

Hang Gliding Unveiled: Safety, Gear, and Growth Strategies

Cloudbase Mayhem Podcast 276 — Erika Klein

Published	2026-07-01
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/hang-gliding-unveiled-safety-gear-and-growth-strategies-with-erika-klein/
Duration	01:11:43
Speakers	Erika Klein, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0276-hang-gliding-unveiled-safety-gear-and-growth-strategies-with-erika-klein.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	6 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	19
Show notes	19
Transcript	19
Deutsch	37
Show notes	37
Transcript	37

English

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

Show notes

Veteran Hang Gliding pilot Erika Klein shares her journey into the sport, the unique aspects of dune flying, and insights on safety, gear, and growing the sport. This episode offers valuable tips for beginners and enthusiasts alike- and if you haven't hang glided will get you very keen to go prone!

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Hey there, everybody. Welcome to another episode of the CloudBase Mayhem. I have been very inspired lately to get more hang gliders on the show. We have been missing a lot of that content over the years, and I always threaten, and I never do. So I reached out to my good buddy, who my wife and I and Fallon at the time was not even two, worked for the 2019 X-Alps, stayed with him just outside of Milan, and a long-time hang glider and commercial pilot. So I reached out to him recently and just said hi, and hey, throw me a whole slew of names, and I'm going to get them on the show. So we've got Manfred and Jeremy, and we did the one with Christian, but Alex Ploner, and a bunch of others. He gave me some really good recommendations. So we're going to be putting some hang gliding content here in the show over the next few months, and hopefully forever after.

[00:01:03] But my first one to drop is today with Erica. Erica used to work with USHPA, and she's been flying for over 15 years, and she's had a very different approach. It's been a nice, slow, easy progression, a lot of fun. She does a ton of kind of, I guess you'd call it hang gliding waga on the dunes, and she's got a huge social media presence. She puts out a ton of content, a lot of videos that are watched by literally millions of eyeballs. So she's done very well. There, but is, you know, not one who has chased the scary and done a ton of competition flying and big long distance. She just recently got into a little bit of topless flying after all these years and recently got into sports class comps.

[00:01:52] And but she just had a really nice progression, really loves it, keeps her normal day job Monday through Friday and goes flying whenever she can on the weekends. And her perspective was was really cool. She talked a lot about what reached. Out to me about, you know, progressing at your own pace and the tools we can use, including cameras and video analysis and simulators to learn and books, podcasts and all the resources that are out there. She's also an instructor, so she's got some background and and teaching. We had a lot of fun with misconceptions between hang gliders and paragliders and talked a little about short pack gliders, which we heard about.

[00:02:37] Recently on the show and the need for these short pack gliders to be something you can put in the car and put together really quick and so just more accessible to more people. I can fly with hang gliders and that's all pretty cool stuff. So yeah, we had a lot of fun with this and then we closed with her telling me about I didn't even know this was possible, but you can hang glide over the summer. Very specific hours in Yosemite. It's the only national park that allows free flight and it's only hang gliders. You gotta be an H4. You can find out about that by the time this show hits, it'll be open in certain hours of the day. It's Yosemite hg.org. So check that out and check out Erica's many, many awesome videos and enjoy this show.

[00:03:28] Cheers,

[00:03:34] Erica. Welcome to the mayhem. I really appreciate you reaching out a few months ago about Pete. We're working on that one. And and that's, uh, geared me up for a whole series of talks with hang gliders, which is going to be awesome because I have we we have not done enough and I'm always saying I need to do more need to do more. But just this morning hooked up with Manfred and and Jeremy who's over at the euros. He's got a bad infection going on or something. So we'll do that later. But it's anyway, we'll we'll do a lot more of these which will be I know very fun for our audience. And I've had a really good time watching some of your videos. You're quite the content creator. And so and you were on this list of people that reached out and said, Hey, we, you know, we need to get so and so on the show and these folks and you were on there.

[00:04:22] So it's great to talk to you. And it's great to have you on the show. And thanks for thanks for your time.

[00:04:28] **Erika Klein:** Yeah, thanks so much for having me.

[00:04:30] **Gavin McClurg:** Yeah, you sent me a cool list. Well, where are you asked if we should start with that? Where? Where are you at?

[00:04:36] **Erika Klein:** Southern California based Los Angeles area.

[00:04:39] **Gavin McClurg:** Okay. And you're, you're big thing. I mean, you do a lot of things, but your big thing is doing flying. Where do you go to fly dunes?

[00:04:47] **Erika Klein:** So our school winsports, we have a site at dock by the beach. That's our training Hill. So it's a 30 foot hill. It's about the usable part of it for flying is about 300 feet long. And we just love just love flying there.

[00:05:00] **Gavin McClurg:** Cool. You know, I did this chat with with Bonnie Hobson who flies up at Muscle Rocks a while back. And, you know, I'm a I really like her. I really like XC. I really like big distance. So it was cool for me to, you know, I when I first cut my teeth when I first got my very first license P2 and that was 2003 2004. You know, I just loved that soaring and peaceful side of things. And now, you know, I fly in Sun Valley. It's I wouldn't say it's very often very peaceful, but it keeps me really engaged. And I was I was kind of fascinated with how she keeps really engaged with. I guess we'll be more mellow flying. Would you would that be doing flying more relaxed, more mellow? How do you stay engaged?

[00:05:45] **Erika Klein:** Definitely. It's usually more mellow. You hope it's more mellow. Sometimes it gets not. And that's that can be scary. I've just always loved doing flying. I mean, so I learned at Dockweiler back when I started like 19 years ago, and I've just been flying it ever since when I'm here. It's not so horrible that often people think since I post videos that we get wind all the time. We don't. It's actually a pretty rare experience. I would say on average, it's horrible. Maybe once every two weeks. And then then I have to actually, like, you know, be able to go there and not be a work day and all this stuff. So so we don't actually get to sort that often. It depends on the season, too. Like, sometimes it's better. But I've always just loved it. I think one of the really unique things about Dockweiler and that does keep me engaged is you're not. I mean, if you're just floating 20 feet over the ground and you're just like going back and forth, like, sure, that can get boring.

[00:06:33] But what we're doing that's really fun is like I like landing on the windsock. I like. You know, sweeping down, touching the ground, top landing and taking off again. Landing on certain

[00:06:42] **Gavin McClurg:** little challenges.

[00:06:43] **Erika Klein:** Yeah. Like like a sequel. And like there's so many things like paragliders see these videos and they're like, we didn't know hang gliders could do this. And I love sharing these videos because it shows like the fun side of hang gliding and that hang gliders are capable of more than just going fast. Like, that's fun, too. XC is fun, too. But doing flying is just a completely different experience that you can get doing literally anything else. I think there's no other.

[00:07:08] **Gavin McClurg:** French call it Wagga, right? Is it? I guess you'd be. I hadn't thought of that. You can kind of do the same type of stuff with the hang glider. That's really cool. Yeah.

[00:07:17] **Erika Klein:** And like I said, I don't think there's any other aircraft where you can really do that. You know, just take off, come down again, land over and over and over. Just like a bird. And to me, what I love about flying is being like a bird. And like I said, XC is fun. I like that, too. Flying high is fun. Obviously, love all of that. But to me, just the doing plane is very unique.

[00:07:38] **Gavin McClurg:** How did you get into this? What was the catalyst? What was why? Why did you start? Why hang gliding? I mean, that's an interesting one these days. It's it. You know, there's been a hang gliding has been slowly chipped away just with the ease of packing with paragliders and stuff. But it does make a lot more sense. They're pretty sexy wings. You're prone. You know, it's there's a reason that we started with this.

[00:08:00] **Erika Klein:** Yeah. I saw a picture of a hang glider in a book when I was 10. And I just I really want to do it. I made my parents for years. They were like, no, no, no. And then one day my grandpa came to visit and I told him I

wanted to hang glide. He was like, I'll take you tomorrow, which you didn't do. But he just reminded my mom that, like, you know, you did all this stuff like skiing, windsurfing. Like, you should let her hang glide. So I started the summer before my senior year of high school. So that was 2007.

[00:08:27] **Gavin McClurg:** Where you are now. Were you in L.A. back then as well? Is that where you're from?

[00:08:31] **Erika Klein:** Yeah. I learned at the same place at Dockweather where we still teach.

[00:08:34] **Gavin McClurg:** Okay. And are you an instructor now?

[00:08:37] **Erika Klein:** I am. Yeah. I became an instructor in college. I don't teach that much. But so the funny thing is I started and then I went to college on the East Coast. So I didn't really get to fly that much my first like actually many years of flying. But my mom saw how much fun I was having, even though she hadn't let me hang glide. But she was like, I want to start, too. So she started about a year after I did when she was 50. And she still flies. And she's an instructor, too.

[00:09:03] **Gavin McClurg:** Whoa. That is so cool. Yeah.

[00:09:05] **Erika Klein:** So we fly a lot together. And it's a lot of fun. And she likes watching my flights. So when I fly and I go on like Willandu and to have like the live track and she watches those. Yeah.

[00:09:14] **Gavin McClurg:** Oh, cool. You've got some cool thoughts about, you know, getting into the sport, but also progression. You know, you really took your time. And this is I remember when I got into the sport about the same time in 2003, 2004, you know, it was you would meet people that were on hot gliders. So I guess in hang gliding, that'd be tough. But it would take a decade. You know, people you meet people in paragliding, you're flying a two three or an end, you know, more of a kind of a two liner, hotter glider. But you wouldn't, you know, as you were learning, it's just like that. That was that was something way off in the distance. That was something that, you know, you might do, you know, competing in a World Cup. It was just, whoa, these are legends. You're you may never get there.

[00:10:00] It just seemed it was a big reach. And now, you know, people are getting there. And two years, which is it's a it's a credit to the gear, of course, but also makes you a little nervous that you might be skipping some very important steps there. But I'm a paraglider. I'm not a hang glider. Tell us about that. And how does that why did you choose to do it that way? What's worked for you? What do you teach?

[00:10:32] **Erika Klein:** Yeah, I feel like it's really interesting right now watching the progression of paragliding. Because I think and I talked to people about this, how there's kind of a lot of mirroring of how hang gliding progressed. Like for a while, you know, people were on these like much harder wings and then they started making it easier once again. And I think in hang gliding, you know, for a while, too, there was a lot of external pressure to progress quickly and to go to topless and to, you know, no king post. So it's like the top performance, like race gliders. And I think there's less of that now in what I'm seeing. There's still external pressure. Like if you're flying just a single service Falcon, which I flew one for my first like 15 years of flying, which is like much longer than than most people do. But there there isn't I feel quite as much pressure in the community now, but you'll still get that.

[00:11:20] There are still people like you should go up and that should really be up to the pilot. I do wish there wasn't any of that pressure because I don't think it it serves the sport. I don't think it really serves anyone. And I think I think when we're looking at progression. It should really be about how you're feeling what your goals are listening to yourself not not feeling pressured by anyone else.

[00:11:41] **Gavin McClurg:** Hmm. How was that just intrinsic in you? Or did you have a mentor or an instructor that helped you guide through that?

[00:11:51] **Erika Klein:** Yeah, our instructors here for a while. They're very much focused on just like single service gliders like our main instructor at wind sports. He's still like pretty much exclusively flies a single service glider and he's flying longer than anyone. Like above everyone all the time. So he's showing that it can be done, you know, and you can have a lot of fun with it. I think it's also like I said, like I didn't fly that much my first 10 years because I was in high school college. I lived in Japan for a couple years. I was doing other other things and I couldn't fly that much. And I

think it's also safer in that case to be on an easier glider, right? Because if you're not super current then then that's better. But again, yeah, I think it's it's just deciding when when you're ready and making that decision for yourself. Because you're the pilot in command.

[00:12:37] Like you should be making those choices not letting anyone else push you into them.

[00:12:40] **Gavin McClurg:** Hmm. Is is hang gliding you you said before we started that you have a another job and tell us what that is. But also is is this your work? I mean, I know you've got unbelievable social media presence. I would make most people in awe, especially for hang gliding. It's awesome. So you've got a lot of people, you know, watching your videos and seeing what you're doing. Yeah. What's your job? How do you how do you? Is it is this recreational or is this your profession?

