

Chrigel Maurer and the Safety Debate

Cloudbase Mayhem Podcast 257 — Chrigel Maurer

Published	2025-10-13
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/256-chrigel-maurer-and-the-safety-debate/
Duration	00:43:44
Speakers	Chrigel Maurer, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0257-chrigel-maurer-and-the-safety-debate.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	18 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	10
Show notes	10
Transcript	10
Deutsch	18
Show notes	18
Transcript	18

English

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

Show notes

Two weeks ago at the World Championships in Costello, Brazil a competition pilot was killed. This tragedy sparked an immediate and fiery response on social media calling for a top-down change at CIVL, the governing body of Category 1 competitions. Interestingly, two years ago during the World's in France there were over a dozen incidents, many which lead to serious injuries...but the blame was more sequestered to the pilots ability and decision-making, not the organization. Last week Chrigel sent me an 8 minute voicemail during a training session laying out his own personal thoughts on this charged debate. So we made an effort to sit down immediately and discuss it all without all of the online emotion.

The post #257- Chrigel Maurer and the Safety Debate first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:01] **Gavin McClurg:** Hi

[00:00:09] there, everybody. Welcome to kind of a, I guess you'd call it an emergency episode of the CloudBase Mayhem. I got a voice memo two days ago from Chrigel, who was out training. I thought that was kind of cool that he left me a voicemail or voice memo when he was training. But on this whole raging safety debate that's going on online, if you're paying attention to the socials, which hopefully you aren't, just in general, I think that's better for our health, our mental health. But there's been a pretty loud calling for resignations across civil. And this all came out of the accident, the fatal accident down at the Worlds in Brazil.

[00:00:56] And we were planning on doing a whole show on just that with the various voices from the civil side and from the athlete pilot side. And without going into too many of my opinions here, as I have a lot, it was great because Chrigel just reached out and said, hey, I've got some opinions on it. Well, those opinions would be better than mine. And Chrigel, you know, everybody knows Chrigel and his background and highly respects his opinions. So without giving you too much here, here it is. Here's Chrigel's thoughts on what's going down in the safety debate. And potentially some solutions and some ways forward.

[00:01:44] Enjoy.

[00:01:48] Chrigel, great to get you back on the show. And I'm glad you left me that voicemail as you were training. I thought that was pretty fun. I could hear that you were hiking up something pretty hard. And you have some thoughts about this kind of safety debate. Why don't we start with what's happening? You've seen it just like I have. But what's what's going on in the social media world? And what is it? What is this debate? And then we'll dive into your thoughts on on safety and where we should go from here.

[00:02:20] **Chrigel Maurer:** Yeah. Hi, Gavin. Thanks for having you. Yeah, I made many thoughts about the discussions I saw in social media and and in the paragliding world. And for sure, I was thinking about, but I was not coming to a clear answer because I think it's it's so many topics that we can discuss. And I just. I just have 20 years experience in competition and paragliding, also in developing and thinking in different ways. And yeah, it's nice that you have some questions about.

[00:02:55] **Gavin McClurg:** Yeah, I you know, you're the first thing that I that I thought when you left me the kind of voice memo the other day was that we kind of go in waves with this, you know, that the the Peter heater accidents and really was the what led to the banning of the open car. Class and the development of the CCC class. And so, you know, it kind of goes in these waves of of safety and then back to performance. Talk about that, the history of that. And obviously, we're in the wave right now of safety.

[00:03:32] **Chrigel Maurer:** Yeah, that's true. When I started paragliding in ninety eight, there was I think the most dangerous part was over because the competition wings in ninety five and ninety six. Was really danger. And then it

could go back to more safety and it goes also to more light and then it becomes more safe. And I was quite lucky to become a pilot in this period where the gliders was quite okay. I remember we had glider where the top speed was more than seventy five eighty in two thousand eight nine and then with the new concept of the shark nose. The glider was. Even more rigid and and fast and then we got the new rules.

[00:04:21] I think it was a hard step to accept this, but the rule became friendly and everybody was agreed that that the rule to have a CCC class was important to have it reduced the top speed for sure, but it also reduced the safety of the accidents. And finally. We. We have gliders which are again really rigid and fast and in strong conditions. It's always for me a bit stressful to handle it with fear and good feeling and that's why I think the discussions are quite quite okay to have some more easy gliders in competition because in fact we do a game in the air we fly competition, but the gliders are doesn't matter how good performance.

[00:05:14] We have I think in the in the other way to have record flights cross country record flights or speed records we need good performance, but in in competition when you fly clear task there the performance is not that important and that's why it's it's a good thought to have easier gliders in in this year's I see that the new category of C gliders. We have I think in the in the other way to have record flights cross country record flights or speed records we need good performance, but in in competition when you fly clear task there the performance is not that important and that's why it's a good thought to have easier gliders in in this year's I see that the new category of C gliders. They work quite good as long as they fly. But in the end it's a two liner. If we have big collapses for sure you have to handle it. You have to be good as a comp pilot. That means the category C it's not there really true category.

[00:06:03] But if you do a lot of hours with these gliders and you go step by step faster you can you can learn to handle it. But in the end there is a is still the parallel. Because we have to answer it's a really dangerous sport for you can be really dangerous.

[00:06:23] And this means also yeah we have to be prepared for it.

[00:06:30] Finally I'm not have a clear answer and solution, but to have. That's not it's always good.

[00:06:39] **Gavin McClurg:** You went again going back to your message that you sent me when you were training you had a. Kidding. A an interesting breakdown of when you're when you are flying competitions you know 10 percent were this 40 percent was this 40 50 percent was this what break that down for me again yeah

[00:07:00] **Chrigel Maurer:** this means that that when i fly um i get a feeling uh depends of the conditions and i think uh with the CCC glider i feel 40 percent of the time i feel a bit stressed 50 percent of the time i feel okay i mean during transitions during terming or whatever but 10 percent of the time i'm really stressed i'm really feel that i'm on the limit of my skills of my feeling and of fun and i don't know how how you feel on a comp wing but for sure it's more intense in the alps maybe it's 15 20 percent i'm get really at the limit while in flatland maybe it's two or five percent but i think uh to to have more fun and resources for the competition we have to reduce the stressful percentage of the airtime

[00:08:03] **Gavin McClurg:** you and i have similar thoughts i think when it comes to there's a lot of comparisons we can make to motocross mountain biking downhill mountain biking f1 these sports that are really visible much more visible than paragliding i don't know a great deal about those sports but i know that these are very professional athletes at the top end you know they're they're they're they take the training very seriously uh they take the risk very seriously they they're they're not ignoring certain things they don't just jump in an f1 car on race day there's there's a lot of training that goes into what they're doing uh when this debate first got went out because i'm an organizer as well and i'm and a meat director and i put on these competitions i was quite sensitive to it because i know how much goes into it and martin shiel and i both share i know similar thoughts on competition is that the the the trend for the last bunch of years has been to put more and more of the onus on the organizer and not on the pilot and he he gave a really good talk at the at the world cup in grindelwald where you and i were that you know he feels strongly that this is the wrong direction of things that because a task is set and because the meat is on that a pilot just blanks out on their their own personal safety and okay i'm gonna go race you know we all know that in every discipline when you go from recreation to competition you're going to take more risks your ego is involved you're racing you're going to take more risks automatically but uh that that that that is being pushed more onto the meat organizer in this case civil uh when i first saw that i i really

personally i didn't like it i i really feel like martin's onto something here that

[00:10:15] you know we as pilots have to always we're the pilot in command we have to be the ones responsible you had some thoughts about training uh that you know in competitions often these pilots just show up for the comp five their CCC glider go home pack it away till the next comp yeah

[00:10:36] **Chrigel Maurer:** that's the that's the truth and i see different different um topics there is uh what you say about the other topics there is a hard selection in in PWC and in world championship we have selection but but it's quite easy to go there without enough experience and there to have better selections maybe less athletes in the front can be a different and then the other problem we have an athlete i mean a human in competition it's quite stupid so

[00:11:16] what i know from myself that in in a hard competition i'm not myself anymore and if i have checklists or in a team i mean in a competition like X-Alps i have a team that can lead me that can stop me but in a flying competition normally as once you stay in the air you are your own boss and then human in competition are stupid comes into the play into play in the solutions and this is a really big problem we have uh in all sports but especially in in paragliding competition if

[00:11:57] **Gavin McClurg:** you could make a difference today in selection what what would be the criteria for say flying even just flying a CCC glider in competition you know would it be a certain amount of hours of SIV would it be what would you suggest yeah

[00:12:16] **Chrigel Maurer:** for sure you need more praxis on on your gear i mean it's not only the gliders it's also the harnesses um instruments for example there is less visibility of the instruments at the new harnesses um there is different rescue systems i mean cross rescue rogalo cutaway whatever you have different systems and you have to train this i mean to do two or three times in a year a training or especially before a competition you do a training with your gear it's uh it's really recommended and for example to fly a full stall to reopen a cravat after collapse it's i think a need to do it gives me a better feeling i'm honest i'm not do all all flights full stall but but i do some sessions where i try to refresh my good feelings

[00:13:17] to be ready and prepared for a competition but to be honest on a CCC glider it's not that easy like on a c or d glider and so the the border to do it to practice more it's even harder and it gives me a yeah an extra uh i need an extra day to do this i need a place over the lake i need organization but i think to be professional or to be a good competition pilot i have to do this especially before the comps and then take off in strong wind conditions take off in backwind conditions and then the hours to fly the hours in the air to be to be friendly with the speed system with the

[00:14:05] with the feeling you get um to be comfortable and and then you can go into a competition and how you do the selection everybody have to do by own at the moment but i think maybe maybe for the future it needs rules to bring the experience and the training into a competition do

[00:14:26] **Gavin McClurg:** you think that so i i know a trigger point for what is happening right now on social media was the there was a a very bad accident at the at the worlds down in in brazil uh there were a lot more accidents at the last worlds in france there was no no deaths but a lot of reserves uh quite a few injuries a lot of incidents uh there was the Superfinal and decentis uh but after hearing from you just a couple days ago before we did this show i was speaking to ed ewing at xc mag and i might have this number slightly wrong it's either 37 or 39.

[00:15:11] uh and statistics in our sport are you know it's it's not like uh jumbo jets and the ffaa it's we're we're really battling trying to get proper data on on accidents but both from competitions but and also recreationally but he thought that in switzerland this year so either 25 or 24 i'm not sure what calendar year but uh there was 39 deaths uh in this in the sport and i believe all of them were recreational there was maybe there was one or two i can't remember but were in competition but i feel like that gets lost in this discussion you know that because

[00:15:56] in competitions they're more public i guess you will there's there's more people watching there's more people there uh and it's a big deal and it should be a big deal the loss of life or a big accident is is not something we should just gloss over but it's a wicked dangerous sport just period and and i think we lose that side

[00:16:20] that's getting lost in this discussion right now that not that that because there are so many deaths in Switzerland and it was about the same number in France I understand and that's not unusual that's not an unusual number it's about what it is it's just it's not a safe sport and so I feel like people kind of put that under the rug sometimes yeah

[00:16:40] **Chrigel Maurer:** I think it starts still uh quite early in the in the flight school in the flight school you get the feeling paragliding it's the safest sport in the world and it's not true because after two seconds you are quite high and it can be dangerous and I think if you start um I don't know mountaineering you learn to wear a helmet because it's really dangerous to get rock fall for example and and therefore maybe you learn to fly with a wrong set mindset and and then it it goes on with the competitions then maybe there is a good competition then you get a good feeling and it goes on and on until something uh happened and when I watch back the last um

[00:17:33] years we always had years with more and some years with less or not no accidents and I don't know why but over the past it was always more and less more or less and always when we had a lot of accidents athletes and organizers start to think about safety and everybody's crying about safety and in the years we not have so much accidents everybody is crying about efficiency in the gliders in the equipment and nobody looks for safety and and then it it goes up and down like this and it was even when I start paragliding some good pilots explain me this phenomenon

[00:18:21] and I can't yeah uh look back the 20 years and it was always a bit up and down like this and now this year was a really bad year with a lot of accidents bad accidents and it's clear that people ask for more safety and I think it's good to think about and I think to get new rules with leads the stupid athletes uh myself include um in competitions what

[00:18:53] **Gavin McClurg:** would be some of the things you would focus on what what are you seeing that are contributing to this worst change recently

[00:19:06] **Chrigel Maurer:** yeah that's that's always uh good questions and there is no clear solution if we have the feeling the organizer have to bring more safety the organizers will organize less competitions they will organize competitions in area where it's quite safe means and finally we have rules too many rules which says if it's a bit cloudy we don't fly it means we have only competition in very boring conditions and then um you have to go with this or you lose it and you leave it and maybe it's it's a good way because uh we yeah we need more safety but then the other side I think we can have

[00:19:58] more um talking talk about this safety topics and finally to bring more training and and more rules for the equipment what makes the the sport more safe but it needs time we as athletes we have to rest to to us to respect these rules and to train with these rules to have the confidence and the fun back in competition that's

[00:20:29] **Gavin McClurg:** more important at the end yeah um I absolutely feel they're doing a I mean, I, as a, as a meat organizer, but also as a pilot who loves to compete, you know, there was a lot of talk this year in the Red Bull X-Alps that it's too dangerous. You know, it's, it's, it's too windy. It's too much fern. It's the, the, you know, Ferdy should shut down the day. You know, they should, they should have, they should have a certain parameter and then you, you, you close the day. And I just violently am opposed to this because it, again, comparing to these other sports that are really dangerous, there doesn't seem to be this, oh my God, we need to shut everything down. Somebody died. I'm not, I'm not trying to be callous about death, but if

[00:21:15] we start operating like that, then like you said, we only fly in the perfect conditions. Boring. We only fly the perfect tasks. Boring. Boring. You, Patrick, there are people who on day two can perfectly handle those kinds of conditions in a, you know, I'm, I'm using finger quotes here in a safe way. You've trained for it. That's, you know, you, you, you, you're operating. I talked to Simone after not about the podcast and he felt like that day was perfectly within his realm. He, he, you know, it wasn't perfect. It wasn't great. But it was, he had trained for that. And so, you know, that doesn't just that. That, what that says is maybe not all 32 in the race should be flying that day, but it should be up to them.

