses Blue Hole, aber es war nicht so weit bis zum End of Speed und zum Goal, und deshalb haben die meisten Leute einfach draufgegangen, weil man sich denkt: „Oh Mann, das sind nur neun zu eins oder was auch immer“ – ich erfinde das jetzt gerade, vor ein paar Jahren –, aber da war einfach diese wunderschöne Hook-Route, die ziemlich weit abseits der Course Line aussah. Aber die Wolken haben sich einfach so aufgetan, als ich hingesehen habe, ich meine, sie hat sich einfach präsentiert, genau wie dein Ding, und ich dachte: „Ah, das wird definitiv schneller sein, weil ich keinen weiteren Climb für den End of Speed brauche.“ Und es war einfach so viel schneller und es war ein großartiger Task-Sieg, was ein wunderbares Erlebnis ist und viel Spaß macht, aber du weißt schon...

[00:38:40] Es ist eben ein Wagnis, es ist immer ein Wagnis. Weißt du, wird das schneller sein? Werden sie mich schlagen? Du fährst einfach geradeaus und wie erwartet mussten sie noch ein oder zwei Mal bergauf, oder so, und es war einfach...

[00:38:50] **Calef Letorney:** Es hat einfach nur riesigen Spaß gemacht.

[00:38:50] **Gavin McClurg:** das war am Ende einfach ein guter Schachzug. Normalerweise bin ich der Dummkopf, der direkt in das blaue Loch hineinrennt. Ich will diese Typen schlagen, aber ja, wenn das Leben eine gute Gelegenheit bietet, ist das ein großartiger Sport, um sie zu nutzen. Das hier.

[00:39:03] **Calef Letorney:** Das ist vielleicht ein guter Punkt, um über das Schalten der Gänge zu sprechen, da wir das Thema ja schon fast streifen. Ich denke, da steckt eine echte Kunst dahinter – man kann nicht immer schnell fliegen, aber wenn sich Gelegenheiten dazu bieten, dann muss man schnell sein. Aber manchmal muss man eben wieder zurückschalten, weißt du? Und die Fähigkeit, die Situation zu erkennen... mich interessieren da einfach deine Gedanken dazu, weil ich denke, wir sind alle schon mal durch zu viel Druck in Schwierigkeiten geraten, und ich kann auch an Zeiten denken, in denen wir nicht hart genug gedrückt haben und die Chance nicht voll ausgenutzt haben. Also ja.

[00:39:42] **Gavin McClurg:** Ich denke bei diesem Thema immer an Russ Ogden. Er war vor ein paar Jahren hier in einem Duell mit Henzie in Chelan, und Mann, es war cool zu sehen, wie die beiden sich so richtig abgegeben haben. Und sein Konzept von Geschwindigkeit gefällt mir wirklich, weil man nicht an McCready und all diesen technischen Kram denkt oder wie viel Bar man braucht. Es geht im Grunde darum, wann der Anstieg markiert ist und man die Höhe hat, um dorthin zu kommen, und es ist besser, wenn man nicht darüber nachdenkt. Man muss jetzt gehen. Und genau deshalb sind neuere Piloten so langsam. Sie bewegen sich nicht schnell genug, sie sind unwillig. Der Typ da drüben ist offensichtlich in einer Drei, und es ist...

[00:40:34] wenn es buchstäblich nur noch Sekunden bis zum Ziel sind, ist es Full Bar. Du fliegst so schnell du kannst, du drehst nicht noch eine halbe Runde mehr, du bist fertig. Wenn du das im World Cup Racing machst, ja, lass mich nur kurz...

[00:40:46] **Calef Letorney:** ich muss kurz einwerfen, dass das Datum das Ganze auch ein bisschen verändert. Es ist ein guter Tag mit niedrigem Druck und langen, kontinuierlichen Thermik, aber man muss vorsichtig sein, das anzuwenden, weil die Hochdruckblase manchmal ein bisschen ruckelt und man spürt, wie sie einen richtig stark hineinzieht. Da wirfst du es auf eine Schirmspitze und machst tausend Fuß pro Minute für etwa eine halbe Drehung – das ist vielleicht nicht die Situation, in der es sich lohnt, voll auf die Schiene zu gehen, aber größtenteils hast du absolut recht. Du bist der Chef, indem du beobachtest, was unter dir abgeht; die arbeiten alle für dich, und sobald es...

[00:41:20] **Gavin McClurg:** fertig, dann wirst du es schaffen

[00:41:20] **Calef Letorney:** Triffst dich, du landest direkt darauf, voll auf der Kante, und dann ja, ja.

[00:41:26] **Gavin McClurg:** Wenn es klar und offensichtlich ist und du die Höhe hast, um es zu schaffen, dann musst du es jetzt tun. Die Dinge ändern sich, wenn ich nicht weiß, ob ich dort ankomme, oder wenn es um das Gewinnen geht und es da eine Million Möglichkeiten gibt, aber ja, an einem Tag, an dem deine durchschnittlichen Anstiege drei Meter betragen, hältst du nicht für einen zweimeterigen Anstieg an, es sei denn, du bist auf dem Deck, oder? Und genau so fährt man das Rennen, so deckt man schnell Strecke ab. Wenn du also einen Marker hast, einen Hasen, einen offensichtlichen Anstieg, Rauchwolken – ich habe Leute gesehen, die ich nicht sehen konnte, ich habe das vor ein paar Jahren in Mexiko gesehen, und ich habe Leute gesehen, die ich nicht sehen konnte, nicht über einen anderen Spot, wir sind geflogen und Andy McCray war weit links von mir und ich war irgendwie im Gelände und er hat plötzlich diesen harten Linksknick um 90 Grad abseits der Linie gemacht und ich habe ihn angesehen und mich gefragt, was macht der, was macht der, was macht der und es waren nur Insekten, kleine Vögel und Insekten und er ist auf das Ding zugegangen und hat einen Boof gemacht und diese fünf Sekunden, in denen ich dachte, was zum Teufel macht der, waren Wahnsinn, das waren 2000 Fuß vertikaler Abstand, wo er gerade noch direkt neben mir war, also bleib wirklich aufmerksam, aber sei

[00:42:54] im Fluss des Tages ist das super wichtig, und wenn ein bisschen hohe Zirkuswolken aufziehen und es windiger wird und du weg bist, weißt du, du bist weg vom Gelände und bist in der Ebene, äh, du bist nicht auf dem Divisadero Ridge oder so, aber du bewegst dich auf das zu, was ist das da im Süden, diese Stadt, zu der wir immer fahren, egal wo auf der Welt, richtig, du hast das hinter dir.

[00:43:20] **Calef Letorney:** die Berge und du fährst in die Ebene und plötzlich bist du voll auf Touren und denkst: Oh mein Gott, das ist so stark, und du musst sofort runschalten und so sein wie: Alles, was bergauf geht, machen wir uns Zeit. Und wenn du zu groß eine tolle Geschichte für dich, hau rein. Ja.

[00:43:35] **Gavin McClurg:** Ich habe eine tolle Geschichte für dich, die genau das Konzept beschreibt, über das wir gerade sprechen. Ich war gerade in der Türkei beim PWC an einem Ort namens Axoray, und Axoray ist ein riesiger Vulkan mit Flachland – so kannst du dir diesen Ort vorstellen. Es gibt zwar noch anderes Gelände, aber denk einfach mal darüber nach: Du startest etwa ein Drittel des Weges den Vulkan hoch und fliegst um den Vulkan herum, bis das Rennen beginnt, und dann geht es los. An einem Tag, ich glaube es war der erste Tag, hat es im Gelände richtig gut funktioniert. Die Trigger schlagen ordentlich rein und wir haben die ersten 20, 25 Kilometer der Strecke einfach nur abgezogen, weißt du, ohne an irgendwas anzuhalten, außer es wäre ein fünf Meter hoher Anstieg, und sind zum ersten Umkehrpunkt geflogen und sind wieder umgekehrt. Und das Ganze war irgendwie ähnlich.

[00:44:21] du fliegst da auf die Ebene raus, und der Vulkan saugt aus allen Richtungen so viel Luft von der Ebene an, dass alles zum Vulkan hinzieht und abfällt. Das ist das, was wir geflogen sind und erlebt haben. Und jetzt fliegen 80 Piloten auf die Ebene raus, und weißt du, am Anfang bist du so bei der Hälfte der Leistung, dann bei einem Drittel, und dann fliegt jeder mit Trim-Geschwindigkeit, weil wir alle denken: „Heilige Scheiße, wo ist der Anstieg?“ Ich meine, nicht mal ein Wackser für 20 Kilometer, ich meine, gar nichts, einfach nur fliegen. Wir sind von hoher Geschwindigkeit auf „Heiliger Mist, fliegen wir gerade direkt in den Dreck?“ gegangen, und eine Menge Leute haben das getan. Also sofort denkst du dir: „Ich darf nicht der Hase sein, ich will nicht vorne sein, ich muss mich anpassen, ich muss über all diesen Leuten bleiben.“ Und ich beobachte wie ein Falke, ob irgendjemand bessere Luft hat als ich, und versuche einfach, über dieser ganzen Gruppe zu bleiben, auf dem ganzen Weg zum nächsten...

[00:45:21] einfach nur die schwächsten Thermiken mit extrem langsamer Fluggeschwindigkeit nehmen, ein sofortiger Gangwechsel – du schaltest quasi von sechs auf den ersten Gang, egal ob bei 40.000 Fuß oder was auch immer dieser Abschnitt war. Und aus irgendeinem Grund haben wir diesen Umkehrpunkt erreicht und bumm, da war es in der Ebene, kaum ein Unterschied im Gelände, und dann war es die ganze Strecke bis zum Ziel einfach nur ein Hammer. Mein Fehler war, dass ich mit der vorderen Gruppe war und immer noch in diesem langsamen Modus war, also bin ich immer noch zurückgehalten, wo ich eigentlich wieder voll auf die 100 % geben musste. Das sind Konzepte, die schwer zu erklären sind; wir können sie zwar artikulieren, aber man muss es eigentlich selbst erleben und durchmachen. Du wirst Fehler machen, du wirst am Ende auf dem Boden landen, weil du zu schnell geraced hast, aber im Allgemeinen ist so eine Art...