[00:13:10] **Erika Klein:** It is recreational. I mean, it would be fun to do it full time. It's it's really hard even. I mean, I think to make it full time as a content creator, you really need like a lot of views, like constantly and making videos and making videos. It takes a long time. It's it's kind of hard for me. Like I do it, but it does take a while. So I do have a full time job. I work at a medical school as like a writer. I'm in marketing communications. So that's what I'm doing during the week. And then on the weekends, I hang glide.

[00:13:40] **Gavin McClurg:** Okay. Are you bilingual or just hang gliding?

[00:13:43] **Erika Klein:** Yeah. I started paragliding a few years ago, but I I don't post about it. And I don't paraglide that much. I'm just I always mean to. But then I'm too busy hang gliding. I'm like, oh, I'll land and then I'll go paragliding. But then I land at sunset. So there's no time to go paragliding.

[00:14:00] **Gavin McClurg:** Tell me what you're doing with Wills. So you're you're you don't work for Wills Wing. But you're you've got something going on with short pack hang gliders, which is interesting. Second time I've heard this term in very little time. We had a guest on recently that was is doing some vol biv in Europe with a short pack hang glider. So what are these and what are you doing?

[00:14:20] **Erika Klein:** Yeah. So, okay. So basically, there's a lot of talking about how we can grow hang gliding. And there's a lot of ideas. And so I worked for you for a few years on staff. And then I was chair. Of their hang gliding growth and development committee. So I've heard a lot of these ideas. And a lot of it comes down to, you know, we should make insurance cheaper. We should have more instructors. We should have more sites. And all those things are kind of outside of our control. There's really nothing we can do about them. And so what I want to focus on as far as growing the sports sport is things that we can actually do and meeting the needs of the community. So right now with hang gliders, they're not they're not like the most in community things that you can put them. You know, on your, your car rack, you can drive them around.

[00:15:07] I met a paraglider pilot once who was like, how do you transport those? Like, do you need a flatbed truck? And like, no, we don't need a flatbed truck to transport a hang glider. You can just do it on any car. But that is part of the misconceptions part of it, too. But they are still not super convenient. Like, I'll give an example when I, I bought a car, a used car, and then the engine blew up. And really, I should have just trashed the car, but I ended up getting a new engine for it because I didn't want to build a new hang glider rack. Like, I just built the hang glider rack and I'm not building a new hang glider rack for this car. But my point is, we can't be asking people to do this. Like, this is insane. And not that anyone else has to do that, but you get my idea. Sure.

[00:15:52] And so I think also, since we want to get younger people into the sport, and maybe some of them don't have cars, or maybe they don't have a garage to keep their glider in, really, what I think we need is a short bike glider. That, like, fits in a car and, you know, is light enough maybe even hike and play at some point. But really, fits in a car, fits in a plane. Because that's the other thing with traveling with hang gliders, is it's a huge pain to either coordinate getting your glider somewhere, or trying to borrow or rent a glider somewhere, and then you don't know the condition of it, or it's hard to find, or people don't want to rent you a glider. So it's just like, this would just make the biggest difference, I think, in retaining people and also bringing new people to the sport, is having the short bike glider. And so this is something that I've been pushing forward. And I know that it's difficult to make one. You know, if it was easy, it would have been done already.

[00:16:38] And there is one out there. I know you did that last podcast. There's the Finsterwalder. And the issue with it, though, is I've talked to several people who have them, and they take about 40 minutes to set up. And that is just too long. I know paragliders think that it takes us an hour to set up our hang gliders. It takes 10 minutes, 10, 15 minutes. And 40 minutes is just a really long time. Right. So I think what we really need, and this is what I've been talking about. Too

[00:17:03] **Gavin McClurg:** much time. There's

[00:17:04] **Erika Klein:** a barrier

[00:17:04] **Gavin McClurg:** to entry there. Exactly.

[00:17:05] **Erika Klein:** I mean,

[00:17:05] **Gavin McClurg:** for me, I hear that and go, no, I'm not doing that. I'm

[00:17:08] **Erika Klein:** not going to take 40 minutes to set up my gear. Yeah. I'm not doing that either, which is why I don't have one. So I've been talking to Wills Wing about it. And a lot of the manufacturers don't seem super interested. They're just like, it'll be too difficult or whatever. But I think to make the sport grow and continue, this is really what we need. And I really appreciate that Wills Wing agrees. And it's something that they're now working on, is making this kind of short bike glider. So I'm really excited to see how that goes. They don't really have many updates on it yet. But they have kind of announced the idea and that they're working on it. So that's been super awesome.

[00:17:39] **Gavin McClurg:** If you could rub your crystal ball, the Europeans are going on right now. And your big names that everybody knows. It looks like they're leading Alex Ploner and Christian Cech. So it's not dead by any means, hang gliding. Especially when you're in the Alps, you see hang gliders. But it's been dwindling now for decades, right? The statistics show. But you're attracting a lot of eyeballs to what you're doing. If you could kind of look out five years, what do you see for hang gliding? Are you optimistic?

[00:18:24] **Erika Klein:** I think depending on how I feel. It depends on the day, what I'm seeing or what people are saying to me. Or how a video is doing. I think there's definitely room for growth. And it's interesting because I talked to paraglider pilots who say that they want to hang glide. I did a whole article for YouTube Pilot Magazine about paraglider pilots who started hang gliding. Like after paragliding, why they wanted to do that. And I do think there's room for that. Especially if we can make this kind of short-pipe glider that makes it more convenient for everyone to do this. And I've kind of started videoing paraglider pilots too. Who tell me that they would. Do hang gliding if there was this kind of glider. So I really think it depends on how it goes with those kind of innovations. And drawing people to the sport.

[00:19:10] I also think the kind of videos I make are unique because not everyone has a ridgestorm site where they can make the kind of videos that I do. Of course. But I think that making more videos like that, that show how accessible hang gliding can be. That it doesn't have to be fast or scary or whatever. Unless you want it to be. But it doesn't have to. It's not going to attract everyone. I think hang gliding has kind of had this marketing issue where everyone's so focused on just the XC and the top gliders. And that attracts some people, but it doesn't attract everyone. So if we can have more different types of videos showing what it is, I think there might be more growth. And hopefully that can help, you know, five years down the line to be growing the sport.

[00:19:50] **Gavin McClurg:** It seems like, you know, again, I'm not a hang glider, so I can't speak with any authority here. But what we always hear is that, you know, ozone came out with this submarine harness and everybody's on the submarine and now Navy has one. But there was a lot of resistance to this in the community because we just, this is what hang gliding did. We can't do this. Everybody, you know, where you've got it, that's the gear you got to have. And you got to spend 3,500 bucks. And then, you know, as I understand with hang gliding, it was just, you had to have the latest and greatest. They're very expensive. You know, the topless carbon every, you know, with all the whistles and bells. And it just becomes less and less accessible to more people. You know, it becomes a very elite, difficult, high barrier to entry.

[00:20:38] You got to have a ton of hours to fly these kind of gliders safely. And it discouraged people, right? I mean, it's pretty easy to understand. You're not buying a pair of shoes. You know, you're buying a \$15,000 aircraft. And so,

you know, I love where you're going where, hey, you don't need this. You can have a blast on the dune with a Falcon. Is that what I'm kind of hearing? I don't know. In some ways, paragliding is moving in that direction as well. But it's nice because we've got this roadmap that we've seen happen. And wait a minute. If you make this exclusive and expensive and only available to a smaller portion of the pilot, the potential pilots out there, it just becomes diminishing returns.

[00:21:27] **Erika Klein:** Yeah. Yeah. That's true. And that's interesting about the manufacturing, too, because I feel like they're often catering to like the top competition pilots, which is great. But not many people are doing that, honestly. And it's not that everyone can fly the dunes either. Like I said, there's not really that many sites for it. And it also helps to be, you know, unless you're kind of a lighter weight, you do need a lot of wind and you don't always get those conditions. But I think just showing that these kinds of flying are available, that you can do it. If you want to, that can help. And then I also try to make a lot of landing videos in the mountains that like I never post crash videos. I mean, I pretty much never crash, but I wouldn't do if I did, because I think that there are just too many of those out there and they kind of give the wrong idea.

[00:22:13] I mean, I'm a little torn on that because I think you can learn from crash videos, but there are a lot of crash videos out there. So to me, it's more about showing how easy hang gliding can be. And no matter where you're doing it, the landing doesn't have to be scary. You can do it. It'll be fine.

[00:22:30] **Gavin McClurg:** What are the misconceptions? You wrote this to me in the email. So you fly both, obviously more of a hang glider, but some of this can be pretty funny, I think. What are the misconceptions for hang gliders looking at paragliders and vice versa?

[00:22:47] **Erika Klein:** Yeah. There's definitely misconceptions on both sides. And it's been really interesting learning to paraglide and kind of learning more about paragliding that things like I definitely didn't know. But on the hang gliding side first. It is amazing to me the number of paraglider pilots you tell me or who are surprised when I tell them like hang gliders don't collapse.

[00:23:06] **Gavin McClurg:** That's ridiculous. I hope these are pretty new pilots. That just seems silly.

[00:23:12] **Erika Klein:** Honestly, no, Gavin. Like, I just I really don't. I mean, it's true. Like hang gliders can very occasionally break like extremely rarely. Or if you have, you know, if you don't maintain them or you put it together wrong. Like there was a fatality recently where they just didn't put the glider together correctly, unfortunately. But if you maintain it and you do your proper pre-flight, it is extremely unlikely that your hang glider is going to break. And I still don't even call that a collapse or deflation because it's like if your paraglider broke, like if a line just snapped or something like you wouldn't call that deflation. That would be like your wing broke. So it's the same thing. Either way, I would say, you know, hang gliders don't collapse. So that's a first one. I would really love if all the paragliders knew that.

[00:23:58] The second one is a lot of paragliders think that hang gliders take an hour to set up. They don't. They take about 10 to 15 minutes. I think I mentioned. Sure, if you're, you know, talking to your friends and just like leaving your glider there and then coming back to it, like, sure, that can take an hour. But if you're just setting it up like 10 minutes. Other thing, I think you mentioned cost. A lot of paragliders think that I've talked to seem to think that hang gliders cost way more than paragliders do. And I think that's not true. I mean, sure, if you're going for like the top of the line carbon fiber, whatever it yeah, it'll be expensive. But there's also a lot of used hang gliders and hang gliders last a really long time. So when I started 19 years ago, I bought a used glider and it was already used at the time I flew it for 19 years.

[00:24:46] I just sold it to another new pilot who's still flying it. It's still fine.

[00:24:50] **Gavin McClurg:** That's awesome.

[00:24:51] **Erika Klein:** Yeah. And so you can find used hang gliders that are perfectly fine. Yeah. I mean, they're pretty airworthy for, you know, \$1,000, \$1,500, sometimes even less. Even the new ones are I think they're like five to 6,000 for a like a beginner wing, which I think is pretty comparable to paragliders or not a lot more.

[00:25:09] **Gavin McClurg:** And wouldn't you wouldn't you be able to just resale a hang glider? I mean, you don't need the whole I mean, can't you just put a new canopy on it?

[00:25:17] **Erika Klein:** Yeah, you can do that, too. It is probably about like half the cost. Okay. So it's not still. But yeah, you can do that. People do do that. Especially if they tear the sail or something.

[00:25:27] **Gavin McClurg:** I mean, paragliders just that that's not a thing. You can reline them, but you can't you can't just replace the fabric. You know, you're just you're in for a new wing, you know, so you can you can burn through a wing easily in a year. You know, if you're if you're flying 300 hours or 200 hours, you can you can go through pretty quick. So, yeah, that's it sounds cheaper, actually.

[00:25:48] **Erika Klein:** Yeah. Yeah, I think it can be. I mean, I guess top pilots will want a new wing every year or whatever. But if if you're not that, then you can have that. You can apply your wing for for a while. Yeah. A couple more on the misconceptions. Paragliders think hang gliders weigh a lot. I don't know how much they think they weigh, but the beginner ones weigh around 50 pounds. The really high performance ones weigh about 75, you know, still more than a paraglider. But it's not like it's not super hard to pick up. And

[00:26:15] **Gavin McClurg:** that's not that much different. Yeah, sure. Yeah. Okay. Yeah.