[00:22:02] It should never be up to 30. Where do we start and stop with these parameters? And, you know, this whole thing that, oh, well, yeah, but they're setting an example for everybody else. That's ridiculous. I don't watch you fly and go, yeah, okay. That's what I can do. That Gavin McClurg can do that. No, I can't. I'm not Chrigel. I can't do that. So that's just, that would be stupid.

[00:22:25] So, yeah. I think that again, from a meat organizer, meat organizing standpoint, uh, we, we can't, we, we can't for sure know that the weather is going to be what's on the forecast. And so the task committee is inevitably going to get it wrong. Sometimes, hopefully not. They're good and they're professional and they've made a lot of tasks. I mean, I've been on the task committee down in Mexico for 10 years running. Sometimes we goof it up. Sometimes we don't necessarily. We don't necessarily nail it. And we have one, one leg of a task that's too into too much wind and that can be dangerous. But is that the task committee's fault? Is it, you know, or is it the pilot's responsibility to fly it in a safe way or not fly it?

[00:23:14] That this is beyond my ability. I'm going to go land. I, I've said a lot there, but thoughts.

[00:23:21] **Chrigel Maurer:** I see that too many rules are too complicated in, in this, uh, way, but I think there is a, uh, one way in communication that means if they do a briefing and speak about, uh, safety and pilots, um, that they have to make all the decisions by your, by them own, and then they give penalties for some, um, parts of day, what, what, what was not really not dangerous, then it starts to be really tricky to, to understand and to respect, um, the, the things. So if you speak before. For a competition, what it's okay and with where is to stop, I think there, then you can be prepared, but, uh, as long you, you like to do the hardest adventure race and, um, yeah, it's difficult to, to stop, uh, the tasks.

[00:24:17] It's the, it's a bit, the similar part in, uh, in cross country competition. When you speak about level one, two, three, um, as long as you can speak in the radio, it's level one. Um. Uh, some of, uh, the good pilots can speak about level two, but when it's level three, the pilots are not able to, to communicate anymore. For example, um, I see that, that there can be, uh, uh, uh, a better, um, like, I think the pilot is not the right to be in a committee, but maybe some marshals, a marshal committee, that means in the air or in the competition. But they are not taking part in the competition, they can take clear decisions, then they can almost, um, communicate because they can then kind of, uh, we realize danger part and then they can react on it.

[00:25:17] And sometimes in the, um, yeah, it was, uh, easy to see something, but because I was a pilot in the competition, I was not responsible to react or I know. And with the committee, what has a good effect can be, uh, a next solution.

[00:25:39] **Gavin McClurg:** Hmm. You know, they changed the, the fly master trackers. Yeah. You used to just have to call the levels on the radio. Now you can do it basically anonymously. I mean, the scorekeeper would know, but that, you know, cause you're right. There's, there's been this, it's a cultural thing. People don't want to call level three a, you've got to land. If you, if you call level three, but also it's, there's funny stuff there. There's shame or I don't want to be the one to do it. And, uh, so now you can just press a button. This is harder on the subs cause you can't get to your instruments, but you, you, you, if you can get to this little device that they give you before going out on the comp, it's kind of nice. You can just hit level one, level two or level three, and it provides all the information, your altitude and position, everything else.

[00:26:27] So that there are things like that, that I really. Think are really good moves forward. You know, that that's, if somebody has thought about that, okay, this is a problem we have in our culture. It's very hard to change a culture, but you can give somebody a different instrument and okay, well then there's no shame. I can just press the button.

[00:26:50] Uh, more on the pilot side of things. Um, you, you, you mentioned too, that, you know, to really critique an organizer, you should organize a comp. Oh, let's see what it's, see what it's like.

[00:27:04] **Chrigel Maurer:** Yeah. I also organized some competitions and you want to do it as good as possible. You have the challenge to make it a interesting task, um, but also a safe one and yeah, you know how it works. You, you try to do it as good as possible and you spend a lot of invest time, passion, and, and then if the weather it's good and everybody it's safe back. It's a really good feeling.

[00:27:34] And if something happened, you, you never know if you do a mistake or there was a unlucky place. And I think in one way, it's good to have the rules to keep on it or to, to, to go with the clear structure. But then the other side, you also have to accept that you do a competition outside with the weather. They can change. And maybe. Maybe to speak more about this with the athletes, it will be, um, also important that, that mean that the athletes are more in void in the problems. And I think as soon every athlete has to do his own task, they understand better what's the problem for

organizer.

[00:28:23] And it's always for me. I mean, when I start the competition, I was 16 and that was really happy to go. There. On a place where everything was organized. There was a shuttle, there was a place. Uh, there was a Marshall. They say, okay, window is open. Everybody. It's fine. And then, you know, that, or you get the feeling that, that you are on a place where nothing can happen.

[00:28:51] And maybe if we, if we turn in the other way that the organizers say, okay, welcome to a horrible race. Um, the weather it's horrible. Turbulent. We go up. because we try i mean this way can be um right uh more uh honest athletes understand better what they do and yeah in the end we have to to be clear and and honest to to have a race in the air where everything can happen and if you start a competition with this focus it means you have to train more you have to think more about problems and to be prepared for the problems and in the end you

[00:29:36] know if you start as an athlete you know better if you want to do this or not if you take this risk or not and if you want to do it you also get the confidence and the fun i'm sure hmm yeah

[00:29:53] **Gavin McClurg:** i think it's it's often i have found since i started organizing and and me directing it's a it's a hard balance to find you know my objective is always to get everybody in the air you know as as much as i can if the task committee and weather crew feel like we've got a window then i want to give it to them like like uh martin did that i think was the second task in switzerland you know it was it was raining all morning and we had this little tiny pop and we we went and had a really fun little mini task you know so i always feel like that's the that's the goal and if what i what i really worry about when i see this kind of attack on the organizations is there's not that many people willing to do it um there is really no money in it uh you know it's all it's a passion project for everybody and i think if you if you if you press too hard on this on safe then you just never have tasks you know it's it's only you know so they're only going to happen on the perfect days and uh the a lot of the fun is just to be able to do it and to be able to do it and to be able to do it and then you never know so the the the fun gets pulled out of it then for me you know the the those those days are fun the perfect days are great but it's the days that are kind of on the edge or tricky or technical or stable you know these are these are ones that these are the ones we remember yeah

[00:31:18] **Chrigel Maurer:** there is for example in f1 in the rain you have to put wheels on with profile rain wheels and maybe on some days when you can see that the conditions are tricky or you go into a area like the mountains the organizer have to say okay today we fly with b-wings and if you go out in flatland and the day is really good no wind you can say okay CCC wings are okay but that means you need more than one gear and but in the end it's the it's the organizer they give the rules and they say what you have to do um and yeah and as i say i don't know the perfect solution but but in the end we have to be more

[00:32:08] we have to realize better what we do as a pilot

[00:32:15] **Gavin McClurg:** Chrigel we've covered a lot of ground lastly i want to finish on you had some thoughts about the gear side of things too you know you've been a designer developer for advance for a long time your brother is as well i had a great conversation with him by the way and and neeson was you you guys raced through it spent a lot of time with your brother we had a blast but what uh anything to say on the gear side of things because we well we talked a little bit about you know the open class and then the CCC which seemed to be a very good move uh but anything else you mentioned harnesses

[00:32:50] **Chrigel Maurer:** yeah in the in the end we have to to develop new stuff uh manufacturer will do yeah there do business and they develop new new gear and i was really surprised in the last uh years how how they can do progress in performance and safety in in handling in weight uh but in in the other side they push really in a in an efficiency direct in a direction where the gear is efficient what means also that we have to to accept some some compromises i mean the new harnesses they have quite a small back protection for example

[00:33:36] i'm i can see in in hike and fly the harnesses with back protection with air sometimes athletes in a hurry they don't blow it really uh ready before the start they say they do it in the air but you never know uh in the end they they can cheat quite easy uh their own safety and if there is a a rule which makes the gear more safe and the rule it for everybody that means every athlete it's more safe and and there is no one with disadvantage but if everybody needs the high

performance product everybody has a disadvantage in safety and no one have an advantage in performance and this is because they're all finding the same thing this is a stupid way uh yeah

[00:34:28] **Gavin McClurg:** i mean this is this was a big problem with hang gliding as well looking at the right it was it was i'm not a hang glider but i understand this was the same thing and they kept making these incremental changes in performance which were a lot more expensive you kind of had to have that piece of equipment to compete otherwise you couldn't compete and it just it whittles it down whittles it down until very very few people can afford it and use the equipment that's right yeah and

[00:34:56] **Chrigel Maurer:** finally i think to have a gear which it's easy and makes fun and if it's similar to the others i think then we have a bigger community i mean to be honest at the moment there are two manufacturers they they lead the competition in in cross country competitions and when i was fresh in competition there was 20 manufacturer with her teams and developing stuff and it gives a lot of motivation in the groups and now there is this is gone there is also almost no no developing in generally and yeah this i can see as a big different compared to before in hike and fly yeah it's it's more they are six seven manufacturer they do

[00:35:49] specifics equipment but they also go into a way which makes the gliders more complicated more heavy to get a bit more performance and for sure it's a it's the normal way but without rules we go soon with high performance d gliders which are a bit more heavy and the harnesses are more heavy more complicated i think also more unsafe and it means i as an athlete i have to train even more i not say i go with the easy equipment because i will do uh competition but i i know i have to train more even more harder to to get a good feeling

[00:36:35] **Gavin McClurg:** so if i could summarize you know in general athletes aren't training enough especially at the at the higher levels if you're going to fly a CCC wing or a comp glider or even a d uh or now two liners that are c's you know you need to have you need to be spending some time over the water doing some SIV um you know making sure your current making sure you know your gear uh there's some things we could do on the gear side of things potentially marshals uh as a safety committee so they're just they don't have anything invested in the competition but they're up flying with everybody so you've got more skilled eyes in the air that can be helping the meat meat director on the ground uh go easy on the organizers uh but if there's something that can be done in the rules that help safety you know we should definitely take a look at them i'm missing anything yeah

[00:37:34] **Chrigel Maurer:** maybe two things uh one point it's for people they listen to understand the two-line glider problem there is um more stability more safety in flight as long they fly but as soon they collapse it means it needs more turbulences it needs more disbalance and then it collapse even more aggressive and if you have a good reaction you can handle it quite well but it need it needs experience and it's not really similar to the svi trainings over the lake to get big collapses in full speed in the air and then if you miss the reaction if you are too slow in the reaction on the break you get big

[00:38:22] problems normally because the two-liner can get bigger cravats with the higher pressure they they get more dynamic and and so normally the collapses are a bit more difficult to handle than on a three-line glider and as higher the aspect ratio as more power and and stronger feeling you get it means to fly in a strong thermal i not speak about two three meter i speak about eight to ten meter then you get a too extreme feeling what what means it's not fun anymore and to handle a 10 meter thermal it needs to be more dynamic and it needs to be more dynamic and it needs to be more dynamic and it needs a lot of praxis sometimes i feel like a beginner but i think i can handle it quite well but i do my 150 hours on a two-liner in a year 300 hours on the normal year i did in the last 20 years so um it's a it's a bit of experience and

[00:39:20] the other side um the second point i think it's uh it's also important to to watch forward to not stop clearly the development it needs new products so we we have to to focus on new products but to find solutions together that means what i really hope for the future that there is a more a bigger conversation between top pilots competition pilots athletes and manufacturer i know there is conversations but sometimes not enough and i also like to have a better conversation between compiles and organizers to get a better feeling from each other what we can improve what

[00:40:07] what are the the problems and together we can become more strong at the moment i was in some pilot committees i was also in development but sometimes i get the feeling the other part of the of the conversation it's um quite sure what they do and they not really get the the message we send and that's why um i i hope that we can get better in the future good

[00:40:39] **Gavin McClurg:** stuff Chrigel appreciate it thank you for sharing all this it's uh timely this debate is raging pretty hard right now on social media which is in some ways kind of disheartening to see but hopefully it will lead to good things but thanks for sharing your thoughts i appreciate it yeah

[00:40:56] **Chrigel Maurer:** thanks to talk with you gavin all the best as an athlete and an organizer and see you soon see you soon though if

[00:41:08] **Gavin McClurg:** you find the cloud base mayhem valuable you can support it in a lot of different ways you can give us a rating on itunes or stitcher or however you get your podcast that goes a long ways and helps spread the word you can blog about it on your own website or share it on social media you can talk about it on the way out to launch with your pilot friends i know a lot of interesting conversations have happened that way and of course you can support us financially this show does take a lot of time a lot of editing a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes and a lot of fun and a lot of fun and a lot of cost so if you can support us financially all we've ever asked for is a buck a show and you can do that through a one-time donation through paypal or you can set up a subscription service that charges you for each show that comes out we put a new show out every two weeks so for example if you did a buck a show and every two weeks it'd be about 25 a year 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

[00:42:05] for a whole bunch of different reasons which i've said many times on the show i don't want to do that i don't like having that stuff at the front of the show and i also want you to know that these are authentic conversations with real people and these are just our opinions but our opinions are not being skewed by sponsors or advertising dollars i think that's a pretty toxic business model so i hope you dig that you can support us if you go to cloudbasedmayhem.com you can find the places to support you can do it through patreon.com forward slash cloud based mayhem if you want a recurring subscription you can also do that through patreon.com forward slash 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 that don't make it into the main show but we feel like you should hear we don't put any of that behind a paywall if you can't afford to support us then just let me know and i'll set you up with an account of course that'll be lifetime and hopefully and you're in a position someday to be able to support us but you'll find all that on the website

[00:43:05] all of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloud based mayhem merchandise t-shirts or hats or anything you should be all set up you should have an account you should be able to access all that bonus material now thank you so much for listening i really appreciate your support and we'll see you on the next show thank you

Français

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

Show notes

Il y a deux semaines, lors des World Championships à Costelo, au Brésil, un pilote de compétition a été tué. Cette tragédie a suscité une réaction immédiate et enflammée sur les réseaux sociaux réclamant un changement radical de la part de CIVL, l'organisme de réglementation des compétitions de Category 1. Curieusement, il y a deux ans, lors des World's en France, il y a eu plus d'une douzaine d'incidents, dont beaucoup ont entraîné des blessures graves... mais la faute était davantage attribuée aux capacités et à la prise de décision des pilotes, et non à l'organisation. La semaine dernière, Chrigel m'a envoyé un message vocal de 8 minutes pendant une séance d'entraînement exposant ses propres réflexions personnelles sur ce débat tendu. Nous avons donc fait un effort pour nous asseoir immédiatement et tout discuter sans toute l'émotion en ligne.