[00:46:15] bis 16 Uhr, wenn alles richtig läuft – und das wieder ohne hohe Wolken, schlechte Thermik und all diese anderen Möglichkeiten –, aber wenn du gute Inputs hast, also wenn die Tageshitze da ist, willst du so schnell wie möglich fliegen. Und irgendwann ändert sich das, und das zu erkennen – das kann buchstäblich von einem Aufwind zum nächsten passieren –, die Dinge ändern sich sehr schnell. Ich war in Wettbewerben in Columbia, wo es einfach passiert ist: weg, weg, weg, weg, ein massiver Downshift, und man versucht oben zu bleiben und nicht derjenige zu sein, der sich durchdrückt.

[00:47:01] **Calef Letorney:** Ja, das Gelände spielt auch wirklich eine Rolle. Eine weitere interessante Sache, die man dabei beachten muss, ist, dass es sich riskant anfühlen kann, schnell zu fliegen, wenn es Zeit ist, Gas zu geben. Aber was ich immer mehr lerne, ist, dass wenn der Tag gut läuft und du vier oder fünf Meter pro Sekunde kriegst, du tatsächlich mehr vom Auftriebsteil dieses Zyklus verlierst, wenn du stehen bleibst und in das schwächere Gelände abdreht. Wenn man es sich wie einen Atemzug vorstellt, der hochgeht und dann wieder runter, kommst du nicht so hoch, weil du diesen Aufwärtszyklus in Bereichen verbringst, die nicht so stark sind. Es fühlt sich konservativ an, weißt du? Man denkt sich: Oh, ich sollte hier vorsichtig sein, ein oder zwei Meter pro Sekunde sind besser, ich drehe lieber in das langsamere Gelände ein. Aber eigentlich verbringst du mehr vom Auftriebsteil dort, anstatt weiterzuziehen. Das gilt natürlich, wenn du in einer guten Position bist, weißt du, vielleicht im oberen Drittel zwischen den Wolken und dem Boden.

[00:48:05] du verpasst tatsächlich die Gelegenheit, in dem richtigen Boomer zu sein – also dem, der dich tatsächlich bis zur Wolkenbasis bringt. Denn ja, manchmal kannst du driften und folgen, und dieses leichte Zeug wird manchmal zu einem guten Aufwind, aber manchmal wird es nicht zu einem guten Aufwind. Manchmal ist der richtige Move, weiter zum besseren Zeug zu ziehen. Dieser Boomer bringt dich dann zurück in eine einfache Gerade im Wolkeneinfluss, ob du die Straße fliegst oder was auch immer du gerade machst. Es geht darum zu wissen, wann es Zeit ist, weiterzuziehen, weil am Horizont etwas Besseres wartet und sich das lohnt – im Gegensatz zu: „Oh, Zeit zu bremsen, weil wir vielleicht nichts mehr bekommen.“ Es ist wirklich eine Art Studium.

[00:48:50] **Gavin McClurg:** Ja, und ich meine, das wird alles davon diktiert, was du bis zu diesem Punkt erlebt hast, und das liegt nicht so weit zurück, es ist wirklich erst die letzte, nicht so lange Zeitspanne. Der Fehler, den ich an diesen schnellen Tagen gemacht habe, ist, wenn ich eine große Bewegung machen muss und im Steigflug bin und diese Steige erlebt habe, die nicht so toll sind, nah am Boden, und die irgendwann zusammenfinden und zu einem Hammer werden, und ich tue mich schwer, das zu finden, und ich denke, da draußen ist etwas Besseres. Und ich habe offensichtlich wieder diese Teile verpasst, von denen Russ spricht. Ich habe keinen Hasen vor mir, ich habe nichts Offensichtliches, ich habe nicht die große Menge an Höhe, es ist nicht offensichtlich, dass ich das erreichen werde, und das kann echt frustrierend sein, wenn der Tag wirklich gut läuft und du am Boden bist. Das würde ich als eine Art Schuljungenfehler

bezeichnen, weißt du, Nate spricht immer davon, mach keine Schuljungenfehler. Aber das Gegenteil ist, wenn es Steige von vier oder fünf Metern waren und du in einer Zwei anhältst, dann hast du gerade 20.000 oder 30.000 deiner Flugstrecke ruiniert, weißt du, genau in diesem Moment, weil du buchstäblich nur Zeit verschwendest, wenn du es bis zum Ende schaffst und weiterfliegst. Ja, genau. Und ich meine, ich denke, weil wir bei schnellem, gutem Wetter wirklich schnell fliegen und wir sollten wirklich schnell fliegen, und es gibt immer einen Punkt am Tag, an dem das nicht mehr der Fall ist. Jetzt benutzt du viel weniger Bar, du wirst langsamer, es ist sanft, es ist einfach, es ist entspannend, du kämpfst nicht mehr so sehr, und ich liebe diesen Teil des Tages, aber das ist der Moment, in dem du nach diesem großen finalen Gleitflug suchst, und wenn du immer noch im Rennmodus bist, dann wirst du das nicht erleben. Aber vieles davon hängt wirklich davon ab, was du bis zu diesem Punkt erlebt hast, weil wir diese Tage haben, an denen...

[00:51:01] Was die Fehler von neueren Piloten angeht, die machen den Fehler, dass sie erst oben an jedem Steig abfliegen. Okay, an einem schnellen Tag ist das keine gute Regel, das ist eine wirklich, wirklich schreckliche Art, XC zu fliegen. Du weißt schon, du musst abfliegen, sobald die Vier zu einer Drei wird und du weißt, dass du die nächste Vier erreichen kannst. Du musst jetzt abfliegen. Es gibt keine Möglichkeit, XC zu fliegen, wenn du weißt, dass du die nächste erreichen kannst. Es gibt keinen Sinn, zur Wolkenbasis zu gelangen, wo das Gegenteil der Fall ist. Besonders im Wettkampf kannst du damit echt riesige Moves machen, weil die Leute so hart pushen, besonders auf World-Cup-Niveau. Und du weißt schon, du bist in dieser Zwei und puff, du bewegst dich weiter, weiter, weiter. Nun, diese Zwei, die sich in eine Fünf verwandelt, die dich bis ganz hoch zur Basis bringt, und jetzt hast du alle auf einer Drei zu Eins, du hast den Tag höchstwahrscheinlich gerade gewonnen. Du musst das verstehen, ich habe Cody einmal in Australien gesehen, wie er auf die [Wetterlage] geschaut hat und alle nur so am Grat entlangflogen und sich echt schnell bewegten, aber er wusste, dass er in die höheren, höheren Ebenen kommen konnte und sich Zeit ließ, er war fast ganz hinten im ganzen Feld, hat sich Zeit gelassen, ist ganz hoch gestiegen und dann hatte er diesen massiven Rückenwind bis zum Ziel. Und er hat alle geschlagen. Es gibt also Zeiten, in denen du geduldig sein willst, wenn es dich bis zum Gipfel schießen wird, oder du willst geduldig sein, wenn du nicht geduldig sein willst, wenn du nicht geduldig sein willst, wenn es eine wirklich gute Chance gibt, dass die vorderen Gruppen zum Deck oder so gehen. Dieses Schalten der Gänge ist etwas, womit ich immer noch massiv kämpfe. Ich fliege schon lange Wettkämpfe, ich habe es an ein paar Tagen in der Türkei einfach total vermässelt, nur weil ich der Hase war und zu hart gedrückt habe und nicht früh genug die Gänge geschaltet habe. Das lag nicht wirklich am Tag, das war ich selbst. Ich hätte diszipliniert sein müssen, und das ist das andere Konzept, von dem Russ ständig spricht: Disziplin, Disziplin, Disziplin.

[00:52:53] Und du musst diszipliniert sein, um schnell zu fliegen. Wie du schon sagtest, musst du diszipliniert sein und nicht zu konservativ sein, wenn der Tag dir sagt, dass du es nicht sein darfst. Das ist...

[00:53:05] **Calef Letorney:** Das ist ein sehr guter Übergang zu einer meiner anderen Fragen hier: Wann weißt du, dass es Zeit ist, weiterzuziehen? Du hast gesagt, wenn die Steigintensität ein bisschen abnimmt. Ich habe vor Kurzem einen guten gehört: Wenn der Tag gut ist, also die Steigrate, die du findest, wird sie immer besser und besser, und dann, wenn sie wieder auf die Steigrate zurückfällt, die du gefunden hast – vielleicht bist du im unteren Drittel des Himmels, wenn du zum ersten Mal darauf triffst. Aber ich denke, für mich geht das oft wieder zurück auf das Gespräch über den Tag. Wenn es zum Beispiel ein Hochdrucktag ist, durchbrichst du manchmal ein paar Inversionen, bist hoch oben, vielleicht sind da noch ein paar Wolken, du bewegst dich schnell, kommst wieder nach unten und die Thermik wird diese Inversion einfach nicht durchbrechen. Du merkst, dass du dagegen abprallst, und oft machen die Leute dann entweder deutlich größere Kreise oder versuchen sogar, gegen den Wind zurück nach oben zu drücken, um sie zu suchen. Ich habe in letzter Zeit das Gefühl, dass ein Fortschritt für mich darin bestand zu wissen, dass wir in Blasen sind, die auf die Inversion treffen. Wenn ich mich also drehe und jetzt nach unten gehe, wird es immer noch diese kleinen Überreste an Auftrieb geben, und diese zusätzlichen zwei Kreise werden nicht funktionieren – wir wissen, dass sie nicht funktionieren werden, die Thermik verpufft, es ist nicht mehr so gut, du verschwendest nur Zeit, wenn du das höchste Luftpaket verlässt. Ja, vor einer Weile warst du noch sechshundert Fuß über dem Boden und jetzt bist du nur noch dreihundert Fuß über dem Boden. Das ist die Hand, die du bekommen hast, und es ist Zeit, um, weißt du, nicht jede Thermik geht bis zur Wolkenbasis. Manchmal ist es nur ein kleines Seerosenblatt, auf das du kurz Druck ausüben kannst, bevor es absinkt und dich einfach zur nächsten mitnimmt. Du kannst dich weiterhin ziemlich schnell bewegen, wenn du bereit bist,

abzukürzen und weiterzugehen, und du kannst einen echten Höhenvorteil haben, indem du es an deinem höchsten Punkt darin machst, anstatt zu sehr am Ende zu versuchen, weil du immer noch in der Mitte feststeckst – es ist ätzend, man steckt in der Mitte fest, aber man muss wissen, wann es Zeit ist, weiterzuziehen, besonders wenn man mit dem Wind fährt.