[00:26:18] **Erika Klein:** And then and they're balanced. And also, if you're standing there and the wind is blowing, they don't weigh anything because they're flying.

[00:26:26] **Gavin McClurg:** Touche. Yeah,

[00:26:28] **Erika Klein:** exactly. Cool. And then I guess the last big one is paragliders. Since stalling is like such a big deal for you guys, they I guess they think the same is true for hang gliders. We'll have new students stall their glider on like their first few flights on purpose. If you have ground clearance, it's not a big deal. They will, you know, the nose will drop. It'll recover on its own. That's all built in. So obviously stalling at the ground, you know, stalling near an obstacle, that can be bad. But if you're up in the air, it's really not a problem. Hmm.

[00:26:59] **Gavin McClurg:** What about the landing? You know what I see? I see really hot pilots down in Valle do the whole ground effect where they're coming in at a zillion miles an hour. Man, it looks cool. It looks so fun. And they'll just go and go and go and go and go. But I think that's one of the things, you know, seeing that whole, you know, kind of pitch up at the end. And man, if you screw that up, you're 10 feet off the ground. You're hanging underneath this big heavy thing. Is that just something you just figure that out? And it's no, that's always for me kind of, whoa, God, man, that looks, I mean, I'm 54. I don't, I don't want to hit the ground from 10 feet off. It's going to hurt.

[00:27:35] **Erika Klein:** For sure. I mean, one thing about that is speed is safety. And in hang gliding, you know, we have this pitch control. We can get a lot of speed. And I think that's a little off putting maybe for paragliders, but having, having that speed, that's actually a really good thing. It's when the pilots, when hang glider pilots come in slow and like mushing to the ground. That's when things are really going to go wrong. If they're getting that long ground effect, like ground skin, that's, that's really safe. Yeah.

[00:28:03] **Gavin McClurg:** Yeah. They got a pressurized canopy. I mean, that's for us, that would be, obviously you're not pressurizing your canopy, but it's, it's a same thing. You know, we talk about that all the time. People get, especially coastal pilots who are used to ridge soaring and not moving very fast because there's quite a bit of wind. And then you put them in the mountains and they relate. It hasn't hit the synapses quite. You know that. Yeah. And so they, they're not traveling as fast and they're very close to collapse because they don't have the airspeed, you know, so they don't, they don't have a very pressurized glider. And that's, you know, like you're talking about, you can just spin in or stall in and you think you're fine because you've been flying at the coast and you're barely moving. So you've got to make that adaption when you go somewhere else where you're not, you're not ridge soaring anymore. You're just flying in thin air.

[00:28:50] **Erika Klein:** For sure. And then with what you mentioned with the like. Flaring too early or whatever ballooning 10 feet up. That can happen. That's that can be scary. I think a lot of that is just learning to feel the glider and you can really feel it. You do practice. And that's not really an issue. Like the only time I've ballooned ballooned up like that recently has been on purpose because I wanted to land on the spot, which is stupid. Like, don't do that. But in general, it doesn't, it doesn't really happen if you are really in tune with your glider and feeling it. But something I like to tell people. Is if that's something they're worried about is often maybe not so much in Valle because it's higher altitude.

So it's a little bit harder. But if, if you, especially if you have wind or if you're at a lower altitude, you can run out your landing.

[00:29:36] And a lot of people don't like this. Like I'll post run out landings on the internet and people will be like, why didn't you flare and all this stuff? And this is another thing that I would love if the culture could just shift away from this a little bit. But run out landings are completely valid way to land and they can be safer. So when I transitioned up to like a U2, which is a kind of high intermediate glider, and then I've also started flying topless gliders a little bit. All my first landings, I did run out landings because I wasn't sure about the flare timing. And it's a safe way to land. If you're, and also if like your wings aren't level, you should be doing run out landing. Like you can't really flare if your wings aren't level. So I feel that doing that lets you kind of start to feel the flare timing. And after I did that a few times, I felt confident and then I was able to flare it just fine.

[00:30:23] Yeah. So that's the way to kind of work towards it.

[00:30:27] **Gavin McClurg:** What about misconceptions from the other side of the fence?

[00:30:30] **Erika Klein:** Yeah, I think on the hang glider side, I think hang gliders think that paragliders are just collapsing all the time, every day. And you guys are just throwing reserves all over the place. And that's not the case. It does happen sometimes, but I think it's not as much as we think. And honestly, I'll be flying in crazy conditions and I'll be getting thrown around on the hang glider. And then I'll see a paraglider and they're actually doing just fine. And it's actually pretty amazing. I think how much that's progressed. So definitely a lot better than hang gliders often think it is. I think another thing is before I started paragliding, I thought kiting was just super safe, like nothing can go wrong. Because when you're ground handling a hang glider, that's pretty much the case. I think the worst thing that can really happen, ground handling a hang glider, if you're not on launch, if you're just, you know, somewhere on flat ground, is maybe you'll get flipped over.

[00:31:21] Which isn't even very likely, but maybe that'll happen. And that's not bad. You just flip the glider back over. Usually it's fine. And then you just, you know, go on with your day. But with kiting, I've learned, you know, you can get plucked, you can get dragged. All this stuff can happen, especially in higher winds. So you do kind of need more, I think, knowledge than hang gliders might assume.

[00:31:44] Hang gliders often think that, you know, paragliders are still all very slow, very low performance. When now there's been so much growth in that area. The paraclites are amazing. Watching them fly in like these really high winds. It's incredible, honestly. I know some of the records being set on paragliders too is just, it's amazing. So that's an outdated assumption.

[00:32:08] **Gavin McClurg:** I don't know if you saw this, but Antoine Girard just put up a 400K FAI in Pakistan recently. That's crazy. In the big stuff. That is crazy. Yeah, that's amazing. That's a big flight. Yeah.

[00:32:20] **Erika Klein:** Yeah. Any hang glider who's like, oh, paragliders are just low and they can't go anywhere is like completely wrong at this point. Yeah. I think the last one is before I started paragliding and when I talked to other hang glider pilots too. I think a lot of us have no idea that paragliders use weight shift. Like we think they just pull the brakes. So that was kind of an interesting thing to learn. And it also is helpful for when we're flying together because if you see someone kind of like lean to the side before their hands even move, like you know which way they're going to turn.

[00:32:51] **Gavin McClurg:** They're signaling what they're doing. Yeah. Exactly.

[00:32:54] **Erika Klein:** So I think that's an important one for flying together.

[00:32:57] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. Because we don't like to get waked by you guys. I don't like to get behind a hang glider. There's quite a bit of air moving back there. Yeah. You know, like a tandem paraglider, same thing. I'm always a little more wary when I'm behind a tandem paraglider or a round of tandem paraglider. They can really upset the airflow quite a bit more than a solo wing.

[00:33:18] **Erika Klein:** Yeah. I was on a low day at Torrey and there was this tandem paraglider doing wing overs. And it was so annoying and like just difficult because the wake from that and I'm already like really close to the cliff on my hang glider. And that was not fun. So yeah, wake from it's not fun. But that's one of the things about flying together is paragliders can turn left and right much faster. But hang gliders can go up or down. I would say mainly down much faster. Yeah.

[00:33:43] **Gavin McClurg:** They can really speed up.

[00:33:45] **Erika Klein:** Yeah. We can dive. We can dive underneath. But we won't be able to turn left and right quite as fast because there's more

[00:33:51] **Gavin McClurg:** of a delay. Right. So when you're thermaling together, these are good things to be aware of. I don't know. What is your sense? I think in the beginning from, you know, the stories I hear, it was a little bit snowboarding, skiing in the beginning. You know, those guys, those guys. I feel like that's not really a thing anymore. What do you feel? I mean, I feel like in general when we see hang gliders, we're just stoked. We're really impressed. And we just think they look cool and they fly great and they're amazing aircraft. And, you know, unfortunately, you know, looking at you, you're young in the air sport. And, you know, I think unfortunately there's just, you know, a lot of the really good hang gliders are getting up there.

[00:34:39] But it seems pretty friendly. Would you agree with that?

[00:34:44] **Erika Klein:** It really depends. It really depends on who it is. I think there's a lot of hang glider pilots now who fly both and they tend to be a lot more friendly. But the hang glider pilots who don't still tend to be kind of annoyed. I think a lot of the reason for that is just that paragliders have so many misconceptions about hang gliders and hearing that all the time and hearing paragliders be like, why would you do that? Like, it must take an hour to set up. Like, why are you flying old gliders? Yeah,

[00:35:11] **Gavin McClurg:** that gets old, doesn't it? Yeah, I hear you.

[00:35:14] **Erika Klein:** And so I think it's not entirely, you know, unfair that a lot of hang glider pilots feel that way. So,

[00:35:22] **Gavin McClurg:** yeah, no, I'm with you. I think that makes sense. I do think

[00:35:26] **Erika Klein:** if I tell hang glider pilots I was paragliding, sometimes they're kind of annoyed. But it was cool when I was learning. And I think I'd just gone on like a week long hang gliding trip or something or I went to a competition. And then I came back and they're like, oh, like, were you paragliding? I was like, no. But they're like, oh, at least you're in the air. And that was it was really nice to have that. Paragliders don't seem to really care what you're flying as long as you're flying. So that was on the hang gliding side. It's not quite as accepting all the time, which I understand. But, you know, it's it could be a little friendlier for sure.

[00:36:05] **Gavin McClurg:** Interesting. You mentioned in your email to me that one of the really cool tools for education. And instructing and learning our cameras. I hadn't thought about that. I don't know why I hadn't thought about that. We use video a lot in SIV training, of course. So you can really see often things are happening so fast. A lot of students just can't catch up to what's just what is happening or has just happened. And so video can be a really good tool for that. But I think you're talking about using it for it just in training in general. Correct?

[00:36:39] **Erika Klein:** Yeah. I use video a lot to analyze launches and landings. And like I said, that's a really important thing for me. I think on the hang glider, it's kind of easier because you can just mount it on the glider and then just have that.

[00:36:52] **Gavin McClurg:** Yeah, super cool.

[00:36:53] **Erika Klein:** So a lot of people use Insta360 now, which are super cool for making videos for social media. But they're actually not very good from what I've seen for analyzing your flights. Like I'll have a landing where I did a lot of things wrong and I'm annoyed about it. But then I'll look at the Insta360. And it looks great. Oh. That's cool. Just too wide angle? I guess. I don't know. But I'm like, that's cool. I'm going to post that one. And then no one's going to

complain about whatever I did wrong, which is awesome. But it doesn't actually help you analyze your own flight. So I think what I recommend for that for hang gliders is a GoPro or similar camera on the keel. And that can really help you with launching, with landing, seeing your nose angle, seeing what your hands are doing, seeing what your body is doing.

[00:37:40] And I will do that on most of my flights. Actually, every flight, I'll look at my launch and my landing and be like, how could I improve this? Is there anything I did wrong? What can I do next time to make it better? And a lot of people, you'll see someone have a not great landing. And a lot of the times, they'll blame it on the conditions. And the camera can really show, was it actually that or was it something I did? And I think it's really important to recognize that. And then if it was you, take responsibility for that. And then figure out how to fix it. Yeah.

[00:38:15] **Gavin McClurg:** I imagine hang gliding is maybe easier in some ways for launching in more cross. I don't know. Maybe not. But in paragliding, if you see somebody blow a launch, it's, oh, the conditions are right. No, you're crap at ground handling. It's an easy one. And we've tried to really correct that culturally.

[00:38:40] It's the conditions. No, it's not. You're not doing it right. Absolutely. If you pulled it out of the bag, you should be able to launch in whatever you're looking at. And do it nicely with style and nail it. The camera thing is interesting because I think there's a big difference here, I'm guessing, because you could mount the camera like that and just press go. We think, anecdotally, here we go again, but we think that GoPros are causing a lot more mayhem in our sport, especially with those kind of sub-100-hour programs. The pilots are the pilots because it's adding a level of complication and a thing you've got to fiddle with. You got to mount it. It's in the way. It potentially could get caught if you had a big collapse, if you've got it on your head.