Le post #257- Chrigel Maurer and the Safety Debate est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:01] **Gavin McClurg:** Salut

[00:00:09] Salut à tous. Bienvenue dans ce que j'appellerais un épisode d'urgence de CloudBase Mayhem. J'ai reçu un mémo vocal de Chrigel il y a deux jours, alors qu'il était en entraînement. Je trouvais ça plutôt cool qu'il m'ait laissé un message alors qu'il s'entraînait. Mais concernant tout ce débat enflammé sur la sécurité qui a lieu en ligne — si vous suivez les réseaux sociaux, ce que j'espère que vous ne faites pas, c'est mieux pour notre santé mentale en général — il y a eu des appels très forts à la démission dans le milieu civil. Et tout cela découle de l'accident, l'accident mortel aux Mondiaux au Brésil.

[00:00:56] Et on prévoyait de faire un épisode entier uniquement là-dessus, avec les différentes voix du côté civil et du côté des pilotes athlètes. Et sans trop entrer dans mes propres opinions ici, parce que j'en ai beaucoup, c'était génial parce que Chrigel m'a juste contacté pour dire : « Hé, j'ai quelques avis là-dessus. » Eh bien, ces avis seraient meilleurs que les miens. Et tout le monde connaît Chrigel, son parcours, et respecte énormément ses opinions. Alors, sans trop vous en dire, le voici. Voici les réflexions de Chrigel sur ce qui se passe dans le débat sur la sécurité. Et potentiellement quelques solutions et des pistes pour aller de l'avant.

[00:01:44] Profitez-en bien.

[00:01:48] Chrigel, c'est super de te retrouver dans l'émission. Et je suis content que tu m'aies laissé ce message vocal pendant ton entraînement. Je trouvais ça plutôt sympa. J'entendais bien que tu montais quelque chose de assez difficile. Et tu as quelques réflexions sur ce genre de débat sur la sécurité. Pourquoi ne pas commencer par ce qui se passe ? Tu l'as vu, tout comme moi. Mais qu'est-ce qui se passe dans le monde des réseaux sociaux ? Et c'est quoi, ce débat ? Et ensuite, on plongera dans tes réflexions sur la sécurité et sur la direction que nous devrions prendre à partir d'ici.

[00:02:20] **Chrigel Maurer:** Ouais. Salut Gavin. Merci de m'accueillir. Ouais, j'ai beaucoup réfléchi aux discussions que j'ai vues sur les réseaux sociaux et dans le monde du parapente. Et bien sûr, j'y ai pensé, mais je n'en suis pas arrivé à une réponse claire parce que je pense qu'il y a tellement de sujets que nous pouvons aborder. Et je... j'ai juste 20 ans d'expérience en compétition et en parapente, aussi dans le développement et la réflexion sur différentes manières de faire. Et ouais, c'est sympa que tu aies quelques questions à ce sujet.

[00:02:55] **Gavin McClurg:** Ouais, tu sais, la première chose à laquelle j'ai pensé quand tu m'as laissé ton mémo vocal l'autre jour, c'est qu'on avance par vagues avec ça, tu vois. Les accidents de Peter Heater ont vraiment été le déclencheur de l'interdiction de la classe Open et du développement de la classe CCC. Donc, ça va par vagues, entre la sécurité et la performance. Parle-nous de ça, de cette histoire. Et évidemment, on est actuellement dans la vague de la sécurité.

[00:03:32] **Chrigel Maurer:** Oui, c'est vrai. Quand j'ai commencé le parapente en 98, je pense que la partie la plus dangereuse était derrière nous parce que les ailes de compétition en 95 et 96 étaient vraiment dangereuses. Et ensuite, on

est revenu à plus de sécurité, puis vers plus de légèreté, et c'est devenu plus sûr. J'ai eu pas mal de chance de devenir pilote durant cette période où les ailes étaient assez correctes. Je me souviens qu'on avait des ailes dont la vitesse de pointe dépassait les 75-80 en 2008-2009, et puis avec le nouveau concept du shark nose, l'aile était encore plus rigide et rapide, et c'est là qu'on a eu les nouvelles règles.

[00:04:21] Je pense que c'était une étape difficile à accepter, mais la règle est devenue plus conviviale et tout le monde était d'accord sur le fait que la règle d'avoir une classe CCC était importante. Elle a certes réduit la vitesse de pointe, mais elle a aussi réduit la sécurité en cas d'accidents. Et finalement, nous avons des ailes qui sont à nouveau très rigides et rapides, et dans des conditions fortes, c'est toujours un peu stressant pour moi de les piloter avec de la peur et un bon ressenti. C'est pourquoi je pense que les discussions sont tout à fait correctes pour avoir des ailes plus faciles en compétition, parce qu'en fait, nous jouons à un jeu dans les airs, nous faisons de la compétition, mais peu importe la performance des ailes.

[00:05:14] Je pense que pour faire des vols records en cross country ou des records de vitesse, on a besoin de bonnes performances, mais en compétition, quand on vole une manche claire, la performance n'est pas si importante. C'est pour ça que c'est une bonne idée d'avoir des ailes plus faciles cette année. Je vois que la nouvelle catégorie d'ailes C fonctionne plutôt bien tant qu'elles volent. Mais au final, c'est une bi-ligne. Si on a de grosses fermetures, on doit forcément savoir gérer ça. Il faut être un bon pilote de compétition. Ça veut dire que la catégorie C n'est pas vraiment une catégorie à part entière.

[00:06:03] Mais si vous faites beaucoup d'heures avec ces ailes et que vous progressez étape par étape vers plus de vitesse, vous pouvez apprendre à les gérer. Mais au bout du compte, le parallèle existe toujours. Parce que nous devons répondre à la question : c'est un sport vraiment dangereux, ça peut être vraiment dangereux.

[00:06:23] Et cela signifie aussi, oui, que nous devons être préparés à cela.

[00:06:30] Finalement, je n'ai pas de réponse ou de solution claire, mais avoir ça, c'est toujours une bonne chose.

[00:06:39] **Gavin McClurg:** Tu reviens encore sur le message que tu m'as envoyé quand tu t'entraînais, tu avais... c'est une décomposition intéressante de tes sensations quand tu voles en compétition. Tu dis que 10 % c'est ça, 40 % c'est ça, 40-50 % c'est ça... tu peux me réexpliquer ça ?

[00:07:00] **Chrigel Maurer:** ça veut dire que quand je vole, j'ai une sensation, ça dépend des conditions, et je pense qu'avec l'aile CCC, je me sens un peu stressé 40 % du temps, je me sens bien 50 % du temps, je veux dire pendant les transitions, pendant les thermiques ou quoi que ce soit, mais 10 % du temps, je suis vraiment stressé, je sens vraiment que je suis à la limite de mes compétences, de mes sensations et du plaisir, et je ne sais pas comment tu te sens sur une aile de compétition, mais c'est sûr que c'est plus intense dans les Alpes, peut-être 15 ou 20 % du temps que je suis vraiment à la limite, alors que en terrain plat, c'est peut-être deux ou cinq pour cent, mais je pense que pour avoir plus de plaisir et de ressources pour la compétition, nous devons réduire le pourcentage de stress pendant le temps de vol.

[00:08:03] **Gavin McClurg:** Toi et moi avons des réflexions similaires. Je pense que lorsqu'il s'agit de ça, on peut faire beaucoup de comparaisons avec le motocross, le VTT de descente ou la F1. Ces sports sont vraiment visibles, bien plus que le parapente. Je ne connais pas très bien ces sports, mais je sais que ce sont des athlètes très professionnels au plus haut niveau. Ils prennent l'entraînement très au sérieux, ils prennent le risque très au sérieux, ils n'ignorent pas certaines choses. Ils ne se contentent pas de sauter dans une voiture de F1 le jour de la course. Il y a énormément d'entraînement derrière ce qu'ils font. Quand ce débat a été lancé pour la première fois, parce que je suis aussi organisateur et directeur de manche, et que j'organise ces compétitions, j'y étais assez sensible parce que je sais tout ce que cela implique. Martin Shiel et moi partageons des réflexions similaires sur la compétition : je sais que la tendance ces dernières années a été de mettre de plus en plus la responsabilité sur l'organisateur et non sur le pilote. Il a fait un très bon discours à la Coupe du monde de Grindelwald, où nous étions tous les deux, où il a exprimé fermement qu'il pensait que c'était la mauvaise direction à prendre, parce qu'une manche est fixée et parce que la responsabilité incombe au directeur de manche, un pilote peut simplement oublier sa propre sécurité personnelle et se dire : « OK, je vais aller courir ». Nous savons tous que dans chaque discipline, quand on passe du loisir à la compétition, on prend plus de risques. L'ego est en jeu, on fait la course, on va automatiquement prendre plus de risques. Mais cela est de plus en plus délégué au directeur de manche,

dans ce cas-ci, Civil. Quand j'ai vu ça pour la première fois, personnellement, je n'ai pas aimé. Je sens vraiment que Martin tient quelque chose ici, que...

[00:10:15] vous savez, en tant que pilotes, nous sommes toujours les pilotes en commandement, nous devons être ceux qui sont responsables. Vous avez eu quelques réflexions sur l'entraînement... vous savez, dans les compétitions, souvent ces pilotes se présentent juste pour la comp' et leur aile CCC reste à la maison, rangée jusqu'à la prochaine comp'.

[00:10:36] **Chrigel Maurer:** C'est la vérité, et je vois différents sujets. Il y a ce que tu dis sur les autres sujets, il y a une sélection difficile en PWC et en championnat du monde, on a une sélection, mais il est assez facile d'y aller sans assez d'expérience. Et pour avoir de meilleures sélections, peut-être moins d'athlètes en tête, ça pourrait être différent. Et puis l'autre problème, on a un athlète, je veux dire un humain en compétition, c'est assez stupide, donc...

[00:11:16] Ce que je sais de moi-même, c'est que dans une compétition difficile, je ne suis plus moi-même. Si j'ai des listes de contrôle ou une équipe, c'est-à-dire dans une compétition comme le X-Alps, j'ai une équipe qui peut me guider, me freiner, mais dans une compétition de vol, normalement, une fois que tu es en l'air, tu es ton propre patron. Et c'est là que le facteur humain en compétition, qui est assez stupide, entre en jeu dans les solutions, et c'est un très gros problème que nous avons dans tous les sports, mais surtout en compétition de parapente si

[00:11:57] **Gavin McClurg:** Tu pourrais faire la différence aujourd'hui lors de la sélection. Quels seraient les critères, par exemple, pour piloter même juste une aile CCC en compétition ? Est-ce qu'il faudrait un certain nombre d'heures de SIV ? Qu'est-ce que tu suggérerais ?

[00:12:16] **Chrigel Maurer:** Bien sûr, il faut plus de pratique sur son matériel. Je veux dire, ce ne sont pas seulement les ailes, il y a aussi les sellettes, les instruments par exemple. Il y a moins de visibilité sur les instruments avec les nouvelles sellettes, il y a différents systèmes de secours, je veux dire le cross rescue, le rogalo, le cutaway, peu importe, vous avez différents systèmes et il faut s'entraîner. Je veux dire, faire une formation deux ou trois fois par an ou surtout avant une compétition, faire une formation avec son matériel, c'est vraiment recommandé. Et par exemple, faire un décrochage complet pour rouvrir un nœud après une fermeture, je pense que c'est nécessaire, ça me donne une meilleure sensation. Pour être honnête, je ne fais pas tous mes vols en décrochage complet, mais je fais des sessions où j'essaie de me rafraîchir les bonnes sensations.

[00:13:17] pour être prêt et préparé pour une compétition, mais pour être honnête, sur une aile CCC, ce n'est pas aussi facile que sur une aile de classe C ou D, donc la limite pour s'entraîner davantage est encore plus difficile et ça me demande, ouais, un truc en plus, j'ai besoin d'une journée supplémentaire pour faire ça, j'ai besoin d'un endroit au-dessus du lac, j'ai besoin d'organisation, mais je pense que pour être professionnel ou être un bon pilote de compétition, je dois faire ça, surtout avant les compétitions, et ensuite décoller par vent fort, décoller par vent de dos, et puis les heures de vol, les heures dans les airs pour être à l'aise avec le système de vitesse avec le

[00:14:05] avec le sentiment que vous avez, pour être à l'aise et pouvoir ensuite participer à une compétition, et la façon dont vous faites votre sélection — tout le monde doit le faire par soi-même pour le moment — mais je pense que peut-être, pour le futur, il faudrait des règles pour intégrer l'expérience et l'entraînement dans la compétition.

[00:14:26] **Gavin McClurg:** Je pense que c'est pour ça, je sais qu'un déclencheur de ce qui se passe actuellement sur les réseaux sociaux a été un très grave accident aux Mondiaux au Brésil. Il y a eu beaucoup plus d'accidents aux derniers Mondiaux en France, il n'y a pas eu de décès mais beaucoup de parachutes de secours, pas mal de blessés, beaucoup d'incidents. Il y a eu la Superfinal et Decentis, mais après vous avoir écouté il y a seulement quelques jours avant que nous fassions cette émission, je parlais à Ed Ewing au magazine XC et je me trompe peut-être légèrement sur ce chiffre, c'est soit 37, soit 39.

