

Why the Sports Racing Class (SRS) is taking the Paragliding world by storm

Cloudbase Mayhem Podcast 271 — Brett Janaway

Published	2026-04-25
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/271-why-the-sports-racing-class-srs-is-taking-the-paragliding-world-by-storm-with-brett-janaway/
Duration	00:47:55
Speakers	Brett Janaway, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0271-why-the-sports-racing-class-srs-is-taking-the-paragliding-world-by-storm-with-brett-janaway.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	13
Show notes	13
Transcript	13
Deutsch	25
Show notes	25
Transcript	25

English

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

Show notes

In this conversation Brett Janaway discusses the evolution of this exciting new take on paragliding competitions, the structure and scoring of the SRS, and the unique vibe that sets it apart from traditional events. Brett shares insights into the challenges and successes of organizing competitions, the importance of community, and the non-profit nature of the SRS, which aims to enhance the sport while providing a fun and competitive environment for pilots. We discuss the evolution of sports wings in paragliding, the impact of new safety regulations, and the balance between safety and competitiveness in the sport.

The post #271 Why the Sports Racing Class (SRS) is taking the Paragliding world by storm with Brett Janaway first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:15] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloudbase Mayhem. Before we get into the show here with Brett Chanaway and the SRS Racing Series, which he started, I just wanted to quickly remind everybody, if you haven't seen it, that I am now a Niviuk dealer. And over the last few months, I've been putting together a team. We've got two tiers, factory pilots and ambassadors. And factory pilots are chosen via their world ranking or NTSS ranking or what they're doing in the hike and fly scene. Team members can be acro pilots or hike and fly pilots or race to goal, whatever. It all works. But basically, we're trying to put together folks who are really stoked on flying and making waves and spending time, a lot of time in the air.

[00:01:06] And if that sounds like you, we would love to get you on the team. So it's a North American team flying Niviuk gear, all colors and stripes, and just having a good time and sharing knowledge and working together to go out there and do fun projects, whether that's bivvy or racing or what have you. So if you're interested and want to get on the team or you're interested in what it's all about, just reach out to me. Send me an email and I'll tell you. I'll tell you all about it. We'd love to have more people join. All right. My guest today is Brett Janaway. He and I have been friends for a long time. Brett started Air Tribune ages and ages ago, which is a platform many of us who organize comps use to keep everything organized and handle registration and results and all that kind of thing.

[00:01:58] And then, yeah, a few years back, Brett has been pushing against this idea of starting a sports class. He's been on the S-R-S series, which he ended up doing with the help of a few others. And it has been a huge success. And they're having a lot of fun with it. So I wanted to reach out to Brett and find out about the genesis of this whole thing and what was the catalyst. Why have they done it? What need is it filled? What can you learn by going to race in this? And just all that comes together. It's hard putting these comps together, I know, because I do it myself. And it's just been really fun to see the kind of stratospheric rise of the S-R-S series and really see the niche that it's in. It has filled. And I know a lot of my team pilots are super excited and out there right now doing it. So this is Everything S-R-S with Brett Chanaway.

[00:02:48] Enjoy.

[00:02:58] Brett, welcome to the mayhem. It's taken us, what, five years? That's a bit of an exaggeration. But, boy, it has taken a while. But it's good to see your smiling face. It does

[00:03:08] **Brett Janaway:** feel like that. Yeah. Yeah, it's been forever. As you say, you've been trying to get me. I've been just... Out of it. It's been absolutely nonstop for the last few years now. I just can't find a breather.

[00:03:21] **Gavin McClurg:** Yeah. I mean, you've been super busy, of course, with Air Tribune, which is your baby, for a long time. And then you've added this. And you'll have to tell me the genesis of all this. But is it just you? How does the... What is it? Why did you do it? Tell us about the S-R-S series because it's kind of taken the world by storm.

[00:03:44] **Brett Janaway:** Yeah. I think the S-R-S, it's... It's a fairly new thing, was it? It's fourth season now. But for me, it's kind of been there forever in the background, just building up to it. So, I mean, if you go back right to the start of

things, I guess it was the late 90s that I was doing some local club competitions in the UK where I spent my time then.

[00:04:07] And my mentor there, if you like, he was an organiser of a winter competition where we can't really do a great deal. And he'd get... A hundred pilots out, easy. And the basis of it was just fun. It wasn't really about the competition. There's a little tiny element in there where people want to win. But at the end of it all, it just finishes with a hundred prizes on the table and everybody gets a prize. The winner gets to choose the best on the table and the last person gets to choose whatever's left, which often was quite a reasonable prize. That's fun. And yeah, everyone in between got something. And that's been the catalyst, if you like, for... Yeah. ...how I've organised ever since. So I have been organising for, I don't know, was it 2002 was the first proper one I organised myself.

[00:04:57] So 24 years ago now. Really? Wow. And I've just been building on that. So in 2002, that was an accuracy competition at that time. I used to do a bit of that in the UK. cross country didn't hit me until about 2006, I think, was the first serious competition I went to. And then... And then in mainstream organising, it would have been the Gin Wide Open in 2013. So we based it all around... Was it Sports Wings, the first one? I think we did have some Open Wings. I can't remember now. But it was certainly themed on fun, on learning, but every time always wraps up in proper FAI competing so that they learnt the proper rules, the proper process during the fun.

[00:05:46] And yeah, it's just gone on. So the SRS in particular, that one was again wrapped up around 2013, the concepts of 13 years ago. That was where, I don't know if you remember the names, but we, Gajsa Prejic, a good Slovene pilot who was leading the world for, I think, 18 months or something, world number one in the WPS. And Nicole Fidel, she was Women's World Champion a few times and Superfinal Champion for the women. And both of them spoke to me separately about linking competitions together that they were organising. At the time, though, we had some good discussions and we just felt that it was not going to be that healthy for the sport.

[00:06:32] We'd just come out of the Open class bands and it's just heading towards the CCC taking over. And for those that know their history, they know that the E & D class, which became the new... The competition wing, that is supposed to have been a cross country leisure wing, a high-end, but a leisure wing. And when the competition scene had to adopt it because Open class wings were banned, the manufacturers just chased performance and it destroyed the class for a while. And so we were just scared, really, that that would happen in these competitions if we launched a sports class competition or series, that the manufacturers might take it too seriously and destroy...

[00:07:17] What is the leisure wing? The E & C is the leisure wing of the sport. And so we just held off. But was it four years ago? That's when the two-liner E & C was created. And if you like, it was allowed by the certification bodies because it's all about the folding lines and what you could get past. But it also gave natural barriers to manufacturers on what they can do in designing a wing. So it protected the class a great deal. So, yeah, that was when the SRS was finally put together and launched.

[00:07:53] **Gavin McClurg:** What do you mean by linking competitions together, kind of making a series?

[00:07:59] **Brett Janaway:** Yeah, so competitions generally, by most people, they just run as a one-off. You know, the club organizes it or some individual organizes it, and they run one a year, much as you do with your own events. That's how the Gin Wide Open had been run, as I was running it then, or the Navator Opens I then took on later. But for this... We wanted to link, we're aiming for five a year. We're aiming for them to be outside Europe as well as in, just a bit more global. And you can fly them as a standalone competition. Just come along, do one, enjoy the week, and that's done. Or you can put those results effectively into the season, and you can fly two, three, or five of them, and try to be the champion for the season by linking them.

[00:08:49] **Gavin McClurg:** If you fly...

[00:08:51] **Brett Janaway:** They're all standalones, but...

[00:08:52] **Gavin McClurg:** To be the champion, is it cumulative of however many you do, or do you get a drop, or how do you score that?

[00:09:03] **Brett Janaway:** So that's where the SRS gets quite complicated. It's got so many layers to the SRS that people don't appreciate initially. But what we're doing for linking the events, we set it, so we use the FTV formula. So

FTV in competitions. It's usually to drop your... Your worst task, in the essence. And a typical competition, you get rid of one task. What we do is we use that, and we multiply it. We take it right up to about 65 % on the FTV, so that if we have five competitions in a year, accounting for weather as well, we probably get about 25 valid tasks in a year. And the idea is that you only have to do 10 tasks in the season.

[00:09:48] So the 65 % means if you come to two competitions... With normal weather, so you get 10 tasks. The fact you don't go to the other competitions, the FTV removes your non-scores at them.

[00:09:59] **Gavin McClurg:** Oh, cool. So

[00:09:59] **Brett Janaway:** everybody at the end of the year has their 10 best. If you happen to go to all five, well, in a sense, you're buying yourself a better position, because you can just have more bad tasks during the year and still look for your best 10. But it is possible to be the champion by just doing two competitions, as some of our infamous pilots have done. I mean, we've got Powell Tackett. Yeah. He did quite a lot of them, but he could have probably won with two. Dylan Mansley, he's, what was he, ranked about 10th in the world or something. He did just two events and finished second or third on the season. So it really does work as a formula.

[00:10:39] **Gavin McClurg:** And you're getting, I'm assuming, WPRS points, and what about that side of things?

[00:10:46] **Brett Janaway:** Yeah, everything's standard CAT2, so yeah, every competition's got its WPRS points. It's actually an aspect that's gone a bit... It's gone a bit crazy, in a sense. When we started off, we were getting leisure sports pilots in the mainstream. So the points that have been awarded were 30, 40 points on the first ones, which is about the same as most sports competitions will offer. But these days, we're hitting in the mid-70s, so it's about 77 points or something for the next event. Oh, wow. That's monarchical. That's higher than most national events we get. Yeah, yeah. It's super high level. Yeah, wow. And every event's broken a record at the last event. Really?

[00:11:31] A lot of high class. It's self-feeding, because we've got good pilots in, and then they keep coming, and as their rankings get better, that boosts the whole system. But then we do have those high-level pilots joining us at times as well, which just feed on into it.

[00:11:47] **Gavin McClurg:** What do you think is the special sauce here? Why is it so popular?

[00:11:54] Is it just a much different vibe than, say, a World Cup or a Nationals event? Is it much more relaxed? Because it sounds like, from what you told me, it's gotten so popular that it can be kind of hard to get in. It sounds quite competitive.

[00:12:09] **Brett Janaway:** It's hard to get in, that's for sure. We're closing registration when we've got more than 450 pilots registered now, which is just mad. That's crazy. We're getting wildcard applications. That's crazy. That's crazy. You've been able to apply for a wildcard if you didn't qualify. We, at the last event, had 45 wildcard applications. That's just for the people that refused and they're desperate to get in. It's just mad there. But yeah, what is the formula? I don't know. I think working behind it is that experience over the years on running so many competitions on what people want and what works and what brings them back. So definitely there's that background to it. But from the pilot's perspective, though, I think it is just that the vibe is better.

[00:12:58] It's national competitions are always so serious. And so you get into PWC level, it just feels like there's so much at stake that you've got to focus, you've got to fly, you've got to be on the hot wing. And so the SRS is just far more relaxed. But I think bringing with it the wings, the wings are just not quite so full on. The performance isn't far behind. But yeah. Because you're relaxed in the air, the pilots have this good vibe on the ground. It's just not too serious yet. Actually, that's the wrong term. It is serious. It's super serious. The money that's involved in the manufacturers, the point chasing, it's all super serious. But it's still, I don't know, if you mix it up from the pilot's perspective, it's just not that mad.

[00:13:47] It's just enjoy the vibe, enjoy the day, fly with your heroes.

[00:13:52] **Gavin McClurg:** Yeah. Because there's lots of heroes that are stepping down to the sport class wings like Powell and Dylan. And that's super fun for the other participants, I imagine.

[00:14:03] **Brett Janaway:** Yeah. Yeah. And we've got new heroes coming up through it as well. I mean, the people that are just maturing out of this, presumably several of them will go on to PWC levels or that type of thing from this. So they're moving both ways, down through it and up through it as well.

[00:14:20] **Gavin McClurg:** Is there a real training aspect to it? In other words, is there lots of mentors? Is there a lot of mentoring and coaching and instruction that's happening on a daily basis? Are you analyzing track logs? Are you? Or no? Okay. So it's like a standard comp, but.

[00:14:33] **Brett Janaway:** No, it's a pure racing series. Occasionally, some events we have at that, we've had a day off or something and we've got some good names there. I mean, I remember Jocky Sanderson, one of our early ones, he was doing talks all week long. So it's not that we don't have them, but it's not the focus of the event. It's not the

[00:14:51] **Gavin McClurg:** focus. Okay. Okay. And then is it always your team? Running it in these different locations or is it local organizers and you're the overhead or something?

[00:15:02] **Brett Janaway:** Yeah, that's, we take a lot of lessons from PWC as well on how they do things. And for me, one of the big successes of the PWC was the fact they brought in their own scorer and their own safety people and tracking people. It just maintains that standard throughout everything that's important. So yeah, we've got a team about five people. In the core that will attend all the events and just keep those standards, but things like, you know, the local barbecue party or the local trophies, that's important. That's, that's why we go to these places and let the local team run the events and we just do the core boring admin stuff in the background, if you like. And

[00:15:46] **Gavin McClurg:** you said five, I mean, given the level of demand, does that, you anticipate that growing? I know, you know, for example, my event. This fall is, is kind of combo. It's unusual. It's, we've got the open, which is CCC class and down, and then we've, we're going to do the SRS test event. Am I saying that right? Is it a test event? Is that what you're calling it?

[00:16:11] **Brett Janaway:** To be pretty, if you test event or qualify, we did qualify this time. So yeah, so we're going to the first question is enough. I mean, I think on our side, it's, it's not enough people. The workload is horrendous in the background, really. There is enough longer term to, to do what we need to do because the local venues will supply, you know, as big a team as they need 10, 20, even people sometimes you see these events. So there's always a big team in the background, but the SRS it's enough for sure. So you'll keep it, you'll keep it. We just touched on there.

[00:16:50] Well, it's, we're putting over, we're putting in place all the events. We've got, well, Ori Jessup, he's the one that's all for our, after our scoring and database system. So he, he loves competing in them, you know, but he's always there on tap every evening, keeping that working. We've got Ruth, who's doing all our commentary for us online. So you just go to any of our, or go to the SRS.live app during any event. And she's posting photos and commentary. And even if it's your grandmother, who's never seen a competition before, Ruth keeps them informed and keeps the basic information going out so you can follow the race. Yeah. Lisa Davis, she's from the US, she's comes along and does a lot of us, which is all of our scoring. So she keeps that level in there.

[00:17:38] And Magdalena, she's my wife. She goes along, she's been flying a lot in the past years, but she's stepping back now and she wants to look after the safety side and make sure the tracking is working properly and looking after the pilots best we can there. And then we got a few others that just turn up at the events quite regularly. So yeah, there's a lot of people on our side.

[00:17:57] **Gavin McClurg:** Yeah. I

[00:17:58] **Brett Janaway:** know you mentioned, we were confused on a minute ago on the test and qualifier and that. So it's probably good to explain that since it's a bit of a new thing this year. In the past, again, looking at the PWC lessons, they always run pre-PwCs. So their test event.

[00:18:20] We avoided that initially because we didn't want it to just be a way of making money. And it sometimes felt as a little bit. We're like that with the PWC, you know, they'll have 10, 15 pre-events a year, but they only really get a new one now and again.

[00:18:36] But from our experiences in the first few years, we found we were going to some venues and the venue wasn't ready. We expect the SRS to be a level above an average CAT2. And sometimes you're turning up at venues and, oh, maybe we sort of anticipated that problem, but how would we? We haven't seen the venue before. So we've got pre-SRSs this year and the statement is, though, that if it's a pre-SRS, we do intend to return there in a year or two and run a proper SRS. But to avoid that problem of it being a bunny smitter or whatever other reasons that can be, we introduced the SRS qualifier.

[00:19:21] So it means we believe in this event. We think it's well organized and it should meet the criteria. We'd like as an event, but we're not necessarily intending to go in there next year. And it's just a way of those pilots qualifying to get into the SRS system. And that's the difficulty really is how does a pilot get

[00:19:42] **Gavin McClurg:** into the SRS? It's

[00:19:43] **Brett Janaway:** not that easy. That's

[00:19:45] **Gavin McClurg:** like the World Cup conundrum. I mean, which is easier now, but yeah, for a long time, it's, you know, it's tricky getting letters and the whole

[00:19:51] **Brett Janaway:** thing. Yeah, well, exactly.

[00:19:55] Yeah. So the PWC uses letters. We went for numbers just to... To avoid a confusion in the score. So the SRS score, but the SRS score, like the PWC, it's based on your single best results of the previous two seasons. And so we just take your WPS score and we multiply it up just to give us a decent number. But the difference is, well, if you must fly it on a PWC wing, so you just go to any open event, it's got ENZO's, it's got photons. It's got whatever wings in it, but you won't get an SRS score unless it is on that C-class wing. So if you fly it on your ENZO, your score is zero. If you get 20 WPS points on your sports wing, you'll get an SRS score of 200, which is multiplied by 10.

[00:20:47] **Gavin McClurg:** Oh, okay.

[00:20:47] **Brett Janaway:** But then the bit that makes... It's easy. But the bit that makes it difficult for the outsiders from the SRS is if it's an SRS event, we multiply it by 15. Oh. It's a business model, if you like, for the first year where it's a bit insidious, but we're trying to promote, come to our events, don't disappear off to other events. And that's part of how we've been too successful. So given the SRS qualifiers, it'll give that times 15 as well. Oh,

[00:21:18] **Gavin McClurg:** so it's the same.

[00:21:18] **Brett Janaway:** It allows the outsiders to get in. It's a qualifier, you're

[00:21:20] **Gavin McClurg:** getting the same

[00:21:21] **Brett Janaway:** points. It's the same. Oh,

[00:21:21] **Gavin McClurg:** cool. Okay. Exactly.

[00:21:24] **Brett Janaway:** So that's how you can get some of your guys, local guys, into the SRS system and take part. And at some point... We'll balance it all out. We'll level it all off. And then it'll be much easier. And

[00:21:34] **Gavin McClurg:** is this now your living? Is this your job? Is this what you're doing?

[00:21:39] **Brett Janaway:** Oh, I wish. Oh, okay. I do work full-time. I'm full-time running comps. But the SRS, it's important to know it's a non-profit. It's a proper registered company, but registered in the sports category. But it's got no shareholders. I cannot touch one cent of the profits. None of us in the team touch the profits. Exactly the same as the PWC. Okay. So that was important. I obviously don't do it for free. I take wages. Sure. And everybody does with the team. My wages on the SRS, I earn more out of running a single private event than I do the whole season of the SRS at the moment. Ah, okay. That'll change. But the whole point of the SRS is just to give what I enjoy doing to the sport, really.

[00:22:27] And set some good goals. And foundations for the future in sports.

[00:22:31] **Gavin McClurg:** I'm glad you've got Ruth doing your play-by-play. That is something that is sorely missing from World Cups since she left. I'm glad you were able to rip her out of there and do her thing. Because that's so fun. And it was so – I mean, I loved it. And people like my mom, who have no idea what's going on in paragliding racing, loved it. It's just – it's really missing from – and I have knocked on that door a lot. In the last couple of years, since we lost Ruth at the PWC, it's really missing. And there's something about that that's very special compared to an Instagram post with some pictures. I don't know. I just – I loved that blog. It was a blast. That's really fun.

[00:23:13] **Brett Janaway:** Yeah. I ask the difficulty of having a sport, though. There's no money in the sport at all, really. It's how do you get some of that quality without the money to pay them? Yeah. Yeah. Yeah. Yeah. Yeah.