[00:39:28] But it's mostly just that to fly well, you've got to observe. You've got to be aware of other people, especially if you're thermaling with them, but also just the terrain and your glide and the whole thing. And then, you know, when you're new, that's a lot that, you know, your, your, your brain is processing a lot and it's not necessarily intuitive yet. You know, that's, that's coming hopefully, but it's not when you're new at all, there's just so much going on. And then to add a camera because you want to show your friends what you've done, you know, it's something we've really kind of gone, Hey, be careful with this. You know, you don't say no to anybody, but you're just, uh, you know, if I had a student, I, yeah, let's keep that in the bag for a while.

[00:40:13] I think what I love is somebody videoing that person. But like you said, with the hang glider, I think that could be, it's not an issue, is it? You mount it, you turn it on and do your flight. It's not something you're really, and you're, and you're looking, you're having it look at you and you're not, you know, I think a lot of paragliders are getting in trouble because they're filming what's out there. Look at how beautiful this is. And they're not paying attention.

[00:40:39] **Erika Klein:** Yeah. I mean, I think if, if you're not having them film themselves, then having someone film them is not necessarily better because they're still on the camera. They're still like doing something for the camera. Yeah. I will say having them, the thing mountain on their head, that is so scary to me on a paraglider. I've seen the lines get wrapped around that and people kind of being dragged and stuff. And I will, I will never do that on a paraglider. I hope, uh, if I do like someone to tell me to stop, please. Yeah. On the hang glider. Yeah. Like you said, you just put on the key, you say, go, you don't have to. I think when you get a little bit more advanced, I have a remote so I can just turn it on and off. Cause it's not going to last like the entire flight, but for a new pilot, who's just going to do a short flight, it'll easily last. So I think.

[00:41:24] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah, for sure.

[00:41:26] **Erika Klein:** If someone is distracted by it or something like shirt for that person don't have it, but I think it could be a case by case basis even.

[00:41:32] **Gavin McClurg:** What keeps you jazzed about flying after all this time? What's is, you know, do you, if you did it as a profession, you're doing it every day, same kind of passion? Is it, is it, is it that you've, you've got to work and you dream about it Monday through Friday and then you get to go flying or what keeps you excited about it?

[00:41:49] **Erika Klein:** Yeah. I, I'm sure if I did it every day, I would still love it just as much. Um, I don't. So, I mean, it's hard to say, you know, how I would feel in that situation, but I think for me recently, like I said, my first like 10 years

or so, I didn't really get to fly that much. And then the past five years, I would say I've just grown so much as a pilot. I started competitions a few years ago. I moved up to a sport class glider last year, I guess it was, I started flying topless gliders. And so I've really been working on kind of getting some of the basics. I've started cross country flying with competitions and there's just been so much to learn and so much to do. And it's just been, it's been a lot of fun.

[00:42:34] **Gavin McClurg:** When I got the list of people that I've, you know, to interview a good friends with a guy named Gary Wordham and, in Italy, and he flies commercial jets, but he's also a very talented hang glider. And he gave me the list and you were on it. And he said that he's just, this, it's just great to have a female in a sport. Cause there's not many of them, which is the same in paragliding. Talk about that dynamic for a bit. You know, what is there been, I don't know, barriers to entry awkwardness on launch, you know, the whole male thing, you know, you do it this way. Uh, I don't know. What's, what is that kind of journey been like for you? Has it been, supportive? Has it been frustrating? What do you see?

[00:43:14] **Erika Klein:** Yeah, it's been interesting for me since I think, since I entered it at kind of a younger age, I was just used to it. Like there were very few women and that's just kind of how it was. I think there's a lot more now, which is great. And also when I paraglide, there's a lot more, which is super, super cool. And I went to like one of the women's fly-ins for paragliding, which was really fun. I think like occasionally I do encounter sexism and things. I thought on launch, I went to Tori one time with, with a, with a guy friend and people, or there was a few people who came up to us. They only introduced themselves to him. They completely ignored that I was there. No way. Yeah. Even when we went out and like, we're setting up the gliders, they just like completely ignored me. I walked him up to launch.

[00:44:00] He was flying a Falcon, which is like, you know, a small glider. And people were like, Oh, are you guys going tandem? And I'm like, do you see the size of this glider? And why would you even make that assumption? So definitely things like that happen. And that's frustrating. I think I get even more of it online and that can be very frustrating as well, but that's not from pilots so much. That's just from people. On the whole, you know, there's definitely instances like that, but there's also been a lot of support. So, you know, it's, I kind of put it out of my mind. So it's actually hard for me to think of examples. Like it definitely happens, but I try not to think about it. So that might not be the best way to do it, but you know, it, it helps keep you going and not just like dwell on these, these negative things.

[00:44:49] **Gavin McClurg:** You mentioned you're getting a little bit in a topless and competitions and that kind of thing. I mean, if you, do you have kind of a goal sheet, something you're working on? What is the, what are the next year, maybe five years look like for you? What are you excited about getting into doing if anything differently or change?

[00:45:08] **Erika Klein:** Yeah. My, so my fiance, he's also a pilot and we talk about this a lot and he's really, he's really goal motivated. Like he wants to do loops. Like he has like very specific things he wants to do. I don't really have that. I just want to like, not, I just want to be better than I am. Like I'm always really focused on just improving whether that's launches or landings, or I've been working a lot on thermaling because thermaling has always been something that's been not like I'm, I'm okay at it, but I'm not, I want to be better. You know, I want to be really good at it. I want to be better. So it's really just about that for me, like just seeing the improvements going to more competitions is fun. I went to VA in February and that was my best competition I've done. I made goal on four of six days in sport class, which is like by far my best competition.

[00:45:59] And so it was really cool to see that improvement. Um, but I just really like to keep improving and then keep working on topless gliders. Maybe I'm a little torn on flying topless because I don't, I don't

[00:46:14] think that most people need to be flying topless gliders. It's like, if you're not doing aerobatics or not competing or trying to go like set distance records, there's not necessarily a good reason. You know, if your reason is I want to look cool, like that's not a good reason, right?

[00:46:31] **Gavin McClurg:** No, that's a terrible

[00:46:31] **Erika Klein:** reason. A more dangerous glider. So I don't necessarily want to be flying topless because I don't have a good reason to be flying topless. I think my reason right now is, is knowing I can do it, being able to do it. And then having that confidence actually gives me more confidence to fly other gliders, like not topless gliders. So

gliders that might be too big for me or just other, like borrowing other people's gliders since I'm, since I was able to fly the topless basically, I had more confidence doing

[00:47:02] **Gavin McClurg:** that. Are you just taking a huge jump in risk going to topless? Is that because of the speed? Is that, what, what is it? Is it higher aspect?

[00:47:11] **Erika Klein:** Yeah, it's, it's that. Shiffer, it's heavier. So it has more inertia. So it's harder to launch, harder to land in the air. It will respond a lot more slowly than a sport class glider or a falcon. So you just kind of have to be prepared for that. Like putting your turn input and then wait a while and then it'll turn. That's, that goes up with like every glider, but with the topless, it's just, it's just the biggest effect.

[00:47:38] **Gavin McClurg:** I know you, you worked with, on the board with USHPA for a long time and, uh, that's with the audiences being from all over the world. I don't want to get into USHPA, but I would be curious about, you know, there's been this massive safety debate, uh, especially at the higher end of the paragliding sport after there was a death at the world's last fall in Brazil. And it got, you know, as things do these days because of social media, it just really kind of blew up. And, you know, uh, what, what the behind the scenes, what people were, really grappling with is, you know, there was this immediate attempt to, okay, here's all the things we've got to tackle. Here's the things we should change. Here's the things we should implement, but there's no data.

[00:48:23] A lot of these things are just opinions. You know, what will we need a conical end of speed? Is that where we have accidents? I mean, I've been racing for a very long time. I've never seen an accident and goal. And so, uh, you know, it's most of the time it's on launch or, you know, over bad terrain. It's that we, people come in racing low on bar. But it seems to work out anyway. I mean, obviously not always, but we don't have data. We're not collecting it very well. We don't know. Uh, and so these are just opinions often of people who are just really passionate about sharing it, you know? And so it's, it's hard to just cut through the noise on a lot of this stuff. And I mean, I don't think anybody goes, no, we don't want to make it safer. I mean, I think it's, it's all good intentions, but I'm curious if you know, or if, if there are even statistics and of course we got to look at per capita, but which, what is more dangerous?

[00:49:18] Is it hang gliding? Is it paragliding? Is it speed flying? Well, we know speed flying is more dangerous than both, but, uh, but I'm just curious. Do you, did you look, did you have any, did you have access to that kind of data? Is that data out there? I don't even know.

[00:49:36] **Erika Klein:** I'm so glad you said there's no data because there is no data. Um, maybe the insurance company has it. But I was on USP staff, not, not the board and I never saw, no, it's okay. I never saw that. And it's, yeah. I mean, I have a lot of my own opinions about which is safer and whatever, but it's anecdotal, right?

[00:49:58] **Gavin McClurg:** Everything's anecdotal.

[00:49:59] **Erika Klein:** Yeah. There's no data. And it's interesting too, because when I wrote, I wrote an article for pilot magazine about the misconceptions between the two sports. And I did say like, there's no data. We don't know which is safer. And they took that out. They're like, you can't include this. And they didn't give me a reason, but they're like, we don't want to say this. And I don't know why, but, um, but it's true.

[00:50:22] **Gavin McClurg:** There's no data. It's amazing because, you know, when you talk to airline pilots and several of them have reached out to me as a result of all this social media noise going on about this, you know, the safety debate and they just can't believe it. I mean, they're pilots, so they know, but it's, it's, it's pretty hard to understand how there isn't data. You know, when I, I run comps, I'm an event organizer and civil collects them in one way and USHPA collects them in another way for the first few years. I didn't even know anybody did collect them. And I, that I had to, you know, I mean, it's, it's, it's kind of mind blowing that we don't have, we should have this stuff down. You know, there should be just a template, you know, what were the conditions?

[00:51:07] How did it happen? Was it gear? Was it personal? Was it what happened? You know, what, what did they throw? Reserve? Was the reserve successful? What kind of reserve? 20 things collected around the world. And we would, then it wouldn't be anecdotal. We would know it. It's again, it's kind of frustrating. I wasn't planning on getting off on this thing. I was just curious if, because I think people getting into the sport that don't know anything, that's going

to be one of the things on their mind. You know, I think a lot of people get into speed flying, don't even know it's dangerous. And you know, you're flying really low to the ground. It's kind of obvious that wingsuiting and speed. Flying would be statistically more dangerous. Well, I think we know that, but beyond that, it is pretty anecdotal. And it, I mean, it'd be curious for, I just don't even know if paragliding is, there are more paragliding accidents for sure, but there's more paragliders.

[00:51:59] So what does it come down to? Which one is, it seems that, I mean, again, completely anecdotally. Yeah. Well, you said I've got opinions about this. What is your opinion about it? It seems to me, hang gliding is less dangerous. These days, but I don't know. Maybe that's just because much less people are doing it. I don't know.

[00:52:18] **Erika Klein:** Yeah. Well, anecdotally what I tell people when they ask me, which is safer. I just say anecdotally, again, the injury rate is on or not rate, but the most common injury on a hang glider is broken arm, which sucks, but you know, it heals the most common. That's because

[00:52:36] **Gavin McClurg:** landing, you have a hard landing.

[00:52:38] **Erika Klein:** That's because if you hold on to the down tubes, which is, usually where your hands are when you're landing, you can swing through because you're not, you know, your, your body's just not connected. Yeah. Basically you swing through and that twists your arm in a way that breaks it.

[00:52:56] **Gavin McClurg:** Okay. Yeah.

[00:52:56] **Erika Klein:** It's a spiral humerus fracture. It's super common. And, and there are ways like people say to let go, which I don't necessarily agree with either, but that's kind of a different topic. But then anecdotally on a paraglider, the most common injury is broken back neck pelvis, right? So much worse.