[00:15:11] et les statistiques dans notre sport, vous savez, ce n'est pas comme pour les gros porteurs et la FAA. On se bat vraiment pour obtenir des données précises sur les accidents, que ce soit en compétition ou en loisir. Mais il a pensé qu'en Suisse cette année, soit 25 soit 24, je ne sais plus quelle année civile, il y a eu 39 décès dans ce sport et je crois qu'ils étaient tous en loisir. Il y en avait peut-être un ou deux, je ne m'en souviens plus, en compétition, mais j'ai l'impression que ça se perd dans cette discussion, vous savez, parce que

[00:15:56] En compétition, c'est plus public, je suppose. Il y a plus de monde qui regarde, plus de gens sur place, et c'est grave. Et ça devrait être grave. Une perte de vie ou un accident majeur, ce n'est pas quelque chose qu'on devrait simplement passer sous silence, mais c'est un sport extrêmement dangereux, tout simplement. Et je pense qu'on en oublie cet aspect.

[00:16:20] on se perd dans la discussion là, non ? Parce qu'il y a tellement de morts en Suisse et qu'il y en avait à peu près autant en France, je comprends, et ce n'est pas un chiffre inhabituel. Le problème, c'est ce que c'est : ce n'est tout simplement pas un sport sûr, et j'ai l'impression que les gens essaient parfois de passer ça sous le tapis.

[00:16:40] **Chrigel Maurer:** Je pense que ça commence assez tôt, dès l'école de vol. À l'école, on a l'impression que le parapente est le sport le plus sûr au monde, et ce n'est pas vrai parce qu'après deux secondes, on est déjà assez haut et ça peut être dangereux. Je pense que si tu commences, je ne sais pas, l'alpinisme, tu apprends à porter un casque parce que c'est vraiment dangereux de se prendre des pierres sur la tête, par exemple. Et donc, peut-être que tu apprends à voler avec un mauvais état d'esprit, et ensuite ça continue avec les compétitions. S'il y a une bonne compétition, on a une bonne sensation, et ça continue ainsi jusqu'à ce que quelque chose arrive. Et quand je regarde en arrière, la dernière...

[00:17:33] On a toujours eu des années avec plus d'accidents et d'autres avec moins, ou pas d'accidents du tout, et je ne sais pas pourquoi, mais ces dernières années, ça a toujours été plus ou moins, et dès qu'on a eu beaucoup d'accidents, les athlètes et les organisateurs commencent à réfléchir à la sécurité, et tout le monde se plaint de la sécurité. Et les années où on n'a pas eu autant d'accidents, tout le monde se plaint de l'efficacité des ailes et de l'équipement, et personne ne cherche la sécurité. Et puis ça fait du haut et du bas comme ça, et c'était déjà le cas quand j'ai commencé le parapente, certains bons pilotes m'ont expliqué ce phénomène.

[00:18:21] Et je ne peux pas, oui, euh, regarder en arrière sur les 20 dernières années, c'était toujours un peu en dents de scie comme ça, et maintenant cette année a été une très mauvaise année avec beaucoup d'accidents, de graves accidents, et il est clair que les gens demandent plus de sécurité, et je pense que c'est bien d'y réfléchir et je pense qu'il faut obtenir de nouvelles règles avec les leaders, les athlètes stupides, moi y compris, en compétition, quoi

[00:18:53] **Gavin McClurg:** sur quels points vous concentreriez-vous ? qu'est-ce que vous observez qui contribue à ce changement pour le pire récemment ?

[00:19:06] **Chrigel Maurer:** Ouais, ce sont toujours de bonnes questions et il n'y a pas de solution évidente. Si on a le sentiment que les organisateurs doivent mettre plus de sécurité, ils organiseront moins de compétitions. Ils les organiseront dans des zones qui sont plutôt sûres, ce qui signifie qu'on n'aura des compétitions que dans des conditions très ennuyeuses. Et puis on aura trop de règles qui disent que s'il y a un peu de nuages, on ne vole pas. Ça veut dire qu'on n'aura des compétitions que dans des conditions très ennuyeuses. Et là, soit tu acceptes ça, soit tu abandonnes et tu laisses tomber. C'est peut-être une bonne approche parce qu'on a besoin de plus de sécurité, mais d'un autre côté, je pense qu'on peut avoir...

[00:19:58] plus parler de ces sujets de sécurité et enfin apporter plus de formation et plus de règles pour l'équipement pour rendre le sport plus sûr, mais ça demande du temps. En tant qu'athlètes, nous devons nous reposer, nous devons respecter ces règles et nous entraîner avec ces règles pour retrouver la confiance et le plaisir en compétition, c'est...

[00:20:29] **Gavin McClurg:** plus important à la fin, oui, je pense absolument qu'ils font un... enfin, en tant qu'organisateur de courses, mais aussi en tant que pilote qui adore la compétition, il y a eu beaucoup de discussions cette année sur le Red Bull X-Alps disant que c'est trop dangereux. Vous savez, qu'il y a trop de vent, trop de fougères. Que Ferdy devrait arrêter la journée. Qu'ils devraient avoir un certain paramètre et ensuite, vous fermez la journée. Et je m'y oppose farouchement parce que, encore une fois, par rapport à d'autres sports vraiment dangereux, il ne semble pas y avoir ce "Oh mon Dieu, on doit tout arrêter, quelqu'un est mort". Je ne cherche pas à être insensible face à la mort, mais si

[00:21:15] si on commence à fonctionner comme ça, alors comme tu l'as dit, on ne vole qu'en conditions parfaites. Ennuyeux. On ne fait que les manches parfaites. Ennuyeux. Ennuyeux. Toi, Patrick, il y a des gens qui, dès le deuxième jour, peuvent parfaitement gérer ce genre de conditions dans, je mets des guillemets ici, de manière sécurisée. Vous vous êtes entraînés pour ça. C'est, tu sais, vous, vous fonctionnez. J'ai parlé à Simone après, pas à propos du podcast, et il a eu

l'impression que cette journée était parfaitement dans ses cordes. Ce n'était pas parfait. Ce n'était pas génial. Mais il s'était entraîné pour ça. Et donc, ça ne veut pas dire que... Ce que ça dit, c'est peut-être que tous les 32 pilotes de la course ne devraient pas voler ce jour-là, mais ça devrait dépendre d'eux.

[00:22:02] Ça ne devrait jamais dépendre des 30 pilotes. Où est-ce qu'on commence et où est-ce qu'on s'arrête avec ces paramètres ? Et, vous savez, tout ce truc de « oh, oui, mais ils donnent l'exemple aux autres ». C'est ridicule. Je ne vous regarde pas voler en me disant : « Ah, d'accord, c'est ce que je peux faire. Gavin McClurg peut faire ça. Moi non, je ne suis pas Chrigel, je ne peux pas faire ça. » Ce serait juste stupide.

[00:22:25] Alors, oui. Je pense qu'encre une fois, d'un point de vue d'organisateur de manche, on ne peut pas savoir avec certitude si la météo sera celle des prévisions. Et donc, le comité de manche va inévitablement se tromper. Parfois, on l'espère pas. Ils sont bons, ils sont professionnels et ils ont créé beaucoup de manches. Je veux dire, j'ai fait partie du comité de manche au Mexique pendant 10 ans d'affilée. Parfois, on se plante. Parfois, on ne réussit pas forcément à tout viser juste. Et on a une portion de manche qui est trop exposée au vent et ça peut être dangereux. Mais est-ce que c'est la faute du comité de manche ? Est-ce que c'est, vous savez, ou est-ce que c'est la responsabilité du pilote de la piloter de manière sûre ou de ne pas la piloter ?

[00:23:14] Ça dépasse mes capacités. Je vais me poser. J'ai beaucoup dit là, mais voilà mes réflexions.

[00:23:21] **Chrigel Maurer:** Je vois aussi que trop de règles sont trop compliquées de cette manière, mais je pense qu'il y a une façon de communiquer : si ils font un briefing et parlent de la sécurité et des pilotes, et qu'ils précisent que les pilotes doivent prendre toutes les décisions par eux-mêmes, puis qu'ils donnent des pénalités pour certaines parties de la journée qui n'étaient pas vraiment dangereuses, alors ça devient vraiment délicat de comprendre et de respecter les choses. Donc si on en parle avant la compétition, ce qui est permis et où il faut s'arrêter, je pense que là, on peut être préparé, mais tant que vous voulez faire l'aventure race la plus difficile, et oui, c'est difficile d'arrêter les manches.

[00:24:17] C'est un peu la même chose en cross country. Quand on parle des niveaux un, deux, trois, tant que vous pouvez parler à la radio, c'est le niveau un. Certains bons pilotes peuvent parler au niveau deux, mais quand on est au niveau trois, les pilotes ne sont plus capables de communiquer. Par exemple, je pense qu'il pourrait y avoir une meilleure solution, je ne pense pas que le pilote ait sa place dans un comité, mais peut-être certains marshals, un comité de marshals, que ce soit dans les airs ou pendant la compétition. Mais ils ne participent pas à la compétition, ils peuvent prendre des décisions claires, ils peuvent presque communiquer parce qu'ils peuvent alors identifier les zones de danger et réagir en conséquence.

[00:25:17] Et parfois, dans le... oui, c'était facile de voir quelque chose, mais comme j'étais un pilote en compétition, je n'étais pas responsable de réagir, je sais. Et avec le comité, ce qui peut avoir un bon effet, ça peut être la solution suivante.

[00:25:39] **Gavin McClurg:** Hmm. Vous savez, ils ont changé les trackers Fly Master. Avant, il fallait juste annoncer les niveaux à la radio. Maintenant, on peut le faire pratiquement de manière anonyme. Je veux dire, le scorekeeper le saura, mais bon, vous avez raison. C'est une question de culture. Les gens ne veulent pas annoncer le niveau trois, genre « il faut atterrir ». Si vous annoncez le niveau trois, mais aussi, il y a des trucs bizarres. Il y a de la honte ou on ne veut pas être celui qui le fait. Et maintenant, on peut juste appuyer sur un bouton. C'est plus dur pour les subs parce qu'on ne peut pas atteindre ses instruments, mais si vous arrivez à prendre ce petit appareil qu'ils vous donnent avant de sortir en compétition, c'est plutôt sympa. Vous pouvez juste appuyer sur le niveau un, deux ou trois, et ça donne toutes les infos : votre altitude, votre position, tout le reste.

[00:26:27] Donc, il y a des choses comme ça que je pense être vraiment de bons pas en avant. Vous savez, si quelqu'un s'est dit : « OK, c'est un problème qu'on a dans notre culture ». C'est très difficile de changer une culture, mais on peut donner à quelqu'un un instrument différent et, OK, alors il n'y a plus de honte. Je peux juste appuyer sur le bouton.

[00:26:50] Plus sur le côté pilotage. Tu as aussi mentionné que pour vraiment critiquer un organisateur, il faudrait organiser une compétition soi-même. Allez, voyons ce que ça donne, voyons comment c'est.

[00:27:04] **Chrigel Maurer:** Ouais. J'ai aussi organisé des compétitions et on veut le faire aussi bien que possible. On a le défi de rendre la manche intéressante, mais aussi sûre, et ouais, vous savez comment ça se passe. On essaie de faire au mieux et on y investit beaucoup de temps, de passion, et puis si la météo est bonne et que tout le monde rentre en sécurité, c'est une super sensation.

[00:27:34] Et si quelque chose arrivait, on ne sait jamais si c'est une erreur de votre part ou un coup de sort. Et je pense que d'un côté, c'est bien d'avoir des règles pour s'en tenir ou pour suivre une structure claire. Mais d'un autre côté, il faut aussi accepter que l'on fait une compétition en extérieur avec la météo. Elle peut changer. Et peut-être que pour en parler davantage avec les athlètes, il sera aussi important que les athlètes soient plus conscients des problèmes. Et je pense qu'à chaque fois qu'un athlète doit faire sa propre manche, il comprend mieux les problèmes de l'organisateur.

[00:28:23] Et pour moi, c'est toujours pareil. Je veux dire, quand j'ai commencé la compétition, j'avais 16 ans et j'étais vraiment content d'y aller. Dans un endroit où tout était organisé. Il y avait une navette, il y avait un lieu. Il y avait un maréchal. Ils disent : « OK, la fenêtre est ouverte. Tout le monde est bon. » Et alors, vous savez, vous avez cette impression d'être dans un endroit où rien ne peut arriver.

[00:28:51] Et peut-être que si on fait l'inverse, si les organisateurs disent : « OK, bienvenue dans une course horrible. Le temps est affreux, c'est turbulent, on monte. » Parce qu'on essaie, je veux dire, de cette façon, ça peut être plus honnête. Les athlètes comprennent mieux ce qu'ils font et, oui, au final, on doit être clairs et honnêtes pour avoir une course en l'air où tout peut arriver. Et si vous commencez une compétition avec cet état d'esprit, ça signifie que vous devez vous entraîner plus, penser davantage aux problèmes et être préparé à ces problèmes, et au final, vous...

[00:29:36] vous savez, si vous commencez en tant qu'athlète, vous savez mieux si vous voulez le faire ou non, si vous voulez prendre ce risque ou non, et si vous voulez le faire, vous gagnez aussi en confiance et en plaisir, j'en suis sûr. Hmm, oui.

[00:29:53] **Gavin McClurg:** Je pense que c'est souvent, depuis que j'ai commencé à organiser et à diriger, c'est un équilibre difficile à trouver. Mon objectif est toujours de mettre tout le monde en l'air, autant que je peux. Si le comité de manche et l'équipe météo estiment qu'on a une fenêtre, je veux leur donner. Martin a fait ça, je crois, pour la deuxième manche en Suisse : il pleuvait toute la matinée et on a eu cette petite ouverture, on est partis faire une petite manche mini vraiment sympa. Donc je pense toujours que c'est ça l'objectif. Et ce qui m'inquiète vraiment quand je vois ce genre d'attaque contre les organisateurs, c'est qu'il n'y a pas beaucoup de gens prêts à le faire. Il n'y a vraiment pas d'argent dedans, c'est un projet passion pour tout le monde. Et je pense que si on insiste trop sur la sécurité, on n'aura jamais de manches. Ça ne se fera que les jours parfaits, et une grande partie du plaisir, c'est justement de pouvoir le faire, et on ne sait jamais, donc on enlève tout le plaisir. Pour moi, les jours parfaits sont super, mais ce sont les jours un peu limites, délicats, techniques ou instables qu'on se souvient. Ce sont ceux-là qu'on retient.