[00:23:32] It's because we do it for the passion, not for the money. So, yeah, Ruth is absolutely passionate, and she's willing to do it for her expenses of travel and, you know, not a lot else. Oh,

[00:23:43] **Gavin McClurg:** good for her. That's great. Well, I know Ulrich gets to race, so, you know, so they're having fun with it, I'm sure.

[00:23:50] **Brett Janaway:** They're having a blast, yeah. And Ulrich is just ecstatic that he can keep his scoring softwares and systems going whilst being able to race. And who knew he'd be so bloody good? Who

[00:24:00] **Gavin McClurg:** knew he'd be so bloody good?

[00:24:01] **Brett Janaway:** He's an amazing fighter. Oh, people forget. I mean, the guy – He kept it on the ground all those years. He competed in the X-Hubs, you know. I

[00:24:08] **Gavin McClurg:** mean, people, we forget these things. He's got some history. So, with everybody on the, you know, the two-liner Cs, I'm assuming people are on the Arctic R and the Photon and, you know, whatever advances is. I don't pay attention enough to the E & C wings. But anything to say about that? Is that a great thing? Is that a scary thing? Is it – I don't know. I'm not very familiar with these wings. So, you know, I race the hot stuff. So, I – Well,

[00:24:40] **Brett Janaway:** the average sports wing these days are just stunning. I mean, my racing, I don't fly much during the year, but I do a lot of racing in Colombia in the winter in particular. You fly these 100K tasks at Roldanillo. You've got all the Enzos in there on the open class. And you get to gold. The winner gets to gold. And five, six, seven minutes later, the first sports wings are coming in. Three, four years ago, that was an hour gap. And we're down to minute gaps now. So, the wings are stunning wings these days. Cool. So, putting that into what we're doing, I guess the problem we've had to deal with with the SRS in particular lately is I was always confident it'd be successful. But it's been too successful.

[00:25:25] And it is changing the sport now, which I did not anticipate when we started. I mean, it was always my worry, but it really has changed the sport. And so, from that, we've had to start now – well, we started putting limitations on sports wings straight away. I was in touch with our – well, our partners, we formed them. We did Ozone, Skywatch, and BGD as the main four. And we formed a WhatsApp group on day one. And it's just like, how can we stop this going crazy? So, rules like the speed limiter, the tape between A and B. That was insisted on from the start because probably about a third of the sports wings on the market don't have it. Usually from manufacturers that didn't make CCC wings.

[00:26:10] They don't realize the importance of it. These days, that's moved on to, well, limiting aspect ratios. We had that rule. It was due to come in next year anyway. But fortunately, CIVL has recognized this as well with us. And we've now just launched the – Plenary a week or so ago, the new CCC class. So, it's putting together – we spent a lot of months researching every sports wing that's been competing in the last three or four years. Then looking at the attributes of them and how can we form that into rules to keep them as they are now, just to preserve the nature of them as they are. Not limiting manufacturers' design abilities, just things like – well, we – We settled in the end on a 6.8 aspect ratio because the highest aspect we have in sports is 6.9.

[00:27:07] So, we just tripped off a tiny bit. Number of cells, 70, 71 is the extremes at the moment. So, we've gone for 67 cells, which will just help a lot with stopping projected aspect ratios going crazy. And then a few other rules around that. Speed limit is obviously mandatory. We've added a weight limit even. Every single wing that's in them. Every single wing that's in the market passes it at the moment, but we don't want wings to get too heavy. So, all of that's been

wrapped up. CIBL has launched that as their rules for Category 1 for World Championships in the future. And then the SRS, which I think we'll be rubber stamping it next week, will adopt it as well and enforce that probably from next year. So, hopefully, that will stop the craziness we had back in 2012, was it, when the E & D became the racing wing?

[00:27:59] **Gavin McClurg:** Yeah, cereal. What else is happening in that world that is of interest to those listening? With the plenary and civil, it's been a bit of a hot rock since the accident at the Worlds, at the World Championships down in Brazil.

[00:28:22] There's been a lot of social media fire flying around. And I know I'm part of that base camp group that you are. And I see your comments all the time. And I've just been a witness. I don't like to stab into that very much, but I've just been seeing it all. There's a lot there. There's a ton. Are there a couple subjects that you feel we should hit on here?

[00:28:46] **Brett Janaway:** Yeah, it was the busiest or the most proposal I've ever seen in a plenary that we had to go through this year. So, it was quite a long trip getting to the thing. As you say, it kicked off from Brazil. Yeah.

[00:29:00] Yeah. Yeah. Sport this year since the biggest changes since about 2012 on the new rules.

[00:29:09] The headline ones you'll see are all the changes to the ballast limits and things, how much weight you can carry.

[00:29:17] That one, I think, is a difficult one, but it had to come in because, I mean, if my wife, she's carrying 22 litres of lead and water to try and be competitive on her CCC wing. But it's not that she wants to. In fact, it was so much she pulled out halfway through the world because she couldn't cope with it. But that's the pressure on pilots. And so, for safety, I think the limits had to come back and safety, sporting this, it's very hard to balance the two or fairness to balance all those things are super difficult and a political decisions had to be made. It was very well supported that one. But the other change is it will work. It will be coming.

[00:30:01] The performance limiters or the noodles, as people like to call them, they were not approved this year, but I believe they will be here next year. The main reason the delegates didn't vote for this year is because we haven't tested them. So how can we possibly put them into a cat one until they're tested? But the test event is a month away. So I think we'll see them next year in the sport. Again. There's a. There's a whole bunch of people who like the idea and those that don't. But mixed with the weight limits, it should be healthy. We'll see. Let

[00:30:40] **Gavin McClurg:** me push back a little bit. Just be the antagonist for a second here, because I just yesterday had a did a podcast with Violetta, who, you know, is as was a part of the pilots union that was started with Julian, who then I think dropped out. But, you know, there was, you know, I'll just take myself as an example. I voted to institute the ballast limits, which, you know, you know, the history of this. We had these in place back in, you know, not too long ago and everybody hated it. But I voted because I thought same thing. You know, Magdalene is a perfect example here. You know, that's just it's a ridiculous amount of weight to carry. It is unsafe. We don't necessarily have the data. This is always the thing is we don't collect data very well in this sport.

[00:31:28] So we don't have that. You know, a lot of these things, you know, like the conical end of speed. There's so many things that were being discussed. And I see you, you know, chiming in on that all the time. And, you know, we just a lot of its opinions. Right. This must be more dangerous, but we don't really have the data to back it up. Now, ballast, of course, again, I don't think we have the data to back it up, but it's it just it makes sense. You know, small people carrying a ton of weight. But to me, I thought it was the vote was coupled with the noodles. You know, to me, if if we institute the noodles and those who are listening, what the noodles are is, you know, these are kind of like think of pool noodles. They're much smaller and in diameter than that. They go around your bees. They're pretty easy to install. We were going to try them for a data day at the World Cup this year in X-ray.

[00:32:16] But the weather was crap. We couldn't do it. But again, we don't really have the data. But this is Luc Armant initiative. And what it does is it creates more drag. So people flying. Much bigger wings. It's just basic physics. They go better than smaller wings. And so this is why people who want to be competitive on who are lighter have to ballast up, fly bigger wings because the smaller wings, it's a double whammy. They don't fly as well and they don't fly as fast. And so they're they're they're more of a handle. They're more of something to hold on to. And they don't they don't go as well.

So to be competitive, you've got to be you got to fly bigger wings. So if you're small, you got to ballast up to get there. The noodles, in theory, would remove that in a sense, because, you know, if you're big, you're flying a bigger wing.

[00:33:02] You carry more drag. You know, you just you induce more drag with these noodles. And so smaller weight people can then fly. They don't have to ballast up. It'll it'll equalize. They're called equalizers. And, you know, in theory, it'll equalize the whole group. So so I voted to. OK, let's put in these ballast limits. But I thought it was coupled with the with the equalizers. You know, to me, what we've done is well, what Violetta would argue. And I tend to agree is that what we've done is, yes, we've done something that eliminates the ballast issue. But we've also eliminated all these people from being able to compete, you know, because you're a comp wing these days.

[00:33:49] And, you know, a harness, you know, a sub with two reserves. You know, you're already up there. You're already up around twenty five kg. So you've got about now with the with the ballast limits, you've got about eight kgs of cushion, which basically, you know, anybody who's small is going to have to fly an extra small or at best a small wing. And then which aren't really competitive. So to me, the vote has made it that we've just eliminated people who want to race that are small. They can't they can't be competitive. And so we've taken safety and we've gone, hey, something needs to be done. But to me, it needed to be done in tandem with the equalizers. Well, what what's your opinion?

[00:34:36] **Brett Janaway:** Well, I'll start the difficulty with doing this fairness, competitiveness and safety. And I think with the accidents we've been seeing and there are several high level ones with ballast, I think we just had to take the stance of safety on that one. Yeah, it would have been nice to couple it straight away with the limited. But maybe we have actually because it certainly in terms of talking with cat ones, the next cat one that's affected by the ballast limits is next year, not this year. And that's plenty of time to introduce the the balance limiters. So the test event next month, the bureau could introduce them straight away afterwards. Or we just introduce them at an ex plenary and it still arrives at cat one at the same time. OK, so

[00:35:20] **Gavin McClurg:** there's time.

[00:35:20] **Brett Janaway:** So it's

[00:35:21] **Gavin McClurg:** recommended for cat's time, correct? Yeah. Yeah. How does that work?

[00:35:25] **Brett Janaway:** It's recommended, but I believe the PWC has already said they're going to sit back and watch. Yeah. And see how it develops. And if they don't adopt them, who else is going to adopt them?

[00:35:36] **Gavin McClurg:** Yeah. Fair enough. I mean, I run a cat two in September and I won't adopt them, you know. So, yeah, fair enough. Yeah, exactly. So in a sense we need to maybe relax a little bit because it's going to be a while. Hopefully there's time. It's not the end of small people cat one. I think that's the urgency over here is, well, sweet. You just eliminated me from being able to compete.

[00:36:00] **Brett Janaway:** Yeah. And I think we also have to consider the new title that was put into place. Well, nobody's discussing, everyone's missing. There has now been created a lightweight world champion. The 95 kilo pilot can now be a world champion. And that's more than just a token thing that's been offered. We know the smaller wings are more difficult to handle because there's no real effort put into them by the manufacturers. Yeah. Now the manufacturers can chase a world title. Now they have an incentive to make the small wing better. And then there's borderline pilots.

[00:36:40] Ono, I bet, would fit onto a 95 kilo wing if he wanted to.

[00:36:44] **Gavin McClurg:** Maxime would, for

[00:36:45] **Brett Janaway:** sure. Yeah. When they start opening up that incentive, maybe then they're going to go for it. Interesting. Yeah. I think there is some good stuff in there people haven't taken into account.

[00:36:55] **Gavin McClurg:** Yeah. Okay. And I think, as always, it's also a communications issue. Yeah. This is the thing. Yeah. Social media is not very kind to all of our brains. That's it. There's a lot of riling going on. I know. The other

[00:37:08] **Brett Janaway:** huge thing that's happened is the change on team size or nation entry size into the worlds, or into Cat 1s. So previously, 3 plus 1 is known, which is typically three men and one woman, although it could be as many women as you like within the four. And then the bigger nations tended to get more places. So the reigning world champion could be offered a place as well. And then any unfilled places would just go to high-ranked pilots. And what that meant in reality is on a Europeans, a continental event, we typically get maybe eight Frenchmen. And then the British turning up and five or six British turning up. And the smaller nations just don't have the ability to fill up more than three quite often.

[00:37:59] And so what we've done now is limited to three plus a female. It's not a three plus one anymore. It's a three and a one, if you like. And it's going to be selected by nation ranking, not by pilot ranking, which changes things a little.

[00:38:21] We're no longer allowing the reigning world champion an exclusive place. So it means that the French can only have four now. The British can only have four. Everyone's limited to the four. And that's assuming they have a woman to be the fourth one.

[00:38:37] So it's total fairness in teams.

[00:38:42] It hasn't affected the women's selection the slightest. Every woman that appeared at the last worlds can still go to the next worlds. There was 12 at the last worlds. All of them. All 12 would still get selected and still have their own title. But what it does mean is they're not necessarily scoring for the team, which again was another advantage for the big nations that had the women. 12 nations had a woman and the rest of them didn't. So that bonus opportunity has been removed and equalized across all the nations now. So yeah, big change. People will have to judge if it's a good thing or bad thing. I think for the majority of nations, it's a good thing. And some nations, like the British, it's a half full or half empty cup.

[00:39:27] We're now equalized with the French. We've got more chance of catching up with them, but we don't have the advantage over a smaller nation that we had before. So it depends on your perspective.

[00:39:38] **Gavin McClurg:** But it would still be, you know, we've got this kind of unusual situation here in the States where our women's team is really strong. There's four there that are just amazing points. Yeah.

[00:39:48] **Brett Janaway:** And it

[00:39:48] **Gavin McClurg:** was at the last Worlds. I can't remember how the selection went, but I think we had two or maybe even three women that just qualified on their own. In other words, they were ahead of our best men pilot. So it wouldn't affect that. In other words, if we had three women in the top three in the NTSS, which is our scoring system, it would be those three and then the fourth person, correct? Yeah. Okay, got you.

[00:40:15] **Brett Janaway:** Yeah, correct. Yeah. Yeah. Yeah. It's effectively, you now have a limit. Only three men can attend. Yeah. But you could have four women. Right. So

[00:40:24] **Gavin McClurg:** it's by ranking, but at least one. Yeah. Okay. Got you. Yeah. Yeah. Okay. Okay. Back to the SRS. Before we wrap things up here, I would love to hear for those listening who have not, you know, thinking about sticking their toe in the water and haven't done it. How do they do it? How do they get a spot? How do they? How should they train? What should they be thinking about? Should they go to other comps first? You know, kind of get their, you know, understand how to work the instruments and how race to goal works. What would you recommend?

[00:41:00] **Brett Janaway:** Yeah. For sure, don't try and come to the SRS as your first event. You got to know how to fly a comp a little bit first. So at the moment, just support your local competitions and do the first ones there. Look for those training events if you can find them. So I know you've got the wide open over there. We've got the NIVX here, the Ozone Sharbras. But find those events that will teach you a bit more, give you those debriefs and talks. And then as you compete, you will just naturally gain an SRS score anyway. No matter what events you're in, you'll gain some, an SRS score out of it. And then when you're ready, when you've got the level you need, which at the moment is about 20 WPS points. That's when you can try and get into the SRS.

[00:41:45] And then the SRS will definitely accelerate your learning massively. We're not teaching you, but just being in a strong racing environment, you learn incredibly fast. So yeah, take on the basics in a local comp and then get ready for the big acceleration when you make it in.

[00:42:06] **Gavin McClurg:** I know a lot of my friends have been racing the last few years. You know, the kind of the PWC end of pilots, you know, Nick Greece and Bill Belcourt and these guys. Have been going to the Ozone. It's the U.S.'s version. Matty and Austin up in Chelan have had this Ozone Open. I think that's what it's called. Ozone Chelan Open, something like that. But it's just strictly sport class wings. And they just love it. When they go to this thing, they just dig it. It's so fun. And then the next week is the U.S. Open of paragliding, you know, which everybody's on their Enzos and X1s and stuff. And that's what I always go to participate in. It's a blast. But they say that it's just a different vibe. What accounts for that? Why is it?

[00:42:51] And I mean, interestingly, too, I always think of the SRS, you know, everybody's playing basketball in a sense. They've got much more similar gear, which is kind of weird to say that because, of course, everybody's on an Enzo and a sub or an X1 and a sub. They all go very similarly. So it's not like people have a big advantage. There's not this, you know, back in the open class days, you really could have an advantage flying a prototype or something. But. You know, with the SRS, you still see the best pilots win. I mean, it's still, you know, like you said, Dylan and Powell, and you're going to see the big names at the top.

[00:43:30] **Brett Janaway:** Yeah. I think the difference between wings in the SRS is actually much greater than the open class. The open class, majority of people are on the Enzo. There's the X1. There's the Boomerangs just coming back. But the performance difference between them is not that great. And the pilots are pretty much mad. They've maxed it out. You know, eight years, is it, of the ozone Enzo being out? Everybody's just learned how to use it properly. In the sports class, the difference between them is bigger, but so are the pilot skills. And that's really, it's the pilot abilities that are making the difference.

[00:44:06] And I think that just allows so many opportunities of fun days in it. Good days and bad days in it. It's crazy. Russ Ogden. You probably got to ask Russ Ogden. What the appeal is. Because Russ has retired from Cat 1 this year. Yeah. Or end of last year. That was his last in Brazil. Not because of anything that happened in Brazil, but he just generally wanted to retire from high level racing. But the only competition I think he's got to do this, he wants to do this year is Chelan.

[00:44:34] **Gavin McClurg:** Yeah. He

[00:44:34] **Brett Janaway:** wants to get out there and do that one. He's done it a few times. Because he just loves it. It's a magical

[00:44:38] **Gavin McClurg:** place to race.

[00:44:39] **Brett Janaway:** And he says he will come to the SRS maybe next year. So I don't know. Ask Russ the question. Yeah. That's a good one to ask him.

[00:44:48] **Gavin McClurg:** I'm just

[00:44:48] **Brett Janaway:** an organizer. Yeah.

[00:44:49] **Gavin McClurg:** That's a good one. Yeah. Yeah. You're tainted. Well, Brett, thanks, man. I really appreciate hearing about all this. We're, of course, really excited to host one of your events this fall with the Wide Open. That'll be really fun. It's going to be interesting to combine them. I don't know that that's been done. So we're really trying to make it, you know, we're going to have these two divisions. And I think it's all going to work out. But it'd be cool. I think it's going to be a lot of fun. And it'd be nice to kind of combine it and see, you know, see how that works. But congratulations for pulling this off and kind of leading the charge and creating something that people are really excited about. You know, we need that in free flight. Keep the, you know, hike and fly did that during COVID.

[00:45:35] And everybody's jazzed about that. And so it's, yeah, kudos to you. Appreciate it.

[00:45:40] **Brett Janaway:** Yeah. You're very welcome. It's been a lot of fun. Yeah. I'm sure we've been doing it for a long time yet. We'll see you in the States sometime. We'll have one over there soon.

[00:45:49] **Gavin McClurg:** That'd be great. I'd love it. I'd like to be the first one. So, yeah, let's keep an eye on that space. Cool. If

[00:45:58] you find the CloudBase Mayhem valuable, you can support it in a lot of different ways. All of them incredibly important to keep this show going. You can give us a rating on whatever platform you listen to. You can blog about it on your website or share it on social media. You can talk about it on the way up to launch with your friends. I know a lot of good conversations have happened that way. And of course, you can support the show. You can help the show financially. The show does take a lot of time, a lot of editing, storage, music, behind the scenes cost. And all we've ever asked for is a buck a show. We put out a show every two weeks. So, if you gave us a buck a show, that's 25 bucks a year. Quite a bit less than a magazine subscription and way less than a latte a month. You'll notice we don't have 10 minutes of advertising at the top of the show, which we get asked to do all the time. Believe me. I believe advertising is a pretty toxic business model.

[00:46:45] And I want you, the listener, to know that these conversations are just fun. We're just authentic people giving their opinions and we aren't being swayed by brands. But that means we rely on you, our listener. If and only if you can support the show and it doesn't hurt your pocketbook, we'd really appreciate it. Go to the website to find various ways to support the show through Patreon or other platforms where we've gone through great lengths to minimize fees so your money gets directly to us. Becoming a subscriber gives you access to all kinds of bonus information. Little nuggets that don't make it into the podcast. Extra content. Our Ask Me Anything shows and a lot more. We don't put anything behind a paywall and never will. If you can't afford to support the show, just send me an email and I'll set you up with an account. No questions asked. Hopefully someday you'll be in a position where you can.