[00:53:15] **Gavin McClurg:** Right. So I

[00:53:16] **Erika Klein:** say that to people and I'm like, which would you rather have? Honestly?

[00:53:19] **Gavin McClurg:** Yeah. Ah, interesting. Yeah. I mean, it's, you know, this, this is in my emergency notes with the inReach, you know, Gavin McClurg has crashed it likely from paragliding is likely spinal. It's not unlikely going to be an arm. Exactly. I'd rather have an arm.

[00:53:37] **Erika Klein:** You can break other things hang gliding too. And actually I've heard recently about more, um, broken necks. So then I expected not recent accidents, but just like in general. And I think that's from when people do, if people do let go to avoid breaking an arm, then you're risking your head hitting the keel and then you're risking a broken neck. So to me, I'm like, you know, I'd rather again, break my arm than break my neck. It was, it was super funny, actually not, not funny, but I posted because I did break my arm, um, in 2019, uh, flying at Monroe. And basically I just was landing cross. Wind and I tried to run, but I fell on my wheels and then I hit a bush and then I swung through. So it was like super, you know, it was very preventable, but super kind of common accident kind of thing that can happen.

[00:54:26] And I posted about it, you know, later and someone, and I was like, I don't want to hear about how you should let go. Cause I don't really think that's the best idea. And this guy messaged me and he was like, you totally should have let go. I had an accident like that. I let go. All that happened was I dented my helmet. And I was like, wait, you dented your helmet. Like, were you okay? And he's like, Oh, I was in a coma for three days, but I didn't break my arm.

[00:54:53] I'm like, I think you're proving my point here, dude.

[00:54:58] **Gavin McClurg:** Oh my God. You definitely proving your point. Oh my gosh. That's ridiculous. There

[00:55:05] **Erika Klein:** are ways to do it. I think if you let go, if you try to kind of twist to the side, I've heard can maybe kind of protect your neck from hitting the keel or the thing I like that. Um, I mean, I haven't done it, but I like the idea is if you kind of hug the high side, um, like the high down tube, theoretically your body would spin around that tube instead of you swinging through and breaking your arm. And that also is that gives you the added benefit of like, then the glider absorbs the impact instead of you theoretically

[00:55:35] **Gavin McClurg:** use that as the pad in a sense. Um,

[00:55:37] **Erika Klein:** just another thing about hanging there is like, we do have that big metal, like crash frame that paralyzed. So in some sense it can hurt you with like the broken arm, but in other senses, like it can really, it's

[00:55:50] **Gavin McClurg:** going to absorb. Yeah, sure. We're, we're getting into an interesting area here. I just recorded a podcast yesterday with an instructor who's up in Oregon and been instructing for a very long time. And we started talking about you just aviating and aviation has inherent risks, right? Whether you're airplane or paraglider, hang glider, balloon, whatever, you know, you're, you're off the ground. Gravity's gravity's, harsh. Uh, you were, we're talking about some things. I think the audience probably going, man, this sounds scary. It isn't broken arms and no big deal. But, uh, as an instructor, when you're teaching people who come, I've run into a lot of folks who are, you know, they're, they're in that intermediate syndrome phase, you know, they're in the kind of the middle and they'll say, you know, yeah, no one told me this was dangerous in the beginning.

[00:56:41] I mean, obviously you figure that out as you go along. And, but, I mean, in a sense, if you're an instructor and it's a business and you're trying to attract people to the sport and we're all trying, I'm totally with you. And if I get hurt, I'm not going to post it on Instagram. There's plenty of that out there, but at the same time, I mean, it's kind of two ways, isn't it? On the, on the one hand you go, yeah, we don't need that for the sport. Uh, on the other hand, I don't know that this is a sport we want to have huge growth in, you know, it, it just is dangerous. We can't remove the danger from it necessarily. Um, there's all kinds of things we can do to mitigate it, which is fantastic. You know, there's not a lot you can mitigate if you're, if you're wingsuiting, for example, but you can mitigate a lot training, ground handling, margin, uh, uh, complacency, you know, being wary of complacency, uh, hours, you know, being current, there's all kinds of things we can do.

[00:57:38] That's what this podcast is all about. But, uh, my, my question is, I mean, do we, how much do we want to hammer this home when you get a brand new student that comes to your hill to learn? What's your approach there? Cause you, you've had quite a conservative approach to hang gliding and that's, I think very wise.

[00:57:57] **Erika Klein:** Yeah. We, we try to be very honest. I think it's, it's tough, right? Because I think, especially with all the misconceptions about hang gliding, like everyone seems to think that hang gliding is super dangerous. And I think that's because, I think that's because, I think that's because, I think that's because, I think hang gliding was the most popular when it was the most dangerous. So I'll have people commenting on my videos who are like, Oh yeah, I saw someone who stalled and crashed. And then I'll be like, okay, when was that? And they're like, Oh, 1976. Like it's completely different sport now than it used to be, but people still have this idea because hang gliding was the first thing. And it was, you know, really big for a long time. And so I think people already come into it with this idea that it's dangerous often.

[00:58:44] Which maybe is not so much the case with paragliding. I wonder actually, especially since paragliding is so easy to get started in. And I feel like the risks, like you don't really see them until later all the time. Maybe we do try to be honest with people and it depends on the instructor. Like when I started the instructor here on the school, like he actively tried to talk me out of it and my parents out of it. He was like, this is really dangerous. Like you shouldn't do it. Yeah. So we don't take that approach quite that much anymore, but I mean, we'll still tell people, you know, you can crash, you can watch crash videos online and like, yeah, I wouldn't, I wouldn't post the crash video online, I think, but I would say I crashed. Like I would like, if I crashed, I would post about it. Just not the video.

[00:59:29] **Gavin McClurg:** Yeah. Uh, that's an interesting one. How, okay. Gavin McClurg hasn't flown. Either thing comes to your hill and wants to. Aviate has no idea if he should paraglide or hang glide. Which one, which one takes less time to walk away and do your own thing. You know, do you guys have the same ratings as a P2? I'm sorry. Uh, H2 is that you have the same system more or less, right?

[00:59:58] **Erika Klein:** Yep. Same system. Yeah, definitely. Which one's faster? Paragliding is way faster. Paragliding is way faster to learn. You can take, uh, someone off the street. That's what they do, right? Many schools, like they, they get their wing up and they just send them off the top. And then they're like, Oh, I'm going to do this. I'm going to do this. And it's very intuitive and you figure it out and they can do that first thing. We can't really do that with hang gliding.

Hang gliding is a lot less intuitive learning to feel the glider. I wouldn't say it takes longer. I would just say that it's necessary to feel the glider properly to fly it properly. Whereas with paragliding, you, you don't really need to, there's so much that a first day student, like they're not feeling any of it, but they can still like pull the brakes and like get it down safely. I would say. Yeah.

[01:00:39] **Gavin McClurg:** Follow along on the radio and, and do what they say. Yeah.

[01:00:43] **Erika Klein:** Definitely paragliding is easier to get started in, but I think that paragliding is much more difficult to master or to like get through like the intermediate part safely.

[01:00:53] **Gavin McClurg:** Yeah. Russ Augustine always says it's so easy to learn and so easy to get good at or so hard to get good at, you know, it takes a long time to get even really very proficient. You know, like you said, anybody can lob off a hill and not the training hill. You have thoughts about that training hills. Uh, talk about that. I

[01:01:11] **Erika Klein:** love training hills. I wish more people went back to them. I think anytime there's an opportunity to go to a training hill, I am at the training hill. I don't know why I like it so much, but I think it's, it's what I said before about really wanting to perfect everything about my technique. A lot of that is launches and landings. Like that's where you're going to get hurt on a hang glider. I suppose on a, I suppose on a paraglider too, but if you can do your launches and landings like very safely and confidently, then that's like the main thing you have to worry about. So yeah. Training hills are a lot of fun for me. And then also, you know, if they're windy, then you can try to store them or try to top land them depending on the hill. And there's a lot of things you can do on a training hill or, you know, do spot landing contests. We just went a couple of months ago, or actually I guess it was last month.

[01:01:58] So Kitty Hawk Kites in North Carolina, they have a dune competition every year called the spectacular. And so literally you're just running down the training hill, like doing a course and trying to spot land and it's a competition. So we just did that, you know, for a weekend. That was super fun.

[01:02:16] **Gavin McClurg:** So for those listening who either have never hang glided or have never flown, you know, they're just, they're just interested in maybe getting into the sport. They've seen your videos and that kind of thing. Where would you tell them to go? As I get this one a lot from people that, Hey, I'm either coming to the United States or, Hey, I've listened to some of your shows, or I saw this on YouTube, whatever. Where should I go learn? And I I've got my favorite places to send people. And that's always a little bit inscribed by where I learned myself and where I was growing up on. But, you know, we, we know the instructors are out there. We know the good training kills. Where's a good place to go to learn how to hang glide? And if you, I mean, if you can reach, but I don't know if you know those spots in Europe as well, but just you know, our audience is all over the place, but the, where, where's a good, where is a good place to go figure this out in a safe manner?

[01:03:06] **Erika Klein:** Yeah, I don't know the spots in Europe. I normally when people message me about this online i just say you know look online for a school in your area i mean there are places like you know our school wind sports in los angeles um there's a school at the point of the mountain and point the mountain is an amazing place to learn i think um either sport i would you know top uh top place but um especially with hang gliding it's not i know with paragliding you can do like a two-week course and like get your p2 and then you walk away and you're a pilot that's not really the same with hang gliding a lot of the time it just takes a while to learn and you have to have different conditions and do all these different things so i think traveling to learn to hang gliding um can be more difficult so that's why i tell people you know look for a school in your area because that'll just be kind of the most consistent um way to learn i

[01:04:01] **Gavin McClurg:** recently we were a friend of mine and i were coaching this hike and fly clinic before a little hike fly race that i i have out here in the lost rivers in idaho a couple weekends ago and one of the students a good friend of mine actually he's been flying for about 10 years he's a good pilot and and he's and i said what when in the initial thing what do you all want to get out of this course i mean you know make sure we teach you what you want what you came here for and he said you know i i haven't flown really anywhere where there wasn't i didn't get a site briefing you know that i i didn't i'm not used to just going to a place and rocking up and flying off which in hike and fly that's all you're doing you're very rarely flying an established site you're just well this looks good and i can get my wing out of here uh and it's the right aspect and i say so that just blew me away i i mean i haven't been to a place and gotten a site

briefing in 15 plus years i mean this was the first couple weeks of my flying career and then after that this looks nice uh so but you know my focus has been a lot on hike and fly that kind of thing i mean you know you're not going to get any site briefings in the excel you're not going to get kind of deal but i was surprised with that but it was he left the course really jazzed about just looking at something and going yeah i can make that work and for me that's just the best way to learn is to fly new places i think you've got some thoughts on that just uh you know reach going beyond your comfort zone a little bit yeah

[01:05:34] **Erika Klein:** i feel like it's a little different in that sense because you are usually getting briefings i mean you're driving

[01:05:40] **Gavin McClurg:** up the hill so you aren't really going more to establish sites sure yeah

[01:05:44] **Erika Klein:** yeah we are doing that i would say i think for going beyond your comfort zone though one of the tools that i really like to recommend is there's a hang gliding simulator called free flight experience and with that you can it has like a ton of sites and you can go fly them it's in vr and kind of get you know this is the opposite of hiking fly up it's it's all you know like i said it's it's all defined sites but you can get your free flight experience and you can get comfortable with the site and i've also used it though for landing weird places so cross country in soca especially for hang gliding is kind of sketchy there's just like not many places to land and it's so developed and there's one spot at crest line where if you get low there like you basically can't get out and so halfway down the mountain it was pointed out to me that there's like a field that people have used for back

[01:06:35] **Gavin McClurg:** by that road yeah sorry that it's back by that road down and to the right i think oh

[01:06:40] **Erika Klein:** um it's it's a ranger station oh

[01:06:43] **Gavin McClurg:** okay yeah yeah

[01:06:44] **Erika Klein:** there's a ranger station that's like by the highway and it's like halfway down yeah