[00:31:18] **Chrigel Maurer:** Par exemple en F1, sous la pluie, il faut mettre des pneus avec un profil pluie, et peut-être certains jours quand on voit que les conditions sont délicates ou que vous allez dans une zone comme la montagne, l'organisateur doit dire : « OK, aujourd'hui on vole avec des b-wings ». Mais si vous sortez en plaine et que la journée est vraiment bonne, sans vent, vous pouvez dire : « OK, les CCC wings, c'est bon », mais cela signifie qu'il faut avoir plus d'une option. Mais au bout du compte, c'est l'organisateur, c'est lui qui donne les règles et qui dit ce que vous devez faire. Et oui, comme je le dis, je ne connais pas la solution parfaite, mais au final, nous devons être plus...

[00:32:08] on doit mieux prendre conscience de ce que nous faisons en tant que pilotes

[00:32:15] **Gavin McClurg:** Chrigel, on a couvert beaucoup de terrain. Enfin, je veux finir sur toi, tu avais aussi quelques réflexions sur le côté matériel. Tu sais, tu as été concepteur et développeur pour Advance pendant longtemps, ton frère aussi. J'ai eu une super conversation avec lui, au fait, et Neeson était là. Vous avez fait le tour, vous avez passé beaucoup de temps avec ton frère, on s'est bien amusés. Mais est-ce que tu as autre chose à dire sur le matériel ? Parce qu'on a un peu parlé de la classe ouverte, puis du CCC, ce qui semblait être une très bonne initiative, mais autre chose ? Tu as mentionné les sellettes.

[00:32:50] **Chrigel Maurer:** Ouais, au final, on doit développer de nouvelles choses. Les fabricants vont le faire, oui, ils font du business et ils développent du nouveau matériel. Et j'ai été vraiment surpris ces dernières années de voir

comment ils peuvent progresser sur la performance, la sécurité, la maniabilité et le poids. Mais d'un autre côté, ils poussent vraiment vers une efficacité directe, dans une direction où le matériel est efficace, ce qui signifie aussi que nous devons accepter certains compromis. Je veux dire, les nouvelles sellettes ont une protection dorsale assez petite, par exemple.

[00:33:36] Je vois bien qu'en marche et vol, les sellettes avec protection dorsale et parfois des airbags, certains athlètes pressés ne les gonflent pas vraiment avant le départ ; ils disent qu'ils le font en l'air, mais on ne sait jamais. Au final, ils peuvent assez facilement tricher sur leur propre sécurité. S'il existe une règle qui rend le matériel plus sûr et que cette règle s'applique à tout le monde, c'est-à-dire à chaque athlète, alors c'est plus sûr pour tous et personne n'est désavantagé. Mais si tout le monde a besoin d'un produit haute performance, tout le monde est désavantagé en termes de sécurité et personne n'a d'avantage en performance, parce qu'ils cherchent tous la même chose. C'est une façon stupide de faire, ouais.

[00:34:28] **Gavin McClurg:** Je veux dire, c'était aussi un gros problème avec le deltaplane. Si on regarde bien, je ne suis pas un deltapilote mais je comprends que c'était la même chose : ils n'arrêtaient pas de faire ces changements progressifs de performance qui étaient beaucoup plus chers. Il fallait quasiment avoir ce matériel pour être compétitif, sinon on ne pouvait pas participer, et ça finit par réduire le nombre de personnes qui peuvent se le permettre et utiliser l'équipement. C'est ça, oui. Et

[00:34:56] **Chrigel Maurer:** finalement, je pense que pour avoir du matériel facile et amusant, et s'il est similaire à celui des autres, je pense que nous aurons une communauté plus grande. Je veux dire, pour être honnête, en ce moment, il y a deux fabricants qui dominent la compétition en cross country, et quand j'étais débutant en compétition, il y avait 20 fabricants avec leurs équipes et développant des trucs, et ça donne beaucoup de motivation dans les groupes. Et maintenant, c'est fini, il n'y a presque plus de développement en général, et oui, je vois ça comme une grande différence par rapport à avant en marche et vol. Oui, il y en a six ou sept fabricants qui le font.

[00:35:49] des spécificités d'équipement, mais ils vont aussi vers une direction qui rend les ailes plus compliquées, plus lourdes pour obtenir un peu plus de performance et c'est bien sûr la voie normale, mais sans règles, on va bientôt se retrouver avec des ailes de classe D haute performance qui sont un peu plus lourdes et les sellettes sont plus lourdes, plus compliquées, et je pense aussi plus dangereuses, et cela signifie que moi, en tant qu'athlète, je dois m'entraîner encore plus. Je ne dis pas que je vais choisir l'équipement facile parce que je vais faire de la compétition, mais je sais que je dois m'entraîner plus, encore plus dur, pour avoir un bon ressenti.

[00:36:35] **Gavin McClurg:** Donc, si je devais résumer, en général, les athlètes ne s'entraînent pas assez, surtout aux niveaux supérieurs. Si vous allez piloter une aile CCC ou une aile de compétition, ou même une D, ou maintenant des biplans de catégorie C, vous savez, il faut passer du temps au-dessus de l'eau pour faire du SIV, pour s'assurer de ses compétences, de son matériel... Il y a des choses que nous pourrions potentiellement faire sur le plan du matériel, peut-être avec les marshals en tant que comité de sécurité. Ils n'ont rien à perdre dans la compétition, mais ils volent avec tout le monde, donc vous avez plus d'yeux expérimentés dans les airs qui peuvent aider le directeur de course au sol. Allez doucement avec les organisateurs, mais s'il y a quelque chose qui peut être fait dans le règlement pour aider la sécurité, on devrait absolument y jeter un œil. Est-ce que j'ai oublié quelque chose ?

[00:37:34] **Chrigel Maurer:** peut-être deux choses, un point pour les gens qui écoutent pour comprendre le problème de l'aile à deux lignes : il y a plus de stabilité, plus de sécurité en vol tant qu'ils volent, mais dès qu'elle est en fermeture, cela signifie qu'il faut plus de turbulences, plus de déséquilibre, et alors elle se ferme de manière encore plus agressive. Si vous avez de bons réflexes, vous pouvez très bien la gérer, mais il faut de l'expérience. Ce n'est pas vraiment comparable aux entraînements SIV sur le lac pour obtenir de grosses fermetures à pleine vitesse en l'air, car si vous ratez la réaction, si vous êtes trop lent à réagir sur la rupture, vous avez de grosses

[00:38:22] des problèmes normalement parce que la deux lignes peut avoir des cravates plus grosses avec la pression plus élevée, elles deviennent plus dynamiques et donc normalement les fermetures sont un peu plus difficiles à gérer que sur une aile à trois lignes et plus le ratio d'aspect est élevé, plus il y a de puissance et une sensation plus forte, ça veut dire que pour voler dans une forte thermique — je ne parle pas de deux ou trois mètres, je parle de huit à dix mètres — alors vous avez une sensation trop extrême, ce qui veut dire que ce n'est plus amusant et pour gérer une thermique de 10

mètres, il faut être plus dynamique et il faut être plus dynamique et il faut être plus dynamique et il faut beaucoup de pratique, parfois j'ai l'impression d'être un débutant mais je pense que je peux gérer assez bien, mais je fais mes 150 heures sur une deux lignes par an, 300 heures sur une année normale que j'ai faites ces 20 dernières années, donc c'est un peu d'expérience et

[00:39:20] l'autre côté, le deuxième point, je pense qu'il est aussi important de regarder vers l'avant pour ne pas arrêter clairement le développement. Il faut de nouveaux produits, donc nous devons nous concentrer sur les nouveaux produits, mais trouver des solutions ensemble. Cela signifie que ce que j'espère vraiment pour l'avenir, c'est qu'il y ait une conversation plus large entre les pilotes de haut niveau, les pilotes de compétition, les athlètes et les fabricants. Je sais qu'il y a des conversations, mais parfois ce n'est pas assez, et j'aimerais aussi avoir une meilleure communication entre les compétiteurs et les organisateurs pour mieux se comprendre mutuellement, pour savoir ce qu'on peut améliorer, quoi.

[00:40:07] quels sont les problèmes et comment pouvons-nous devenir plus forts ensemble ? Pour le moment, j'ai fait partie de comités de pilotes et j'ai aussi travaillé sur le développement, mais j'ai parfois l'impression que l'autre partie de la conversation ne sait pas vraiment ce qu'ils font et ne reçoit pas vraiment le message que nous envoyons. C'est pourquoi j'espère que nous pourrions faire mieux à l'avenir.

[00:40:39] **Gavin McClurg:** des trucs Chrigel, j'apprécie. Merci d'avoir partagé tout ça, c'est opportun. Ce débat fait beaucoup de bruit sur les réseaux sociaux en ce moment, ce qui est un peu décourageant à voir d'une certaine manière, mais j'espère que ça mènera à des choses positives. Mais merci d'avoir partagé tes réflexions, j'apprécie. Ouais.

[00:40:56] **Chrigel Maurer:** merci de discuter avec toi, Gavin. Je te souhaite le meilleur en tant qu'athlète et organisateur, et à bientôt. À bientôt, si...

[00:41:08] **Gavin McClurg:** Si vous trouvez Cloud Based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous donner une note sur iTunes ou Stitcher, ou peu importe la plateforme où vous écoutez votre podcast ; ça aide énormément à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez aussi en discuter en sortant du studio avec vos amis du milieu ; je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette manière. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission prend beaucoup de temps, demande beaucoup de montage, de stockage, de musique et tout ce qui se passe en coulisses, en plus de beaucoup de plaisir et de coûts. 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 mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera chaque émission. Nous sortons une nouvelle émission toutes les deux semaines, donc par exemple, si vous donnez un dollar par émission, cela reviendrait à environ 25 dollars par an. C'est bien moins cher qu'un abonnement à un magazine et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors, on nous pose souvent la question, mais je...

[00:42:05] pour une multitude de raisons que j'ai déjà mentionnées plusieurs fois dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission, et je veux aussi que vous sachiez que ce sont des conversations authentiques avec de vraies personnes ; ce sont juste nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique, donc j'espère que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous y trouverez les liens pour nous soutenir. Vous pouvez le faire via patreon.com/cloudbasedmayhem si vous voulez un abonnement récurrent, ou vous pouvez le faire directement via le site web. Nous avons essayé de rendre ça très simple, et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, aux petits videocasts que nous faisons et aux petits extra que nous trouvons dans les conversations qui n'entrent pas dans l'émission principale mais qu'on pense que vous devriez entendre. Nous ne mettons rien de tout ça derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir financièrement, dites-le-moi simplement et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie, et j'espère que vous serez en position de nous soutenir un jour, mais vous trouverez tout ça sur le site web.

[00:43:05] Tous ceux qui nous ont soutenus, qui se sont même inscrits à notre newsletter ou qui ont acheté du merchandising Cloud Based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez déjà être configurés. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant. Merci infiniment de nous avoir écoutés, j'apprécie vraiment votre soutien et on se voit au prochain épisode. Merci.

Deutsch

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

Show notes

Vor zwei Wochen wurde bei den World Championships in Costello, Brazil ein Wettkampfpilot getötet. Diese Tragödie löste eine sofortige und hitzige Reaktion in den sozialen Medien aus, die eine Veränderung von oben bei CIVL, dem Dachverband für Category 1 Wettbewerbe, forderte. Interessanterweise gab es vor zwei Jahren während der World's in France über ein Dutzend Vorfälle, von denen viele zu schweren Verletzungen führten... aber die Schuld wurde eher der Fähigkeit und Entscheidungsfindung der Piloten zugeschrieben, nicht der Organisation. Letzte Woche schickte mir Chrigel während einer Trainingseinheit eine 8-minütige Sprachnachricht, in der er seine eigenen persönlichen Gedanken zu dieser hitzigen Debatte darlegte. Also haben wir uns bemüht, uns sofort hinzusetzen und alles ohne die ganze Online-Emotion zu besprechen.

Der Beitrag #257- Chrigel Maurer and the Safety Debate erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:01] **Gavin McClurg:** Hallo

[00:00:09] Hallo zusammen. Willkommen zu einer Art, ich schätze, man würde es eine Notfall-Episode von CloudBase Mayhem nennen. Ich habe vor zwei Tagen eine Sprachmemo von Chrigel bekommen, der gerade beim Training war. Ich fand es eigentlich ganz cool, dass er mir eine Nachricht hinterlassen hat, während er trainiert hat. Aber zu dieser ganzen hitzigen Sicherheitsdebatte, die online gerade tobt – falls ihr den sozialen Medien folgt, was ich hoffe nicht, das ist generell besser für unsere Gesundheit, unsere psychische Gesundheit. Aber es gab ziemlich laute Forderungen nach Rücktritten in der Zivilluftfahrt. Und das alles ging auf den Unfall zurück, den tödlichen Unfall bei den Weltmeisterschaften in Brasilien.

[00:00:56] Wir hatten eigentlich geplant, eine ganze Show nur darüber zu machen, mit den verschiedenen Stimmen aus der Zivilseite und der Athleten-Piloten-Seite. Und ohne hier zu sehr in meine eigene Meinung zu gehen, da ich ja viele habe, war es klasse, weil Chrigel sich einfach gemeldet und gesagt hat: Hey, ich habe da ein paar Meinungen dazu. Nun ja, diese Meinungen wären besser als meine. Und Chrigel, ihr wisst ja alle, wer Chrigel ist und welchen Hintergrund er hat, und man respektiert seine Meinung sehr. Also, ohne hier zu viel vorab zu verraten: Hier ist es. Hier sind Chrigels Gedanken dazu, was in der Sicherheitsdebatte gerade abgeht. Und potenziell einige Lösungen und Wege nach vorne.