[00:55:24] Du kannst diese kleine zusätzliche Höhe nutzen, um zum nächsten Punkt zu gelangen, der dich hoffentlich wieder dorthin bringt, wo du hinwillst. Ich meine, wir wollen alle einfach von Wolke zu Wolke gleiten, ohne Herausforderungen auf unserer cross country Tour, aber die Realität ist, dass es in den meisten Flügen ein paar schwierige Momente geben wird, oder? Ich meine, ja, definitiv.

[00:55:45] **Gavin McClurg:** Ich meine, ich denke, die Inputs ändern sich wieder einmal komplett, je nachdem, wo du bist, was du tust und was du erreichen willst. Schnelles Fliegen ist eine Fähigkeit, die außerhalb von Wettbewerben schwer zu lernen ist. Unsere Konzepte sind hier also völlig anders, wenn man mit 80 Leuten fliegt im Vergleich zu dir allein oder nur mit ein paar Leuten. Wenn das Ziel ist, den ganzen Tag in der Luft zu bleiben und viel Strecke zurückzulegen, dann bedeutet das vielleicht nicht, voll auf die Tube zu gehen, aber du wirst viel weiter kommen als wenn du nur zwei Stunden fliegst, weil du abgeknickt bist und einen Fehler gemacht hast. Es gibt also Momente, in denen der richtige Schachzug definitiv darin besteht, im Aufwind zu bleiben, wenn er von einer Fünf auf eine Zwei abfällt, weil ein wirklich schwieriger Übergang vor dir liegt, der Zustand des Himmels sich ändert, du bist verwirrt, du hast keine sehr gute Vorstellung davon und wirst nicht in der Lage sein zu fliegen.

[00:56:56] Es ist nicht klar. Gestern hatte ich das bei diesem Flug, als ich versucht habe, diese FAI zu schließen. Ich bin richtig in die Tiefe gerutscht und bin von super hoch, fast 18.000 Fuß, auf richtig tief und sehr, sehr, sehr niedrig gerutscht – das war lächerlich. Es war toll, aber dann war der Bereich, wo ich hin wollte, komplett im Schatten. Es war irgendwie total abgedunkelt dort, wo ich wohne, und das war nicht schlecht und ich war nicht in einer gefährlichen Lage, aber es war einfach eine Menge Schatten dort, wo ich hin wollte. Mein direkter Move, also meine X-Alps-Linie natürlich, führte in den Schatten, und das habe ich versucht. Ich bin irgendwie durchgekommen und habe es irgendwie geschafft, aber ich bin immer noch 10.000 Fuß vor dem Truck gelandet. Was ich hätte tun sollen, wäre komplett von der Linie abzuweichen und zurück in die Sonne zu gehen. Es war noch Tag übrig, nicht viel, aber es war noch Tag übrig, und ich denke, ich hätte zurückkommen können. Vielleicht hätte ich es bis zum Gelände geschafft, wieder Höhe gewonnen und es geschafft, aber ich war irgendwie, ich war irgendwie, ich war irgendwie, ich war irgendwie, ich war irgendwie, ich war irgendwie angespannt und ich war irgendwie besorgt wegen dieses langen Fußmarsches. Ich bin mit meinem schweren Gear geflogen, nicht mit meinem X-Alps-Zeug, und ich wollte einfach nicht das Risiko eingehen, mich noch weiter vom Truck zu entfernen. Und das führt alles wieder darauf zurück, ich meine, das ist ein sehr spezifisches Beispiel, aber wir...

[00:58:14] man muss im Fluss des Tages bleiben und man muss über alles wachsam sein, und es gibt Momente, in denen

[00:58:24] unsere kleinen, feinen Regeln

[00:58:28] wirklich fit, und ich denke, aber im Allgemeinen sehe ich, dass neue Piloten langsam fliegen, weil sie zu viel Zeit damit verbringen, in die falsche Richtung zu drehen, zu viel Zeit mit dem Steigen, zu viel Zeit damit, zu versuchen, zur Basis zu gelangen, und dieser leichte Steigflug wird es nicht bringen, wenn man hat

[00:58:49] **Calef Letorney:** dieser leichte Steigflug wird dich nicht zur Basis bringen. Du kannst den ganzen Tag in diesem einen oder zwei Metern pro Sekunde kreisen, und genau das ist es, was ich eigentlich zusammenfüge: Es fühlt sich im Moment konservativ an, aber es hindert dich eigentlich daran, die vier oder fünf Meter pro Sekunde zu finden, die in einem Drittel der Zeit die eigentliche Arbeit leisten. Du kommst nicht so hoch, du wirst es nicht erreichen, und während du in diesem Moment steigst, wirst du nicht so hoch kommen. Also in zehn Minuten wird der Pilot, der wusste, dass es Zeit ist, weiterzumachen, den Boomer finden und am Ende höher sein als der Pilot, der es konservativ – also mit Führungszeichen um konservativ – gespielt hat und am Ende dort landet.

[00:59:29] **Gavin McClurg:** Der Pilot, der das Risiko eingegangen ist, befindet sich genau in einer vorsichtigeren, sichereren Position. Und ich denke, das wird wieder dadurch diktiert, was du gerade gefühlt hast, was die Vorgeschichte

ist, und es hilft wirklich, andere Gleitschirme da draußen zu haben, oder? Ich meine, wenn da Leute draußen sind, die ein bisschen herumschießen und alle zusammenarbeiten, dann kannst du mehr Risiko eingehen als wenn du alleine bist, ganz sicher. Und man kann immer schneller fliegen, wenn man als Team fliegt, das ist es.

[00:59:55] **Calef Letorney:** Ich denke, wir haben das sehr gut angesprochen, und du hast gerade etwas gesagt, worüber ich gerne etwas sagen möchte. Ich möchte zu einem anderen Thema wechseln, ich hatte es unten aufgeschrieben, aber ich möchte es nach oben schieben. Du hast gesagt, dass diejenigen, die das Risiko eingehen, am Ende am besten positioniert sind, und das hat mich wirklich an das Planen für den Erfolg und die Wahl der Linie denken lassen, besonders wenn man sich Sorgen um Landeplätze, Ausweichmöglichkeiten und so weiter macht. Es gibt so viele Situationen, besonders in New England, wo unsere Hügel klein sind und diese großen Waldflächen haben, da können sich Dinge ein wenig verbindlich anfühlen, aber wir begegnen diesen Situationen, in denen wir entscheiden müssen, wo wir hingehen. Und so oft sehe ich Leute, die gerade gut in XC werden, die wählen ihre Route basierend auf guten Landeoptionen und darauf, wo es funktionieren wird. Und dann fängst du an, mit den großartigen Piloten zu fliegen, und die fliegen dorthin, wo es funktionieren wird, solange es eine Ausweichmöglichkeit gibt – egal wie schrecklich sie ist, solange es eine gibt. Sie fliegen die Route, die funktionieren wird, nicht die, die du planst. Du planst für den Erfolg, anstatt für deine letztliche Landung zu planen. Wenn du für deine Landung planst, musst du sicherstellen, dass du landen wirst.

[01:01:01] **Gavin McClurg:** 100 Prozent, und ich meine, das war bei meiner Tour mit Will Gadd voll auf der Tube, weil wir stundenlang ohne Ausweichlandeplatz geflogen sind, außer man nennt den See einen Ausweichplatz. Man musste also optimistisch fliegen und einfach gehen: Es ist ein XC-Tag, es funktioniert, es ist gut, das wird funktionieren. Ich weiß, dass es funktionieren wird, weil ich das mache und das ist mein Ding. Und man muss das – das ist Flow, wie auch immer man es nennt – man muss in diesem Sport optimistisch sein, denn sobald wir anfangen zu denken, was ist, wenn ich das nicht schaffe... ich bin ein lebendiges Beispiel dafür. Du wirst es in den X-Alps nicht jedes Mal schaffen. Jedes Mal dachte ich: Oh Gott, ich weiß nicht, ob ich das machen soll, was ist, wenn ich es nicht schaffe? Du wirst es nicht schaffen, das wird nicht funktionieren. Und also ja, ich denke, es ist ziemlich selten, wenn...

[01:01:54] Du kartierst Dinge, die nicht funktionieren, weißt du? Die Konzepte, die wir lernen, wenn wir noch kleine Hunde in diesem Sport sind, und die stehen in allen Büchern – die sind ziemlich korrekt. Also wird es vielleicht nicht genau auf diesen Trigger gehen, du weißt schon, du musst vielleicht über das Ding drüberfliegen und auf die Lee-Seite kommen, aber weißt du, es wird – es wird meistens funktionieren. Sei nicht zu blöd, aber ja, ich denke, es ist gut, benutz einfach dein XC-Gehirn, bleib in diesem Modus, ja.