[00:47:32] Thank you so much for listening. Thank you for your support. We'll see you at Cloudbase.

Français

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

Show notes

Dans cette conversation, Brett Janaway discute de l'évolution de cette nouvelle approche passionnante des compétitions de parapente, de la structure et du système de notation du SRS, et de l'ambiance unique qui le distingue des événements traditionnels. Brett partage ses réflexions sur les défis et les succès de l'organisation de compétitions, l'importance de la communauté et la nature à but non lucratif du SRS, qui vise à améliorer le sport tout en offrant un environnement amusant et compétitif pour les pilotes. Nous discutons de l'évolution des ailes de sport en parapente, de l'impact des nouvelles réglementations de sécurité et de l'équilibre entre sécurité et compétitivité dans le sport.

Le post #271 Why the Sports Racing Class (SRS) is taking the Paragliding world by storm with Brett Janaway est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:15] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloudbase Mayhem. Avant de commencer l'émission avec Brett Janaway et la SRS Racing Series qu'il a lancée, je voulais juste rappeler rapidement à ceux qui ne l'auraient pas vu que je suis maintenant un revendeur Niviuk. Et au cours des derniers mois, j'ai monté une équipe. On a deux niveaux : les pilotes d'usine et les ambassadeurs. Les pilotes d'usine sont choisis en fonction de leur classement mondial, de leur classement NTSS ou de ce qu'ils font dans le milieu de la marche et vol. Les membres de l'équipe peuvent être des pilotes d'acro, des pilotes de marche et vol ou de course vers un objectif, peu importe. Ça marche pour tout. Mais en gros, on essaie de réunir des gens qui sont vraiment passionnés par le vol, qui veulent faire parler d'eux et passer beaucoup de temps en l'air.

[00:01:06] Et si vous vous reconnaissez dans ce portrait, on serait ravis de vous accueillir dans l'équipe. C'est une équipe nord-américaine qui vole avec du matos Niviuk, avec tous les styles et couleurs possibles, pour passer de bons moments, partager nos connaissances et travailler ensemble pour réaliser des projets sympas, que ce soit du bivouac, de la course ou autre. Donc si ça vous intéresse de rejoindre l'équipe ou si vous voulez en savoir plus sur le concept, n'hésitez pas à me contacter. Envoyez-moi un e-mail et je vous expliquerai tout. On adorerait accueillir plus de monde. Très bien. Mon invité aujourd'hui est Brett Chanaway. On est amis depuis longtemps. Brett a lancé Air Tribune il y a une éternité, une plateforme que beaucoup d'entre nous qui organisons des compétitions utilisons pour tout gérer : les inscriptions, les résultats, tout ce genre de choses.

[00:01:58] Et puis, oui, il y a quelques années, Brett a commencé à pousser l'idée de créer une catégorie sportive. Il a lancé la série S-R-S, qu'il a fini par mettre en place avec l'aide de quelques autres personnes. Et c'est un énorme succès. Ils s'amusent beaucoup avec. Alors, je voulais contacter Brett pour en savoir plus sur la genèse de tout ça et quel a été le catalyseur. Pourquoi ont-ils fait ça ? Quel besoin cela comble-t-il ? Qu'est-ce qu'on peut apprendre en allant courir dans cette catégorie ? Et tout ça se rejoint. C'est difficile d'organiser ces compétitions, je le sais parce que je le fais moi-même. Et ça a été vraiment sympa de voir l'ascension stratosphérique de la série S-R-S et de voir vraiment la niche qu'elle a occupée. Je sais que beaucoup de pilotes de mon équipe sont super enthousiastes et qu'ils le font en ce moment même. Alors, voici Tout sur la série S-R-S avec Brett Janaway.

[00:02:48] Profitez-en.

[00:02:58] Brett, bienvenue dans le chaos. Ça nous a pris quoi, cinq ans ? C'est un peu exagéré. Mais alors, ça a pris du temps. Mais ça fait plaisir de voir ton sourire. Ça fait...

[00:03:08] **Brett Janaway:** On dirait bien ça. Ouais. Ouais, ça fait une éternité. Comme tu dis, tu as essayé de me joindre. J'ai juste été... déconnecté. Ça n'a pas arrêté une seconde ces dernières années. Je n'arrive pas à trouver un moment de répit.

[00:03:21] **Gavin McClurg:** Ouais. Je veux dire, tu as été super occupée, bien sûr, avec Air Tribune, qui est ton bébé depuis longtemps. Et puis tu as ajouté ça. Il faudra que tu m'expliques la genèse de tout ça. Mais est-ce que c'est juste toi ? Comment ça... C'est quoi ? Pourquoi l'as-tu fait ? Parle-nous de la série S-R-S parce qu'elle a un peu pris le monde d'assaut.

[00:03:44] **Brett Janaway:** Ouais. Je pense que la série S-R-S, c'est... c'est assez récent, non ? On en est à la quatrième saison maintenant. Mais pour moi, ça a toujours été là en arrière-plan, comme une préparation constante. Donc, si on remonte tout au début, je dirais que c'était à la fin des années 90, quand je faisais des compétitions de clubs locaux au Royaume-Uni, là où je passais mon temps à l'époque.

[00:04:07] Et mon mentor là-bas, si vous voulez, était l'organisateur d'une compétition d'hiver où on ne pouvait pas vraiment faire grand-chose. Et il arrivait à... réunir une centaine de pilotes, facilement. Et la base, c'était juste le plaisir. Ce n'était pas vraiment une question de compétition. Il y a un tout petit élément où les gens veulent gagner. Mais au final, ça se terminait avec une centaine de prix sur la table et tout le monde en recevait un. Le gagnant pouvait choisir le meilleur prix sur la table et la dernière personne choisissait ce qu'il restait, ce qui était souvent un prix assez raisonnable. C'était amusant. Et oui, tout le monde entre les deux en recevait un. Et ça a été le catalyseur, si vous voulez, pour... ouais... la façon dont j'organise depuis. Donc j'organise depuis, je ne sais pas, était-ce en 2002 que j'ai organisé la première vraie compétition moi-même.

[00:04:57] Donc il y a 24 ans maintenant. Vraiment ? Waouh. Et j'ai juste continué sur cette lancée. Donc en 2002, c'était une compétition de précision à l'époque. Je faisais un peu ça au Royaume-Uni. Le cross country ne m'a pas touché avant environ 2006, je pense que c'était la première compétition sérieuse à laquelle je suis allé. Et ensuite... Et ensuite, dans l'organisation grand public, ça aurait été le Gin Wide Open en 2013. Donc on a tout basé sur... C'était Sports Wings, la première ? Je pense qu'on a fait des Open Wings. Je ne m'en souviens plus maintenant. Mais c'était certainement axé sur le plaisir, sur l'apprentissage, mais à chaque fois, ça se terminait par une vraie compétition FAI pour qu'ils apprennent les vraies règles, le vrai processus pendant le moment de plaisir.

[00:05:46] Et oui, ça a continué. Alors le SRS en particulier, il a encore été structuré autour des concepts d'il y a 13 ans, vers 2013. C'est là que, je ne sais pas si vous vous souvenez des noms, mais nous avions Gajsa Prejic, un bon pilote slovène qui a mené le monde pendant, je crois, 18 mois ou quelque chose comme ça, numéro un mondial en WPS. Et Nicole Fidel, elle a été championne du monde féminine plusieurs fois et championne de Superfinal pour les femmes. Et toutes les deux m'ont parlé séparément de lier ensemble les compétitions qu'elles organisaient. À l'époque, par contre, nous avons eu de bonnes discussions et nous avons juste senti que ce ne serait pas très sain pour le sport.

[00:06:32] On sortait tout juste des catégories de la classe Open et on se dirigeait vers la prise de contrôle par le CCC. Et pour ceux qui connaissent l'histoire, ils savent que la classe E & D, qui est devenue la nouvelle... l'aile de compétition, était censée être une aile de cross country de loisir, haut de gamme, mais une aile de loisir. Et quand la scène de compétition a dû l'adopter parce que les ailes de la classe Open étaient interdites, les fabricants ont simplement poursuivi la performance et ça a détruit la catégorie pendant un certain temps. Alors, on avait vraiment peur que cela arrive pour ces compétitions si nous lançons une classe ou une série de compétition sport, que les fabricants ne le prennent trop au sérieux et détruisent...

[00:07:17] C'est quoi l'aile de loisir ? L'E & C est l'aile de loisir du sport. Alors, on a juste attendu. Mais est-ce que c'était il y a quatre ans ? C'est là que l'E & C à deux lignes a été créé. Et si vous voulez, il a été autorisé par les organismes de certification parce que tout repose sur les lignes de pliage et ce que vous pouvez franchir. Mais cela a aussi imposé des barrières naturelles aux fabricants sur ce qu'ils peuvent faire en concevant une aile. Ça a donc protégé la catégorie dans une grande mesure. Alors, oui, c'est à ce moment-là que le SRS a enfin été mis en place et lancé.

[00:07:53] **Gavin McClurg:** Qu'est-ce que tu veux dire par lier les compétitions entre elles, comme pour en faire une série ?

[00:07:59] **Brett Janaway:** Ouais, en général, pour la plupart des gens, les compétitions sont des événements uniques. Le club ou un individu les organise et ils en font une par an, un peu comme vous le faites avec vos propres événements. C'est comme ça que le Gin Wide Open était organisé quand je le dirigeais, ou les Navator Opens que j'ai repris plus tard.

Mais pour ça... on voulait les lier, on vise cinq par an. On veut qu'elles se déroulent hors d'Europe autant qu'à l'intérieur, pour être un peu plus mondiales. Et vous pouvez les faire comme des compétitions indépendantes. Vous venez, vous en faites une, vous profitez de la semaine, et c'est tout. Ou alors, vous pouvez intégrer ces résultats dans la saison ; vous pouvez en faire deux, trois ou cinq, et essayer de devenir champion de la saison en les liant entre elles.

[00:08:49] **Gavin McClurg**: Si vous participez...

[00:08:51] **Brett Janaway**: Ce sont tous des défis indépendants, mais...

[00:08:52] **Gavin McClurg**: Pour être champion, est-ce que c'est cumulatif selon le nombre que vous faites, ou est-ce qu'on retire les moins bons, ou comment est-ce que vous calculez le score ?

[00:09:03] **Brett Janaway**: C'est là que le SRS devient assez complexe. Le SRS a tellement de couches que les gens ne l'apprécient pas au début. Mais ce que nous faisons pour lier les événements, nous le fixons de sorte que nous utilisons la formule FTV. Donc le FTV en compétition, c'est généralement pour supprimer votre... votre pire manche, en substance. Et dans une compétition typique, vous vous débarrassez d'une manche. Ce que nous faisons, c'est que nous utilisons cela et que nous le multiplions. On monte jusqu'à environ 65 % sur le FTV, pour que si nous avons cinq compétitions dans une année, en tenant compte de la météo aussi, nous obtenions probablement environ 25 manches valides par an. Et l'idée est que vous n'avez qu'à faire 10 manches dans la saison.

[00:09:48] Donc les 65 %, ça veut dire que si vous venez à deux compétitions... Avec une météo normale, vous obtenez 10 manches. Le fait que vous n'alliez pas aux autres compétitions, la formule FTV supprime vos scores non validés là-bas.

[00:09:59] **Gavin McClurg**: Oh, c'est cool. Donc

[00:09:59] **Brett Janaway**: Tout le monde a ses 10 meilleurs résultats à la fin de l'année. Si vous faites par hasard les cinq, eh bien, d'une certaine manière, vous vous achetez une meilleure position, parce que vous pouvez avoir plus de mauvaises manches pendant l'année et quand même viser vos 10 meilleurs. Mais il est possible d'être champion en ne faisant que deux compétitions, comme certains de nos pilotes tristement célèbres l'ont fait. Je veux dire, on a Powell Tackett. Ouais. Il en a fait pas mal, mais il aurait probablement pu gagner avec deux. Dylan Mansley, il était, c'était quoi, classé 10e au monde ou quelque chose comme ça. Il n'a fait que deux épreuves et a fini deuxième ou troisième de la saison. Donc ça fonctionne vraiment comme une formule.

[00:10:39] **Gavin McClurg**: Et vous obtenez, je suppose, des points WPRS, et qu'en est-il de ce côté-là ?

[00:10:46] **Brett Janaway**: Ouais, tout est en CAT2 standard, donc oui, chaque compétition rapporte des points WPRS. C'est en fait un aspect qui est devenu un peu... un peu dingue, en quelque sorte. Quand on a commencé, on avait des pilotes de loisirs dans le circuit principal. Les points attribués étaient de 30 ou 40 sur les premières, ce qui est à peu près ce que proposent la plupart des compétitions sportives. Mais aujourd'hui, on atteint le milieu des 70, donc on est sur environ 77 points pour le prochain événement. Oh, wow. C'est monstrueux. C'est plus élevé que la plupart des événements nationaux qu'on a. Ouais, ouais. C'est un niveau super élevé. Ouais, wow. Et chaque événement a battu un record lors du dernier. Vraiment ?

[00:11:31] Beaucoup de haut niveau. C'est un cercle vertueux, parce qu'on a de bons pilotes, et ils continuent d'arriver, et à mesure que leur classement s'améliore, ça booste tout le système. Mais on a aussi parfois des pilotes de haut niveau qui nous rejoignent, ce qui alimente encore plus le tout.

[00:11:47] **Gavin McClurg**: À votre avis, c'est quoi le petit plus ici ? Pourquoi est-ce si populaire ?

[00:11:54] Est-ce que l'ambiance est juste bien différente de celle, disons, d'une Coupe du monde ou d'un Championnat national ? Est-ce beaucoup plus décontracté ? Parce que d'après ce que tu m'as dit, ça est devenu si populaire que c'est devenu assez difficile d'y participer. Ça a l'air assez compétitif.

[00:12:09] **Brett Janaway**: C'est dur d'y entrer, c'est certain. On ferme les inscriptions dès qu'on dépasse les 450 pilotes inscrits maintenant, ce qui est juste dingue. C'est fou. On reçoit des demandes de wildcard. C'est incroyable. C'est dingue. Vous avez pu demander un wildcard si vous ne vous étiez pas qualifiés. Lors du dernier événement, on a eu 45

demandes de wildcards. C'est juste pour les gens qui ont refusé et qui sont désespérés d'entrer. C'est juste dingue là-bas. Mais alors, c'est quoi la formule ? Je ne sais pas. Je pense que derrière tout ça, il y a l'expérience accumulée au fil des années en organisant autant de compétitions sur ce que les gens veulent, ce qui fonctionne et ce qui les fait revenir. Il y a donc clairement cet historique. Mais du point de vue du pilote, je pense que c'est juste que l'ambiance est meilleure.

[00:12:58] Les compétitions nationales sont toujours tellement sérieuses. Et quand tu passes au niveau PWC, on a juste l'impression qu'il y a tellement d'enjeux que tu dois te concentrer, tu dois voler, tu dois être sur l'aile chaude. Alors que le SRS est beaucoup plus détendu. Mais je pense qu'en apportant les ailes, les ailes ne sont pas tout à fait aussi intenses. La performance n'est pas loin derrière. Mais oui. Parce que tu es détendu dans les airs, les pilotes ont cette bonne ambiance au sol. Ce n'est pas encore trop sérieux. En fait, c'est le mauvais terme. C'est sérieux. C'est super sérieux. L'argent impliqué pour les constructeurs, la course aux points, tout est super sérieux. Mais c'est quand même, je ne sais pas, si on regarde ça du point de vue du pilote, ce n'est pas si fou.

[00:13:47] C'est juste profiter de l'ambiance, profiter de la journée, voler avec tes héros.

[00:13:52] **Gavin McClurg:** Ouais. Parce qu'il y a beaucoup de héros qui passent sur les ailes de la classe sport, comme Powell et Dylan. Et je suppose que c'est super sympa pour les autres participants.

[00:14:03] **Brett Janaway:** Ouais. Ouais. Et on a aussi de nouveaux héros qui montent en grade. Je veux dire, les personnes qui arrivent à maturité ici, on suppose que plusieurs d'entre elles passeront au niveau PWC ou quelque chose du genre à partir d'ici. Donc ça bouge dans les deux sens, ils descendent vers la catégorie sport et ils montent aussi.

[00:14:20] **Gavin McClurg:** Est-ce qu'il y a un vrai aspect formation ? En d'autres termes, est-ce qu'il y a beaucoup de mentors ? Est-ce qu'il y a beaucoup de mentorat, de coaching et d'instruction au quotidien ? Est-ce que vous analysez les journaux de piste ? Est-ce que vous le faites ? Ou pas ? D'accord. Donc c'est comme une compétition standard, mais...

[00:14:33] **Brett Janaway:** Non, c'est une série de courses pure. Occasionnellement, pour certains événements, on a eu un jour de repos ou quelque chose comme ça et on a eu de bons noms là-bas. Je me souviens de Jocky Sanderson, l'un de nos premiers, il a fait des conférences toute la semaine. Donc ce n'est pas qu'on ne les a pas, mais ce n'est pas le point central de l'événement. Ce n'est pas le

[00:14:51] **Gavin McClurg:** l'objectif. D'accord. D'accord. Et est-ce que c'est toujours votre équipe qui s'en occupe dans ces différents lieux, ou est-ce que ce sont les organisateurs locaux et vous assurez la supervision ou quelque chose comme ça ?

[00:15:02] **Brett Janaway:** Ouais, on tire beaucoup de leçons de PWC aussi sur leur façon de faire. Et pour moi, l'un des grands succès de PWC, c'est le fait qu'ils aient amené leurs propres juges, leurs propres responsables de la sécurité et du suivi. Ça permet de maintenir ces standards essentiels tout au long du processus. Alors oui, on a une équipe d'environ cinq personnes dans le noyau qui assistera à tous les événements pour maintenir ces standards, mais des trucs comme, vous savez, le barbecue local ou les trophées locaux, c'est important. C'est pour ça qu'on va dans ces endroits et qu'on laisse l'équipe locale gérer les événements, et on s'occupe juste de l'administration de base un peu rébarbative en arrière-plan, si vous voulez. Et

[00:15:46] **Gavin McClurg:** Vous avez dit cinq, mais vu le niveau de demande, est-ce que vous prévoyez que ça augmente ? Je sais, par exemple, pour mon événement de cet automne, c'est un peu un combo. C'est inhabituel. On a l'Open, qui est de classe CCC et moins, et ensuite, on va faire l'événement de test SRS. Est-ce que je dis ça correctement ? C'est un événement de test ? C'est comme ça que vous l'appellez ?

[00:16:11] **Brett Janaway:** Pour être honnête, si c'est un événement de test ou de qualification, on a fait une qualification cette fois. Donc oui, la première question est suffisante. Je veux dire, de notre côté, ce n'est pas assez de monde. La charge de travail en arrière-plan est horrible, vraiment. Il y a assez de personnel à plus long terme pour faire ce que nous devons faire parce que les lieux locaux fourniront, vous savez, une équipe aussi grande qu'ils en ont besoin, 10, 20, voire plus de personnes parfois sur ces événements. Il y a donc toujours une grosse équipe en arrière-plan, mais pour le SRS, c'est suffisant, c'est sûr. Donc vous allez le garder, vous allez le garder. On vient juste d'en toucher un mot là.