[00:01:44] Viel Spaß beim Reinhören.

[00:01:48] Chrigel, toll, dich wieder in der Show zu haben. Und ich bin froh, dass du mir die Sprachnachricht hinterlassen hast, während du trainiert hast. Ich fand das ziemlich lustig. Ich konnte hören, dass du einen ziemlich anstrengenden Aufstieg gemacht hast. Und du hast einige Gedanken zu dieser Sicherheitsdebatte. Warum fangen wir nicht damit an, was gerade passiert? Du hast es gesehen, genau wie ich. Aber was geht in der Social-Media-Welt vor? Und was ist das eigentlich? Was ist diese Debatte? Und dann tauchen wir in deine Gedanken zu Sicherheit und dazu ein, wie es von hier aus weitergehen sollte.

[00:02:20] **Chrigel Maurer:** Ja, hallo Gavin. Danke, dass du mich dabei hast. Ja, ich habe mir viele Gedanken über die Diskussionen gemacht, die ich in den sozialen Medien und in der Gleitschirmflieger-Welt gesehen habe. Und sicher habe ich darüber nachgedacht, aber ich bin nicht zu einer klaren Antwort gekommen, weil ich finde, dass das so viele Themen sind, die wir besprechen können. Und ich habe einfach 20 Jahre Erfahrung im Wettkampf und im Gleitschirmfliegen, auch in der Entwicklung und beim Denken in verschiedenen Richtungen. Und ja, es ist schön, dass du dazu einige Fragen hast.

[00:02:55] **Gavin McClurg:** Ja, weißt du, das war das Erste, was mir eingefallen ist, als du mir neulich die Sprachmemo geschickt hast – dass wir das irgendwie in Wellen erleben, weißt du, dass die Peter-Heiter-Unfälle das waren, was zum Verbot der Open-Car-Klasse und zur Entwicklung der CCC-Klasse geführt hat. Und also, es geht irgendwie in diesen

Wellen von Sicherheit und dann zurück zu Leistung. Erzähl mal davon, von der Geschichte dahinter. Und offensichtlich befinden wir uns gerade in der Welle der Sicherheit.

[00:03:32] **Chrigel Maurer:** Ja, das stimmt. Als ich 1998 mit dem Gleitschirmfliegen anfang, war meiner Meinung nach der gefährlichste Teil vorbei, weil die Wettbewerbsschirme von 1995 und 1996 wirklich gefährlich waren. Und dann ging es zurück zu mehr Sicherheit und auch zu mehr Leichtigkeit, wodurch es sicherer wurde. Ich hatte ziemlich Glück, in dieser Zeit Pilot zu werden, als die Gleitschirme ziemlich okay waren. Ich erinnere mich, wir hatten Gleitschirme, deren Höchstgeschwindigkeit 2008 und 2009 über 75 oder 80 km/h lag, und dann mit dem neuen Konzept der Shark Nose war der Gleitschirm noch steifer und schneller, und dann kamen die neuen Regeln.

[00:04:21] Ich denke, es war ein harter Schritt, das zu akzeptieren, aber die Regel wurde freundlicher und alle waren sich einig, dass die Regel, eine CCC-Klasse einzuführen, wichtig war. Sie hat die Höchstgeschwindigkeit sicher reduziert, aber sie hat auch die Sicherheit bei Unfällen erhöht. Und schließlich haben wir wieder Gleitschirme, die wirklich steif und schnell sind, und bei starken Bedingungen ist es für mich immer ein bisschen stressig, das mit Angst und einem guten Gefühl zu bewältigen. Deshalb denke ich, dass die Diskussionen ganz okay sind, um etwas einfachere Gleitschirme im Wettkampf zu haben, weil wir im Grunde ein Spiel in der Luft spielen – wir fliegen einen Wettkampf, aber die Gleitschirme, egal wie gut die Leistung ist, ...

[00:05:14] Ich denke, auf die andere Seite betrachtet – um Rekordflüge, cross country Rekorde oder Geschwindigkeitsrekorde aufzustellen – brauchen wir gute Performance. Aber im Wettkampf, wenn man eine klare Task fliegt, ist die Performance nicht so wichtig, und deshalb ist es ein guter Gedanke, dieses Jahr einfachere Gleitschirme zu haben. Ich sehe, dass die neue Kategorie der C-Gleitschirme ganz gut funktioniert, solange sie fliegen. Aber am Ende ist es ein Zwei-Liner. Wenn wir große Klapper haben, musst du sie definitiv beherrschen. Du musst ein guter Wettkampfpilot sein. Das bedeutet, die Kategorie C ist nicht wirklich eine echte Kategorie.

[00:06:03] Aber wenn man viele Stunden mit diesen Gleitschirmen fliegt und Schritt für Schritt schneller wird, kann man lernen, damit umzugehen. Aber letztendlich bleibt die Parallele bestehen. Denn wir müssen ehrlich sein: Es ist ein wirklich gefährlicher Sport, der sehr gefährlich sein kann.

[00:06:23] Und das bedeutet auch, ja, wir müssen darauf vorbereitet sein.

[00:06:30] Schlussendlich habe ich keine klare Antwort und Lösung, aber das zu haben – das ist nicht das Problem, es ist immer gut.

[00:06:39] **Gavin McClurg:** Du bist wieder auf deine Nachricht zurückgekommen, die du mir geschickt hast, als du trainiert hast. Du hattest da eine... keine Ahnung. Eine interessante Aufschlüsselung davon, wie es ist, wenn du Wettbewerbe fliegst. Weißt du, 10 Prozent waren das, 40 Prozent waren das, 40 bis 50 Prozent waren das. Brich das nochmal für mich auf. Ja.

[00:07:00] **Chrigel Maurer:** Das bedeutet, dass ich, wenn ich fliege, ein Gefühl bekomme – je nach Bedingungen – und ich denke, mit dem CCC Gleitschirm fühle ich mich 40 Prozent der Zeit etwas gestresst, 50 Prozent der Zeit fühle ich mich okay, ich meine während der Übergänge, beim Thermikfliegen oder was auch immer, aber 10 Prozent der Zeit bin ich wirklich gestresst, ich spüre richtig, dass ich an der Grenze meiner Fähigkeiten, meines Gefühls und des Spaßes bin. Und ich weiß nicht, wie du dich auf einem Wettkampf-Schirm fühlst, aber sicher ist es in den Alpen intensiver, vielleicht sind es 15 oder 20 Prozent, da bin ich wirklich am Limit, während es im Flachland vielleicht zwei oder fünf Prozent sind. Aber ich denke, um mehr Spaß und Ressourcen für den Wettkampf zu haben, müssen wir den stressigen Prozentsatz der Flugzeit reduzieren.

[00:08:03] **Gavin McClurg:** Du und ich haben ähnliche Gedanken. Ich denke, wenn es darum geht, gibt es viele Vergleiche, die wir ziehen können – zu Motocross, Mountainbiking, Downhill-Mountainbiking, Formel 1. Diese Sportarten sind wirklich sichtbar, viel sichtbarer als Gleitschirmfliegen. Ich weiß nicht viel über diese Sportarten, aber ich weiß, dass das am oberen Ende sehr professionelle Athleten sind. Weißt du, sie nehmen das Training sehr ernst, sie nehmen das Risiko sehr ernst, sie ignorieren nicht einfach bestimmte Dinge. Sie springen nicht einfach an einem RennTag in einen Formel-1-Wagen. Da steckt viel Training in dem, was sie tun. Als diese Debatte zum ersten Mal aufkam, weil ich auch ein Organisator bin und ein Meet-Direktor und diese Wettbewerbe ausrichte, war ich ziemlich

sensibel dafür, weil ich weiß, wie viel Arbeit darin steckt. Martin Shiel und ich teilen beide ähnliche Gedanken zum Wettbewerb: Der Trend in den letzten Jahren war es, immer mehr Verantwortung auf den Organisator zu übertragen und nicht auf den Piloten. Und er hat einen wirklich guten Vortrag beim World Cup in Grindelwald gehalten, bei dem du und ich dabei waren, in dem er stark dazu steht, dass dies die falsche Richtung ist, weil eine Task festgelegt ist und weil der Meet darauf liegt, dass ein Pilot einfach seine eigene persönliche Sicherheit ausblendet und denkt: Okay, ich werde jetzt Rennen fliegen. Wir wissen alle, dass man in jeder Disziplin, wenn man vom Freizeitbereich zum Wettbewerb übergeht, mehr Risiken eingeht. Das Ego ist involviert, man ist im Rennen, man geht automatisch mehr Risiken ein. Aber das wird in diesem Fall mehr auf den Meet-Organisator, also Civil, abgewälzt. Als ich das zum ersten Mal sah, mochte ich es persönlich wirklich nicht. Ich habe wirklich das Gefühl, dass Martin da auf etwas richtiges aufmerksam macht, dass...

[00:10:15] Wir als Piloten müssen immer die Verantwortung tragen, wir sind die Kommandanten. Du hattest einige Gedanken zum Training, dass diese Piloten bei Wettbewerben oft einfach nur für den Wettkampf auftauchen, ihren CCC Gleitschirm nach Hause nehmen und ihn bis zum nächsten Wettbewerb wegpacken.

[00:10:36] **Chrigel Maurer:** Das ist die Wahrheit, und ich sehe da verschiedene Themen. Da ist das, was du über die anderen Themen sagst, da ist die harte Auswahl in PWC und in der Weltmeisterschaft haben wir eine Auswahl, aber es ist ziemlich einfach, ohne genug Erfahrung dorthin zu gehen, und um bessere Auswahlen zu haben, vielleicht weniger Athleten vorne, könnte das anders sein. Und dann das andere Problem, wir haben einen Athleten, ich meine einen Menschen im Wettbewerb, das ist ziemlich dumm, also

[00:11:16] Was ich aus eigener Erfahrung weiß: In einem harten Wettkampf bin ich nicht mehr ich selbst. Wenn ich Checklisten habe oder in einem Team bin – also in einem Wettkampf wie X-Alps –, habe ich ein Team, das mich führen oder aufhalten kann. Aber in einem Flugwettbewerb bist du normalerweise, sobald du in der Luft bist, dein eigener Chef. Und dann kommt der Faktor „Mensch ist im Wettkampf dumm“ bei den Entscheidungen ins Spiel, und das ist ein riesiges Problem, das wir in allen Sportarten haben, aber besonders im Gleitschirmfliegen, wenn

[00:11:57] **Gavin McClurg:** Du könntest heute bei der Auswahl einen Unterschied machen. Was wären da die Kriterien, sagen wir nur für das Fliegen, sogar nur für das Fliegen eines CCC-Gleitschirms im Wettkampf? Wäre es eine bestimmte Anzahl an SIV-Stunden? Was würdest du vorschlagen?

[00:12:16] **Chrigel Maurer:** Auf jeden Fall brauchst du mehr Praxis mit deinem Equipment. Ich meine, es sind nicht nur die Gleitschirme, sondern auch die Gurtzeuge, die Instrumente zum Beispiel – bei den neuen Gurtzeugen hat man weniger Sicht auf die Instrumente. Es gibt verschiedene Rettungssysteme, also Cross-Rescue, Rogallo, Cutaway, was auch immer du hast, du hast verschiedene Systeme und du musst das trainieren. Ich meine, zwei oder drei Mal im Jahr ein Training oder besonders vor einem Wettbewerb ein Training mit deinem Equipment zu machen, ist wirklich empfehlenswert. Und zum Beispiel einen Fullstall zu fliegen, um einen Cravat nach einem Klapper wieder zu öffnen, das ist meiner Meinung nach notwendig, das zu machen. Es gibt mir ein besseres Gefühl. Ich bin ehrlich, ich mache nicht alle Flüge als Fullstall, aber ich mache einige Sessions, in denen ich versuche, mein gutes Gefühl aufzufrischen.

[00:13:17] um für einen Wettbewerb bereit und vorbereitet zu sein, aber um ehrlich zu sein, ist das auf einem CCC Gleitschirm nicht so einfach wie auf einem C- oder D-Gleitschirm. Die Grenze, um es mehr zu üben, ist also sogar schwieriger und es gibt mir ja ein extra – ich brauche einen extra Tag dafür, ich brauche einen Platz über dem See, ich brauche Organisation, aber ich denke, um professionell oder ein guter Wettbewerbspilot zu sein, muss ich das machen, besonders vor den Wettbewerben, und dann abheben bei starken Windbedingungen, abheben bei Gegenwind, und dann die Stunden fliegen, die Stunden in der Luft, um mit dem Geschwindigkeitsbremssystem vertraut zu sein, mit dem...

[00:14:05] mit dem Gefühl, das man bekommt, um sich wohlfühlen und dann in einen Wettbewerb gehen zu können, und wie man die Auswahl trifft – das muss jeder momentan selbst machen, aber ich denke, vielleicht braucht es für die Zukunft Regeln, um die Erfahrung und das Training in einen Wettbewerb zu integrieren.

[00:14:26] **Gavin McClurg:** Du denkst das, also ich weiß, dass ein Auslöser für das, was gerade in den sozialen Medien passiert, ein sehr schlimmer Unfall bei den Weltmeisterschaften in Brasilien war. Bei den letzten Weltmeisterschaften in Frankreich gab es viel mehr Unfälle – keine Todesfälle, aber viele Rettungsschirme, ziemlich viele Verletzungen und viele Vorfälle. Da war der Superfinal und Decitis, aber nachdem ich vor ein paar Tagen, bevor wir diese Show gemacht

haben, von dir gehört habe, habe ich mit Ed Ewing beim XC Mag gesprochen, und ich habe diese Zahl vielleicht leicht falsch im Kopf, es sind entweder 37 oder 39.