[01:06:48] **Gavin McClurg:** down the

[01:06:49] **Erika Klein:** mountain and so i hope to never land there in my entire life but i landed there in the simulator a few times and that was super helpful because there's really only one way to approach it on a hang glider because there's all these road signs and you have to like go between them and they go up this hill and again i hope to never do this for real but doing it on the simulator is pretty fun and it really gives you the feeling that you're actually doing it so there's a lot you can do with the simulator you can practice thermaling you can go to new sites you can land at places that you hope to never land but i really recommend that as a way to kind of even for advanced pilots like progress safely and for beginner pilots to go to the site and not do those things but at least you feel more confident that you could i

[01:07:35] **Gavin McClurg:** don't know if we even have anything i mean i know uh uh somebody reached out recently that they're working on that for paragliding but i don't know that we have that but i've flown simulators for sailplanes and i know they that's a big part of their training and they can and they're amazing they're i mean they're very accurate and it's it's great because you crash and it doesn't mean anything yeah

[01:07:55] **Erika Klein:** there's condor for uh sail yes i use that i use that for thermal practice to kind of try to visualize the thermals and things like that i crash the sailplanes all the time i don't know how to uh my experience with condor yeah i blow a sailplane up like every time

[01:08:16] **Gavin McClurg:** yeah and they're pretty expensive i'm told so i'm not sure we should we should probably keep it to condor yeah

[01:08:22] **Erika Klein:** exactly yeah no i actually uh actually went in the sailplane with a friend and i was like just having blown it up so many times i was just it just actually psyched me out a little bit

[01:08:33] **Gavin McClurg:** correct yeah

[01:08:37] **Erika Klein:** it was good it was fun erica

[01:08:41] **Gavin McClurg:** thanks for coming on the show i really appreciate it and this is uh some good fun information and i i'm sure this will inspire people to come out and do some dune flying and and get into the sport every time i talk to a hang glider i say why am i not doing this i need to do this i can't remember who it was but somebody just made it really obvious well you know what's better and they said well how do eagles fly we're prone and i thought yeah okay you got it what

[01:09:06] **Erika Klein:** people say is like everything's better about paragliding except for the flying and the flying is why we do it so well

[01:09:16] **Gavin McClurg:** said

[01:09:19] well erica thank you very much i appreciate it and uh it's good to see you and hope i get to fly with you out there soon in california or yeah that'd

[01:09:28] **Erika Klein:** be awesome thanks so much we

[01:09:29] **Gavin McClurg:** used to have hang gliders here we haven't seen anybody hang gliding in an awful long time so yeah put together a crew and come out maybe

[01:09:36] **Erika Klein:** we'll come up that'd be awesome that'd be really fun

[01:09:38] **Gavin McClurg:** that would be fun cheers if

[01:09:46] you find them cloud based 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 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 so thank you so much for tuning in and i'll see you next time bye bye show we put out a show every two weeks so if you gave us a buck 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 and i want you the listener to know that these conversations are 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're a listener and

[01:10:47] you're not a fan of the show we 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 then 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 thank you so much for listening thank you for your support we'll see you at cloud base

Français

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

Show notes

La pilote de deltaplane expérimentée Erika Klein partage son parcours dans le sport, les aspects uniques du vol en dune, ainsi que des conseils sur la sécurité, l'équipement et le développement du sport. Cet épisode offre des conseils précieux pour les débutants comme pour les passionnés — et si vous n'avez jamais fait de deltaplane, cela vous donnera très envie de vous lancer !

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de CloudBase Mayhem. J'ai été très inspiré ces derniers temps par l'idée d'intégrer plus d'ailes dans l'émission. Ça nous a manqué pendant des années, et je menace toujours de le faire sans jamais passer à l'action. Alors, j'ai contacté mon bon pote — pour qui ma femme et moi, alors que Fallon n'avait même pas deux ans, avons travaillé pour le X-Alps 2019 — il habite juste à côté de Milan, c'est un pilote commercial et un passionné d'aile depuis longtemps. Je l'ai contacté récemment pour lui dire bonjour et lui demander de me balancer une tonne de noms, et que je vais les inviter dans l'émission. On a donc Manfred et Jeremy, on a fait celui avec Christian, mais aussi Alex Ploner et plusieurs autres. Il m'a donné de super recommandations. On va donc intégrer du contenu sur le vol en aile dans l'émission au cours des prochains mois, et idéalement pour toujours.

[00:01:03] Mais la première que je présente aujourd'hui est Erica. Erica a travaillé avec l'USHPA, elle pratique le vol depuis plus de 15 ans et elle a eu une approche très différente. C'est une progression agréable, lente et facile, très amusante. Elle fait énormément de ce que j'appellerais du vol en delta sur les dunes, et elle a une présence énorme sur les réseaux sociaux. Elle publie énormément de contenu, beaucoup de vidéos regardées par littéralement des millions de personnes. Elle s'en sort très bien là-dessus, mais elle n'est pas du genre à rechercher le frisson, elle n'a pas fait beaucoup de compétitions ou de vols de longue distance. Elle s'est récemment mise un peu au vol en haut sans soutien après toutes ces années et elle a récemment commencé à faire des compétitions de classe sport.

[00:01:52] Elle a eu une progression vraiment sympa, elle adore ça, elle garde son job de bureau du lundi au vendredi et elle va voler dès qu'elle peut le week-end. Et sa perspective était vraiment intéressante. Elle a beaucoup parlé de ce qui m'a touché, vous savez, progresser à son propre rythme et les outils qu'on peut utiliser, y compris les caméras, l'analyse vidéo et les simulateurs pour apprendre, ainsi que les livres, les podcasts et toutes les ressources disponibles. Elle est aussi instructrice, donc elle a une certaine expérience en enseignement. On s'est bien amusés avec les idées reçues entre le deltaplane et le parapente, et on a un peu parlé des ailes compactes dont on a entendu parler.

[00:02:37] Récemment dans l'émission, on a parlé du besoin que ces ailettes de voyage soient transportables en voiture et rapides à monter, pour être plus accessibles au plus grand nombre. Je peux voler en aile, et c'est tout à fait cool. Alors oui, on s'est bien amusés avec ça, et on a terminé avec elle m'expliquant que je ne savais même pas que c'était possible, mais qu'on peut faire de l'aile en été. À des heures très précises à Yosemite. C'est le seul parc national qui autorise le vol libre et seulement pour les ailes. Il faut être certifié H4. Vous pourrez en savoir plus d'ici la diffusion de l'émission, ce sera ouvert à certaines heures de la journée. C'est Yosemite hg.org. Alors allez voir ça, regardez les nombreuses vidéos géniales d'Erica et profitez bien de l'émission.

[00:03:28] Merci,

[00:03:34] Erica. Bienvenue dans le chaos. J'apprécie vraiment que tu m'aies contacté il y a quelques mois à propos de Pete. On travaille dessus. Et ça m'a préparé à toute une série de discussions avec des pilotes d'aile, ce qui va être génial parce qu'on n'en a pas fait assez et je dis toujours que je dois en faire plus, qu'il faut qu'on en fasse plus. Mais juste ce matin, j'ai discuté avec Manfred et Jeremy qui est chez les euros. Il a une mauvaise infection ou quelque chose comme ça. Donc on fera ça plus tard. Mais de toute façon, on va en faire beaucoup plus, ce qui sera, je sais, très amusant pour notre audience. Et j'ai passé un super moment à regarder certaines de tes vidéos. Tu es une sacrée créatrice de contenu. Et tu étais sur cette liste de personnes qui ont contacté et dit : « Hé, on doit absolument avoir untel sur l'émission », et

ces gens-là, tu étais dessus.

[00:04:22] C'est super de discuter avec toi. Et c'est génial de t'avoir sur l'émission. Merci beaucoup pour ton temps.

[00:04:28] **Erika Klein:** Oui, merci beaucoup de m'accueillir.

[00:04:30] **Gavin McClurg:** Ouais, tu m'as envoyé une liste sympa. Bon, on commence par là si tu veux ? Tu es où, au juste ?

[00:04:36] **Erika Klein:** Basée en Californie du Sud, dans la région de Los Angeles.

[00:04:39] **Gavin McClurg:** D'accord. Et votre spécialité, je veux dire, vous faites beaucoup de choses, mais votre truc principal, c'est le vol. Où allez-vous pour faire du vol de dunes ?

[00:04:47] **Erika Klein:** Alors, notre école Winsports a un site au Dock, près de la plage. C'est notre col d'entraînement. C'est une colline de 30 pieds. La partie exploitable pour le vol fait environ 300 pieds de long. Et on adore, on adore vraiment voler là-bas.

[00:05:00] **Gavin McClurg:** Cool. Tu sais, j'ai fait une discussion avec Bonnie Hobson, qui vole à Muscle Rocks il y a quelque temps. Et, tu sais, je l'apprécie beaucoup. J'aime vraiment le XC. J'aime vraiment les longues distances. Donc c'était cool pour moi, tu sais, quand j'ai fait mes premières armes, quand j'ai eu mon tout premier brevet P2 en 2003-2004. Tu sais, j'adorais ce côté plané et paisible des choses. Et maintenant, tu sais, je vole à Sun Valley. Je ne dirais pas que c'est très souvent paisible, mais ça me tient vraiment à cœur. Et j'étais assez fasciné par la façon dont elle reste vraiment engagée. Je suppose qu'on parlera de vol plus calme. Est-ce que ce serait faire du vol plus relax, plus calme ? Comment est-ce que tu restes engagée ?

[00:05:45] **Erika Klein:** Absolument. C'est généralement plus tranquille. On espère que ce sera plus calme. Parfois, ça ne l'est pas, et ça peut être effrayant. J'ai toujours adoré piloter ici. Je veux dire, j'ai appris à Dockweiler quand j'ai commencé il y a environ 19 ans, et j'y vole depuis. Ce n'est pas si horrible que souvent les gens le pensent parce que je poste des vidéos ; on n'a pas du vent tout le temps. C'est en fait une expérience assez rare. Je dirais qu'en moyenne, c'est horrible une fois toutes les deux semaines environ. Et puis, il faut que je puisse m'y rendre, que ce ne soit pas un jour de travail, et tout ça. Donc on n'y va pas si souvent que ça. Ça dépend aussi de la saison. Parfois, c'est mieux. Mais j'ai toujours adoré ça. Je pense que l'une des choses vraiment uniques à Dockweiler, et qui me maintient engagée, c'est que tu ne... enfin, si tu restes juste à flotter à 6 mètres du sol en faisant des allers-retours, oui, ça peut devenir ennuyeux.

[00:06:33] Mais ce qu'on fait et qui est vraiment sympa, c'est que j'aime atterrir sur la manche à vent. J'aime, vous savez, descendre en balayant, toucher le sol, faire un atterrissage au décollage et repartir. Atterrir sur certains

[00:06:42] **Gavin McClurg:** petits défis.

[00:06:43] **Erika Klein:** Ouais. Genre comme une suite. Et il y a tellement de choses, genre les parapentes voient ces vidéos et ils se disent : « On ne savait pas que les ailes pouvaient faire ça ». Et j'adore partager ces vidéos parce que ça montre le côté fun du hang gliding, et que les ailes sont capables de bien plus que juste aller vite. Genre, c'est cool aussi. Le XC est cool aussi. Mais faire du vol, c'est une expérience complètement différente que vous ne pouvez pas avoir en faisant littéralement quoi que ce soit d'autre. Je pense qu'il n'y en a pas d'autre.

[00:07:08] **Gavin McClurg:** On l'appelle Wagga en français, non ? C'est ça ? Je suppose que tu pourrais. Je n'y avais pas pensé. On peut faire un peu le même genre de trucs avec l'aile. C'est vraiment cool. Ouais.

[00:07:17] **Erika Klein:** Et comme je l'ai dit, je ne pense pas qu'il y ait un autre appareil où on peut vraiment faire ça. Vous savez, juste décoller, redescendre, atterrir encore et encore. Comme un oiseau. Et pour moi, ce que j'aime dans le vol, c'est être comme un oiseau. Et comme je l'ai dit, le XC est amusant. J'aime ça aussi. Voler en altitude est amusant. Évidemment, j'adore tout ça. Mais pour moi, le simple fait de piloter un plane est très unique.