[00:16:50] Eh bien, nous mettons en place tout pour les événements. On a, enfin, Ori Jessup, c'est lui qui s'occupe de notre système de score et de base de données. Il adore y participer, mais il est toujours disponible chaque soir pour s'assurer que tout fonctionne. On a Ruth, qui s'occupe de tous nos commentaires en ligne. Vous n'avez qu'à aller sur n'importe lequel de nos événements ou sur l'application SRS.live pendant une compétition. Elle publie des photos et des commentaires. Même si c'est votre grand-mère qui n'a jamais vu une compétition auparavant, Ruth la tient au courant et diffuse les informations de base pour que vous puissiez suivre la course. Et Lisa Davis, elle vient des États-Unis, elle nous accompagne et s'occupe de tout notre scoring. Elle maintient ce niveau de prestation.

[00:17:38] Et Magdalena, c'est ma femme. Elle participe aussi, elle a beaucoup volé ces dernières années, mais elle prend du recul maintenant et elle veut s'occuper du côté sécurité, s'assurer que le tracking fonctionne correctement et veiller au mieux au bien-être des pilotes. Et puis, on a quelques autres personnes qui se présentent assez régulièrement aux événements. Donc oui, il y a beaucoup de monde de notre côté.

[00:17:57] **Gavin McClurg:** Ouais. Je...

[00:17:58] **Brett Janaway:** Je sais que vous avez mentionné que nous étions confus il y a un instant sur le test et le qualifier et tout ça. Il est donc probablement bon d'expliquer cela puisque c'est un peu nouveau cette année. Par le passé, encore une fois, en regardant les leçons du PWC, ils organisent toujours des pré-PWC. Donc leur événement de test.

[00:18:20] On a d'abord évité ça parce qu'on ne voulait pas que ce soit juste un moyen de gagner de l'argent. Et parfois, ça donnait un peu l'impression... On est un peu comme ça avec le PWC, vous voyez, ils ont 10 ou 15 pré-événements par an, mais ils n'en ont vraiment un nouveau que de temps en temps.

[00:18:36] Mais d'après notre expérience lors des premières années, nous nous sommes rendus sur des sites qui n'étaient pas prêts. Nous attendons que le SRS soit d'un niveau supérieur à un CAT2 moyen. Et parfois, vous arrivez sur un site et... oh, on a peut-être anticipé ce problème, mais comment ? On n'a jamais vu le site auparavant. Alors, nous avons des pré-SRS cette année et la règle est la suivante : s'il s'agit d'un pré-SRS, nous avons l'intention d'y retourner dans un an ou deux pour organiser un SRS complet. Mais pour éviter le problème d'un site qui ne serait pas à la hauteur ou pour toute autre raison, nous avons instauré le qualifier SRS.

[00:19:21] Ça signifie qu'on croit en cet événement. On pense qu'il est bien organisé et qu'il devrait répondre aux critères. On aimerait qu'il soit dans le SRS, mais on n'a pas forcément l'intention d'y retourner l'année prochaine. Et c'est juste un moyen pour ces pilotes de se qualifier pour intégrer le système SRS. Et la difficulté, en réalité, c'est de savoir comment un pilote peut obtenir...

[00:19:42] **Gavin McClurg:** dans le SRS ? C'est

[00:19:43] **Brett Janaway:** pas si facile. C'est

[00:19:45] **Gavin McClurg:** comme le dilemme de la Coupe du monde. Je veux dire, c'est plus facile maintenant, mais ouais, pendant longtemps, c'était, tu sais, c'était délicat d'obtenir des lettres et tout le...

[00:19:51] **Brett Janaway:** truc. Ouais, enfin, exactement.

[00:19:55] Ouais. Donc le PWC utilise des lettres. On a opté pour des chiffres juste pour... pour éviter toute confusion dans le score. Donc le score SRS, mais le score SRS, comme le PWC, est basé sur votre meilleur résultat individuel des deux saisons précédentes. Alors on prend juste votre score WPS et on le multiplie pour obtenir un chiffre correct. Mais la différence, c'est, enfin, si vous devez le piloter sur une aile de PWC, donc si vous allez à n'importe quel événement ouvert, il y a des ENZO, il y a des photons. Il y a n'importe quelles ailes, mais vous n'aurez pas de score SRS si ce n'est pas sur cette aile de classe C. Donc si vous le pilotez sur votre ENZO, votre score est de zéro. Si vous obtenez 20 points WPS sur votre aile sports, vous aurez un score SRS de 200, ce qui est multiplié par 10.

[00:20:47] **Gavin McClurg:** Oh, d'accord.

[00:20:47] **Brett Janaway:** Mais ensuite, la partie qui rend... C'est facile. Mais la partie qui rend ça difficile pour les personnes extérieures à la SRS, c'est que s'il s'agit d'un événement SRS, on multiplie par 15. Oh. C'est un modèle économique, si vous voulez, pour la première année, c'est un peu insidieux, mais on essaie de promouvoir nos

événements, de dire de ne pas disparaître vers d'autres événements. Et c'est aussi une raison pour laquelle nous avons eu trop de succès. Donc, compte tenu des qualifications SRS, ça donnera aussi ce multiplicateur par 15. Oh,

[00:21:18] **Gavin McClurg**: donc c'est la même chose.

[00:21:18] **Brett Janaway**: Ça permet aux personnes extérieures d'entrer. C'est une condition, vous êtes

[00:21:20] **Gavin McClurg**: obtenir la même chose

[00:21:21] **Brett Janaway**: points. C'est la même chose. Oh,

[00:21:21] **Gavin McClurg**: Cool. D'accord. Exactement.

[00:21:24] **Brett Janaway**: C'est comme ça que vous pouvez intégrer certains de vos gars, des locaux, dans le système SRS et les faire participer. Et à un moment donné... on équilibrera tout ça. On va tout niveler. Et là, ce sera beaucoup plus facile. Et

[00:21:34] **Gavin McClurg**: est-ce que c'est ton gagne-pain maintenant ? C'est ton boulot ? C'est ce que tu fais ?

[00:21:39] **Brett Janaway**: Oh, j'aimerais bien. Oh, d'accord. Je travaille à plein temps. Je gère les compétitions à plein temps. Mais pour le SRS, il est important de savoir que c'est une organisation à but non lucratif. C'est une société enregistrée, mais dans la catégorie sport. Mais elle n'a pas d'actionnaires. Je ne peux pas toucher un centime des bénéfices. Aucun d'entre nous dans l'équipe ne touche aux bénéfices. Exactement comme le PWC. D'accord. Donc c'était important. Évidemment, je ne le fais pas gratuitement. Je reçois un salaire. Bien sûr. Et tout le monde le fait avec l'équipe. Pour mon salaire au SRS, je gagne actuellement plus en organisant un seul événement privé qu'en faisant toute la saison du SRS. Ah, d'accord. Ça changera. Mais tout le but du SRS, c'est vraiment de donner au sport ce que j'aime faire.

[00:22:27] Et se fixer de bons objectifs. Et des bases pour l'avenir du sport.

[00:22:31] **Gavin McClurg**: Je suis content que Ruth s'occupe de vos commentaires en direct. C'est quelque chose qui manque cruellement aux Coupes du Monde depuis qu'elle est partie. Je suis content que vous ayez réussi à la sortir de là pour qu'elle puisse faire son truc. Parce que c'est tellement sympa. Et c'était tellement — je veux dire, j'ai adoré. Et des gens comme ma mère, qui n'ont aucune idée de ce qui se passe en course de parapente, ont adoré. C'est juste — ça manque vraiment — et j'ai beaucoup frappé à cette porte. Ces dernières années, depuis qu'on a perdu Ruth au PWC, ça manque vraiment. Et il y a quelque chose dans tout ça qui est très spécial par rapport à un post Instagram avec quelques photos. Je ne sais pas. J'ai juste — j'ai adoré ce blog. C'était génial. C'est vraiment sympa.

[00:23:13] **Brett Janaway**: Ouais. Mais je m'interroge sur la difficulté de gérer un sport. Il n'y a vraiment pas d'argent dans ce sport. Alors, comment obtenir cette qualité sans avoir les moyens de les payer ? Ouais. Ouais. Ouais. Ouais.

[00:23:32] C'est parce qu'on le fait par passion, pas pour l'argent. Alors oui, Ruth est absolument passionnée, et elle est prête à le faire pour couvrir ses frais de déplacement et, enfin, pas grand-chose d'autre. Oh,

[00:23:43] **Gavin McClurg**: C'est bien pour elle. C'est super. Enfin, je sais qu'Ulrich peut faire de la course, donc, vous savez, je suis sûr qu'ils s'amuse bien avec ça.

[00:23:50] **Brett Janaway**: Ils s'éclatent, ouais. Et Ulrich est juste ravi de pouvoir continuer à faire tourner ses logiciels et ses systèmes tout en étant capable de courir. Et qui aurait cru qu'il serait aussi putain de bon ? Qui

[00:24:00] **Gavin McClurg**: qui aurait cru qu'il serait aussi putain de doué ?

[00:24:01] **Brett Janaway**: C'est un pilote incroyable. Oh, les gens l'oublient. Je veux dire, le gars — il l'a maintenu au sol pendant toutes ces années. Il a participé aux X-Hubs, vous savez. J'...

[00:24:08] **Gavin McClurg**: Je veux dire, on oublie ces choses. Il a un certain passé. Donc, avec tout le monde sur les deux lignes Cs, je suppose que les gens sont sur l'Arctic R et le Photon et, vous savez, toutes les avancées d'Is. Je ne prête pas assez attention aux ailes E & C. Mais qu'est-ce qu'on peut dire à ce sujet ? Est-ce une excellente chose ? Est-ce

quelque chose d'effrayant ? Est-ce que... je ne sais pas. Je ne connais pas très bien ces ailes. Alors, vous savez, je fais la course avec le matériel de pointe. Donc, je... Eh bien,

[00:24:40] **Brett Janaway:** les ailes de sport moyennes de nos jours sont tout simplement superbes. Je veux dire, pour ma part, je ne vole pas beaucoup pendant l'année, mais je fais beaucoup de compétitions en Colombie, surtout en hiver. Vous volez ces manches de 100 km à Roldanillo. Vous avez tous les Enzo en classe ouverte. Et vous arrivez en premier. Le vainqueur arrive en premier. Et cinq, six, sept minutes plus tard, les premières ailes de sport arrivent. Il y a trois ou quatre ans, il y avait une heure d'écart. Et maintenant, on est sur des écarts de quelques minutes. Les ailes de sport de nos jours sont vraiment superbes. C'est cool. Du coup, en tenant compte de ce qu'on fait, je suppose que le problème auquel nous avons dû faire face avec le SRS en particulier ces derniers temps, c'est que j'étais toujours convaincu que ce serait un succès. Mais ça a été trop réussi.

[00:25:25] Et ça est en train de changer le sport maintenant, ce que je n'avais pas anticipé quand on a commencé. Je veux dire, c'était toujours ma crainte, mais ça a vraiment changé le sport. Et donc, à partir de là, on a dû commencer maintenant — enfin, on a commencé à mettre des limitations sur les ailes sports immédiatement. J'étais en contact avec nos — enfin, nos partenaires, on les a formés. On a pris Ozone, Skywatch et BGD comme les quatre principaux. Et on a créé un groupe WhatsApp dès le premier jour. Et c'est juste genre, comment on peut empêcher ça de devenir dingue ? Donc, des règles comme le limiteur de vitesse, le ruban entre A et B. Ça a été exigé dès le début parce qu'environ un tiers des ailes sports sur le marché ne l'ont pas. Généralement de la part de fabricants qui n'ont pas fabriqué d'ailes CCC.

[00:26:10] Ils ne se rendent pas compte de l'importance que cela a. De nos jours, on est passé à, eh bien, la limitation des allongements. On avait cette règle. Elle devait entrer en vigueur l'année prochaine de toute façon. Mais heureusement, la CIVL a aussi reconnu cela avec nous. Et on vient de lancer il y a une semaine environ la nouvelle classe CCC. Donc, on a rassemblé — on a passé beaucoup de mois à étudier chaque aile de sport qui a participé au cours des trois ou quatre dernières années. Ensuite, on a regardé leurs caractéristiques et comment on pouvait transformer cela en règles pour les maintenir telles qu'elles sont maintenant, juste pour préserver leur nature actuelle. Sans limiter les capacités de conception des fabricants, juste des choses comme — eh bien, nous — on s'est arrêtés finalement sur un allongement de 6,8 parce que le plus élevé qu'on a en sport est de 6,9.

[00:27:07] On a juste fait un petit ajustement. Pour le nombre de cellules, les extrêmes actuels sont 70 et 71. On a donc opté pour 67 cellules, ce qui aidera beaucoup à empêcher les rapports d'aspect projetés de devenir dingues. Et puis il y a quelques autres règles autour de ça. La limite de vitesse est évidemment obligatoire. On a même ajouté une limite de poids. Chaque aile qui est sur le marché la respecte pour le moment, mais on ne veut pas que les ailes deviennent trop lourdes. Tout cela a été finalisé. La CIVL a lancé ces règles pour la Catégorie 1 des futurs Championnats du Monde. Et ensuite la SRS, que je pense que nous allons valider la semaine prochaine, l'adoptera également et l'appliquera probablement dès l'année prochaine. Donc, on espère que cela arrêtera la folie qu'on a eue en 2012, c'était bien ça, quand l'E & D est devenue l'aile de course ?

[00:27:59] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est ça. Quoi d'autre se passe dans ce milieu qui pourrait intéresser les auditeurs ? Entre le plenary et le civil, c'est devenu un sujet brûlant depuis l'accident aux Mondiaux, aux Championnats du Monde au Brésil.

[00:28:22] Il y a eu beaucoup de tensions sur les réseaux sociaux. Et je sais que je fais partie de ce groupe de base, comme vous. Je vois vos commentaires tout le temps. Et j'en ai été le témoin. Je n'aime pas trop m'en mêler, mais j'ai tout vu. Il y a énormément de choses. C'est énorme. Y a-t-il quelques sujets que vous pensez que nous devrions aborder ici ?

[00:28:46] **Brett Janaway:** Ouais, c'était la session la plus chargée ou avec le plus de propositions que j'aie jamais vues en séance plénière, il a fallu que nous passions tout ça cette année. Donc, c'était un sacré parcours pour en arriver là. Comme tu dis, ça a commencé au Brésil. Ouais.

[00:29:00] Ouais. Ouais. C'est la première année qu'on a les plus gros changements depuis environ 2012 sur les nouvelles règles.

[00:29:09] Les changements principaux que vous verrez concernent toutes les limites de lest et les choses comme le poids total que vous pouvez transporter.

[00:29:17] Celui-là, je pense que c'est un point délicat, mais il a dû être instauré parce que, je veux dire, si ma femme transporte 22 litres de plomb et d'eau pour essayer d'être compétitive sur son aile CCC. Mais ce n'est pas qu'elle en a envie. En fait, il y en avait tellement qu'elle s'est retirée à la moitié du tour du monde parce qu'elle ne pouvait plus gérer. Mais c'est la pression qui pèse sur les pilotes. Donc, pour la sécurité, je pense que les limites ont dû revenir, et entre la sécurité, le sport, c'est très difficile de trouver l'équilibre, ou l'équité pour équilibrer tout ça est super complexe et des décisions politiques ont dû être prises. Celui-là a été très bien soutenu. Mais l'autre changement, il va fonctionner. Il va arriver.

[00:30:01] Les limiteurs de performance, ou les « noodles » comme les gens aiment les appeler, n'ont pas été approuvés cette année, mais je pense qu'ils le seront l'année prochaine. La raison principale pour laquelle les délégués ne les ont pas votés cette année est que nous ne les avons pas testés. Alors, comment pourrait-on les intégrer dans une catégorie tant qu'ils n'ont pas été testés ? Mais l'événement de test a lieu dans un mois. Je pense donc que nous les verrons dans le sport l'année prochaine. Encore une fois, il y a toute une foule de gens qui aiment l'idée et d'autres qui ne l'aiment pas. Mais combinés aux limites de poids, cela devrait être sain. On verra. Laissez...

[00:30:40] **Gavin McClurg:** Je vais un peu vous contredire. Jouez le rôle de l'antagoniste une seconde, parce que je viens de faire un podcast hier avec Violetta, qui faisait partie du syndicat des pilotes lancé avec Julian, qui a ensuite abandonné je crois. Mais, vous savez, je vais prendre mon propre exemple. J'ai voté pour instaurer les limites de lest, et vous connaissez l'historique de ça. On en avait il n'y a pas si longtemps et tout le monde détestait ça. Mais j'ai voté parce que je pensais la même chose. Vous savez, Magdalene en est l'exemple parfait ici. C'est une quantité de poids ridicule à porter. C'est dangereux. On n'a pas forcément les données. C'est toujours ça le problème, on ne collecte pas très bien les données dans ce sport.

[00:31:28] On n'a pas ça. Vous savez, beaucoup de ces choses, comme la limite conique de vitesse, il y avait tellement de sujets discutés. Et je vous vois intervenir là-dessus tout le temps. Et, vous savez, il y a beaucoup d'opinions. C'est vrai. Ça doit être plus dangereux, mais on n'a pas vraiment les données pour le prouver. Maintenant, le lest, bien sûr, encore une fois, je ne pense pas qu'on ait les données pour le confirmer, mais c'est logique. Vous savez, des petites personnes qui portent une tonne de poids. Mais pour moi, je pensais que le vote était lié aux "noodles". Vous savez, pour ceux qui écoutent, ce que sont les "noodles", c'est, vous savez, imaginez des "pool noodles". Ils sont beaucoup plus petits en diamètre que ça. Ils font le tour de vos ailes. Ils sont assez faciles à installer. On allait essayer de les tester pour une journée de collecte de données à la Coupe du Monde cette année à X-ray.

[00:32:16] Mais la météo était pourrie. On n'a pas pu le faire. Mais encore une fois, on n'a pas vraiment les données. Mais c'est l'initiative de Luc Armant. Et ce que ça fait, c'est que ça crée plus de traînée. Donc les gens qui volent avec des ailes beaucoup plus grandes... c'est juste de la physique de base. Elles volent mieux que les petites ailes. Et c'est pour ça que les gens qui veulent être compétitifs et qui sont plus légers doivent s'équilibrer avec du lest, voler avec des ailes plus grandes, parce que pour les petites ailes, c'est un double coup dur. Elles ne volent pas aussi bien et elles ne vont pas aussi vite. Et donc, elles sont plus comme une poignée, plus comme quelque chose à quoi on se tient. Et elles ne volent pas aussi bien. Alors pour être compétitif, il faut voler avec des ailes plus grandes. Donc si vous êtes petit, vous devez vous lester pour y arriver. Les noodles, en théorie, supprimeraient ça en quelque sorte, parce que, vous savez, si vous êtes grand, vous volez avec une aile plus grande.

[00:33:02] Vous générez plus de traînée. Vous savez, ces noodles induisent plus de traînée. Du coup, les personnes plus légères peuvent voler sans avoir à ajouter du lest. Ça va équilibrer. On les appelle des égaliseurs. Et, en théorie, ça va équilibrer tout le groupe. Donc, j'ai voté pour : d'accord, mettons ces limites de lest. Mais je pensais que c'était couplé avec les égaliseurs. Pour moi, ce qu'on a fait est... enfin, ce que Violetta argumenterait, et avec qui je suis d'accord, c'est qu'on a fait quelque chose qui élimine le problème du lest, mais on a aussi empêché toutes ces personnes de pouvoir être compétitives, parce qu'aujourd'hui, c'est une aile de compétition.