[00:15:11] und die Statistiken in unserem Sport sind, wissen Sie, das ist nicht wie bei Jumbojets und der FAA. Wir kämpfen wirklich darum, ordentliche Daten über Unfälle zu bekommen, sowohl aus dem Wettkampf als auch aus dem Freizeitbereich. Aber er dachte, dass es in der Schweiz in diesem Jahr – entweder 25 oder 24, ich bin mir nicht sicher, welches Kalenderjahr – 39 Todesfälle in diesem Sport gab, und ich glaube, alle davon waren im Freizeitbereich. Es gab vielleicht ein oder zwei, ich kann mich nicht erinnern, aber die waren im Wettkampf, aber ich habe das Gefühl, dass das in dieser Diskussion untergeht, wissen Sie, weil

[00:15:56] Bei Wettbewerben sind sie öffentlicher, schätze ich. Da schauen mehr Leute zu, da sind mehr Leute da, und es ist eine große Sache. Und es sollte eine große Sache sein – der Verlust von Menschenleben oder ein schwerer Unfall ist nichts, das wir einfach so herunterspielen sollten. Aber es ist ein verdammt gefährlicher Sport, Punkt. Und ich glaube, wir verlieren diese Seite aus den Augen.

[00:16:20] das geht gerade in dieser Diskussion verloren, dass nicht – weil es in der Schweiz so viele Todesfälle gibt und in Frankreich eine ähnlich hohe Zahl war, verstehe ich – und das ist nicht ungewöhnlich, das ist keine ungewöhnliche Zahl. Es geht darum, was es ist: Es ist einfach kein sicherer Sport, und ich habe das Gefühl, dass die Leute das manchmal unter den Teppich kehren.

[00:16:40] **Chrigel Maurer:** Ich denke, das fängt schon ziemlich früh in der Flugschule an. In der Flugschule bekommt man das Gefühl, Gleitschirmfliegen sei der sicherste Sport der Welt, und das stimmt nicht, denn nach zwei Sekunden bist du schon ziemlich hoch und es kann gefährlich werden. Ich denke, wenn man zum Beispiel mit dem Bergsteigen anfängt, lernt man, einen Helm zu tragen, weil es wirklich gefährlich ist, von Steinen getroffen zu werden, und deshalb lernt man vielleicht mit einer falschen Einstellung zu fliegen. Und dann geht es mit den Wettkämpfen weiter, dann gibt es vielleicht einen guten Wettkampf, dann bekommt man ein gutes Gefühl, und es geht immer weiter, bis etwas passiert. Und wenn ich mir das letzte mal zurücksehe...

[00:17:33] Es gab immer Jahre mit mehr und einige mit weniger oder gar keinen Unfällen, und ich weiß nicht warum, aber in der letzten Zeit war es immer mehr und weniger, mehr oder weniger, und immer wenn wir viele Unfälle hatten, begannen die Athleten und Organisatoren über die Sicherheit nachzudenken und alle haben sich über die Sicherheit beschwert, und in den Jahren, in denen wir nicht so viele Unfälle hatten, hat jeder über die Effizienz der Gleitschirme und der Ausrüstung geklagt und niemand hat nach der Sicherheit gesucht, und dann geht es so auf und ab, und das war schon, als ich mit dem Gleitschirmfliegen anfang, erklärten mir einige gute Piloten dieses Phänomen.

[00:18:21] und ich kann ja, äh, nicht auf die letzten 20 Jahre zurückblicken, es war immer ein bisschen so auf und ab, und jetzt war dieses Jahr ein wirklich schlechtes Jahr mit vielen Unfällen, schweren Unfällen, und es ist klar, dass die Leute mehr Sicherheit fordern, und ich denke, es ist gut, darüber nachzudenken, und ich denke, neue Regeln mit den Leuten, den dummen Athleten, äh, mich eingeschlossen, äh, in Wettbewerben, was

[00:18:53] **Gavin McClurg:** Worauf würdest du dich konzentrieren? Was siehst du, was zu dieser negativen Entwicklung in letzter Zeit beiträgt?

[00:19:06] **Chrigel Maurer:** Ja, das sind immer gute Fragen und es gibt keine klare Lösung. Wenn wir das Gefühl haben, die Organisatoren müssten mehr auf Sicherheit achten, werden sie weniger Wettbewerbe ausrichten. Sie werden Wettbewerbe in Gebieten ausrichten, die ziemlich sicher sind, was bedeutet, dass wir am Ende zu viele Regeln haben. Regeln, die besagen, dass wir nicht fliegen, wenn es ein bisschen bewölkt ist. Das bedeutet, wir haben Wettbewerbe nur unter sehr langweiligen Bedingungen. Und dann musst du entweder damit leben oder du lässt es bleiben und gehst. Vielleicht ist das ein guter Weg, weil wir ja mehr Sicherheit brauchen, aber auf der anderen Seite denke ich, wir können auch...

[00:19:58] Wenn wir mehr über diese Sicherheitsaspekte sprechen und schließlich mehr Training und mehr Regeln für die Ausrüstung einführen, was den Sport sicherer macht, dann braucht das Zeit. Wir als Athleten müssen uns ausruhen, um diese Regeln zu respektieren und mit ihnen zu trainieren, damit das Vertrauen und der Spaß im Wettkampf zurückkehren. Das ist...

[00:20:29] **Gavin McClurg:** wichtiger am Ende, ja, ich habe absolut das Gefühl, dass sie das machen. Ich meine, als Veranstalter, aber auch als Pilot, der gerne wettkämpft, gab es dieses Jahr in der Red Bull X-Alps viel Gerede darüber, dass es zu gefährlich sei. Weißt du, es sei zu windig, zu viel Farn. Dass Ferdy den Tag abbrechen sollte. Dass sie bestimmte Parameter haben sollten und dann den Tag abbrechen. Und ich bin diesem Punkt entschieden widersprechend, weil es – noch einmal im Vergleich zu diesen anderen Sportarten, die wirklich gefährlich sind – nicht so scheint zu sein, dass man sagt: Oh mein Gott, wir müssen alles abbrechen. Jemand ist gestorben. Ich will nicht kalt gegenüber dem Tod sein, aber wenn

[00:21:15] Wenn wir so anfangen zu agieren, dann fliegen wir, wie du sagtest, nur noch bei perfekten Bedingungen. Langweilig. Wir fliegen nur noch die perfekten Tasks. Langweilig. Langweilig. Du, Patrick, es gibt Leute, die an Tag zwei diese Art von Bedingungen perfekt bewältigen können in einer – ich mache hier mal so in Anführungszeichen – sicheren Weise. Du hast darauf trainiert. Das ist, du agierst eben so. Ich habe mit Simone nach dem Podcast gesprochen und er hatte das Gefühl, dass dieser Tag perfekt in seinem Bereich lag. Es war nicht perfekt. Es war nicht toll. Aber er hatte darauf trainiert. Und das bedeutet nicht einfach nur das. Was das aussagt, ist vielleicht, dass nicht alle 32 im Rennen an diesem Tag fliegen sollten, aber es sollte an ihnen liegen.

[00:22:02] Das sollte niemals an den 30 Teilnehmern liegen. Wo fangen wir bei diesen Parametern an und wo hören wir auf? Und dieses ganze Argument wie: „Oh ja, aber sie setzen ein Beispiel für alle anderen.“ Das ist lächerlich. Ich schaue euch nicht fliegen und denke mir: „Ja, okay, das kann ich auch. Das kann Gavin McClurg, aber ich nicht. Ich bin nicht Chrigel, ich kann das nicht.“ Das wäre einfach nur dumm.

[00:22:25] Also, ja. Ich denke, aus Sicht eines Meat-Organisators, also aus Sicht der Meat-Organisation, können wir nicht mit Sicherheit wissen, dass das Wetter so sein wird, wie es in der Vorhersage steht. Und deshalb wird das Task-Komitee unweigerlich falsch liegen. Manchmal, hoffentlich nicht. Sie sind gut und professionell und haben viele Tasks erstellt. Ich meine, ich war 10 Jahre lang im Task-Komitee in Mexiko dabei. Manchmal machen wir Fehler. Manchmal machen wir sie nicht unbedingt. Wir bringen es nicht unbedingt perfekt hin. Und wir haben eine Etappe eines Tasks, die zu viel Wind hat, und das kann gefährlich sein. Aber ist das die Schuld des Task-Komitees? Ist es das, oder liegt es in der Verantwortung des Piloten, es auf sichere Weise zu fliegen oder gar nicht zu fliegen?

[00:23:14] Das übersteigt meine Fähigkeiten. Ich werde landen. Ich habe viel gesagt, aber das sind meine Gedanken.

[00:23:21] **Chrigel Maurer:** Ich sehe auch, dass zu viele Regeln auf diese Weise zu kompliziert sind, aber ich denke, es gibt eine Art der Kommunikation, die bedeutet, wenn sie ein Briefing abhalten und über die Sicherheit und die Piloten sprechen, dass sie alle Entscheidungen selbst treffen müssen, und dann geben sie Strafen für bestimmte Teile des Tages aus, die eigentlich gar nicht gefährlich waren, dann wird es wirklich knifflig, die Dinge zu verstehen und zu respektieren. Wenn man also vorher für einen Wettbewerb bespricht, was okay ist und wo man aufhören muss, denke ich, dann kann man vorbereitet sein, aber solange man gerne das härteste Adventure Race macht, ja, ist es schwierig, die Tasks zu stoppen.

[00:24:17] Das ist ein ähnlicher Teil bei cross country Wettbewerben. Wenn man über Level eins, zwei, drei spricht, solange man über Funk sprechen kann, ist es Level eins. Einige der guten Piloten können über Level zwei sprechen, aber wenn es Level drei ist, sind die Piloten nicht mehr in der Lage zu kommunizieren. Zum Beispiel sehe ich, dass es besser wäre, wenn – ich denke, der Pilot hat nicht das Recht, in einem Komitee zu sein, aber vielleicht einige Marshals, ein Marshal-Komitee, das heißt in der Luft oder im Wettbewerb. Aber sie nehmen nicht am Wettbewerb teil, sie können klare Entscheidungen treffen, dann können sie fast kommunizieren, weil sie dann sozusagen den gefährlichen Teil erkennen und darauf reagieren können.

[00:25:17] Und manchmal war es, ähm, ja, es war einfach zu sehen, aber weil ich ein Pilot im Wettbewerb war, war ich nicht dafür verantwortlich zu reagieren oder so. Und mit dem Komitee, was eine gute Wirkung haben kann, wäre die nächste Lösung.

[00:25:39] **Gavin McClurg:** Hmm. Weißt du, sie haben die Flymaster-Tracker geändert. Früher musste man die Level über Funk abrufen. Jetzt kann man das im Grunde anonym machen. Ich meine, der Scorekeeper weiß es zwar, aber das, weißt du, weil du recht hast. Das ist eine kulturelle Sache. Die Leute wollen nicht „Level drei, du musst landen“ rufen.

Wenn du Level drei ruft, aber auch, da gibt es lustige Sachen. Da ist Scham dabei oder man will nicht derjenige sein, der es tut. Und jetzt kannst du einfach einen Knopf drücken. Für die Subs ist das schwieriger, weil sie nicht an ihre Instrumente herankommen, aber wenn du an dieses kleine Gerät kommst, das sie dir vor dem Wettkampf geben, ist das ganz nett. Du kannst einfach Level eins, zwei oder drei drücken und es liefert alle Informationen – deine Höhe, deine Position, alles andere.

[00:26:27] Dass es solche Dinge gibt, die ich wirklich als sehr gute Fortschritte ansehe. Weißt du, wenn sich jemand darüber Gedanken gemacht hat, okay, das ist ein Problem in unserer Kultur. Es ist sehr schwer, eine Kultur zu ändern, aber man kann jemandem ein anderes Instrument geben und dann gibt es keine Scham mehr. Ich kann einfach nur den Knopf drücken.

[00:26:50] Äh, mehr zur Pilotseite. Du hast ja auch erwähnt, dass man einen Organisator wirklich nur kritisieren kann, wenn man selbst mal einen Wettbewerb organisiert. Oh, mal sehen, wie das so ist.

[00:27:04] **Chrigel Maurer:** Ja. Ich habe auch schon einige Wettbewerbe organisiert und man möchte das so gut wie möglich machen. Man hat die Herausforderung, es zu einer interessanten Task zu machen, aber auch zu einer sicheren, und ja, du weißt, wie das läuft. Du versuchst, es so gut wie möglich zu machen und investierst viel Zeit, Leidenschaft, und dann, wenn das Wetter gut ist und alle sicher zurückkommen, ist das ein wirklich gutes Gefühl.

[00:27:34] Und wenn etwas passiert, weißt du nie, ob du einen Fehler gemacht hast oder ob es einfach ein unglücklicher Ort war. Und ich denke, in gewisser Weise ist es gut, Regeln zu haben, um alles im Griff zu behalten oder mit einer klaren Struktur vorzugehen. Aber auf der anderen Seite muss man auch akzeptieren, dass man einen Wettkampf im Freien bei Wetterbedingungen ausführt. Die können sich ändern. Und vielleicht, um das mehr mit den Athleten zu besprechen, wird es auch wichtig sein, dass die Athleten mehr in den Problemen involviert sind. Und ich denke, da jeder Athlet seine eigene Task erledigen muss, verstehen sie besser, wo das Problem für den Organisator liegt.

[00:28:23] Und für mich war das immer so. Ich meine, als ich mit dem Wettkampf anfang, war ich 16 und ich war wirklich froh, dorthin zu gehen. An einen Ort, an dem alles organisiert war. Da gab es einen Shuttle, da gab es einen Platz. Da war ein Marshall. Die sagten: Okay, das Fenster ist offen. Alles ist gut. Und dann hast du dieses Gefühl, dass du an einem Ort bist, an dem nichts passieren kann.