[00:07:38] **Gavin McClurg:** Comment t'es-tu lancé là-dedans ? Quel a été le catalyseur ? Pourquoi ? Pourquoi as-tu commencé ? Pourquoi le deltaplane ? Je veux dire, c'est une question intéressante de nos jours. Tu sais, la pratique du deltaplane a été lentement érodée par la facilité de transport des parapentes et tout ça. Mais ça a beaucoup plus de sens.

Ce sont des ailes plutôt sexy. Tu es en position allongée. Tu sais, il y a une raison pour laquelle on a commencé par ça.

[00:08:00] **Erika Klein:** Ouais. J'ai vu une photo d'une aile dans un livre quand j'avais 10 ans. Et j'ai vraiment eu envie de le faire. J'ai harcelé mes parents pendant des années. Ils étaient genre, non, non, non. Et puis un jour, mon grand-père est venu me voir et je lui ai dit que je voulais faire de l'aile volante. Il m'a dit : "Je t'emmène demain", ce qu'il n'a pas fait. Mais il a juste rappelé à ma mère que, tu sais, tu avais fait tout ce truc comme le ski, le windsurf. Genre, tu devrais la laisser faire de l'aile volante. Alors j'ai commencé l'été avant ma dernière année de lycée. C'était donc en 2007.

[00:08:27] **Gavin McClurg:** Là où tu es maintenant. Tu étais aussi à L.A. à l'époque ? C'est de là que tu viens ?

[00:08:31] **Erika Klein:** Oui. J'ai appris au même endroit qu'à Dockweather, là où nous enseignons encore.

[00:08:34] **Gavin McClurg:** D'accord. Et vous êtes instructrice maintenant ?

[00:08:37] **Erika Klein:** Oui. Je l'ai devenue à l'université. Je n'enseigne pas énormément. Mais le truc marrant, c'est que j'ai commencé et que je suis ensuite allée à l'université sur la côte Est. Du coup, je n'ai pas vraiment pu beaucoup voler pendant mes premières années de pratique. Mais ma mère a vu à quel point je m'amusais, même si elle ne m'avait pas laissée faire de deltaplane. Elle m'a dit : « Je veux commencer aussi ». Alors elle a commencé environ un an après moi, quand elle avait 50 ans. Et elle vole toujours. Elle est instructrice aussi.

[00:09:03] **Gavin McClurg:** Waouh. C'est trop cool. Ouais.

[00:09:05] **Erika Klein:** On s'envole souvent ensemble. Et c'est super sympa. Elle aime bien regarder mes vols. Donc quand je vole et que je mets le live track sur Willandu, elle regarde ça. Ouais.

[00:09:14] **Gavin McClurg:** Oh, cool. Tu as des réflexions intéressantes sur, tu sais, le fait de débiter dans le sport, mais aussi sur la progression. Tu as vraiment pris ton temps. Je me souviens quand je me suis mis au sport à peu près à la même époque, en 2003-2004, tu sais, on rencontrait des gens qui étaient sur des ailes thermiques. Je suppose qu'en deltaplane, ce serait difficile. Mais ça prendrait une décennie. En parapente, tu rencontres des gens qui volent une deux ou trois brins, tu sais, plus une sorte de deux brins, une aile thermique. Mais quand tu apprenais, c'était juste comme ça. C'était quelque chose de très lointain. C'était quelque chose que, tu sais, tu pourrais peut-être faire, tu sais, en compétition en Coupe du Monde. C'était juste, wow, ce sont des légendes. Tu ne les atteindras peut-être jamais.

[00:10:00] Ça semblait juste être un énorme défi. Et maintenant, vous savez, les gens y arrivent. En deux ans, ce qui est... c'est un hommage au matériel, bien sûr, mais ça rend aussi un peu nerveux car on pourrait avoir l'impression de sauter des étapes très importantes. Mais je suis un parapente. Je ne suis pas un aile. Parlez-nous de ça. Et comment... pourquoi avez-vous choisi de faire les choses de cette manière ? Qu'est-ce qui a fonctionné pour vous ? Qu'est-ce que vous enseignez ?

[00:10:32] **Erika Klein:** Ouais, je trouve que c'est vraiment intéressant en ce moment d'observer la progression du parapente. Parce que j'en ai parlé avec des gens, il y a une sorte de reflet de la façon dont le deltaplane a progressé. Pendant un certain temps, vous savez, les gens étaient sur des ailes beaucoup plus difficiles, puis ils ont recommencé à simplifier les choses. Et je pense que dans le deltaplane, vous savez, pendant un certain temps aussi, il y a eu beaucoup de pression extérieure pour progresser rapidement et passer au "topless" et au "no king post". C'est comme pour la haute performance, comme les ailes de course. Et je pense qu'il y a moins de ça maintenant dans ce que je vois. Il y a toujours une pression extérieure. Par exemple, si vous ne volez qu'avec un seul modèle Falcon, j'en ai utilisé un pendant mes 15 premières années de vol, ce qui est bien plus long que la plupart des gens. Mais je sens qu'il y a beaucoup moins de pression dans la communauté maintenant, même si vous pouvez encore en ressentir.

[00:11:20] Il y a encore des gens qui disent « tu devrais monter », et ça devrait vraiment revenir au pilote. J'aimerais qu'il n'y ait pas cette pression parce que je ne pense pas que ça serve le sport. Je ne pense pas que ça serve à personne. Et je pense que quand on regarde la progression, ça devrait vraiment porter sur ce que tu ressens, tes objectifs, le fait de t'écouter toi-même, sans te sentir pressé par quelqu'un d'autre.

[00:11:41] **Gavin McClurg:** Hmm. Est-ce que c'était quelque chose d'intrinsèque chez toi ? Ou est-ce que tu avais un mentor ou un instructeur qui t'a aidé à te guider là-dedans ?

[00:11:51] **Erika Klein:** Ouais, nos instructeurs sont là depuis un moment. Ils se concentrent beaucoup sur les ailes à service unique, comme notre instructeur principal chez Wind Sports. Il vole encore presque exclusivement une aile à service unique et il vole plus longtemps que tout le monde. Genre, il est au-dessus de tout le monde tout le temps. Donc il montre que c'est possible, tu sais, et qu'on peut s'amuser avec. Je pense que c'est aussi comme je l'ai dit, je n'ai pas beaucoup volé pendant mes 10 premières années parce que j'étais au lycée, à l'université. J'ai vécu au Japon pendant quelques années. Je faisais d'autres choses et je ne pouvais pas beaucoup voler. Et je pense que c'est aussi plus sûr dans ce cas d'être sur une aile plus facile, non ? Parce que si tu n'es pas super à jour, c'est mieux. Mais encore une fois, ouais, je pense que c'est juste décider quand tu es prêt et prendre cette décision par toi-même. Parce que c'est toi le commandant de bord.

[00:12:37] C'est toi qui devrais faire ces choix, sans laisser personne te pousser à les faire.

[00:12:40] **Gavin McClurg:** Hmm. C'est le vol en deltaplane ? Tu as dit avant qu'on commence que tu avais un autre boulot, dis-nous c'est quoi. Mais est-ce que c'est ton métier ? Je veux dire, je sais que tu as une présence incroyable sur les réseaux sociaux. Je mettrais la plupart des gens en admiration, surtout pour le deltaplane. C'est génial. Donc tu as beaucoup de gens qui regardent tes vidéos et voient ce que tu fais. Ouais. C'est quoi ton métier ? Comment est-ce que... Est-ce que c'est pour le loisir ou est-ce que c'est ta profession ?

[00:13:10] **Erika Klein:** C'est pour le loisir. Enfin, ce serait sympa de le faire à plein temps. Mais c'est vraiment difficile. Je pense que pour en vivre en tant que créatrice de contenu, il faut vraiment avoir énormément de vues, constamment, et produire des vidéos, produire des vidéos. Ça prend beaucoup de temps. C'est assez dur pour moi. Je le fais, mais ça prend du temps. Du coup, j'ai un travail à plein temps. Je travaille dans une école de médecine comme rédactrice. Je suis dans la communication marketing. C'est ce que je fais pendant la semaine. Et ensuite, le week-end, je fais du vol libre.

[00:13:40] **Gavin McClurg:** D'accord. Tu es bilingue ou tu fais juste du vol libre ?

[00:13:43] **Erika Klein:** Ouais. J'ai commencé le parapente il y a quelques années, mais je ne poste pas dessus. Et je ne fais pas beaucoup de parapente. Je compte toujours le faire. Mais après, je suis trop occupée par le deltaplane. Je me dis : « Oh, je vais atterrir et ensuite j'irai faire du parapente. » Mais j'atterris au coucher du soleil. Donc il n'y a plus le temps d'aller faire du parapente.

[00:14:00] **Gavin McClurg:** Dis-moi ce que tu fais avec Wills. Donc, tu ne travailles pas pour Wills Wing, mais tu as un truc qui tourne avec les deltaplanes short pack, ce qui est intéressant. C'est la deuxième fois que j'entends ce terme en très peu de temps. On a eu un invité récemment qui fait du vol-bivouac en Europe avec un deltaplane short pack. Alors, c'est quoi ces modèles et qu'est-ce que tu fais ?

[00:14:20] **Erika Klein:** Ouais. Alors, d'accord. En gros, on parle beaucoup de la manière dont on peut développer le deltaplane. Il y a plein d'idées. Et comme j'ai travaillé pour vous pendant quelques années en tant que membre du personnel, puis j'ai été présidente du comité de croissance et de développement du deltaplane, j'ai entendu beaucoup de ces idées. Et beaucoup de ça revient à, vous savez, on devrait rendre l'assurance moins chère. On devrait avoir plus d'instructeurs. On devrait avoir plus de sites. Et toutes ces choses sont en quelque sorte hors de notre contrôle. Il n'y a vraiment rien que nous puissions faire à leur sujet. Alors, ce sur quoi je veux me concentrer pour développer le sport, ce sont les choses que nous pouvons réellement faire et répondre aux besoins de la communauté. Pour l'instant, avec les ailes, ce ne sont pas les objets les plus pratiques que vous pouvez mettre, vous savez, sur votre porte-bagages de voiture, vous pouvez les transporter partout.

[00:15:07] J'ai rencontré une fois un pilote de parapente qui m'a demandé : « Mais comment vous transportez ça ? Il vous faut un camion plateau ? » Et non, on n'a pas besoin d'un camion plateau pour transporter un deltaplane. On peut le faire avec n'importe quelle voiture. Mais ça fait aussi partie des idées reçues. Pourtant, ce n'est toujours pas super pratique. Je vais vous donner un exemple : quand j'ai acheté une voiture d'occasion et que le moteur a lâché. En fait, j'aurais dû juste mettre la voiture à la casse, mais j'ai fini par lui faire refaire le moteur parce que je ne voulais pas fabriquer un nouveau porte-deltaplane. J'ai déjà fabriqué le porte-deltaplane et je ne vais pas en refaire un pour cette voiture. Mais mon point est que nous ne pouvons pas demander aux gens de faire ça. C'est délirant. Et il ne s'agit pas de

dire que tout le monde doit faire ça, mais vous voyez ce que je veux dire. Bien sûr.

[00:15:52] Et donc je pense aussi que, puisque nous voulons attirer des jeunes dans le sport, et que certains n'ont peut-être pas de voiture ou pas de garage pour ranger leur aile, ce dont nous avons vraiment besoin, c'est d'une aile courte pour vélo. Quelque chose qui tient dans une voiture et qui est assez léger pour être peut-être même transporté en randonnée à un moment donné. Mais surtout, qui tient dans une voiture, qui tient dans un avion. Parce que c'est l'autre problème avec le transport des ailes : c'est une galère monumentale soit de coordonner le transport de son aile quelque part, soit d'essayer d'en emprunter ou d'en louer une, alors qu'on ne connaît pas son état, ou que c'est difficile à trouver, ou que les gens ne veulent pas vous en louer une. Donc, je pense que ce qui ferait la plus grande différence pour fidéliser les gens et aussi attirer de nouveaux pratiquants dans le sport, c'est d'avoir cette aile courte pour vélo. Et c'est quelque chose que je pousse en avant. Je sais que c'est difficile à fabriquer. Si c'était facile, ce serait déjà fait.