[01:02:26] **Calef Letorney:** Man muss wirklich an sich selbst glauben, und es gibt da einen schmalen Grat zwischen jugendlicher Unwissenheit und dem Wissen, was das Richtige ist, es zu tun und es dann so schön auszuführen, wie es sein sollte. Diese Linie zu gehen, ist knifflig. Du hast die Lee-Seite erwähnt und ich möchte darauf zurückkommen, aber ich denke, das ist ein perfekter Übergang zu Strategien für enge Landeplätze, oder? Denn wenn man das lange genug macht, landet man irgendwann in einer engen Situation und ich bin neugierig zu hören, wie du einen engen Landeplatz angehst.

[01:02:59] **Gavin McClurg:** Du musst wirklich an dich selbst glauben, und es gibt einen schmalen Grat zwischen jugendlicher Unwissenheit und dem Wissen, was das Richtige ist, es zu tun und es genau so umzusetzen, wie es sein sollte. Diese Linie zu meistern, ist knifflig. Du hast Lee Side erwähnt, und ich möchte darauf zurückkommen, aber ich denke, das ist ein perfekter Übergang zu Strategien für enge Landezonen, oder? Denn wenn man das lange genug macht, landet man irgendwann in der Situation, es irgendwo sehr eng absetzen zu müssen. Und ich bin gespannt zu hören, wie du an eine enge Landezone herangehst. Du weißt, eine gute Zeit, um Techniken anzuwenden, zu atmen, zu identifizieren: Okay, ich sitze auf meinem Gurtzeug, das bedeutet, ich bin wirklich nervös. Alter, entspann dich, lehn dich zurück, entspann dich, atme einfach und löse es. Es ist ein Puzzle, das man fast jedes Mal lösen kann. Es gibt normalerweise einen sicheren Ausweg daraus. Und ich habe diese Geschichte schon erzählt, aber einer der ersten wirklich schlimmen Unfälle, die ich gesehen habe, war, als ich eine Tour in Annecy machte. Es war ein Tag, an dem wir nicht fliegen sollten. Es gab viel Turbulenz und der Instruktor wollte uns einfach nur in die Luft bringen. Das ist ein Druck, den Instrukturen haben. Und wir waren an so einer Klippenstelle, wo man Ridge-Soaring machen konnte, aber diese Zellen kamen ziemlich häufig durch, und er dachte sich: Oh, wir können fliegen, und wir kommen in die nächste

Zelle, kommen in die Luft und sind vor der nächsten Zelle wieder am Boden. Und dieser Typ war ein ziemlich schwacher Pilot, und als die Böenfront einschlug, war er noch nicht am Boden. Sein einziges Werkzeug war Big Ears, und er hat versucht, mit Big Ears und einer Böenfront zu landen, und sagen wir mal, das ist nicht gut ausgegangen. Aber Du weißt, Vision zu haben, Ausweichmöglichkeiten zu kennen, eins, zwei, drei, besonders bei viel Wind – das ist etwas, das ich gelernt habe. Ich komme gerade von deinem Thema ab, aber wenn viel Wind weht, willst du wirklich über deine Schulter schauen und okay, das ist das, worauf ich kommen möchte, aber ich komme ziemlich schnell voran und vielleicht schaffe ich es nicht, das festzuhalten: Was ist das Nächste Lee-Wind und was ist danach? Und gibt es Gefahren, um die ich mich sorgen muss? Stromleitungen oder ein Rotor? Ich denke, diese Verarbeitungsleistung ist wirklich wichtig, anstatt auszurasen. Und das kommt von viel XC, und ihr, die ihr neu seid und zuhört, werdet das erleben, wenn ihr XC fliegt. Ihr werdet es einfach erleben, weil dieser Sport viel zu oft schiefgeht. Und deshalb ist es...

[01:04:02] eine wirklich gute Zeit, um wissen Sie, Techniken zu haben, zu atmen, zu identifizieren: Okay, ich sitze aufrecht in meinem Gurtzeug, das bedeutet, ich bin echt nervös. Alter, entspann dich, lehn dich zurück, entspann dich, atme einfach und löse es. Wissen Sie, es ist ein Rätsel, das fast jedes Mal lösbar ist. Es gibt normalerweise einen sicheren Ausweg daraus. Und ich habe diese Geschichte schon erzählt, aber einer der ersten wirklich schlimmen Unfälle, die ich gesehen habe, war, als ich eine Tour in Annecy machte. Es war ein Tag, an dem wir nicht fliegen hätten sollen. Es gab viel Thermik in der Umgebung und der Instruktor wollte uns einfach nur in die Luft bringen. Das ist ein Druck, den Instrukturen haben. Und so gingen wir zu einer Art Klippenstelle, wo man Ridge-Soaring machen konnte, aber diese Zellen kamen ziemlich häufig durch und er dachte sich: Oh, wir können fliegen, und wissen Sie, einfach die nächste Zelle abwarten, in die Luft kommen und vor der nächsten Zelle wieder auf dem Boden sein. Und dieser Typ flog und war ein ziemlich niedriger Pilot, und als die Böenfront einschlug, war er nicht am Boden. Und sein einziges Werkzeug waren Big Ears, und also hat er versucht, mit Big Ears und einer Böenfront zu landen, und sagen wir mal, das ist nicht gut ausgegangen, aber...

[01:05:15] Was er hätte tun können, und wenn er all die Werkzeuge in seinem Repertoire gehabt hätte, bevor das Ding ihn traf: Lee-Wind fliegen und wenn er nicht über diesen Grat hochgekommen wäre – was er wahrscheinlich getan hätte, weil der Wind dagegen drückte und da die ganze Konvergenz ist, ich meine, da ist der ganze Druckgradient auf der Winterseite des Hügels – dann hätte er in den Wind drehen können und es hätte ihn wahrscheinlich einfach über das Ding hinwegschweben lassen. Und dahinter gab es riesige Felder, ein paar Leute haben das tatsächlich gemacht, aber wenn er das nicht geschafft hätte, dann hätte er einfach in die Bäume gesurft und dort gelandet. Große, schöne Kappe-Bäume oder Bäume überall, und vielleicht hätte er seinen Gleitschirm gerissen oder so, aber fast sicher wäre er unverletzt geblieben. Vielleicht hätte er sich ein paar Kratzer geholt, vielleicht einen Arm oder einen Knöchel gebrochen oder so, aber nicht so schlimm wie es passiert ist. Ich meine, ich denke, das sind diese blitzschnellen Entscheidungen, in die man sich selbst in eine schlechte Lage gebracht hat, man hätte das nicht tun sollen, aber wir sind Piloten, wir machen Fehler, und das Wetter ist dynamisch. Also, was kann ich tun, wenn ich nicht punktgenau landen kann? Was kann ich tun, wenn ich nicht planen kann?

[01:06:24] a

[01:06:24] **Calef Letorney:** also ja, da gibt es viel gutes Zeug, um das auf ein technisches und praxisorientiertes Niveau zu bringen. Eine Sache, über die ich gerne nachdenke, ist es, sich zur Gewohnheit zu machen, kurze Landungen zu üben, weil wir so oft diesen riesigen Landeplatz haben und die Leute nie enge Landungen üben, bis sie eine brauchen. Dann hast du ein Problem, weil du all deine Landungen in diesen riesigen Landeplätzen geübt hast. Ich denke, das ist ein wirklich guter Punkt. Natürlich gibt es Meisterpiloten, die das hören und diesen Rat überhaupt nicht brauchen, aber für den durchschnittlichen Fortgeschrittenen, der daran arbeitet, ein

[01:07:03] **Gavin McClurg:** erfahrene Piloten müssen das wissen.

[01:07:03] **Calef Letorney:** Fortgeschrittene Piloten, die cross country fliegen wollen, sollten als Erstes ihre reguläre Landepraxis in eine Art fingierte enge Landung umwandeln, also eine Art Mock-Tight-Landing. Im Allgemeinen würde ich versuchen, ein ziemlich konsistentes Anflugmuster zu trainieren. Ich denke, es ist sehr verbreitet, dass Anfänger oder Fortgeschrittene sich unwohl fühlen, wenn sie am Wind entlang in der Nähe von Gelände fliegen. Sie bereiten sich dann so vor, dass sie die ganze Zeit über langsame Kurven gegen den Wind machen, also S-Kurven oder vielleicht