[00:33:49] Et, vous savez, avec une sellette, une voile avec deux parachutes de secours, vous êtes déjà là-haut. Vous êtes déjà autour de 25 kg. Donc maintenant, avec les limites de lest, vous avez environ 8 kg de marge, ce qui signifie en gros

que n'importe qui est petit va devoir voler avec une voile extra-petite ou, au mieux, une petite voile. Et celles-là ne sont pas vraiment compétitives. Donc pour moi, le vote a fait qu'on a juste éliminé les personnes de petite taille qui veulent faire de la course. Elles ne peuvent pas être compétitives. On a donc privilégié la sécurité et on s'est dit : « Hé, il faut faire quelque chose ». Mais pour moi, ça devait être fait en tandem avec les égaliseurs. Eh bien, quel est votre avis ?

[00:34:36] **Brett Janaway:** Eh bien, je vais commencer par la difficulté de concilier équité, compétitivité et sécurité. Je pense qu'avec les accidents que nous avons vus, dont plusieurs de haut niveau avec le lest, nous avons dû privilégier la sécurité sur ce point. Oui, ça aurait été bien de le coupler immédiatement avec les limiteurs. Mais peut-être que nous avons le temps, car en ce qui concerne les discussions sur les Cat 1, le prochain Cat 1 affecté par les limites de lest est l'année prochaine, pas cette année. Et c'est largement assez de temps pour introduire les limiteurs de lest. Donc, pour l'événement test le mois prochain, le bureau pourrait les introduire immédiatement après. Ou nous pourrions simplement les introduire lors d'une session plénière et ils arriveront quand même au Cat 1 au même moment. OK, donc

[00:35:20] **Gavin McClurg:** il y a du temps.

[00:35:20] **Brett Janaway:** Alors, c'est

[00:35:21] **Gavin McClurg:** recommandé pour le temps de calcul, c'est bien ça ? Ouais. Ouais. Comment ça marche ?

[00:35:25] **Brett Janaway:** C'est recommandé, mais je crois que PWC a déjà dit qu'ils allaient rester en retrait et observer. Ouais. Et voir comment ça évolue. Et s'ils ne les adoptent pas, qui d'autre va les adopter ?

[00:35:36] **Gavin McClurg:** Ouais. C'est juste. Je veux dire, je cours un Cat 2 en septembre et je ne vais pas les adopter, tu sais. Donc, ouais, c'est juste. Ouais, exactement. Donc en un sens, on doit peut-être se détendre un peu parce que ça va prendre du temps. Espérons qu'il y ait le temps. Ce n'est pas la fin du Cat 1 pour les petits gabarits. Je pense que l'urgence ici, c'est, enfin, c'est cool. Tu viens juste de m'éliminer de la possibilité de concourir.

[00:36:00] **Brett Janaway:** Ouais. Et je pense qu'on doit aussi prendre en compte le nouveau titre qui a été mis en place. Enfin, personne n'en discute, mais tout le monde s'en rend compte. Il y a maintenant un champion du monde en catégorie légère. Le pilote de 95 kilos peut désormais être champion du monde. Et c'est plus qu'une simple mesure symbolique. On sait que les petites ailes sont plus difficiles à piloter parce que les fabricants n'y consacrent pas de réels efforts. Ouais. Maintenant, les fabricants peuvent viser un titre mondial. Ils ont désormais une incitation à rendre la petite aile meilleure. Et puis, il y a les pilotes à la limite.

[00:36:40] Ono, je parie, pourrait tenir sur une aile de 95 kilos s'il le voulait.

[00:36:44] **Gavin McClurg:** Maxime le ferait, pour

[00:36:45] **Brett Janaway:** Bien sûr. Ouais. Quand ils commenceront à ouvrir cette incitation, peut-être qu'ils se lanceront. Intéressant. Ouais. Je pense qu'il y a des trucs bien là-dedans que les gens n'ont pas pris en compte.

[00:36:55] **Gavin McClurg:** Ouais. D'accord. Et je pense que, comme toujours, c'est aussi un problème de communication. Ouais. C'est ça. Les réseaux sociaux ne sont pas très cléments pour nos cerveaux. C'est tout. Il y a beaucoup d'agitation. Je sais. L'autre

[00:37:08] **Brett Janaway:** Le gros changement qui a eu lieu, c'est la modification de la taille des équipes ou du nombre de places par nation pour les Mondiaux ou les Catégories 1. Auparavant, on connaissait le "3 plus 1", ce qui correspondait généralement à trois hommes et une femme, bien qu'il pouvait y avoir autant de femmes que l'on voulait parmi les quatre. Et les grandes nations avaient tendance à obtenir plus de places. Le champion du monde en titre pouvait aussi se voir proposer une place. Ensuite, toutes les places non pourvues allaient simplement aux pilotes les mieux classés. Concrètement, sur un événement continental européen, on avait typiquement peut-être huit Français. Et puis les Britanniques arrivaient et ils étaient cinq ou six. Les petites nations, elles, n'ont souvent pas la capacité de remplir plus de trois places.

[00:37:59] Et donc, ce qu'on a fait maintenant, c'est qu'on est limité à trois plus une femme. Ce n'est plus un "trois plus un". C'est un trois et un, si vous voulez. Et ça va être sélectionné par le classement par nation, pas par le classement des pilotes, ce qui change un peu la donne.

[00:38:21] On n'accorde plus de place exclusive au champion du monde en titre. Ça veut dire que les Français ne peuvent plus en avoir que quatre. Les Britanniques ne peuvent plus en avoir que quatre. Tout le monde est limité à quatre. Et c'est en supposant qu'ils ont une femme pour être la quatrième.

[00:38:37] C'est donc une équité totale pour les équipes.

[00:38:42] Ça n'a pas eu le moindre impact sur la sélection féminine. Toutes les femmes qui ont participé aux derniers mondiaux peuvent toujours participer aux prochains. Il y en avait 12 aux derniers mondiaux. Toutes. Les 12 seraient toujours sélectionnées et garderaient leur propre titre. Mais ce que ça signifie, c'est qu'elles ne marquent pas forcément pour l'équipe, ce qui était encore un autre avantage pour les grandes nations qui avaient des femmes. 12 nations avaient une femme et toutes les autres n'en avaient pas. Cet avantage supplémentaire a donc été supprimé et égalisé pour toutes les nations maintenant. Alors oui, gros changement. Les gens devront juger si c'est une bonne ou une mauvaise chose. Je pense que pour la majorité des nations, c'est une bonne chose. Et pour certaines nations, comme les Britanniques, c'est un verre à moitié plein ou à moitié vide.

[00:39:27] On est maintenant à égalité avec les Français. On a plus de chances de les rattraper, mais on n'a plus l'avantage sur les petites nations qu'on avait avant. Ça dépend donc de votre point de vue.

[00:39:38] **Gavin McClurg:** Mais on se retrouve quand même avec, vous savez, une situation assez inhabituelle ici aux États-Unis où notre équipe féminine est vraiment forte. Il y a quatre joueuses là-bas qui sont juste incroyables. Ouais.

[00:39:48] **Brett Janaway:** Et ça

[00:39:48] **Gavin McClurg:** c'était aux derniers Mondiaux. Je ne me rappelle plus comment s'est passée la sélection, mais je pense qu'on avait deux ou peut-être même trois femmes qui s'étaient qualifiées d'elles-mêmes. En d'autres termes, elles étaient devant notre meilleur pilote masculin. Donc ça n'aurait pas eu d'impact. Autrement dit, si on avait trois femmes dans le top 3 du NTSS, qui est notre système de notation, ce seraient ces trois-là et puis la quatrième personne, c'est bien ça ? Ouais. OK, j'ai compris.

[00:40:15] **Brett Janaway:** Ouais, c'est ça. Ouais. Ouais. Ouais. En gros, maintenant, tu as une limite. Seuls trois hommes peuvent participer. Ouais. Mais tu pourrais avoir quatre femmes. C'est ça. Donc

[00:40:24] **Gavin McClurg:** c'est par classement, mais au moins un. Ouais. D'accord. Je vois. Ouais. Ouais. D'accord. D'accord. Retour sur le SRS. Avant de terminer ici, j'aimerais entendre, pour ceux qui écoutent et qui n'ont pas encore, vous savez, osé mettre un pied dans le plat et ne l'ont pas fait, comment ils s'y prennent ? Comment obtiennent-ils une place ? Comment doivent-ils s'entraîner ? À quoi doivent-ils penser ? Devraient-ils aller à d'autres compétitions d'abord ? Vous savez, pour qu'ils puissent, enfin, comprendre comment manipuler les instruments et comment fonctionne le "race to goal". Qu'est-ce que vous recommanderiez ?

[00:41:00] **Brett Janaway:** Ouais. Carrément, n'essayez pas de venir au SRS pour votre premier événement. Il faut d'abord savoir un peu comment se déroule une compétition. Pour l'instant, soutenez simplement vos compétitions locales et faites les premières là-bas. Cherchez ces événements d'entraînement si vous pouvez en trouver. Je sais que vous avez le champ libre là-bas. On a le NIVX ici, les Ozone Sharbras. Mais trouvez ces événements qui vous apprendront un peu plus, qui vous donneront ces débriefings et ces discussions. Et puis, en participant, vous gagnerez naturellement un score SRS de toute façon. Peu importe les événements auxquels vous participez, vous en gagnerez un, un score SRS. Et quand vous serez prêts, quand vous aurez le niveau requis, qui est pour le moment d'environ 20 points WPS, c'est là que vous pourrez essayer d'intégrer le SRS.

[00:41:45] Et puis le SRS va clairement accélérer votre apprentissage de manière massive. On ne va pas vous enseigner quoi que ce soit, mais le simple fait d'être dans un environnement de compétition solide permet d'apprendre incroyablement vite. Alors oui, maîtrisez les bases dans une compétition locale et préparez-vous à la grande accélération quand vous intégrerez le circuit.

[00:42:06] **Gavin McClurg:** Je sais que beaucoup de mes amis ont fait de la compétition ces dernières années. Vous savez, le genre de pilotes côté PWC, comme Nick Greece et Bill Belcourt et ces gars-là. Ils sont allés à l'Ozone. C'est la version américaine. Matty et Austin, là-haut à Chelan, ont organisé cet Ozone Open. Je crois que c'est comme ça que ça

s'appelle. Ozone Chelan Open, quelque chose comme ça. Mais c'est strictement pour les ailes de classe sport. Et ils adorent ça. Quand ils y vont, ils sont à fond. C'est tellement fun. Et la semaine suivante, c'est l'U.S. Open de parapente, vous savez, où tout le monde est sur des Enzo, des X1 et tout ça. Et c'est ce à quoi je participe toujours. C'est génial. Mais ils disent que c'est juste une ambiance différente. Qu'est-ce qui explique ça ? Pourquoi ?

[00:42:51] Et puis, c'est intéressant aussi, je vois toujours la SRS comme si, en quelque sorte, tout le monde jouait au basket. Ils ont du matériel beaucoup plus similaire, ce qui est un peu bizarre à dire parce que, bien sûr, tout le monde est sur un Enzo avec un sub ou un X1 avec un sub. Ils volent tous de manière très proche. Ce n'est donc pas comme si les gens avaient un gros avantage. Ce n'est plus comme à l'époque de la classe Open, où on pouvait vraiment avoir un avantage en pilotant un prototype ou quelque chose du genre. Mais, vous savez, avec la SRS, on voit toujours les meilleurs pilotes gagner. Je veux dire, c'est toujours, comme vous l'avez dit, Dylan et Powell, et vous allez voir les grands noms au sommet.

[00:43:30] **Brett Janaway:** Ouais. Je pense que la différence entre les ailes dans le SRS est en fait bien plus grande que dans la catégorie open. En open, la majorité des gens sont sur l'Enzo. Il y a l'X1. Il y a les Boomerangs qui reviennent juste. Mais la différence de performance entre eux n'est pas si grande. Et les pilotes sont pratiquement dingues. Ils l'ont poussé au maximum. Ça fait huit ans, c'est ça, que l'Ozone Enzo est sorti ? Tout le monde a juste appris à l'utiliser correctement. Dans la catégorie sports, la différence entre eux est plus grande, mais les compétences des pilotes le sont aussi. Et c'est vraiment les capacités des pilotes qui font la différence.

[00:44:06] Et je pense que ça permet tellement d'opportunités de passer de bonnes journées avec. Des bons jours et des mauvais jours. C'est dingue. Russ Ogden. Tu devrais probablement demander à Russ Ogden quel est l'intérêt. Parce que Russ a pris sa retraite de la Cat 1 cette année. Ouais. Ou à la fin de l'année dernière. C'était sa dernière au Brésil. Pas à cause de ce qui s'est passé au Brésil, mais il voulait simplement prendre sa retraite de la compétition de haut niveau en général. Mais la seule compétition qu'il pense devoir faire, qu'il veut faire cette année, c'est Chelan.

[00:44:34] **Gavin McClurg:** Ouais. Il

[00:44:34] **Brett Janaway:** il veut y aller et faire cette course. Il l'a déjà faite plusieurs fois. Parce qu'il adore ça. C'est magique.

[00:44:38] **Gavin McClurg:** endroit pour faire la course.

[00:44:39] **Brett Janaway:** Et il dit qu'il viendra peut-être au SRS l'année prochaine. Donc je ne sais pas. Pose la question à Russ. Ouais. C'est une bonne question à lui poser.

[00:44:48] **Gavin McClurg:** Je suis juste

[00:44:48] **Brett Janaway:** un organisateur. Ouais.

[00:44:49] **Gavin McClurg:** C'est une bonne question. Ouais. Ouais. Tu es marqué. Eh bien, Brett, merci mec. J'apprécie vraiment d'en entendre parler. On est, bien sûr, vraiment impatients d'accueillir l'un de vos événements cet automne avec le Wide Open. Ça va être vraiment sympa. Ça va être intéressant de les combiner. Je ne sais pas si ça a déjà été fait. Alors on essaie vraiment de le faire, vous savez, on va avoir ces deux divisions. Et je pense que tout va bien se passer. Mais ce serait cool. Je pense que ça va être super amusant. Et ce serait sympa de les combiner un peu et de voir, vous savez, comment ça se passe. Mais félicitations pour avoir réussi ça, pour avoir pris les devants et créé quelque chose qui enthousiasme vraiment les gens. Vous savez, on en a besoin en vol libre. Gardez le, vous savez, le marche et vol a fait ça pendant le COVID.

[00:45:35] Et tout le monde est emballé par ça. Alors, ouais, bravo à toi. Je t'en suis reconnaissant.

[00:45:40] **Brett Janaway:** De rien. Ça a été vraiment sympa. Ouais. Je suis sûr qu'on ne le fait pas depuis si longtemps. On se verra aux États-Unis à un moment donné. On en fera un là-bas bientôt.

[00:45:49] **Gavin McClurg:** Ce serait super. J'adorerais. J'aimerais être le premier. Alors, ouais, gardons un œil sur cet espace. Cool. Si

[00:45:58] si vous trouvez CloudBase Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Toutes sont incroyablement importantes pour faire perdurer l'émission. Vous pouvez nous donner une note sur la plateforme que vous utilisez. Vous pouvez en parler sur votre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter avec vos amis sur le chemin du lancement. Je sais que beaucoup de bonnes conversations ont eu lieu ainsi. Et bien sûr, vous pouvez soutenir l'émission financièrement. L'émission demande beaucoup de temps, de montage, de stockage, de musique et des coûts logistiques. Et tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par épisode. Nous sortons un épisode toutes les deux semaines. Donc, si vous nous donnez un dollar par épisode, cela fait 25 dollars par an. C'est bien moins qu'un abonnement à un magazine et bien moins qu'un latte par mois. Vous remarquerez que nous n'avons pas 10 minutes de publicité au début de l'émission, alors qu'on nous le demande tout le temps. Croyez-moi. Je pense que la publicité est un modèle économique assez toxique.

[00:46:45] Et je veux que vous, les auditeurs, sachiez que ces conversations sont juste là pour le plaisir. Nous sommes des gens authentiques qui donnent leur avis et nous ne nous laissons pas influencer par des marques. Mais cela signifie que nous comptons sur vous, nos auditeurs. Si et seulement si vous pouvez soutenir l'émission sans que cela ne vous coûte trop cher, nous apprécierions vraiment. Allez sur le site web pour trouver différentes façons de soutenir l'émission via Patreon ou d'autres plateformes où nous avons fait de gros efforts pour minimiser les frais afin que votre argent nous parvienne directement. Devenir abonné vous donne accès à toutes sortes d'informations bonus. Des petites pépites qui n'entrent pas dans le podcast. Du contenu supplémentaire. Nos émissions "Ask Me Anything" et bien plus encore. Nous ne mettons rien derrière un paywall et nous ne le ferons jamais. Si vous n'avez pas les moyens de soutenir l'émission, envoyez-moi simplement un e-mail et je vous créerai un compte. Sans poser de questions. J'espère qu'un jour, vous serez en mesure de le faire.

[00:47:32] Merci beaucoup de nous avoir écoutés. Merci pour votre soutien. On se voit sur Cloudbase.

Deutsch

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

Show notes

In diesem Gespräch diskutiert Brett Janaway die Entwicklung dieser spannenden neuen Herangehensweise an Paragliding-Wettbewerbe, die Struktur und Wertung des SRS sowie den einzigartigen Vibe, der es von traditionellen Veranstaltungen abhebt. Brett teilt Einblicke in die Herausforderungen und Erfolge bei der Organisation von Wettbewerben, die Bedeutung der Community und den gemeinnützigen Charakter des SRS, das darauf abzielt, den Sport zu verbessern und gleichzeitig eine unterhaltsame und wettbewerbsorientierte Umgebung für Piloten zu bieten. Wir besprechen die Entwicklung von Sportflügeln im Paragliding, die Auswirkungen neuer Sicherheitsvorschriften und das Gleichgewicht zwischen Sicherheit und Wettbewerbsgeist im Sport.

Der Beitrag #271 Why the Sports Racing Class (SRS) is taking the Paragliding world by storm with Brett Janaway erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:15] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloudbase Mayhem. Bevor wir hier mit Brett Janaway und der SRS Racing Series, die er ins Leben gerufen hat, in die Show starten, wollte ich euch nur kurz daran erinnern – falls ihr es noch nicht gesehen habt –, dass ich jetzt Niviuk-Händler bin. Und in den letzten Monaten habe ich ein Team zusammengestellt. Wir haben zwei Stufen: Factory Pilots und Ambassadors. Factory Pilots werden über ihre Welt-Rangliste, die NTSS-Rangliste oder über das, was sie in der Hike-and-Fly-Szene machen, ausgewählt. Teammitglieder können acro-Piloten oder Hike-and-Fly-Piloten sein oder Race-to-Goal, ganz egal. Es funktioniert alles. Aber im Grunde versuchen wir, Leute zusammenzubringen, die richtig begeistert vom Fliegen sind, Wellen schlagen wollen und viel Zeit in der Luft verbringen.

[00:01:06] Und wenn das auf dich zutrifft, würden wir dich gerne ins Team aufnehmen. Es ist ein nordamerikanisches Team, das Niviuk-Ausrüstung fliegt, in allen Farben und Mustern, einfach Spaß hat, Wissen teilt und zusammenarbeitet, um da draußen coole Projekte zu machen – egal ob Bivouac, Racing oder was auch immer. Wenn du also interessiert bist und ins Team willst oder wissen möchtest, worum es geht, melde dich einfach bei mir. Schreib mir eine E-Mail und ich erzähle dir alles darüber. Wir würden uns freuen, mehr Leute zu gewinnen. Alles klar. Mein heutiger Gast ist Brett Chanaway. Er und ich sind schon lange befreundet. Brett hat vor Ewigkeiten Air Tribune gegründet, eine Plattform, die viele von uns, die Wettbewerbe organisieren, nutzen, um alles strukturiert zu halten und Anmeldungen, Ergebnisse und all das zu verwalten.