[00:28:51] Und vielleicht, wenn wir es umdrehen und die Organisatoren sagen: Okay, willkommen zu einem schrecklichen Rennen. Das Wetter ist schrecklich, turbulent. Wir fliegen hoch. Weil wir versuchen, ich meine, auf diese Weise können die Athleten vielleicht ehrlicher verstehen, was sie da tun, und ja, am Ende müssen wir klar und ehrlich sein, um ein Rennen in der Luft zu haben, bei dem alles passieren kann. Und wenn man einen Wettbewerb mit diesem Fokus startet, bedeutet das, dass man mehr trainieren muss, mehr über Probleme nachdenken muss und auf die Probleme vorbereitet sein muss, und am Ende...

[00:29:36] Wenn man als Athlet anfängt, weiß man besser, ob man das machen will oder nicht, ob man dieses Risiko eingeht oder nicht, und wenn man es machen will, bekommt man auch das Selbstvertrauen und den Spaß, da bin ich mir sicher.

[00:29:53] **Gavin McClurg:** Ich denke, das ist oft – ich habe das festgestellt, seit ich mit dem Organisieren und dem Leiten angefangen habe – ein schwieriges Gleichgewicht zu finden. Mein Ziel ist immer, so viele Leute wie möglich in die Luft zu bekommen. Wenn das Task-Komitee und das Wetterteam das Gefühl haben, dass wir ein Zeitfenster haben, dann möchte ich es ihnen geben. Martin hat das zum Beispiel gemacht, ich glaube das war die zweite Task in der Schweiz. Es hat den ganzen Morgen geregnet und wir hatten dieses winzige kleine Zeitfenster und wir sind rausgegangen und hatten eine richtig lustige kleine Mini-Task. Ich habe also immer das Gefühl, dass das das Ziel ist. Und was mich wirklich beunruhigt, wenn ich diese Art von Angriff auf die Organisation sehe, ist, dass es nicht viele Leute gibt, die bereit sind, das zu tun. Es gibt wirklich kein Geld dabei, es ist für jeden ein Projekt aus Leidenschaft. Und ich denke, wenn man zu sehr auf Sicherheit drängt, hat man einfach nie Tasks. Sie werden dann nur noch an perfekten Tagen stattfinden, und ein Großteil des Spaßes liegt einfach darin, es überhaupt machen zu können. Wenn man das nie weiß, wird der Spaß daraus herausgenommen. Für mich sind diese Tage zwar Spaß, die perfekten Tage sind toll, aber es sind die Tage, die am Limit sind oder knifflig, technisch oder stabil – das sind die, an die wir uns erinnern.

[00:31:18] **Chrigel Maurer:** In der Formel 1 zum Beispiel muss man bei Regen Reifen mit Profil aufziehen, und an manchen Tagen, wenn man sieht, dass die Bedingungen schwierig sind oder man in ein Gebiet wie die Berge geht, muss der Organisator sagen: Okay, heute fliegen wir mit B-Schirmen. Wenn ihr aber auf dem Flachland unterwegs seid und der Tag wirklich gut ist, kein Wind, dann könnt ihr sagen: Okay, CCC-Schirme sind in Ordnung, aber das bedeutet, ihr braucht mehr als nur ein Glied. Aber letztendlich ist es der Organisator, der die Regeln aufstellt und sagt, was ihr zu tun habt. Und ja, wie gesagt, ich kenne nicht die perfekte Lösung, aber letztendlich müssen wir mehr sein.

[00:32:08] wir müssen uns besser bewusst machen, was wir als Piloten tun.

[00:32:15] **Gavin McClurg:** Chrigel, wir haben viel Boden abgedeckt. Zuletzt möchte ich noch auf dich zurückkommen, du hattest auch einige Gedanken zur Ausrüstung. Du weißt, du warst lange Zeit Designer und Entwickler für Advance, dein Bruder auch. Ich hatte übrigens ein tolles Gespräch mit ihm, und Neeson war auch dabei. Ihr seid da schnell durchgegangen, ihr habt viel Zeit mit deinem Bruder verbracht, wir hatten einen Riesenspaß. Aber hast du noch etwas zur Ausrüstung zu sagen? Wir haben ja ein bisschen über die Open Class und dann über die CCC gesprochen, was ein sehr guter Schritt zu sein schien, aber sonst noch etwas? Du hast Gurtzeug erwähnt.

[00:32:50] **Chrigel Maurer:** Ja, am Ende müssen wir neue Sachen entwickeln. Die Hersteller werden das tun, ja, sie machen Geschäfte und entwickeln neues Gurtzeug. Ich war in den letzten Jahren wirklich überrascht, wie sie Fortschritte bei der Leistung, der Sicherheit, der Handhabung und dem Gewicht machen konnten. Aber auf der anderen Seite pushen sie es wirklich in eine Richtung der Effizienz, was bedeutet, dass wir auch einige Kompromisse akzeptieren müssen. Ich meine, die neuen Gurtzeuge haben zum Beispiel eine ziemlich kleine Rückenlehne.

[00:33:36] Ich kann bei Hike-and-Fly Gurtzeuge mit Rückenprotektoren sehen, die manchmal Luft haben. Athleten, die es eilig haben, blasen sie vor dem Start nicht wirklich auf, sondern sagen, sie machen das in der Luft, aber man weiß ja nie. Letztendlich können sie ihre eigene Sicherheit ziemlich einfach umgehen. Wenn es eine Regel gibt, die das Gurtzeug sicherer macht und die für alle gilt – also für jeden Athleten –, dann ist es sicherer und niemand ist im Nachteil. Aber wenn jeder das Hochleistungsmodell braucht, hat jeder einen Nachteil bei der Sicherheit und niemand hat einen Vorteil bei der Leistung, weil sie alle das Gleiche finden. Das ist ein dummer Weg.

[00:34:28] **Gavin McClurg:** Ich meine, das war auch ein großes Problem beim Hanggliding. Wenn man sich das ansieht, ich bin kein Hanggleiter, aber ich verstehe, das war das Gleiche. Sie haben ständig diese kleinen Leistungssteigerungen vorgenommen, die viel teurer waren. Man musste quasi dieses Equipment haben, um mitspielen zu können, sonst konnte man nicht mitmachen, und das reduziert die Auswahl immer weiter, bis sich nur noch sehr, sehr wenige Leute das leisten und das Equipment benutzen können. Genau, ja, und

[00:34:56] **Chrigel Maurer:** schließlich denke ich, dass wir Ausrüstung brauchen, die einfach ist und Spaß macht, und wenn sie den anderen ähnelt, haben wir eine größere Community. Um ehrlich zu sein, gibt es momentan zwei Hersteller, die den Wettbewerb bei cross country Wettbewerben anführen, und als ich frisch im Wettbewerb war, gab es 20 Hersteller mit ihren Teams, die Sachen entwickelt haben, und das motiviert die Gruppen sehr. Und jetzt ist das weg, es gibt auch fast keine Entwicklung mehr im Allgemeinen, und ja, das sehe ich als einen großen Unterschied im Vergleich zu früher bei Hike-and-Fly. Da sind es eher sechs oder sieben Hersteller, die das machen.

[00:35:49] spezifische Ausrüstung, aber sie gehen auch in eine Richtung, die die Gleitschirme komplizierter und schwerer macht, um ein bisschen mehr Leistung herauszuholen, und das ist natürlich der normale Weg, aber ohne Regeln werden wir bald mit Hochleistungs-D-Gleitschirmen fliegen, die etwas schwerer sind, und die Gurtzeuge sind schwerer, komplizierter und ich denke auch unsicherer, und das bedeutet, dass ich als Athlet noch mehr trainieren muss. Ich sage nicht, dass ich die einfache Ausrüstung wählen würde, weil ich ja Wettbewerbe fliege, aber ich weiß, dass ich mehr und noch härter trainieren muss, um ein gutes Gefühl zu bekommen.

[00:36:35] **Gavin McClurg:** Also, wenn ich das zusammenfassen könnte: Im Allgemeinen trainieren Athleten nicht genug, besonders auf den höheren Niveaus. Wenn du einen CCC-Schirm oder einen Wettkampf-Gleitschirm oder sogar einen D- oder jetzt Zwei-Liner, der ein C ist, fliegen willst, musst du Zeit über dem Wasser verbringen, um SIV zu machen, um sicherzustellen, dass du deine aktuellen Fähigkeiten beherrschst, dein Equipment kennst usw. Es gibt Dinge, die wir auf der Ausrüstungsseite potenziell tun könnten, Marshals als Sicherheitsausschuss – die haben nichts in

den Wettbewerb investiert, aber sie fliegen mit jedem mit, also hast du mehr erfahrene Augen in der Luft, die dem Meat-Director am Boden helfen können. Geht easy mit den Organisatoren um, aber wenn es etwas gibt, das in den Regeln zur Sicherheit helfen kann, sollten wir uns das definitiv ansehen. Habe ich etwas vergessen? Ja.

[00:37:34] **Chrigel Maurer:** Vielleicht zwei Dinge. Erstens für die Leute, die zuhören, um das Problem des Zwei-Liner-Gleitschirms zu verstehen: Er bietet mehr Stabilität und mehr Sicherheit im Flug, solange man fliegt. Aber sobald er einen Klapper bekommt – das bedeutet, er braucht mehr Turbulenzen, mehr Ungleichgewicht – dann klappt er noch aggressiver. Wenn man eine gute Reaktion hat, kann man das ziemlich gut handhaben, aber man braucht Erfahrung. Es ist nicht wirklich vergleichbar mit den SIV-Trainings über dem See, um große Klapper mit voller Geschwindigkeit in der Luft zu bekommen, denn wenn man die Reaktion verpasst oder bei der Bremsung zu langsam ist, bekommt man große...

[00:38:22] Probleme, weil der Zweileiner bei höherem Druck größere Cravats bekommt, er wird dynamischer und normalerweise sind die Klapper ein bisschen schwieriger zu handhaben als bei einem Dreileiner. Und je höher das Aspektverhältnis, desto mehr Power und ein stärkeres Gefühl bekommt man. Das bedeutet, wenn man in einer starken Thermik fliegt – ich rede nicht von zwei, drei Metern, ich rede von acht bis zehn Metern – dann bekommt man ein zu extremes Gefühl, was bedeutet, dass es nicht mehr Spaß macht. Um eine 10-Meter-Thermik zu fliegen, muss es dynamischer sein, und es braucht viel Praxis. Manchmal fühle ich mich wie ein Anfänger, aber ich denke, ich kann es ziemlich gut handhaben, aber ich mache meine 150 Stunden auf einem Zweileiner im Jahr, während ich in den letzten 20 Jahren normalerweise 300 Stunden im Jahr gemacht habe. Es ist also ein bisschen Erfahrung und

[00:39:20] die andere Seite, der zweite Punkt ist meiner Meinung nach auch wichtig, nach vorne zu schauen und die Entwicklung nicht klar zu stoppen. Wir brauchen neue Produkte, also müssen wir uns auf neue Produkte konzentrieren, aber gleichzeitig gemeinsam Lösungen finden. Das bedeutet, was ich mir für die Zukunft wirklich wünsche, ist ein größerer Dialog zwischen Top-Piloten, Wettbewerbspiloten, Athleten und Herstellern. Ich weiß, dass es Gespräche gibt, aber manchmal nicht genug. Und ich würde auch gerne einen besseren Austausch zwischen Piloten und Organisatoren haben, um ein besseres Gefühl füreinander zu bekommen – was wir verbessern können, was...

[00:40:07] Was sind die Probleme und wie können wir gemeinsam stärker werden? Momentan war ich in einigen Pilotenkomitees, ich war auch in der Entwicklung, aber manchmal habe ich das Gefühl, dass der andere Teil des Gesprächs ziemlich sicher weiß, was sie tun, aber sie verstehen die Botschaft nicht wirklich, die wir senden. Und deshalb hoffe ich, dass wir uns in Zukunft verbessern können. Gut.

[00:40:39] **Gavin McClurg:** Chrigel, danke dir. Danke, dass du das alles geteilt hast. Das ist gerade sehr passend, da diese Debatte momentan in den sozialen Medien ziemlich heftig geführt wird, was auf manche Weise etwas entmutigend ist, aber hoffentlich wird es zu guten Dingen führen. Aber danke fürs Teilen deiner Gedanken, ich schätze das sehr. Ja.

[00:40:56] **Chrigel Maurer:** Danke, dass ich mit dir sprechen durfte, Gavin. Alles Gute dir als Athlet und Organisator und bis bald. Bis bald, falls

[00:41:08] **Gavin McClurg:** Wenn du Cloud Based Mayhem wertvoll findest, kannst du uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Du kannst uns auf iTunes oder Stitcher – oder wo auch immer du deinen Podcast hörst – bewerten; das hilft enorm, die Mundpropaganda zu fördern. Du kannst darüber auf deiner eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst auch mit deinen Freunden beim Launch darüber sprechen; ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich kannst du uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz für Musik und all die anderen Dinge hinter den Kulissen – und natürlich auch viel Spaß und viele Kosten. Wenn du uns finanziell unterstützen kannst, haben wir bisher nur einen Dollar pro Folge gebeten. 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, also würde es bei einem Dollar pro Folge etwa 25 Dollar im Jahr kosten – viel günstiger als ein Magazin-Abo, und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt, aber ich...

[00:42:05] aus vielen verschiedenen Gründen, die ich in der Show schon oft erwähnt habe, möchte ich das nicht machen. Ich mag es nicht, solche Sachen am Anfang der Show zu haben, und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell, also hoffe ich, dass ihr das versteht. Wenn ihr uns unterstützen wollt, könnt ihr auf cloudbasedmayhem.com die entsprechenden Stellen finden. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasedmayhem machen, wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt. Ihr könnt es auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen, und das gibt euch Zugriff auf das ganze Bonusmaterial, die kleinen Videocasts, die wir machen, und die zusätzlichen kleinen Details, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, aber von denen wir finden, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch die Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch natürlich ein lebenslanges Konto ein – und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen, aber ihr findet das alles auf der Website.

[00:43:05] Alle, die uns unterstützt haben, oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud Based Mayhem Merchandise wie T-Shirts, Hüte oder sonst was gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und jetzt auf all diese Bonusinhalte zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören, ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.