Achtertouren. Der Unterschied ist natürlich, dass man bei einer Achtertour einen Teil der Kurve am Wind entlang machen muss, also am hinteren Ende des Landeplatzes. Sie machen Achtertouren oder S-Kurven am Wind entlang vom Landeplatz, und ich glaube nicht, dass das der beste Weg ist, um eine enge Landung anzusteuern. Besonders wenn man in einem Tal ist, gibt es oft einen Windgradienten; es kann unten windiger oder weniger windig sein, man weiß nie genau, was einen erwartet, und man muss viel Arbeit investieren, um diesen Wind entlang zu nutzen. Ich denke, man macht da nur Kurven gegen den Wind. Was ich stattdessen gerne mache, ist, am Wind oberhalb des Landeplatzes zu kreisen, um die Luft zu spüren. Dabei fliegt man dann in den Landeplatz hinein, in die Luft, in der man landen wird. Man checkt vorab, ob die Luft super unruhig ist, und achtet sehr darauf, wie sich der Wind in verschiedenen Höhen ändert. Das ist mir vor zwei Tagen passiert: Ich hatte einen ziemlich guten XC-Flug und dachte: Oh mein Gott, ich werde am Wind entlang zum Landeplatz fliegen und dann... wir konnten sehen, dass der Fluss ziemlich ruhig war, aber etwas höher oben war es ziemlich windig. Das passiert tatsächlich ziemlich oft an einigen unserer lokalen Plätze, wo es am Boden ruhig ist und nur 60 Meter oben schon 25 oder 30 km/h Wind weht. Man fliegt dann durch diesen Windgradienten und das Glück schlägt sehr schnell um; es wird turbulent, dann unruhig und unten sehr schnell und sinkend. Man muss seinen Plan also für diese vorhersehbare Windänderung anpassen, also das Anflugmuster. Aber denkt dabei schon beim Anflug darüber nach, wie sich der Wind ändern könnte, bereitet den Downwind-Base-Final vor und übt ihn. Wartet nicht erst, bis ihr ihn braucht, wie bei euren normalen Landungen. Geht über den Landeplatz hinaus, am Wind oberhalb auf eine Seite, die andere, kreist und bereitet dann eure Downwind-90-Grad-Base-Kurve vor. Und wenn es ein wirklich enger Landeplatz ist, möchte ich lieber am Wind entlang fliegen, bis man in der Luft ist und fast auf Baumhöhe, dann macht man eine 90-Grad-Kurve entlang und wieder gegen den Wind, weil man weiß, dass es um die Hindernisse herum hoch sein kann. Man sollte das so machen können, als würde man auf ein Fußballfeld fliegen, das von Stromleitungen umgeben ist, oder? Das sind die Arten von Plätzen, auf denen man am Ende landen müssen könnte. Also wirklich den Downwind-Base-Final trainieren, und wenn man sich unwohl fühlt, kann man vielleicht eine kleine Höhe einbauen, im Wissen, dass die Base der Ort ist, an dem die Achtertouren wären. Jede Downwind-Base-Final ist also eine Vorbereitung auf Achtertouren. Und wenn man sich hoch fühlt – ihr habt erwähnt, dass man angespannt ist und sich blockiert – und ich denke, das ist etwas, das ich bei Leuten sehe: Sie machen weniger Gewichtsverlagerung und lassen die äußere Bremse nicht mehr so weit locker, sodass sie am Ende flacher sitzen, mehr Innenbremse nutzen und sehr langsam werden. Man sieht Leute, die in Landeplätze hineinspinnen. Ich würde also sagen, konzentriert euch stattdessen darauf, schnell und dynamisch zu fliegen, besonders in der Höhe. Wenn ihr zum Beispiel 90 Meter über dem Boden seid, müsst ihr in der Lage sein, Höhe zu haben, die äußere Bremse richtig locker zu lassen, einzuschwingen und sie zu geben. Wir versuchen natürlich keine Wing-Overs, wir versuchen die Kurven zu trennen, weil Wing-Overs für die Leute viel schwieriger zu kontrollieren sind. Aber eine dynamische Kurve, damit man nicht zu viel Strecke verbraucht, denn wenn man diese vorsichtigen „Ich hab Angst“-Kurven macht, bringt einen die Strecke, die man für die Kurve braucht, viel weiter in den Landeplatz hinein. Das frisst den Landeplatz auf. Also sind wir dynamisch, während wir noch hoch sind, und dann können wir es abmildern, während wir tiefer kommen und auf dem Final. Anstatt aus Angst und in vorsichtigen Kurven – in Führungszeichen, vorsichtig – wenn man bei 90 Metern ist, frisst man den Landeplatz auf, indem man diese sanften Kurven macht, die einen immer weiter in den Landeplatz bringen, bis man nirgendwo mehr hin kann und die Leute schlechte Entscheidungen treffen. Bereitet euch auf Erfolg vor, indem ihr dynamisch und zielgerichtet im Landeplatz seid, und dann könnt ihr es abmildern, während wir tiefer kommen und eure Anflugkurven früh macht. Auf diese Weise könnt ihr es glätten. Und wenn es ein wirklich enger Landeplatz ist, müsst ihr vielleicht bis zu den letzten 6 bis 9 Metern kurven, um dann für einen langen geraden Final auszusteigen. Der gerade Final direkt beim Anflug in der Nähe des Geländes. Aber das kann bei diesem Downwind-Base-Final-Anflug nötig sein, wo man wissen sollte, dass man das Fliegen am Wind entlang am Hindernis üben sollte, den Wind verstehen, den man hat, und wie früh man anfangen muss, wie sehr er einen drückt, wie viel Sinkrate da ist, weil man mitten drin ist. Ihr fliegt offensichtlich nicht am Wind entlang direkt in das Hindernis, aber ihr „flirtet“ mit dem Hindernis, nehmt euch eine Sekunde Zeit, um auf die Flügelspitze zu schauen, damit ihr euch genau erinnert, wo sie ist. Und wir fixieren uns offensichtlich nicht auf die Gefahr, aber wir werden schauen, welcher Ast tatsächlich am weitesten herausragt, weil Tetherball keinen Spaß macht, oder? Man will nicht versehentlich mit der Flügelspitze hängen bleiben. Aber...

[01:12:33] Wenn du dich deinem Hindernis im Anflug näherst, fliegst du downwind auf die Bäume zu, machst dann eine 90-Grad-Wende, um an den Bäumen entlangzufliegen, und dann noch eine weitere 90-Grad-Wende, um sie anzusteuern – oder vielleicht sind es Stromleitungen, was gruseliger ist, aber es ist dieselbe Kunst, sich absichtlich dem

Hindernis zu nähern, um den verbleibenden Teil des Landeplatzes größer zu machen.

[01:12:54] **Gavin McClurg:** Äh, wir sollten alles streichen, was ich gesagt habe, alles, was du gerade gesagt hast, war viel treffender. Du bist offensichtlich ein Instruktor und ich erzähle nur alberne Geschichten, aber du hast da ein paar Dinge gesagt, die ich für wirklich wichtig halte. Ich denke bei der Landung wie beim Start: Sei ein Boss, übernimm die Kontrolle, geh da rein. Du meinst, Geschwindigkeit tötet? Was ich damit meine, ist ein Mangel an Geschwindigkeit. Wenn wir also Unfälle sehen, besonders bei Küstenpiloten, die am Grat segeln und nicht an viel Geschwindigkeit gewöhnt sind, weil da viel Wind ist und sie einfach nur die Klippe surfen, und dann gehen sie XC und bremsen ihren Gleitschirm viel zu stark ab, und dann sind sie zu langsam, wenn sie zur Landung kommen. Geschwindigkeit ist dein Freund, Druck im Schirm ist dein Freund, du brauchst Geschwindigkeit. Und dann sei ein Boss. Wenn du eine Menge Groundhandling gemacht hast, kannst du zu einem Startplatz gehen, der etwas Seitenwind oder ein bisschen Wind hat oder der irgendwie etwas eigenwillig ist, und du übernimmst ihn und lässt es großartig aussehen. Du bist da oben wie Patrick von Cannell, und vieles davon ist einfach mental. Natürlich ist es Training, aber vieles davon ist einfach: Übernimm es, sei da. Du weißt, sei nicht...

[01:14:04] Genau das Gleiche, wenn du zur Landung kommst, weißt du, du willst diese Geschwindigkeit haben. Ein unter Druck stehender Schirm ist ein sicherer Schirm. Mit einem unter Druck stehenden Schirm kannst du viel machen, mit einem Schirm, der zu langsam fliegt, kannst du nicht viel machen. Du kannst nicht flaren, du kannst ihn nicht auslaufen. Also, die Bremsen sind da, um einen Frontalauf abzufangen, besonders wenn du in viel Rotor oder so bist. Ich mag es lieber auf den Bees, aber du willst ihnen nicht komplett ausweichen, sei aber vorsichtig damit, genau wie bei Wind, weißt du, Bremsen sind da nicht dein Freund. Und ja, ich mag alles, was du da gesagt hast. Wenn ich darüber nachdenke, weißt du, wenn es windig ist, war das andere, was du gesagt hast, auch sehr wichtig: Wenn es windig ist, musst du dich viel weiter auf der Luvseite positionieren, weißt du, besonders wenn du super hoch bist und es so etwas ist, du musst bis zum Boden kommen. Ich mache meine Schirmüberflüge oder meine Spiralen oder was auch immer meine Sinktechnik ist, viel weiter auf der Luvseite, viel, viel, viel, viel weiter auf der Luvseite. Und dann, weil ich all diese Luft abtaste, will ich aber nicht bis zum Boden kommen und ich will nicht bis zum Boden kommen und ich will nicht unter dem Wind der einzigen Landeplatz landen, den ich habe. Also bist du weit auf der Luvseite und kommst rein, und wenn du immer noch viel Wind hast und abtastest, während du runterkommst, während du runterkommst, und es nur immer windiger wird, dann bin ich da noch konservativer und ich werde nicht aufhören, bis ich praktisch direkt über dem Boden bin, und dann kannst du ihn einfach unter dem Wind reinbringen, aber du hast all diese Optionen verloren, wenn du herumstolperst und am Ende...

[01:15:34] **Calef Letorney:** Es ist so ein Anfängerfehler, sich hinter dem Landeplatz einzustellen, alle Routen zu verlieren und es dann nicht bis zum Landeplatz zu schaffen. Was hast du da gemacht? Ich mache das fast nie, du wirkst wie ein Noob. Mach das nicht, geh niemals runter. Ja, super Sachen, geh niemals runter. Alles klar, um Zeit zu sparen, lass uns weitermachen. Ich bin wirklich daran interessiert, deine Gedanken zu Lee-Seite-Thermik-Strategien und Warnungen zu hören, weil die Leute so viel darüber reden, aber man kann auch diese unglaublich erfolgreichen XC-Karrieren haben, bei denen man die Schattenseite gar nicht erst betritt. Also, viel Glück, geh ja.