[00:01:58] Und vor ein paar Jahren hat Brett dann die Idee vorangetrieben, eine Sportklasse zu gründen. Er war bei der S-R-S-Serie dabei, die er letztendlich mit der Hilfe einiger anderer umgesetzt hat. Und sie war ein riesiger Erfolg. Und sie haben viel Spaß damit. Also wollte ich Brett kontaktieren und herausfinden, wie das Ganze entstanden ist und was der Auslöser war. Warum haben sie das gemacht? Welches Bedürfnis wird damit gedeckt? Was kann man lernen, wenn man bei so einem Rennen mitmacht? Und all das kommt zusammen. Es ist schwer, diese Wettbewerbe zu organisieren, ich weiß, weil ich das selbst tue. Und es war einfach echt toll zu sehen, wie die S-R-S-Serie so stratosphärisch gestiegen ist und wirklich zu sehen, welche Nische sie gefüllt hat. Ich weiß, dass viele meiner Teampiloten total begeistert sind und das gerade jetzt machen. Also, das ist Alles über S-R-S mit Brett Janaway.

[00:02:48] Viel Spaß dabei.

[00:02:58] Brett, willkommen im Chaos. Hat uns das, was, fünf Jahre gekostet? Das ist ein bisschen übertrieben. Aber, Mann, es hat echt lange gedauert. Aber schön, dein lächelndes Gesicht zu sehen. Es tut

[00:03:08] **Brett Janaway:** das ist so. Ja. Ja, es ist eine Ewigkeit her. Wie du schon sagtest, hast du versucht, mich zu erreichen. Ich war einfach... weggetreten. In den letzten paar Jahren ging es absolut nonstop weiter. Ich finde einfach keine Pause.

[00:03:21] **Gavin McClurg:** Ja. Ich meine, du warst natürlich lange Zeit extrem beschäftigt mit Air Tribune, das ist ja dein Baby. Und dann hast du das hier noch dazu genommen. Du musst mir die Entstehung von all dem erzählen. Aber bist du das allein? Wie läuft das... Was ist das? Warum hast du das gemacht? Erzähl uns von der S-R-S-Serie, denn sie hat die Welt förmlich im Sturm erobert.

[00:03:44] **Brett Janaway:** Ja. Ich denke, die S-R-S ist... das ist eine ziemlich neue Sache, oder? Jetzt ist die vierte Saison. Aber für mich ist sie irgendwie schon ewig im Hintergrund da gewesen, einfach nur auf das Ganze hingearbeitet. Also, wenn man ganz zum Anfang zurückgeht, war es wohl in den späten 90ern, als ich in Großbritannien, wo ich damals meine Zeit verbracht habe, einige lokale Club-Wettbewerbe durchgeführt habe.

[00:04:07] Und mein Mentor dort, wenn man so will, war der Organisator eines Winterwettbewerbs, bei dem wir nicht wirklich viel machen konnten. Und er hat... locker hundert Piloten mobilisiert. Die Grundlage war einfach nur Spaß. Es ging nicht wirklich um den Wettbewerb. Da ist ein winziges Element dabei, weil die Leute gewinnen wollen. Aber am Ende liegen einfach hundert Preise auf dem Tisch und jeder bekommt einen. Der Sieger darf sich den besten vom Tisch aussuchen und die letzte Person darf sich nehmen, was übrig bleibt, was oft ein ziemlich anständiger Preis war. Das macht Spaß. Und ja, jeder dazwischen hat etwas bekommen. Und das war, wenn man so will, der Katalysator für... ja... wie ich seither organisiere. Ich organisiere also seit, ich weiß nicht, war 2002 das erste richtige, das ich selbst organisiert habe.

[00:04:57] Also vor 24 Jahren jetzt. Wirklich? Wow. Und ich habe das einfach weitergeführt. Also 2002 war das damals ein Präzisionswettbewerb. Ich habe das in Großbritannien ein bisschen gemacht. cross country hat mich erst so um 2006 erreicht, ich glaube, das war der erste ernsthafte Wettbewerb, an dem ich teilgenommen habe. Und dann... Und dann im Bereich Organisation wäre es der Gin Wide Open 2013 gewesen. Also haben wir alles darum aufgebaut... Waren es die Sports Wings, die ersten? Ich glaube, wir hatten einige Open Wings. Ich kann mich jetzt nicht erinnern. Aber es war definitiv auf Spaß und Lernen ausgerichtet, aber jedes Mal endete es mit echtem FAI-Wettkampf, damit sie die richtigen Regeln und den richtigen Ablauf während des Spaßes lernten.

[00:05:46] Und ja, das ist einfach so weitergelaufen. Also das SRS insbesondere, das war wieder um 2013 herum auf den Konzepten von vor 13 Jahren aufgebaut. Da haben wir – ich weiß nicht, ob ihr die Namen noch wisst – Gajsa Prejic, einen guten slowenischen Piloten, der die Welt für, ich glaube, 18 Monate oder so angeführt hat, Weltnummer eins in der WPS. Und Nicole Fidel, sie war mehrmals Weltmeisterin der Frauen und Superfinal Champion für die Frauen. Und beide haben mich separat darauf angesprochen, Wettbewerbe zu verknüpfen, die sie organisierten. Damals hatten wir zwar einige gute Diskussionen, aber wir hatten einfach das Gefühl, dass das nicht so gesund für den Sport wäre.

[00:06:32] Wir kamen gerade aus den Open-Class-Bändern und es steuerte darauf zu, dass die CCC übernimmt. Und wer die Geschichte kennt, weiß, dass die E&D-Klasse, die zur neuen... zum Wettbewerbsschirm wurde, eigentlich ein cross country Freizeitschirm sein sollte, ein High-End-Modell, aber eben ein Freizeitschirm. Und als die Wettbewerbsszene ihn übernehmen musste, weil Open-Class-Schirme verboten wurden, jagten die Hersteller nur noch die Performance und das hat die Klasse eine Zeit lang zerstört. Wir hatten also wirklich Angst, dass das bei diesen Wettbewerben passieren würde, wenn wir eine Sportklasse-Wettbewerbsserie oder Serie auflegen würden – dass die Hersteller es vielleicht zu ernst nehmen und ... zerstören würden.

[00:07:17] Was ist der Freizeit-Schirm? Der E & C ist der Freizeit-Schirm des Sports. Und deshalb haben wir uns zurückgehalten. Aber war das vor vier Jahren? Da wurde der Zweileiner E & C geschaffen. Und wenn man so will, wurde er von den Zertifizierungsstellen zugelassen, weil es nur um die Falteinheiten und darum ging, was man durchlassen konnte. Aber es gab den Herstellern auch natürliche Grenzen dabei, was sie beim Design eines Schirms machen können. Das hat die Klasse also sehr stark geschützt. Also ja, das war der Zeitpunkt, als die SRS endlich zusammengestellt und gestartet wurde.

[00:07:53] **Gavin McClurg:** Was meinst du damit, die Wettbewerbe miteinander zu verknüpfen, so wie eine Serie?

[00:07:59] **Brett Janaway:** Ja, also Wettbewerbe werden von den meisten Leuten generell als Einzelereignisse gesehen. Der Club organisiert sie oder eine Einzelperson, und sie finden einmal im Jahr statt, genau wie du das mit deinen eigenen Events machst. So wurde die Gin Wide Open laufen, als ich sie damals organisiert habe, oder die Navator

Opens, die ich später übernommen habe. Aber bei diesem... Wir wollten sie verknüpfen, wir streben fünf pro Jahr an. Wir wollen, dass sie auch außerhalb von Europa stattfinden, also ein bisschen globaler werden. Und man kann sie als Einzelwettbewerb fliegen. Einfach vorbeikommen, einen machen, die Woche genießen, und das war's. Oder man kann diese Ergebnisse effektiv in die Saison einfließen lassen, man kann zwei, drei oder fünf davon fliegen und versuchen, durch die Verknüpfung der Wettbewerbe der Champion der Saison zu werden.

[00:08:49] **Gavin McClurg:** Wenn du fliegst...

[00:08:51] **Brett Janaway:** Das sind alles Einzelteile, aber...

[00:08:52] **Gavin McClurg:** Um Champion zu werden, werden alle Aufgaben kumuliert gezählt, oder darf man eine absetzen, oder wie wird das bewertet?

[00:09:03] **Brett Janaway:** Da wird es mit dem SRS ziemlich kompliziert. Das SRS hat so viele Ebenen, dass die Leute das anfangs nicht schätzen. Aber was wir für die Verknüpfung der Events machen, ist, dass wir es so festlegen, dass wir die FTV-Formel verwenden. Also FTV in Wettbewerben. Im Grunde dient das meist dazu, deine... deine schlechteste Task zu streichen. In einem typischen Wettbewerb streicht man eine Task. Was wir machen, ist, dass wir das nehmen und es multiplizieren. Wir gehen damit bis auf etwa 65 % der FTV, sodass wir, wenn wir fünf Wettbewerbe in einem Jahr haben, unter Berücksichtigung des Wetters wahrscheinlich etwa 25 gültige Tasks in einem Jahr erhalten. Und die Idee ist, dass du in der Saison nur 10 Tasks machen musst.

[00:09:48] Die 65 % bedeuten also, wenn du zu zwei Wettbewerben fährst ... bei normalem Wetter, dann bekommst du 10 Tasks. Die Tatsache, dass du nicht zu den anderen Wettbewerben fährst, sorgt dafür, dass die FTV deine Nicht-Ergebnisse dort entfernt.

[00:09:59] **Gavin McClurg:** Oh, cool. Also

[00:09:59] **Brett Janaway:** Jeder hat am Ende des Jahres seine 10 besten Ergebnisse. Wenn du zufällig alle fünf besuchst, dann kaufst du dir gewissermaßen eine bessere Position ein, weil du im Laufe des Jahres einfach mehr schlechte Tasks haben kannst und trotzdem deine 10 besten auswählen kannst. Aber es ist durchaus möglich, Champion zu werden, indem man nur zwei Wettbewerbe bestreitet, so wie es einige unserer berühmtesten Piloten getan haben. Ich meine, wir haben Powell Tackett. Ja. Er hat ziemlich viele gemacht, aber er hätte wahrscheinlich schon mit zwei gewinnen können. Dylan Mansley, er war, wie war er noch mal, weltweit etwa auf Platz 10 oder so. Er hat nur zwei Events bestritten und ist in der Saison auf Platz zwei oder drei gelandet. Es funktioniert also wirklich als Formel.

[00:10:39] **Gavin McClurg:** Und du bekommst, nehme ich an, WPRS-Punkte, und wie sieht es da mit diesem Aspekt aus?

[00:10:46] **Brett Janaway:** Ja, alles ist Standard CAT2, also ja, jede Competition gibt WPRS-Punkte. Das ist eigentlich ein Aspekt, der ein bisschen... der ist in gewisser Weise ein bisschen durchgedreht. Als wir angefangen haben, hatten wir Freizeit-Sportpiloten im Mainstream. Die Punkte, die damals vergeben wurden, lagen bei 30 oder 40 Punkten für die ersten, was etwa dem entspricht, was die meisten Sportwettbewerbe anbieten. Aber heutzutage liegen wir bei Mitte 70, also sind es für das nächste Event etwa 77 Punkte oder so. Oh, wow. Das ist monarchisch. Das ist höher als die meisten nationalen Events, die wir bekommen. Ja, ja. Das ist extrem hohes Niveau. Ja, wow. Und jedes Event hat beim letzten Mal einen Rekord gebrochen. Wirklich?

[00:11:31] Viel High-Class-Niveau. Es füttert sich selbst, weil wir gute Piloten dabei haben, und dann kommen immer mehr nach, und je besser ihre Rangliste wird, desto mehr stärkt das das ganze System. Aber dann haben wir auch immer mal wieder diese High-Level-Piloten, die zu uns stoßen, was das Ganze zusätzlich befeuert.

[00:11:47] **Gavin McClurg:** Was ist deiner Meinung nach das Geheimnis hier? Warum ist es so beliebt?

[00:11:54] Ist es einfach eine ganz andere Stimmung als zum Beispiel bei einem World Cup oder einer Meisterschaft? Ist es viel entspannter? Denn nach dem, was du mir erzählt hast, klingt es so, als wäre es so beliebt geworden, dass es ziemlich schwer sein kann, reinzukommen. Es klingt ziemlich kompetitiv.

[00:12:09] **Brett Janaway:** Es ist schwer, reinzukommen, das ist sicher. Wir schließen die Anmeldung jetzt, sobald wir mehr als 450 registrierte Piloten haben, was einfach verrückt ist. Das ist wahnsinnig. Wir bekommen Wildcard-Anfragen. Das ist verrückt. Das ist echt verrückt. Man konnte sich auf eine Wildcard bewerben, wenn man sich nicht qualifiziert hat. Beim letzten Event hatten wir 45 Wildcard-Anfragen. Das sind nur die Leute, die abgelehnt wurden und verzweifelt reinwollen. Das ist einfach verrückt dort. Aber ja, was ist die Formel? Ich weiß nicht. Ich denke, dahinter steckt die Erfahrung aus den Jahren, in denen so viele Wettbewerbe organisiert wurden – was die Leute wollen, was funktioniert und was sie wiederkommen lässt. Da steckt also definitiv dieser Hintergrund dahinter. Aber aus der Perspektive der Piloten denke ich, ist es einfach, dass die Stimmung besser ist.

[00:12:58] Nationale Wettbewerbe sind immer so ernst. Und wenn man auf PWC-Niveau ist, fühlt es sich so an, als stünde so viel auf dem Spiel, dass man sich konzentrieren, fliegen und auf dem Hot Wing sein muss. Die SRS ist dagegen einfach viel entspannter. Aber ich denke, wenn man die Schirme mitbringt, sind die Schirme einfach nicht ganz so intensiv. Die Leistung liegt nicht weit zurück. Aber ja. Weil man in der Luft entspannt ist, haben die Piloten diese gute Stimmung am Boden. Es ist noch nicht zu ernst. Eigentlich ist das der falsche Begriff. Es ist ernst. Es ist super ernst. Das Geld, das bei den Herstellern im Spiel ist, die Punktejagd, das ist alles super ernst. Aber trotzdem, ich weiß nicht, wenn man es aus der Perspektive der Piloten betrachtet, ist es einfach nicht so verrückt.

[00:13:47] Man genießt einfach die Stimmung, den Tag und fliegt mit seinen Idolen.

[00:13:52] **Gavin McClurg:** Ja. Weil es viele Helden gibt, die auf die Schirme der Sportklasse wechseln, wie Powell und Dylan. Und das ist für die anderen Teilnehmer sicher superpipes.

[00:14:03] **Brett Janaway:** Ja. Ja. Und wir haben auch neue Heroes, die sich da hocharbeiten. Ich meine, die Leute, die gerade aus diesem Bereich herauswachsen, werden davon vermutlich mehrere auf PWC-Niveau oder so etwas Ähnliches weiterziehen. Es bewegt sich also in beide Richtungen, also nach unten durch und auch nach oben durch.

[00:14:20] **Gavin McClurg:** Gibt es da einen echten Trainingsaspekt? Mit anderen Worten, gibt es viele Mentoren? Findet täglich viel Mentoring, Coaching und Instruktion statt? Analysiert ihr die Track-Logs? Tut ihr das? Oder nicht? Okay. Es ist also wie ein Standard-Wettkampf, aber...

[00:14:33] **Brett Janaway:** Nein, das ist eine reine Rennserie. Gelegentlich haben wir bei einigen Events einen freien Tag oder so, und da sind einige gute Namen dabei. Ich erinnere mich an Jocky Sanderson, einen unserer frühen Teilnehmer, der die ganze Woche über Vorträge gehalten hat. Es heißt also nicht, dass wir die nicht haben, aber es ist nicht der Fokus der Veranstaltung. Es ist nicht der

[00:14:51] **Gavin McClurg:** Fokus. Okay. Okay. Und wird das immer von eurem Team in diesen verschiedenen Locations organisiert, oder sind das lokale Organisatoren und ihr seid eher die Leitung oder so?

[00:15:02] **Brett Janaway:** Ja, wir ziehen auch viele Lehren aus PWC, wie die das machen. Und für mich war einer der großen Erfolge von PWC die Tatsache, dass sie ihre eigenen Schiedsrichter, Sicherheitskräfte und Tracking-Leute mitgebracht haben. Das hält den Standard bei allem Wichtigen aufrecht. Also ja, wir haben ein Kernteam von etwa fünf Leuten, die an allen Events teilnehmen und diese Standards wahren, aber Dinge wie die lokale Grillparty oder die lokalen Trophäen sind wichtig. Genau deshalb gehen wir an diese Orte und lassen das lokale Team die Events leiten, während wir im Hintergrund einfach den Kern der langweiligen Verwaltungsarbeit erledigen, wenn Sie so wollen. Und

[00:15:46] **Gavin McClurg:** Du hast fünf gesagt – ich meine, angesichts des Bedarfs, erwartest du, dass das wächst? Ich weiß, zum Beispiel ist mein Event diesen Herbst irgendwie eine Kombination. Es ist ungewöhnlich. Wir haben das Open, das ist CCC-Klasse und darunter, und dann werden wir das SRS-Testevent machen. Sage ich das richtig? Ist es ein Testevent? Ist das so, wie du es nennst?

[00:16:11] **Brett Janaway:** Um ehrlich zu sein, wenn es um das Test-Event oder die Qualifikation geht – wir haben diesmal qualifiziert. Also ja, die erste Frage ist, ob es reicht. Ich meine, unsererseits sind es nicht genug Leute. Die Arbeitslast im Hintergrund ist wirklich schrecklich. Langfristig reicht es, um das zu tun, was wir tun müssen, weil die lokalen Veranstaltungsorte das Team stellen, das sie brauchen – manchmal sieht man bei diesen Events 10, 20 oder sogar mehr Leute. Es gibt also immer ein großes Team im Hintergrund, aber für das SRS reicht es definitiv. Also, das

wird bleiben, das wird bleiben. Wir haben das gerade kurz angesprochen.

[00:16:50] Nun, wir stellen für alle Events alles bereit. Wir haben da Ori Jessup, der für unser Scoring- und Datenbanksystem zuständig ist. Er liebt es zwar, selbst mitzumachen, aber er ist jeden Abend bereit und sorgt dafür, dass alles läuft. Dann haben wir Ruth, die unsere Online-Kommentare übernimmt. Man kann also bei jedem unserer Events oder in der SRS.live-App während eines Events vorbeischaun, und sie postet Fotos und Kommentare. Selbst wenn es deine Großmutter ist, die noch nie ein Rennen gesehen hat, hält Ruth sie auf dem Laufenden und liefert die Basisinformationen, damit man dem Rennen folgen kann. Und Lisa Davis aus den USA kommt auch dazu und macht viel von unserem Scoring. Sie hält das Ganze auf Kurs.

[00:17:38] Und Magdalena, das ist meine Frau. Sie ist dabei, sie hat in den letzten Jahren viel geflogen, aber jetzt tritt sie etwas zurück und möchte sich um die Sicherheitsseite kümmern, sicherstellen, dass das Tracking richtig funktioniert und uns bestmöglich um die Piloten kümmern. Und dann haben wir noch ein paar andere, die ziemlich regelmäßig bei den Events auftauchen. Also ja, wir haben viele Leute auf unserer Seite.

[00:17:57] **Gavin McClurg:** Ja. Ich

[00:17:58] **Brett Janaway:** Du hast vorhin erwähnt, dass wir beim Test und Qualifier kurz verwirrt waren. Es ist also wahrscheinlich gut, das zu erklären, da es dieses Jahr eine ziemliche Neuerung ist. In der Vergangenheit, wenn man sich die PWC-Lektionen ansieht, haben sie immer Pre-PwCs. Also ihr Test-Event.