[01:16:04] **Gavin McClurg:** Ja, ich meine, das ist wieder sehr standortabhängig. Es ist ziemlich schwer, in den Alpen viel Strecke zurückzulegen, ohne die Leeseite zu fliegen; so laufen die Dinge dort einfach. Und wisst ihr, die Hangneigung und der Sonnenstand sind sehr wichtige Faktoren in diesem Sport, und das kann einen in manchen Fällen zur Leeseite führen. Kelly Farina würde sagen, es gibt da ziemlich harte Regeln, von denen du sprichst: Man geht einfach nicht in die Lee, wenn es mehr als 15 km/h Wind sind. Ein moderater Wind – toll, das kann für viele Piloten sehr geeignet sein, wisst ihr, 15 km/h und eine ordentliche Leeseiten-Thermik, da stimme ich zu, das ist ziemlich machbar. Aber mehr Wind ist definitiv möglich und viel mehr Wind ist definitiv möglich, aber das erfordert einen anderen Skillset. Und das sind Dinge, in die man sich nur ein bisschen hineinbewegt, wisst ihr, man testet das Wasser nur ein bisschen, denn je stärker die Lee wird, desto stärker wird der Wind in gewisser Weise. Der sicherste bzw. gefährlichste Ort ist direkt am Gelände, wo man sieht, wie dieser Fluss über den Kamm kommt und diesen Rotor-Effekt erzeugt – genau wie jeder, der paddelt, weiß, wie Wirbel funktionieren. Also, da zu schwimmen auf der Rückseite von ... wisst ihr, das wird potenziell gewaltsam sein, aber der Ort, an dem man es findet, ist direkt neben dem Gelände. Und Chrigel hat das mehr als jeder andere in Echtzeit beim Fliegen auf der Rückseite eines Grats bei viel Wind und so weiter untersucht.

Es ist einfach Physik, so funktioniert das, aber das kann sehr unangenehm sein, wenn man auf Gelände zusteuert, wo man richtig hart weggeschleudert wird. Ich komme ziemlich nah, ich komme näher, ich bin näher, ich komme näher.

[01:18:06] Du wirst es finden. Es ist da, aber ähm, weißt du, dann erfordert es gewisse Schirm-Management-Fähigkeiten. Also gefällt mir die Idee, ganz vorsichtig und langsam die Füße ins Wasser zu stecken und diese Art von Verallgemeinerungen zu nutzen, die Kelly hat. Aber ich denke, in der Praxis ist das ziemlich schwer einzuhalten. Und zurück zu deinem Punkt: Du kannst einen ziemlich schönen Flug haben, ohne jemals in den Lee zu gehen. Du musst das nicht machen. Ähm, und weißt du, hier in den Rockies haben wir wirklich sehr hart versucht, nicht in den Lee zu gehen, weil wir oft in mehr Wind fliegen, als im Lee angenehm ist.

[01:18:53] Und deshalb ist es beängstigend. Es macht keinen Spaß. Es ist eher ein letztes Mittel. Man findet fast immer den guten Aufwind, kann einfach auf der Luvseite von Gelände surfen, wo es viel sicherer ist. Es wird immer mal was vorbeikommen, und wenn man nicht in Wind fliegt, der über der Trim-Geschwindigkeit liegt, kann man seine Position halten, bis etwas kommt. Und deshalb komme ich auf meine Einleitung zurück: Es ist einfach sehr ortsabhängig. Wisst ihr, Aufwinde auf der Lee-Seite sind etwas Wunderschönes. So funktioniert unser Sport. Man muss in der Lage sein, auf der Lee-Seite zu fliegen, an vielen Orten auf der Welt. Und es sollte nicht völlig nervenaufreibend sein, wenn man langsam hineingeht, anfängt zu verstehen, wie es funktioniert, auf alle Signale achtet, auf die Vögel und auf die anderen Piloten schaut und viele Fragen stellt.

[01:19:47] Ich

[01:19:48] **Calef Letorney:** Ich denke, ein guter Einstieg für die Hörer wäre an Tagen mit wenig Wind. Manchmal, wenn man an einem Landeplatz ankommt – oft ist die Situation so, dass wir in einem Tal zwischen zwei Bergen sind und der Landeplatz in der Mitte liegt. Wir nehmen dann einfach an, dass der Wind zur Luvseite des Hügels weht, die Hitze aus dem Tal aufnimmt und die Thermik am Hang aufsteigen sollte. Und doch fliegt man herum und findet nichts, sinkt ab und muss landen, nur um dann in dieser Situation eine Thermik zu finden. Wenn man auf seine Drift achtet und, anstatt der Drift unsere eigene Meinung aufzuzwingen, stattdessen genau zuhört und sie in diesen Situationen verfolgt, stellt man oft fest, dass man seine ersten Lee-Seite-Thermik einfach findet, indem man der Thermik in die falsche Richtung folgt und denkt: Oh mein Gott, diese hier nimmt mich jetzt in die falsche Richtung.

[01:20:48] Und dann dehnt sich dein Verstand total aus und du denkst dir: Oh, das ist eine Lee-Seite-Thermik, weißt du? Du bist also nicht danach gesucht und bist in sie hineingestürzt. Du bist zufällig an einem Ort darauf gestoßen, der einfach so beschaffen ist, dass es Thermik gibt und die Thermik dich in die falsche Richtung trägt. Und jetzt bist du ein Lee-Seite-Thermik-Pilot. Und ich denke, das ist wirklich eine tolle Art, dieses Konzept zu erkunden. Und alles, was du gesagt hast, ergibt Sinn, ich mache das definitiv nicht bei starkem Wind, denn bei starkem Wind ist das, wovon ich rede, normalerweise nicht die Art, wie es sich einstellt, weißt du, bei dieser Windstärke wäre es eine andere Situation. Aber es gibt viele Male, wenn wir fliegen, wo wir so zwischen zwei Tälern sind, weißt du, wir sind im Tal zwischen zwei Bergen, und da findest du einfach eine Thermik, die dem widerspricht, was du denkst, dass passieren sollte.

[01:21:34] Und es geht in die falsche Richtung, weil es die Rückseite des Berges hochzieht, weil es dort Nahrung gibt. Ja. Mit diesem, mit dem, da ist so ein Unterdruck hinter dem Berg, den die Luft ansaugt. Und die Thermik liebt es, direkt aus der Rückseite des Berges heraus nach oben zu steigen, die ja geschützt ist. Sie schabt die Hitze nicht ab. Schieß los. Sorry.

[01:21:59] **Gavin McClurg:** An vielen Orten auf der Welt bekommt man sein erstes Erlebnis mit dem Fliegen auf der Lee-Seite eben direkt beim Start. Es gibt definitiv viele, viele Orte auf der Nordhalbkugel, besonders solche mit ostexponierten Startplätzen. Das ist das, was wir für einen schönen Morgenstart wollen, aber bei Westwind. Und wenn es 10 km/h oder weniger sind oder so, nennen wir das „über den Rücken“ – es weht über den Rücken und wenn du zum Start kommst, denkst du dir: Das wird nicht funktionieren. Es weht einfach in die falsche Richtung. Und dann kommen diese Zyklen und die richtigen Veteranen nehmen die ersten zwei und sind weg. Wenn du aber ein bisschen länger wartest, werden diese Zyklen etwas stärker und du schießt direkt durch diesen Westwind hindurch, ohne ihn überhaupt zu merken.

[01:22:50] Und das sind eben Dinge, die man vom Boden aus wirklich gut einschätzen kann. Man sieht es in Echtzeit, kommt früh zum Startplatz, spricht mit den erfahrenen Piloten, mit den lokalen Piloten und fängt an zu verstehen, ob man – ich bin dort noch nie geflogen, aber wenn man in Boulder fliegt, ist das alles, was man fliegt, oder? Man fliegt immer dort. Das ist der Ort, an dem man lernt.

[01:23:16] Genau. Ich bin dort noch nie geflogen. Es klingt manchmal irgendwie beängstigend, aber wisst ihr, die haben dort fantastische Flüge. Und wenn man nicht Leaside fliegt, wird man dort nie fliegen. Also, ähm, ich würde einfach sagen, ich meine, ich denke, der Begriff ist nur etwas, vor dem wir vorsichtig sein müssen, äh, aber nicht vor dem wir Angst haben müssen.

[01:23:37] **Calef Letorney:** Alles klar. Dann wechseln wir zu den Strategien für das Team-Fliegen. Wir reden zwar viel darüber, aber ich glaube, wir machen uns alle schuldig, dass wir einfach nur „Team-Flugstrategie“ sagen und dann darüber hinweggehen, was genau euch dabei im Kopf herumgeht. Woran arbeitet ihr? Wie nutzt ihr mehrere Personen zu eurem Vorteil?

[01:23:58] **Gavin McClurg:** Ja. Fangen wir erst mal mit dem richtigen Rahmen an. Und was ich damit meine, ist, dass das eine wirklich bewusste Anstrengung ist. Wenn nicht jeder diese bewusste Anstrengung unternimmt, werdet ihr beim Start alle sagen: „Wir sollten heute im Team fliegen.“ Und das wird etwa 10 Minuten dauern. Also muss jeder gemeinsam daran arbeiten und Matt Beechinor und ich haben in letzter Zeit diese wunderschöne Synergie gefunden, weil ich jahrelang nicht mit Matt im Team fliegen konnte. Er war einfach zu gut. Und ein Teil davon ist meiner Meinung nach, dass ich besser werde, aber auch, dass er sich wirklich bewusst ist: Okay, wir kommen weiter, wenn wir zusammen fliegen. Und manchmal habe ich einen „Animal Day“ und sitze oben auf ihm und warte.

[01:24:46] Manchmal hat er einen wilden Tag und muss auf mich warten, und wir sind nicht darauf programmiert zu warten. Das ist eben nicht das Spiel, das wir spielen. Aber das ist erst mal das Eine – es ist ein echter mentaler Schalter, den man wirklich umlegen muss. Das Nächste sind eine Art feste Regeln, die ich vor ein paar Jahren von den Brasilianern gelernt habe, die mit Donajete in Texas geflogen sind. Und das hängt davon ab, wie viele Leute dabei sind, aber sagen wir mal, ihr seid zu viert und fliegt den Tag über zusammen, dann wechselt der „Held“. Bestimmte Leute werden in den Flow kommen. Wenn ihr mit relativ ähnlichen Fähigkeiten fliegt, also 10 bis 12, und es ist Califf, der gerade führt, dann bist du in der Führung, du hast die Kontrolle, du gehst die Steigflüge voll aus, aber du gehst dabei viel mehr Risiko ein, weil du gerade führt und versuchst, die Gruppe mitzuziehen, weißt du?

[01:25:46] Beim Teamfliegen versuchen wir, schnell zu fliegen und so weit wie möglich zu kommen. Das bedeutet, wir müssen gemeinsam schnell fliegen. Aber was die Regeln angeht, ändert sich das, wenn man im Wettkampf fliegt. Wenn du die Kontrolle hast, dann hast du sie auch. Das bedeutet, du bist ganz oben in der Formation, richtig? Du bist ganz oben in der Gruppe, und das Konzept, die Kontrolle zu haben, bedeutet, dass du versuchst, schnell zu fliegen, aber keine Risiken eingehst. Du bist ganz oben in der Formation. Du wirst diesen Steig mit voller Leistung fliegen, weil du versuchst, die Sinke so schnell wie möglich zu durchqueren, aber dann, du weißt schon, du ziehst mit, du willst, dass alle mit dir mitgehen. Du willst, dass die Leute dir helfen. Diese Leute brechen ab, und dann bist du schlau, gehst auf die Bremse und lässt sie alle vor dich ausfliegen, nutzt sie und bleibst in der Kontrolle, während du die besten Linien fliegst.

[01:26:35] Das ist nicht der Fall. Wenn ihr im Team für XC fliegt, seid ihr diejenigen, die die Risiken eingehen. Ihr habt den Aufwind erreicht, ihr führt heraus, ihr zieht alle mit euch mit, aber diese Leute sind Bir. Sie sind nicht direkt hinter euch. Sie fächern sich sofort auf. Ihr wollt, dass vier Leute vier verschiedene Arten von Luft testen. Also, oh, Andy ist auf einer besseren Linie. Gavin ist auf einer besseren Linie und wir arbeiten zusammen. Das andere Konzept, die andere Seite davon, ist unweigerlich, dass jemand diesen Aufwind verpasst hat oder an dem Tag nicht so gut aufsteigt oder nicht im Flow ist oder ständig ein kleines bisschen hinterherhinkt. Sie sind de facto die Risikoträger. Jetzt sind sie diejenigen, die weiter pushen müssen, ihr wisst schon, also opfern sie sich für das Beste, für das Wohl der Gruppe.

[01:27:23] Also können wir nicht auf diese Person warten. Diese anderen drei sind oben am Hang. Dieser Typ ist tausend Meter tiefer, wir werden nicht, wir werden nicht fast so schnell Boden gutmachen. Wenn dieser Typ, wenn er hochschaut, Garrett, wenn er hochschaut und meine drei Teamkollegen weg sind, muss ich los und ich gebe Vollgas, versteht ihr? Ich könnte vielleicht abdriften, aber ich helfe ihnen. Ich versuche, nach vorne zu kommen und es ihnen zu zeigen. Damit ich sie mitziehen kann. Es gibt also zwei Leute, die die Gruppe wirklich vorantreiben, den Helden und das

Opfer. Und weil die Piloten gut sind, wird derjenige, der vorne drückt, hoffentlich zuerst den besseren Hang finden und bumm, die anderen Piloten können zu diesem Hang gehen.

[01:28:07] Und er hat diesen Vorsprung von 10, 15 Sekunden auf sie erarbeitet, obwohl er tiefer ist, und sie kommen wieder zusammen. Wenn es also gut läuft, weißt du, wie bei Rafael Saladini, wenn sie all diese Rekordversuche hatten – es braucht viel Zeit, immer wieder mit denselben Leuten zusammen zu fliegen – aber wenn es gut läuft, braucht es kein Funkgerät, keinen Kontakt. Ich meine, man sollte Funkgeräte haben, aber einfach jeder kennt seine Rolle. Jeder kennt seine Position. Jeder weiß, was zu jedem Zeitpunkt zu tun ist. Und oh, Rafael, er ist im perfekten Flow. Jetzt spürt er es. Er zieht die Gruppe mit, denn um schnell zu fliegen, muss man drücken, besonders im besten Teil des Tages. Es ist also nicht dasselbe wie beim Wettkampffliegen, wo es viel Gehabe gibt.

[01:28:58] Es gibt kein Pimping. Alle arbeiten hart. Alle tragen zum Gaggle bei. Jeder versucht, unterschiedliche Luft zu probieren. Das Wichtigste ist, dass jeder versucht, unterschiedliche Luft zu probieren. Die wirklich guten Kletterer sind ständig unzufrieden. Sie sind immer unzufrieden mit ihrem Aufstieg. Sie drücken ständig ein bisschen mehr in dieser Kurve. Probier das mal. Oh, ich spüre hier was. Nein, hat nicht funktioniert. Muss zurückkommen. Oh, hat funktioniert. Alle kommen zu diesem Piloten. Aber das ist auch irgendwie anstrengend. Und deshalb sage ich, es passiert einfach ganz natürlich. Und so und so sind gerade auf einer. Die bewegen sich wirklich gut. Lass uns diesem Piloten folgen. Lass ihn mehr der Arbeit machen.

[01:29:45] Aber jeder trägt seinen Teil bei. Und ich denke, es geht um viel mehr als all diese kleinen Regeln, die ich gerade von Donna Zeta gehört habe. Es geht darum, sich bewusst dafür zu entscheiden, es zu tun, denn am Ende wird es Momente geben, in denen du so langsam bist. Das macht mich wahnsinnig. Aber letztendlich wirst du weiter kommen. Du wirst viel weiter kommen. Oder

[01:30:11] **Calef Letorney:** Ich mag ihre Linie nicht, aber ich bleibe bei ihnen, weil wir ein Team sind. So hätte ich es nicht gespielt. Sie haben sich entschieden, Richtung Überreste dieser Wolke zu zickzacken, und ich wäre geradeaus weitergefliegen, aber mein Teamkollege hat sich ausgebremsst und ich will ihn noch haben. Weil ich weiß, dass wir um fünf Uhr als Team beim Suchen viel besser abschneiden werden. Weil dieser Unterschied, wenn man es von fünf Uhr bis zum Sonnenuntergang schafft, eine riesige Distanz sein kann, oder man kann früh aussetzen. Weil du dich entschieden hast, schneller zu sein und alleine losgefliegen bist. Ja, wir hatten Glück. Ich denke, wir hatten Glück, dass unsere Community irgendwie groß wird und immer mehr Leute XC jagen, was fantastisch ist. Und deshalb, ich sage nicht, dass du mein Teamkollege beim Start sein wirst, weil die Leute nicht immer zur gleichen Zeit aufstehen und losziehen.

[01:31:03] Und wenn du dieses Fenster verpasst, bleibst du vielleicht 30, 40 Minuten oder wie auch immer hängen. Was ich bisher beobachtet habe, ist, dass sie dazu neigen, einfach so zu entwickeln, wo du denkst: Oh, wir drei oder vier, wir sind alle in Position. Wir machen das zusammen. Und dann hast du etwas tolles angesprochen, nämlich dass es kein Pimping ist, oder? Es gibt so viele Male, wenn man mit jemandem fliegt und es ist einfach frustrierend, weil die einen keinen Millimeter zum Erfolg beitragen. Und ich versuche wirklich, weit darüber hinauszugehen, um genau das Gegenteil zu tun. Wenn ich mit jemandem im Team fliege, weißt du, anstatt dass du unter mir bist, nutze ich dich, um die besten Steigungen zu finden. Ich werde dich die Thermik nach bestem Vermögen arbeiten lassen.

[01:31:48] Und ich werde meinen Höhenvorteil nutzen, um um uns herum zu suchen und für die ganze Gruppe unzufrieden zu sein. Auf diese Weise lasse ich dich nicht an mir vorbeifliegen, aber jedes Mal werde ich ein Stück weiter oder vielleicht auf der Luvseite ein Stück weiter hierhin gehen. Wenn es dort gut gefühlt hat, werde ich versuchen, uns mitzuziehen. Denn wenn ich die doppelte Steigrate finde, werde ich sofort ins Funkgerät gehen und es dir sagen – oder wahrscheinlich ist das gar nicht nötig, weil du es sehen wirst. Und wir werden die ganze Thermik mitziehen. Und weil da vielleicht etwas so viel Besseres sein könnte, dass man einfach fünf Sekunden lang synchron fliegen muss, um dorthin zu gelangen. Aber wenn du nur pimpst, wirst du dieses Risiko nicht unbedingt eingehen. Das ist also eine echte Möglichkeit, wie ich denke, dass du – anstatt nur auf jemanden über dir zu warten, der dich einholt – deine Höhe nutzen kannst, um das Team zu verbessern.

[01:32:38] Wenn das Fliegen so weit auseinandergeht, wisst ihr, im Gleitflug, wie ihr schon gesagt habt, ist das gewaltig. Ich denke, dass der unterste Mann, der den Steigflug markiert, für mehrere Leute darüber sehr mächtig sein

kann, die um die Person weiter unten herum suchen. Wenn ihr also knapp dran seid und unten seid, gebt euer Bestes, um aufzuschließen, bleibt in dem Auftrieb, in dem ihr seid, während wir die Umgebung absuchen. Und wenn wir nichts Besseres finden, kommen wir vor euch wieder an, bevor ihr uns überholt habt. Und dann sind wir wieder zusammen.

[01:33:19] **Gavin McClurg:** Ja. Und es könnte sein, und nochmals, das ist Weltrekord-Jagen, das habe ich von Donnas an dem Tag gelernt, du hast einfach keine Zeit, wenn du diese 11-Stunden-Tage hast und versuchst, 50 Kilometer pro Stunde zu schaffen, du hast einfach keine Zeit zu warten, aber vielleicht ist das Richtige, die Person wieder ins Spiel zu bringen. Ihr seid zusammen stärker. Und vielleicht ist das eine dieser Situationen, in denen sie das ein bisschen zu weit getrieben haben. Und es kommt natürlich auf das Ziel an, aber ich würde sagen, die eine Einschränkung, die ich dir geben würde, wenn du – wenn du die drei hattest, dein Beispiel war die drei, die abbrechen. Du denkst, du hast hier eine bessere Linie, aber jetzt bin ich im Team-Flug.