[00:18:20] Wir haben das anfangs vermieden, weil wir nicht wollten, dass es nur ein Weg ist, Geld zu verdienen. Und manchmal fühlte es sich ein bisschen so an. Wir sind da bei der PWC so: Wisst ihr, die haben 10 oder 15 Pre-Events pro Jahr, aber sie bekommen nur hin und wieder ein neues.

[00:18:36] Aber aus unserer Erfahrung in den ersten paar Jahren haben wir festgestellt, dass wir zu einigen Veranstaltungsorten gefahren sind, die noch nicht bereit waren. Wir erwarten, dass der SRS eine Stufe über einem durchschnittlichen CAT2 liegt. Und manchmal kommt man an einen Ort und – oh, vielleicht haben wir dieses Problem irgendwie vorausgesehen, aber wie hätten wir das machen sollen? Wir haben den Veranstaltungsort vorher nicht gesehen. Wir haben dieses Jahr also Pre-SRSs, aber die Aussage lautet: Wenn es ein Pre-SRS ist, beabsichtigen wir, in ein oder zwei Jahren dorthin zurückzukehren und einen richtigen SRS durchzuführen. Um aber das Problem zu vermeiden, dass es nur ein „Bunny Smitter“ oder aus anderen Gründen so ist, haben wir den SRS-Qualifikator eingeführt.

[00:19:21] Es bedeutet also, dass wir an dieser Veranstaltung glauben. Wir denken, sie ist gut organisiert und sollte die Kriterien erfüllen. Wir würden sie gerne als Event führen, aber wir planen nicht unbedingt, nächstes Jahr dort zu sein. Und es ist einfach eine Möglichkeit für diese Piloten, sich für das SRS-System zu qualifizieren. Die Schwierigkeit besteht eigentlich darin, wie ein Pilot hineinkommt...

[00:19:42] **Gavin McClurg:** ins SRS? Es ist

[00:19:43] **Brett Janaway:** nicht so einfach. Das ist

[00:19:45] **Gavin McClurg:** wie das Weltmeisterschafts-Dilemma. Ich meine, das ist jetzt einfacher, aber ja, lange Zeit war es, wisst ihr, schwierig, an Briefe zu kommen und das Ganze...

[00:19:51] **Brett Janaway:** Genau das. Ja, genau das.

[00:19:55] Ja. Also das PWC nutzt Buchstaben. Wir haben uns für Zahlen entschieden, nur um... um Verwirrung bei der Wertung zu vermeiden. Also der SRS-Score, aber der SRS-Score ist, genau wie das PWC, auf Basis deines besten Einzelergebnisses der letzten zwei Saisons aufgebaut. Und wir nehmen einfach deinen WPS-Score und multiplizieren ihn hoch, um uns eine ordentliche Zahl zu liefern. Aber der Unterschied ist, nun ja, wenn du es auf einem PWC-Schirm fliegst – also wenn du zu irgendeinem offenen Event gehst, da sind ENZO dabei, da sind Photons dabei. Da sind irgendwelche Schirme dabei, aber du bekommst keinen SRS-Score, es sei denn, es ist auf diesem C-Class-Schirm. Wenn du es auf deinem ENZO fliegst, ist dein Score Null. Wenn du 20 WPS-Punkte auf deinem Sports-Schirm holst, bekommst du einen SRS-Score von 200, was mit 10 multipliziert wurde.

[00:20:47] **Gavin McClurg:** Oh, okay.

[00:20:47] **Brett Janaway:** Aber der Teil, der es... Es ist einfach. Aber der Teil, der es für die Außenstehenden der SRS schwierig macht, ist: Wenn es eine SRS-Veranstaltung ist, multiplizieren wir es mit 15. Oh. Es ist quasi ein Geschäftsmodell für das erste Jahr, das ein bisschen heimtückisch ist, aber wir versuchen zu fördern, zu unseren Events zu kommen und nicht auf anderen Events unterzutauchen. Und das ist auch ein Teil davon, warum wir zu erfolgreich waren. Also bei den SRS-Qualifikationen wird es auch mal 15 gegeben. Oh,

[00:21:18] **Gavin McClurg:** also das Gleiche.

[00:21:18] **Brett Janaway:** Es ermöglicht den Außenstehenden den Zugang. Es ist eine Voraussetzung, du bist

[00:21:20] **Gavin McClurg:** das Gleiche bekommen

[00:21:21] **Brett Janaway:** Punkte. Es ist das Gleiche. Oh,

[00:21:21] **Gavin McClurg:** cool. Okay. Genau.

[00:21:24] **Brett Janaway:** So, so könnt ihr einige deiner Leute, also lokale Leute, ins SRS-System holen und mitmachen lassen. Und irgendwann... werden wir das alles ausgleichen. Wir werden alles angleichen. Und dann wird es viel einfacher sein. Und

[00:21:34] **Gavin McClurg:** Ist das jetzt dein Lebensunterhalt? Ist das dein Job? Ist das das, was du machst?

[00:21:39] **Brett Janaway:** Oh, ich wünschte. Oh, okay. Ich arbeite Vollzeit. Ich leite die Competitions Vollzeit. Aber die SRS, es ist wichtig zu wissen, dass sie eine Non-Profit-Organisation ist. Es ist eine ordnungsgemäß registrierte Firma, aber registriert in der Sportkategorie. Aber sie hat keine Aktionäre. Ich darf keinen einzigen Cent des Gewinns anrühren. Keiner von uns im Team rührt den Gewinn an. Genau wie bei der PWC. Okay. Das war wichtig. Offensichtlich mache ich es nicht umsonst. Ich bekomme ein Gehalt. Sicher. Und das machen alle im Team. Mein Gehalt bei der SRS – ich verdiene derzeit mit einer einzigen privaten Veranstaltung mehr als mit der gesamten Saison der SRS. Ah, okay. Das wird sich ändern. Aber der ganze Punkt der SRS ist eigentlich nur, das, was ich gerne tue, dem Sport zu geben.

[00:22:27] Und ein paar gute Ziele setzen. Und Grundlagen für die Zukunft im Sport schaffen.

[00:22:31] **Gavin McClurg:** Ich freue mich, dass Ruth eure Live-Berichterstattung übernimmt. Das ist etwas, das den World Cups seit ihrem Weggang sehr fehlt. Ich bin froh, dass du sie da rausgeholt hast, damit sie ihr Ding machen kann. Denn das macht so viel Spaß. Und es war so – ich meine, ich habe es geliebt. Und Leute wie meine Mutter, die keine Ahnung davon haben, was beim Gleitschirmfliegen passiert, haben es auch geliebt. Es fehlt einfach so sehr – und ich habe an diese Tür oft geklopft. In den letzten paar Jahren, seit wir Ruth bei den PWC verloren haben, fehlt das wirklich. Und das hat etwas ganz Besonderes im Vergleich zu einem Instagram-Post mit ein paar Bildern. Ich weiß nicht. Ich habe diesen Blog einfach geliebt. Das war der Wahnsinn. Das macht echt Spaß.

[00:23:13] **Brett Janaway:** Ja. Aber ich frage mich, wie schwierig das ist, wenn man einen Sport hat, in dem es eigentlich gar kein Geld gibt. Wie bekommt man diese Qualität, wenn man die Leute nicht bezahlen kann? Ja. Ja. Ja. Ja. Ja. Ja.

[00:23:32] Es liegt daran, dass wir es aus Leidenschaft machen, nicht für das Geld. Also ja, Ruth ist absolut leidenschaftlich und bereit, es für ihre Reisekosten und, weißt du, nicht viel anderes zu tun. Oh,

[00:23:43] **Gavin McClurg:** gut für sie. Das ist toll. Also, ich weiß, dass Ulrich Rennen fahren darf, also haben sie sicher Spaß daran.

[00:23:50] **Brett Janaway:** Die haben einen Riesenspaß, ja. Und Ulrich ist einfach begeistert, dass er seine Scoring-Softwares und Systeme weiterlaufen lassen kann und trotzdem Rennen fahren darf. Und wer hätte gedacht, dass er so verdammt gut sein würde? Wer

[00:24:00] **Gavin McClurg:** wer hätte gedacht, dass er so verdammt gut sein würde?

[00:24:01] **Brett Janaway:** Er ist ein unglaublicher Kämpfer. Oh, die Leute vergessen das. Ich meine, der Typ – er hat das über all die Jahre am Boden gehalten. Er hat in den X-Hubs mitgemacht, wissen Sie. Ich

[00:24:08] **Gavin McClurg:** Ich meine, wir vergessen diese Dinge oft. Er hat eine gewisse Historie. Also, mit jedem auf den Zweileiner Cs, ich nehme an, die Leute sind auf dem Arctic R und dem Photon und, ihr wisst schon, was auch immer von Advances kommt. Ich achte nicht genug auf die E&C Schirme. Aber gibt es dazu irgendetwas zu sagen? Ist das eine tolle Sache? Ist das etwas Beängstigendes? Ist es – ich weiß nicht. Ich bin mit diesen Schirmen nicht sehr vertraut. Also, ihr wisst schon, ich fliege das High-End-Zeug. Also, ich – Nun,

[00:24:40] **Brett Janaway:** Die durchschnittlichen Sportschirme heutzutage sind einfach umwerfend. Ich meine, beim Racing fliege ich während des Jahres nicht viel, aber ich mache im Winter besonders viel Racing in Kolumbien. Da fliegt man diese 100K-Tasks in Roldanillo. Da sind alle Enzos in der Open Class dabei. Und man kommt ins Gold. Der Sieger kommt ins Gold. Und fünf, sechs, sieben Minuten später kommen die ersten Sportschirme an. Vor drei oder vier Jahren war das ein Zeitunterschied von einer Stunde. Und jetzt sind wir bei Minutenunterschieden. Die Schirme heutzutage sind also umwerfende Schirme. Cool. Wenn man das auf das überträgt, was wir machen, ist das Problem, mit dem wir beim SRS besonders in letzter Zeit umgehen mussten, dass ich immer zuversichtlich war, dass es erfolgreich sein würde. Aber es war zu erfolgreich.

[00:25:25] Und es verändert den Sport jetzt, was ich zu Beginn nicht erwartet hätte. Ich meine, es war immer meine Sorge, aber es hat den Sport wirklich verändert. Und deshalb mussten wir nun damit anfangen – nun ja, wir haben sofort Einschränkungen für Sportschirme eingeführt. Ich stand in Kontakt mit unseren – nun ja, unseren Partnern, wir haben sie gebildet. Wir hatten Ozone, Skywatch und BGD als die vier Hauptpartner. Und wir haben am ersten Tag eine WhatsApp-Gruppe gegründet. Und es ging einfach darum, wie wir verhindern können, dass das völlig ausartet. Also Regeln wie der Geschwindigkeitsbegrenzer, das Band zwischen A und B. Darauf wurde von Anfang an bestanden, weil wahrscheinlich etwa ein Drittel der Sportschirme auf dem Markt das nicht haben. Meistens von Herstellern, die keine CCC-Schirme gebaut haben.

[00:26:10] Sie realisieren nicht, wie wichtig das ist. Heutzutage geht es darum, die Streckengeschwindigkeiten zu begrenzen. Wir hatten diese Regel. Sie hätte sowieso nächstes Jahr in Kraft treten sollen. Aber zum Glück hat die CIVL das mit uns auch erkannt. Und wir haben vor etwa einer Woche die neue CCC-Klasse eingeführt. Wir haben uns zusammengesetzt – wir haben viele Monate damit verbracht, jeden Sport-Schirm zu untersuchen, der in den letzten drei oder vier Jahren gewettet hat. Dann haben wir uns die Merkmale angesehen und überlegt, wie wir daraus Regeln machen können, um sie so zu lassen, wie sie jetzt sind, nur um ihren Charakter zu bewahren. Nicht die Designfähigkeiten der Hersteller einschränken, sondern Dinge wie – nun ja, wir haben uns letztendlich auf ein Streckengeschwindigkeitsverhältnis von 6,8 geeinigt, weil das höchste, das wir im Sport haben, 6,9 ist.

[00:27:07] Wir sind da nur ein kleines bisschen abgerückt. Bei der Zellzahl liegen die Extreme momentan bei 70 oder 71. Wir haben uns also für 67 Zellen entschieden, was sehr dazu beitragen wird, zu verhindern, dass die prognostizierten Streckverhältnisse völlig durchdrehen. Und dann gibt es noch ein paar andere Regeln in diesem Zusammenhang. Die Geschwindigkeitsbegrenzung ist natürlich obligatorisch. Wir haben sogar eine Gewichtsbeschränkung hinzugefügt. Jeder einzelne Schirm, der in dieser Klasse ist – jeder einzelne Schirm auf dem Markt erfüllt sie momentan –, aber wir wollen nicht, dass die Schirme zu schwer werden. Das wurde alles unter Dach und Fach gebracht. CIVL hat das als ihre Regeln für Kategorie 1 für zukünftige Weltmeisterschaften eingeführt. Und dann wird die SRS das, wie ich denke, nächste Woche einfach absegnen und wahrscheinlich ab nächstem Jahr durchsetzen. Hoffentlich wird das den Wahnsinn stoppen, den wir damals 2012 hatten, war das?, als der E & D zum Rennschirm wurde?

[00:27:59] **Gavin McClurg:** Ja, klar. Was passiert sonst noch in dieser Welt, das für die Zuhörer von Interesse ist? Was die Plenary und Civil betrifft, ist das Thema seit dem Unfall bei den Weltmeisterschaften in Brasilien ziemlich heiß.

[00:28:22] Es gab viel hitzige Diskussionen in den sozialen Medien. Und ich weiß, dass ich zu dieser Basisgruppe gehöre, zu der auch du gehörst. Ich sehe deine Kommentare ständig. Und ich war einfach nur Zeuge. Ich möchte da nicht zu tief hineingehen, aber ich habe einfach alles mitbekommen. Da ist viel los. Eine Menge. Gibt es da ein paar Themen, die du findest, dass wir hier ansprechen sollten?

[00:28:46] **Brett Janaway:** Ja, es war die geschäftigste oder die umfangreichste Phase, die ich je in einer Plenarsitzung gesehen habe, die wir dieses Jahr durchlaufen mussten. Es war also ein ziemlich langer Weg, um dorthin zu gelangen. Wie du sagst, fing es in Brasilien an. Ja.

[00:29:00] Ja. Ja. Das ist dieses Jahr das erste Mal seit etwa 2012, dass es bei den neuen Regeln so große Änderungen gibt.

[00:29:09] Die wichtigsten Änderungen, die ihr sehen werdet, betreffen alle die Ballastgrenzen und so weiter – also wie viel Gewicht man mitführen darf.

[00:29:17] Das ist meiner Meinung nach eine schwierige Entscheidung, aber sie musste kommen, weil – ich meine, wenn meine Frau 22 Liter Blei und Wasser mitführt, nur um mit ihrem CCC-Schirm wettbewerbsfähig zu sein. Aber das will sie gar nicht. Tatsächlich war es so viel, dass sie mitten durch die Weltmeisterschaft abgebrochen hat, weil sie damit nicht klarkam. Aber das ist der Druck auf die Piloten. Und deshalb mussten aus Sicherheitsgründen die Limits zurückkommen. Sicherheit, Sportlichkeit – es ist sehr schwer, diese beiden Dinge oder die Fairness im Gleichgewicht zu halten, und es mussten politische Entscheidungen getroffen werden. Das wurde sehr gut unterstützt. Aber die andere Änderung wird funktionieren. Die wird kommen.

[00:30:01] Die Performance-Limiter oder „Noodles“, wie die Leute sie nennen, wurden dieses Jahr nicht genehmigt, aber ich glaube, sie werden nächstes Jahr da sein. Der Hauptgrund, warum die Delegierten dieses Jahr nicht dafür gestimmt haben, ist, dass wir sie noch nicht getestet haben. Wie können wir sie also in eine Kategorie aufnehmen, bevor sie getestet wurden? Aber das Testevent ist nur noch einen Monat entfernt. Ich denke also, wir werden sie nächstes Jahr im Sport sehen. Wieder einmal gibt es eine ganze Menge von Leuten, denen die Idee gefällt, und solche, denen sie nicht gefällt. Aber in Kombination mit den Gewichtsbeschränkungen sollte das gesund sein. Wir werden sehen. Lassen Sie...

[00:30:40] **Gavin McClurg:** Ich würde da ein wenig widersprechen. Spielt mal kurz den Gegenspieler, denn ich habe erst gestern einen Podcast mit Violetta gemacht, die Teil der Pilotenunion war, die mit Julian gegründet wurde, der dann wohl ausgestiegen ist. Aber ich nehme mich selbst mal als Beispiel. Ich habe dafür gestimmt, die Ballastgrenzen einzuführen, und ihr kennt ja die Geschichte dazu. Wir hatten die vor nicht allzu langer Zeit und alle haben sie gehasst. Aber ich habe dafür gestimmt, weil ich dasselbe dachte. Magdalene ist hier das perfekte Beispiel. Das ist einfach eine lächerliche Menge an Gewicht, die man tragen muss. Es ist unsicher. Wir haben nicht unbedingt die Daten dazu. Das ist immer das Problem, wir sammeln in dieser Sportart nicht besonders gut Daten.

[00:31:28] Das haben wir nicht. Wisst ihr, bei so vielen Dingen, wie zum Beispiel der konischen Spitze der Geschwindigkeit, wurden so viele Punkte diskutiert. Und ich sehe, wie ihr da ständig einspringt. Und wisst ihr, das sind oft nur Meinungen. Richtig, das muss gefährlicher sein, aber wir haben die Daten dazu eigentlich nicht. Was den Ballast angeht, denke ich natürlich auch wieder, dass wir die Daten dazu nicht haben, aber es ergibt einfach Sinn. Wisst ihr, kleine Leute, die eine Tonne Gewicht tragen. Aber für mich war die Abstimmung mit den Noodles gekoppelt. Wisst ihr, für mich, wenn wir die Noodles einführen – und für diejenigen, die zuhören, was Noodles sind: Denkt an Pool-Nudeln. Die sind viel kleiner im Durchmesser. Sie werden um eure Beine gewickelt. Sie sind ziemlich einfach zu montieren. Wir wollten sie dieses Jahr beim World Cup in X-ray für einen Datentag ausprobieren.

[00:32:16] Aber das Wetter war schrecklich. Wir konnten es nicht machen. Aber wie gesagt, wir haben nicht wirklich die Daten. Aber das ist die Luc Armant Initiative. Und was sie bewirkt, ist, dass sie mehr Widerstand erzeugt. Also fliegen die Leute viel größere Schirme. Das ist einfache Physik. Sie fliegen besser als kleinere Schirme. Und deshalb müssen Leute, die wettbewerbsfähig sein wollen und leichter sind, Ballast anlegen und größere Schirme fliegen, weil die kleineren Schirme ein doppeltes Problem darstellen. Sie fliegen nicht so gut und sie sind nicht so schnell. Sie sind eher ein Griff, eher etwas, an dem man sich festhält. Und sie fliegen nicht so gut. Um wettbewerbsfähig zu sein, muss man also größere Schirme fliegen. Wenn du also klein bist, musst du Ballast anlegen, um das zu erreichen. Die Noodles würden das theoretisch in gewisser Weise entfernen, weil, weißt du, wenn du groß bist, fliegst du einen größeren Schirm.