[01:34:06] Ich würde mich ihnen anschließen. Wenn alle wirklich Team Flying machen, sollten sie sehen, wie du anfängst abzudriften, um diese andere Linie zu nehmen, und sagen: „Das ist eine bessere Linie“ oder „Das ist ein guter Zeitpunkt für Funk“. Ich würde also sagen, folge nicht unbedingt nur, weil ihr das Team-Ding macht. Ihr versucht doch alle, als Team weiter zu kommen als alleine.

[01:34:28] **Calef Letorney:** Und das könnte also

[01:34:30] **Gavin McClurg:** hoffentlich sind sie aufmerksam und denken sich: Oh, ich will da hin. Wisst ihr, Caleb ist auf einer besseren Linie, ich nehme die.

[01:34:35] **Calef Letorney:** Ja, offensichtlich. Ja, auf jeden Fall. Und definitiv. Hey, Leute, ich glaube, wir sollten diesen Weg nehmen. Überzeugt das Team, wenn ihr denkt, dass ihr die bessere Idee habt. Ähm, aber zurück zum Thema Thermik: Was ich beschreibe, ist nicht unbedingt Warten. Weißt du, wenn du einen Vorteil von 200 Fuß hast, ist das Warten nicht so bedeutend und du könntest sie einfach ausspielen und die ganze Zeit direkt über ihnen bleiben. Und dann kannst du entweder zum normalen Zeitplan abheben oder ein etwas größeres Jagdmuster machen und diese Höhe nutzen, um etwas mit der doppelten Steigrate zu treffen. Dann bewegt sich das ganze Team schneller, weil du deinen Höhenvorteil nutzt, um die Gruppe zu verbessern, anstatt deinen Höhenvorteil als Versicherung zu nutzen.

[01:35:23] Weil die Leute ihre Höhe so oft behandeln wie: „Na ja, die Person unter mir arbeitet für mich.“ Und solange ich kein Risiko eingehe und sie nicht überholen lasse, werde ich sie wenigstens schlagen, weißt du? Aber ich denke, das ist nicht die Team-Mentalität. Die Team-Mentalität ist: „Ich habe diesen kleinen Vorteil. Lass mich derjenige sein, der etwas mehr Risiko eingeht, damit wir...“

[01:35:46] **Gavin McClurg:** Ich muss hier ein bisschen opfern.

[01:35:47] **Calef Letorney:** Ich opfere die Höhe, weil das auch die Züge sind, die sich auszahlen. Ich mag diese Glücksspiel-Mentalität, so nach dem Motto, wir spielen Poker und wir müssen ständig den Ante setzen. Richtig. Und manchmal erfordern diese großen Einsätze von uns, dass wir,

[01:36:04] **Gavin McClurg:** wir zahlen ständig den Ante. Die

[01:36:04] **Calef Letorney:** du gehst auf eine kleine Jagd und sie treffen genau richtig. Und wenn sie treffen, gibt es eine riesige Auszahlung, aber man muss genug haben, damit es sich lohnt. Und ich möchte, das Letzte auf der Liste, über die Two-Liner-Technik sprechen. Wir kommen also bald dazu, aber einer der Vorteile der Two-Liner ist einfach, dass man so viel Boden abdecken kann. Es kann großartig sein, mit so einem Oldschool-Teil zu fliegen, um zu sehen, ob da ein guter Pilot drauf ist. Denn da hast du deine Thermik-Boje. Du lässt sie einfach in der Thermik, während du dich auf dein Abenteuer begibst und versuchst, den besseren Auftrieb zu finden, wie du sagtest, unzufrieden, und du hast deinen C-Piloten Mark und deine Thermik für dich.

[01:36:43] **Gavin McClurg:** Ja, absolut. Absolut. Wir sollten das Thema Zwei-Liner vielleicht für eine andere Folge aufheben. Wir haben noch eine Stunde und 40 Minuten. Wir haben noch viel vor uns, aber lass uns, ja, für heute Schluss machen. Ansonsten würde mich Miles mit dem armen Kerl umbringen. Ich würde das zwei Tage lang schneiden, aber, äh, Caleb, Mann, du bist ein Schatz. Ich schätze dich sehr. Ich schätze all diese Fragen und es ist immer so lustig, sich mal wieder auszutauschen, Mann. Es ist schon eine Weile her.

[01:37:02] **Calef Letorney:** Ja, ich schätze die Gelegenheit wirklich sehr. Ich finde es cool, eher etwas Pädagogisches zu erstellen, anstatt nur Geschichten zu erzählen. Ich meine, ich hätte Geschichten für Tage. Wir hatten gerade ein paar tolle Geschichten ganz kurz. Ich bin bei einem Red Sox Hall of Famer gelandet, in seinem Haus, bei diesem riesigen Flug, von dem ich dir erzählt habe, oder? Sechs Uhr dreißig, Endanflug in den Nordosten von Vermont, irgendwohin, auf ein Feld auf einer Farm gelandet, und zwei betrunkene Typen kommen heraus. Die reden mit uns, weißt du, über ihre Landwirtschaft. Einer von ihnen sagt: „Kennst du den hier? Das ist Bill Spaceman Lee. Er ist ein Red Sox Hall of Famer.“ Wir kommen mit dem Typen ins Gespräch und er sagt: „Seid ihr die Jungs? Ich freue mich so, dass ihr hier gelandet seid. Ich fahre euch zurück.“ Und ich sage: „Ihr seid viel zu betrunken.“ Und es ist eine zweieinhalb Stunden lange Fahrt.

[01:37:48] Du bist viel zu betrunken, Alter. Und er sagt: Du hast recht, ich bin viel zu betrunken, aber der Typ wird in ein paar Stunden nüchtern sein. Nimm ihn mit. In zweieinhalb Stunden ist er nüchtern. Bis du ihn dort hast, ich werde dir... sein Auto ist nicht fahrtüchtig. Nimm mein Auto. Keines von beiden Autos war fahrtüchtig. Keines von beiden. Schließlich haben wir eine Weile mit ihm geredet und er sagt: Du hast recht. Wir sind alle zu betrunken. Nehmt einfach unser Auto. Wir sind so froh, dass ihr hier gelandet seid. Nehmt unser Auto. Also haben wir gesagt: Nein. Okay. Dann haben wir sein Auto einfach geleert, das voller Baseballschläger und Handschuhe war. Er stellt seine eigenen Baseballschläger her. Und ich hatte den Namen gehört, weil er jedes Mal kandidiert, wenn es eine Gouverneurswahl gibt, was urkomisch ist. Er bekommt so 3 % der Stimmen in Vermont. Er ist so eine Art lokale Berühmtheit, ein Held. Wie auch immer.

[01:38:33] Da sind Baseballhandschuhe, Schläger, Bälle, so ein Müll. Und ein Haufen Karten. Er sagt: Oh, hier ist eine Karte. Und dann fängt er an, Karten zu signieren und unterschriebene Karten zu verteilen. Wir waren also sehr dankbar, diesen totalen Schrott von einem Auto zu nehmen. Das Teil fällt auseinander. Kaum fahrtüchtig. Am Ende bin ich damit zum Haus der Eltern meines Kumpels gefahren, habe deren Auto ausgeliehen und dem Weltraumfahrer sein Auto zurückgebracht. Aber ja, nach Hause zu kommen war genauso aufregend. Das kann man sich nicht ausdenken.

[01:39:03] **Gavin McClurg:** Stimmt. Ich weiß, oft ist es spannender. Das kann man sich nicht ausdenken. Ich liebe es. Ich liebe es. Also, ich muss da rauskommen und mit euch fliegen. Ich habe das noch nie, ich habe das noch nie gemacht. Und, äh, es klingt einfach nach einem Riesenspaß.

[01:39:13] **Calef Letorney:** Wir müssen das Wetter im Auge behalten. Wenn wir eine gute Wetterperiode haben, vielleicht irgendwann.

[01:39:18] **Gavin McClurg:** Das wäre toll. Alles

[01:39:19] **Calef Letorney:** Alles klar. Also, danke dir, Mann. Danke, Alter. Ja, vielen Dank. Es war echt super, mit dir zu quatschen.

[01:39:27] **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 enorm und trägt dazu bei, die Show bekannter zu machen. Du kannst darüber auf deiner eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst darüber reden, wenn du auf dem Weg zur Arbeit mit deinen Freunden aus der Pilotbranche bist. Ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich kannst du uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn du uns finanziell unterstützen kannst, haben wir immer nur einen Dollar pro Folge verlangt. Das kannst du über eine einmalige Spende via PayPal tun oder du richtest einen Abonnement-Service ein, der dich für jede veröffentlichte Folge belastet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus. Wenn du also einen Dollar pro Folge zahlst, wären das alle zwei Wochen etwa 25 Dollar im Jahr.

[01:40:13] Das ist also viel billiger als ein Magazin-Abo. Und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt, aber ich möchte das aus vielen verschiedenen Gründen nicht tun, die ich in der Show schon oft erwähnt habe. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show steht. Und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen, aber unsere Meinungen sind nicht verzerrt. Wenn ihr also Fragen habt, werden

diese nicht durch Sponsoren oder Werbegelder beeinflusst. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, ihr findet das gut. Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf cloudbasemayhem.com geht, findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasedmayhem machen. Wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, könnt ihr das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen, und das gibt euch Zugriff auf das gesamte Bonusmaterial, die kleinen Videocasts, die wir machen, und die zusätzlichen kleinen Schätze, die wir in Gesprächen finden.

[01:41:06] Wenn Dinge nicht in die Hauptshow kommen, wir aber finden, dass ihr sie hören solltet, stellen wir das nicht hinter eine Paywall. Wenn ihr euch die Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen. Dann richte ich euch ein Konto ein. Natürlich wäre das ein Lifetime-Account. Und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen, aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud-based Mayhem Merchandise, T-Shirts oder Hüte oder irgendetwas gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und Zugriff auf all das haben. Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung sehr und wir sehen uns in der nächsten Show. Danke.