[00:33:02] Du trägst mehr Widerstand. Weißt du, mit diesen Noodles erzeugst du einfach mehr Widerstand. Und so können Leute mit geringerem Gewicht fliegen. Sie müssen nicht ballastieren. Es wird ausgeglichen. Sie heißen

Equalizer. Und theoretisch wird das die ganze Gruppe ausgleichen. Also habe ich dafür gestimmt, diese Ballastgrenzen einzuführen. Aber ich dachte, das würde mit den Equalizern gekoppelt sein. Für mich ist das, was wir getan haben – und das würde Violetta argumentieren, und ich neige dazu, ihr zuzustimmen –, dass wir zwar etwas getan haben, um das Ballastproblem zu eliminieren, aber wir haben auch all diesen Leuten die Möglichkeit genommen, wettbewerbsfähig zu sein, weil man heutzutage ja einen Comp-Schirm braucht.

[00:33:49] Und, wisst ihr, ein Gurtzeug, ein Sub mit zwei Rettungsschirmen. Ihr seid ja schon mal bei etwa 25 kg oben. Mit den Ballastlimits habt ihr jetzt etwa 8 kg Puffer, was im Grunde bedeutet, dass jeder, der klein ist, einen extra kleinen oder bestenfalls einen kleinen Schirm fliegen muss. Und die sind nicht wirklich wettbewerbsfähig. Für mich bedeutet die Abstimmung also, dass wir gerade die kleinen Leute ausgeschlossen haben, die Rennen fahren wollen. Sie können nicht wettbewerbsfähig sein. Wir haben also die Sicherheit priorisiert und gesagt: Hey, da muss etwas getan werden. Aber für mich hätte das im Verbund mit den Equalizern passieren müssen. Also, was ist deine Meinung?

[00:34:36] **Brett Janaway:** Nun, ich fange mit der Schwierigkeit an, diese Fairness, Wettbewerbsfähigkeit und Sicherheit abzuwägen. Und ich denke, angesichts der Unfälle, die wir gesehen haben – und es gibt mehrere auf hohem Niveau mit Ballast – mussten wir bei diesem Punkt einfach die Sicherheitsseite wählen. Ja, es wäre schön gewesen, es direkt mit den Limits zu koppeln. Aber vielleicht haben wir das ja tatsächlich, denn was die Gespräche mit den Cat 1 betrifft, ist die nächste Cat 1, die von den Ballastlimits betroffen ist, erst nächstes Jahr, nicht dieses Jahr. Und das ist genug Zeit, um die Balance-Limiter einzuführen. Das Testevent nächsten Monat könnte das Bureau sie direkt danach einführen. Oder wir führen sie bei einer Ex-Plenary ein, und sie kommen trotzdem zur gleichen Zeit bei Cat 1 an. Okay, also

[00:35:20] **Gavin McClurg:** da ist Zeit.

[00:35:20] **Brett Janaway:** Also ist es

[00:35:21] **Gavin McClurg:** empfohlen für die Zeit der Katze, richtig? Ja. Ja. Wie funktioniert das?

[00:35:25] **Brett Janaway:** Es wird empfohlen, aber ich glaube, PWC hat bereits gesagt, dass sie sich erst mal zurücklehnen und zusehen werden. Ja. Und schauen, wie es sich entwickelt. Und wenn sie sie nicht adoptieren, wer wird sie dann noch adoptieren?

[00:35:36] **Gavin McClurg:** Ja. Das ist fair genug. Ich meine, ich fliege im September eine Cat 2 und ich werde sie nicht übernehmen, wissen Sie. Also, ja, fair genug. Ja, genau. In gewisser Weise müssen wir uns vielleicht ein bisschen entspannen, weil es noch eine Weile dauern wird. Hoffentlich gibt es Zeit. Es ist nicht das Ende für die kleinen Leute in der Cat 1. Ich denke, die Dringlichkeit hier ist eher: „Na toll, du hast mich gerade komplett aus dem Wettbewerb ausgeschaltet.“

[00:36:00] **Brett Janaway:** Ja. Und ich denke, wir müssen auch den neuen Titel berücksichtigen, der eingeführt wurde. Nun, niemand diskutiert darüber, jeder vermisst ihn. Es wurde jetzt ein Leichtgewicht-Weltmeister geschaffen. Ein 95-Kilo-Pilot kann jetzt Weltmeister werden. Und das ist mehr als nur eine reine Geste, die angeboten wurde. Wir wissen, dass die kleineren Schirme schwieriger zu handhaben sind, weil die Hersteller keinen wirklichen Aufwand in sie investieren. Ja. Jetzt können die Hersteller einen Weltmeistertitel anstreben. Jetzt haben sie einen Anreiz, den kleinen Schirm besser zu machen. Und dann gibt es die Grenzgänger unter den Piloten.

[00:36:40] Ono, ich wette, würde auf einen 95-Kilo-Schirm passen, wenn er wollte.

[00:36:44] **Gavin McClurg:** Maxime würde, für

[00:36:45] **Brett Janaway:** Stimmt. Ja. Wenn sie anfangen, diesen Anreiz zu nutzen, werden sie es vielleicht dann angehen. Interessant. Ja. Ich denke, da steckt einiges Gutes drin, das die Leute bisher nicht berücksichtigt haben.

[00:36:55] **Gavin McClurg:** Ja. Okay. Und ich denke, wie immer, ist es auch ein Kommunikationsproblem. Ja. Das ist der Punkt. Ja. Social Media ist nicht gerade freundlich zu unseren Gehirnen. Das ist es. Da wird gerade viel aufgewühlt. Ich weiß. Die anderen

[00:37:08] **Brett Janaway:** Eine riesige Sache, die passiert ist, ist die Änderung der Teamgröße oder der Nationeneintrittsgröße bei den Weltmeisterschaften oder in den Cat 1s. Früher war 3 plus 1 bekannt, was typischerweise drei Männer und eine Frau bedeutete, obwohl man innerhalb der vier Personen so viele Frauen wie gewünscht haben konnte. Und dann bekamen die größeren Nationen tendenziell mehr Plätze. Dem amtierenden Weltmeister konnte also auch ein Platz angeboten werden. Und alle unbesetzten Plätze gingen dann einfach an hochrangierte Piloten. Was das in der Realität bedeutete: Bei einem europäischen, kontinentalen Event haben wir typischerweise vielleicht acht Franzosen. Und dann tauchen die Briten auf und fünf oder sechs Briten tauchen auf. Die kleineren Nationen haben oft einfach nicht die Kapazität, mehr als drei zu besetzen.

[00:37:59] Und was wir jetzt gemacht haben, ist die Begrenzung auf drei plus eine Frau. Es ist nicht mehr ein Drei-plus-Eins. Es ist ein Drei und ein Eins, wenn ihr wollt. Und das wird nach der Nation Rangliste ausgewählt, nicht nach der Pilot Rangliste, was die Dinge ein wenig verändert.

[00:38:21] Wir erlauben der amtierenden Weltmeisterin keinen exklusiven Platz mehr. Das bedeutet, dass die Franzosen jetzt nur noch vier haben können. Die Briten können nur noch vier haben. Alle sind auf vier begrenzt. Und das unter der Voraussetzung, dass sie eine Frau als vierte haben.

[00:38:37] Es ist also totale Fairness in den Teams.

[00:38:42] Das hat die Auswahl der Frauen nicht im Geringsten beeinflusst. Jede Frau, die bei den letzten Weltmeisterschaften dabei war, kann auch zu den nächsten Weltmeisterschaften fahren. Es waren 12 bei den letzten Weltmeisterschaften. Alle von ihnen. Alle 12 würden immer noch ausgewählt werden und immer noch ihren eigenen Titel haben. Aber was es bedeutet, ist, dass sie nicht zwangsläufig für das Team punkten, was wiederum ein weiterer Vorteil für die großen Nationen war, die Frauen hatten. 12 Nationen hatten eine Frau und der Rest nicht. Diese Bonusmöglichkeit wurde also entfernt und ist jetzt über alle Nationen hinweg ausgeglichen. Also ja, große Änderung. Die Leute müssen selbst beurteilen, ob das eine gute oder eine schlechte Sache ist. Ich denke, für die Mehrheit der Nationen ist es eine gute Sache. Und für einige Nationen, wie die Briten, ist es ein Glas, das halb voll oder halb leer ist.

[00:39:27] Wir sind jetzt mit den Franzosen gleichauf. Wir haben mehr Chancen, sie einzuholen, aber wir haben nicht mehr den Vorteil gegenüber kleineren Nationen, den wir vorher hatten. Es kommt also auf die Perspektive an.

[00:39:38] **Gavin McClurg:** Aber es wäre immer noch so, wisst ihr, wir haben hier in den USA diese Art von ungewöhnlicher Situation, in der unsere Frauenmannschaft wirklich stark ist. Da gibt es vier, die sind einfach fantastische Spielerinnen. Ja.

[00:39:48] **Brett Janaway:** Und es

[00:39:48] **Gavin McClurg:** war bei den letzten Worlds. Ich kann mich nicht erinnern, wie die Auswahl genau lief, aber ich glaube, wir hatten zwei oder vielleicht sogar drei Frauen, die sich einfach auf eigene Faust qualifiziert haben. Mit anderen Worten, sie lagen vor unserem besten männlichen Piloten. Das würde also keinen Einfluss haben. Das heißt, wenn wir drei Frauen unter den Top drei in der NTSS hätten, was unser Punktesystem ist, dann wären das diese drei und dann die vierte Person, korrekt? Ja. Okay, verstehe ich.

[00:40:15] **Brett Janaway:** Ja, genau. Ja. Ja. Ja. Im Grunde hast du jetzt eine Begrenzung. Nur drei Männer können teilnehmen. Ja. Aber du könntest vier Frauen haben. Richtig. Also

[00:40:24] **Gavin McClurg:** es ist nach der Rangliste, aber mindestens einer. Ja. Okay. Verstanden. Ja. Ja. Okay. Okay. Zurück zum SRS. Bevor wir hier abschließen, würde ich gerne von denen hören, die zuhören und noch nicht darüber nachgedacht haben, mal den ersten Schritt zu wagen und es noch nicht gemacht haben: Wie machen die das? Wie bekommen die einen Platz? Wie sollten sie trainieren? Worüber sollten sie nachdenken? Sollten sie zuerst zu anderen Wettkämpfen gehen? Wissen Sie, um ein Gefühl dafür zu bekommen, wie man die Instrumente bedient und wie das „Race to Goal“ funktioniert? Was würden Sie empfehlen?

[00:41:00] **Brett Janaway:** Ja. Auf jeden Fall, versucht nicht, das SRS als euer erstes Event zu besuchen. Ihr müsst erst mal ein bisschen lernen, wie man ein Rennen bestreitet. Unterstützt also im Moment eure lokalen Wettbewerbe und macht die ersten dort. Sucht nach diesen Trainingsevents, wenn ihr sie finden könnt. Ich weiß, dass ihr dort die weite

Fläche habt. Wir haben hier das NIVX, die Ozone Sharbras. Aber sucht nach diesen Events, die euch etwas mehr beibringen, die euch diese Debriefings und Vorträge bieten. Und während ihr wettbewerbt, werdet ihr sowieso ganz natürlich einen SRS-Score sammeln. Egal, bei welchen Events ihr dabei seid, ihr werdet daraus einen SRS-Score erhalten. Und wenn ihr bereit seid, wenn ihr das nötige Level habt, was momentan etwa 20 WPS-Punkte sind – dann könnt ihr versuchen, ins SRS einzusteigen.

[00:41:45] Und dann wird das SRS dein Lernen definitiv massiv beschleunigen. Wir unterrichten dich nicht, aber allein durch die Präsenz in einer starken Racing-Umgebung lernst du unglaublich schnell. Also ja, lerne die Grundlagen in einem lokalen Wettbewerb und mach dich dann bereit für den großen Schub, wenn du es in die SRS schaffst.

[00:42:06] **Gavin McClurg:** Ich weiß, dass viele meiner Freunde in den letzten Jahren gewettet haben. Du weißt schon, die Piloten vom PWC-Ende, wie Nick Greece und Bill Belcourt und diese Typen. Die sind zur Ozone gegangen. Das ist die US-Version. Matty und Austin oben in Chelan hatten dieses Ozone Open. Ich glaube, das ist der Name. Ozone Chelan Open oder so ähnlich. Aber da sind nur strikt Sportklasse-Schirme erlaubt. Und die lieben es einfach. Wenn sie zu diesem Event gehen, finden sie es klasse. Es macht so viel Spaß. Und die Woche darauf ist die U.S. Open des Gleitschirmfliegens, wo dann jeder mit ihren Enzos und X1s und so unterwegs ist. Und daran nehme ich immer teil. Es ist der Wahnsinn. Aber sie sagen, dass es einfach eine andere Stimmung ist. Was ist da der Grund? Warum ist das so?

[00:42:51] Und ich meine, interessant ist auch, dass ich bei der SRS immer daran denke, dass jeder im Grunde Basketball spielt. Sie haben viel ähnlichere Ausrüstung, was irgendwie komisch klingt, weil natürlich jeder auf einem Enzo mit Sub oder einem X1 mit Sub fliegt. Die fliegen alle sehr ähnlich. Es ist also nicht so, dass Leute einen großen Vorteil haben. Es ist nicht so wie früher in der Open Class, wo man mit einem Prototyp oder so wirklich einen Vorteil haben konnte. Aber bei der SRS sieht man immer noch die besten Piloten gewinnen. Ich meine, es sind immer noch, wie du gesagt hast, Dylan und Powell, und man sieht die großen Namen ganz oben.

[00:43:30] **Brett Janaway:** Ja. Ich denke, der Unterschied zwischen den Schirmen in der SRS ist eigentlich viel größer als in der Open Class. In der Open Class fliegen die meisten auf dem Enzo. Da ist der X1. Da kommen die Boomerangs gerade zurück. Aber der Leistungsunterschied zwischen ihnen ist nicht so groß. Und die Piloten sind ziemlich verrückt. Sie haben alles ausgereizt. Weißt du, sind es acht Jahre, seit der Ozone Enzo auf dem Markt ist? Jeder hat einfach gelernt, ihn richtig zu nutzen. In der Sports Class ist der Unterschied zwischen ihnen größer, aber das gilt auch für die Fähigkeiten der Piloten. Und das sind wirklich die Fähigkeiten der Piloten, die den Unterschied machen.

[00:44:06] Und ich denke, das bietet einfach so viele Möglichkeiten für Spaßtage damit. Gute Tage und schlechte Tage damit. Es ist verrückt. Russ Ogden. Du müsstest wahrscheinlich Russ Ogden fragen, was der Reiz ist. Weil Russ hat dieses Jahr von Cat 1 zurückgetreten. Ja. Oder Ende letzten Jahres. Das war sein letztes in Brasilien. Nicht wegen irgendwas, was in Brasilien passiert ist, sondern er wollte generell aus dem High-Level-Racing aussteigen. Aber der einzige Wettbewerb, den er dieses Jahr, glaube ich, machen will, ist Chelan.

[00:44:34] **Gavin McClurg:** Ja. Er

[00:44:34] **Brett Janaway:** er will da raus und das machen. Er hat es schon ein paar Mal gemacht. Weil er es einfach liebt. Es ist magisch.

[00:44:38] **Gavin McClurg:** Ort zum Rennen.

[00:44:39] **Brett Janaway:** Und er sagt, er kommt vielleicht nächstes Jahr zum SRS. Also weiß ich nicht. Frag Russ mal danach. Ja, das ist eine gute Frage an ihn.

[00:44:48] **Gavin McClurg:** Ich bin nur

[00:44:48] **Brett Janaway:** als Organisator. Ja.

[00:44:49] **Gavin McClurg:** Das ist ein guter Punkt. Ja. Ja. Du bist beschmutzt. Also, Brett, danke, Mann. Ich schätze es wirklich sehr, von all dem zu hören. Wir freuen uns natürlich riesig, diesen Herbst eines eurer Events mit dem Wide Open auszurichten. Das wird echt lustig. Es wird interessant sein, die beiden zu kombinieren. Ich weiß nicht, ob das schon mal gemacht wurde. Also versuchen wir wirklich, das so zu machen, ihr wisst schon, wir werden diese zwei

Divisionen haben. Und ich denke, das wird alles klappen. Aber es wäre cool. Ich denke, das wird viel Spaß machen. Und es wäre schön, das irgendwie zu kombinieren und zu sehen, wie das so funktioniert. Aber Glückwunsch, dass du das durchgezogen hast, die Führung übernommen und etwas geschaffen hast, auf das die Leute richtig Bock haben. Wisst ihr, das brauchen wir im Free Flight. Hike-and-Fly hat das während Corona gemacht.

[00:45:35] Und alle sind total begeistert davon. Also, ja, Respekt an dich. Danke dir.

[00:45:40] **Brett Janaway:** Ja, sehr gerne. Es hat viel Spaß gemacht. Ja. Ich bin mir sicher, dass wir das noch lange machen werden. Wir sehen uns irgendwann in den USA. Wir werden dort bald eins veranstalten.

[00:45:49] **Gavin McClurg:** Das wäre toll. Ich würde mich freuen. Ich möchte der Erste sein. Also ja, behaltet diesen Bereich im Auge. Cool. Wenn

[00:45:58] Wenn du CloudBase Mayhem wertvoll findest, kannst du uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Alle sind unglaublich wichtig, um die Show am Laufen zu halten. Du kannst uns auf der Plattform, auf der du uns hörst, eine Bewertung geben. Du kannst darüber auf deiner Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst auf dem Weg zur Arbeit mit deinen Freunden darüber reden. Ich weiß, dass so viele gute Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich kannst du die Show unterstützen. Du kannst uns finanziell helfen. Die Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, Speicherplatz, Musik und Kosten hinter den Kulissen. Und alles, was wir jemals verlangt haben, war einen Dollar pro Folge. Wir veröffentlichen alle zwei Wochen eine Folge. Wenn du uns also einen Dollar pro Folge gibst, sind das 25 Dollar im Jahr. Das ist deutlich weniger als ein Magazinabonnement und viel weniger als ein Latte pro Monat. Du wirst bemerken, dass wir keine 10 Minuten Werbung am Anfang der Show haben, obwohl uns ständig darum gebeten wird. Glaub mir. Ich finde, Werbung ist ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell.

[00:46:45] Und ich möchte, dass ihr als Hörer wisst, dass diese Gespräche einfach nur Spaß machen. Wir sind authentische Menschen, die ihre Meinung sagen, und wir lassen uns nicht von Marken beeinflussen. Aber das bedeutet, dass wir auf euch, unsere Hörer, angewiesen sind. Wenn und nur wenn ihr die Show unterstützen könnt, ohne dass es euer Portemonnaie belastet, würden wir uns wirklich freuen. Geht auf die Website, um verschiedene Möglichkeiten zu finden, die Show über Patreon oder andere Plattformen zu unterstützen, auf denen wir uns große Mühe gegeben haben, die Gebühren zu minimieren, damit euer Geld direkt bei uns ankommt. Als Abonnent erhaltet ihr Zugriff auf alle Arten von Bonus-Informationen. Kleine Details, die nicht in den Podcast schaffen. Zusätzliche Inhalte. Unsere Ask Me Anything-Shows und vieles mehr. Wir stellen nichts hinter eine Paywall und werden es auch nie tun. Wenn ihr euch die Unterstützung der Show nicht leisten könnt, schickt mir einfach eine E-Mail und ich richte euch ein Konto ein. Keine Fragen gestellt. Hoffentlich seid ihr irgendwann in einer Position, in der ihr es könnt.

[00:47:32] Vielen Dank fürs Zuhören. Danke für eure Unterstützung. Wir sehen uns bei Cloudbase.