[00:16:38] Et il y en a une qui existe. Je sais que tu en as parlé au dernier podcast. Il y a la Finsterwalder. Le problème, par contre, c'est que j'ai parlé à plusieurs personnes qui en ont, et ça prend environ 40 minutes à installer. Et c'est tout simplement trop long. Je sais que les pratiquants de parapente pensent qu'on met une heure à installer nos ailes. Ça prend 10 minutes, 10 ou 15 minutes. Et 40 minutes, c'est vraiment long. C'est ça. Donc je pense que ce dont on a vraiment besoin, et c'est ce dont j'ai parlé. Trop

[00:17:03] **Gavin McClurg:** trop de temps. Il y a

[00:17:04] **Erika Klein:** une barrière

[00:17:04] **Gavin McClurg:** à l'entrée là. Exactement.

[00:17:05] **Erika Klein:** Je veux dire,

[00:17:05] **Gavin McClurg:** pour moi, quand j'entends ça, je me dis : non, je ne vais pas faire ça. Je...

[00:17:08] **Erika Klein:** Je ne vais pas passer 40 minutes à installer mon équipement. Ouais. Je ne vais pas faire ça non plus, c'est pour ça que je n'en ai pas. J'en ai parlé avec Wills Wing. Et beaucoup de fabricants ne semblent pas super intéressés. Ils disent juste que ce sera trop difficile ou quelque chose comme ça. Mais je pense que pour faire progresser le sport et qu'il continue, c'est vraiment ce dont on a besoin. Et j'apprécie vraiment que Wills Wing soit d'accord. C'est quelque chose sur quoi ils travaillent maintenant : fabriquer ce genre d'aile courte pour vélo. Alors je suis vraiment impatiente de voir comment ça va se passer. Ils n'ont pas encore beaucoup de mises à jour à ce sujet. Mais ils ont annoncé l'idée et qu'ils y travaillent. Ça, c'est super génial.

[00:17:39] **Gavin McClurg:** Si vous pouviez regarder dans votre boule de cristal, ce qui se passe en Europe en ce moment, avec les grands noms que tout le monde connaît... On dirait qu'ils mènent la danse, Alex Ploner et Christian Cech. Donc le deltaplane n'est pas mort pour autant. Surtout quand on est dans les Alpes, on voit des deltaplanes. Mais ça décline depuis des décennies, n'est-ce pas ? Les statistiques le montrent. Pourtant, vous attirez beaucoup d'attention sur ce que vous faites. Si vous pouviez regarder à cinq ans, que voyez-vous pour le deltaplane ? Êtes-vous optimiste ?

[00:18:24] **Erika Klein:** Je pense que ça dépend de ce que je ressens. Ça dépend du jour, de ce que je vois ou de ce que les gens me disent. Ou de la façon dont une vidéo fonctionne. Je pense qu'il y a clairement une marge de progression. Et c'est intéressant parce que j'ai parlé à des pilotes de parapente qui disent qu'ils veulent faire du deltaplane. J'ai fait tout un article pour YouTube Pilot Magazine sur les pilotes de parapente qui ont commencé le deltaplane. Genre, après le parapente, pourquoi ils ont voulu faire ça. Et je pense vraiment qu'il y a de la place pour ça. Surtout si on peut créer ce genre d'aile courte qui rendra la pratique plus accessible pour tout le monde. Et j'ai aussi commencé à filmer des pilotes de parapente qui me disent qu'ils feraient du deltaplane s'il existait ce genre d'aile. Donc je pense vraiment que ça dépendra de la manière dont ces innovations se passeront et de la façon dont elles attireront les gens vers le sport.

[00:19:10] Je pense aussi que le genre de vidéos que je fais est unique parce que tout le monde n'a pas un site de ridgestorm où il peut faire le genre de vidéos que je fais. Bien sûr. Mais je pense que faire plus de vidéos comme ça, qui montrent à quel point le vol en aile peut être accessible. Que ça n'a pas besoin d'être rapide ou effrayant ou quoi que ce soit. À moins que vous ne le vouliez. Mais ce n'est pas obligatoire. Ça ne va pas attirer tout le monde. Je pense que le vol en aile a eu un genre de problème de marketing où tout le monde est tellement concentré uniquement sur le XC et les

meilleures ailes. Et ça attire certaines personnes, mais ça n'en attire pas toutes. Donc si nous pouvons avoir plus de types de vidéos différents montrant ce que c'est, je pense qu'il pourrait y avoir plus de croissance. Et j'espère que ça pourra aider, vous savez, dans cinq ans, à faire progresser le sport.

[00:19:50] **Gavin McClurg:** On dirait que, enfin, je ne suis pas un pilote de deltaplane, donc je ne peux pas parler avec autorité ici. Mais ce qu'on entend toujours, c'est que, vous savez, Ozone est sorti avec cette sellette submarine et tout le monde est passé au submarine et maintenant Navy en a une. Mais il y a eu beaucoup de résistance à cela dans la communauté parce que, pour nous, c'est ce que le deltaplane a fait. On ne peut pas faire ça. Tout le monde, vous savez, là où vous l'avez, c'est l'équipement qu'il faut avoir. Et il faut dépenser 3 500 balles. Et puis, si je comprends bien avec le deltaplane, il fallait juste avoir le dernier cri. Ils sont très chers. Vous savez, le carbone topless avec tous les gadgets. Et ça devient de moins en moins accessible pour plus de gens. Ça devient très élitiste, difficile, avec une barrière à l'entrée très élevée.

[00:20:38] Il faut avoir énormément d'heures de vol pour piloter ce genre d'ailes en toute sécurité. Et ça a découragé les gens, non ? Je veux dire, c'est assez facile à comprendre. On n'achète pas une paire de chaussures, on achète un appareil à 15 000 dollars. Donc, j'aime bien où tu veux en venir, genre : « Hé, tu n'as pas besoin de ça. Tu peux t'éclater sur la dune avec un Falcon. » C'est bien ce que je comprends ? Je ne sais pas. D'une certaine manière, le parapente va aussi dans cette direction. Mais c'est bien parce qu'on a cette feuille de route qu'on a vue se mettre en place. Et attends une minute. Si tu rends ça exclusif, cher et accessible à seulement une petite partie des pilotes, les pilotes potentiels là-dehors, ça devient juste un rendement décroissant.

[00:21:27] **Erika Klein:** Ouais. Ouais, c'est vrai. Et c'est aussi intéressant pour la fabrication, parce que j'ai l'impression qu'ils s'adressent souvent aux meilleurs pilotes de compétition, ce qui est super. Mais honnêtement, pas beaucoup de gens font ça. Et ce n'est pas non plus que tout le monde peut voler sur les dunes. Comme je l'ai dit, il n'y a pas vraiment beaucoup de sites pour ça. Et ça aide aussi d'être, enfin, à moins d'être plutôt léger, il faut beaucoup de vent et on n'a pas toujours ces conditions. Mais je pense que montrer simplement que ce genre de vol est accessible, que tu peux le faire si tu en as envie, ça peut aider. Et puis j'essaie aussi de faire beaucoup de vidéos d'atterrissage en montagne, mais je ne poste jamais de vidéos de crashes. Enfin, je ne crash quasiment jamais, mais je ne le ferais pas si je le faisais, parce que je pense qu'il y en a juste trop par rapport à ce qui existe et ça donne une mauvaise idée.

[00:22:13] Je veux dire, je suis un peu partagée là-dessus parce que je pense qu'on peut apprendre des vidéos de crashes, mais il y en a énormément. Pour moi, il s'agit plutôt de montrer à quel point le deltaplane peut être facile. Et peu importe où vous le pratiquez, l'atterrissage n'a pas à être effrayant. Vous pouvez le faire. Ça va aller.

[00:22:30] **Gavin McClurg:** Quelles sont ces idées reçues ? Tu m'as écrit ça dans l'e-mail. Donc tu pratiques les deux, évidemment plus le deltaplane, mais certains points peuvent être assez drôles, je pense. Quelles sont les idées reçues pour les pilotes de deltaplane qui regardent le parapente et vice versa ?

[00:22:47] **Erika Klein:** Ouais. Il y a clairement des idées reçues des deux côtés. Et c'est vraiment intéressant d'apprendre le parapente et d'en apprendre plus sur le parapente, parce qu'il y a des trucs que je ne savais vraiment pas. Mais côté deltaplane d'abord. C'est incroyable pour moi le nombre de pilotes de parapente à qui tu dis ou qui sont surpris quand je leur dis que les deltaplanes ne font pas de fermeture.

[00:23:06] **Gavin McClurg:** C'est ridicule. J'espère que ce sont des pilotes assez novices. Ça a l'air complètement absurde.

[00:23:12] **Erika Klein:** Honnêtement, non, Gavin. Je ne le pense vraiment pas. Enfin, c'est vrai que les ailes peuvent très occasionnellement casser, mais c'est extrêmement rare. Ou si tu ne les entretiens pas ou si tu les montes mal. Il y a eu un accident mortel récemment où ils n'avaient malheureusement pas monté l'aile correctement. Mais si tu l'entretiens et que tu fais tes vérifications pré-vol, il est extrêmement peu probable que ton aile casse. Et je n'appelle même pas ça une fermeture ou un affaissement, parce que si ton parapente cassait, par exemple si une ligne lâchait ou quelque chose comme ça, tu n'appellerais pas ça un affaissement. Ce serait comme si ton aile cassait. Donc c'est la même chose. De toute façon, je dirais que les ailes ne subissent pas de fermeture. C'est donc le premier point. J'aimerais vraiment que tous les parapentistes le sachent.

[00:23:58] Le deuxième point, c'est que beaucoup de parapentistes pensent que les ailes de delphinailleur prennent une heure à monter. Ce n'est pas le cas. Ça prend environ 10 à 15 minutes. Je pense que j'en ai parlé. Bien sûr, si vous discutez avec vos amis en laissant votre aile là et que vous y revenez, alors oui, ça peut prendre une heure. Mais si vous la montez simplement, ça prend 10 minutes. Autre chose, je crois que vous avez mentionné le coût. Beaucoup de parapentistes, d'après ce que j'ai entendu, pensent que les ailes de delphinailleur coûtent bien plus cher que les parapentes. Et je ne pense pas que ce soit vrai. Je veux dire, bien sûr, si vous visez le haut de gamme en fibre de carbone, peu importe, oui, ce sera cher. Mais il y a aussi beaucoup d'ailes de delphinailleur d'occasion et elles durent vraiment longtemps. Quand j'ai commencé il y a 19 ans, j'ai acheté une aile d'occasion et elle était déjà utilisée à l'époque ; je l'ai pilotée pendant 19 ans.

[00:24:46] Je viens de le vendre à un autre nouveau pilote qui s'en sert encore. Il est toujours en parfait état.

[00:24:50] **Gavin McClurg:** C'est génial.

[00:24:51] **Erika Klein:** Ouais. Du coup, on peut trouver des deltas utilisés qui sont parfaitement corrects. Ouais. Je veux dire, ils sont tout à fait aptes au vol pour, vous savez, 1 000, 1 500, parfois même moins. Même les neufs, je pense qu'ils sont autour de 5 000 à 6 000 pour une aile de débutant, ce qui me semble assez comparable aux parapentes ou pas beaucoup plus cher.

[00:25:09] **Gavin McClurg:** Et est-ce que vous ne pourriez pas simplement revendre une aile ? Je veux dire, vous n'avez pas besoin de tout, enfin, est-ce que vous ne pouvez pas juste mettre une nouvelle voile dessus ?

[00:25:17] **Erika Klein:** Ouais, tu peux faire ça aussi. Ça coûte probablement environ la moitié du prix. OK. Donc ça reste... Mais ouais, tu peux le faire. Les gens le font. Surtout s'ils déchirent la voile ou quelque chose comme ça.

[00:25:27] **Gavin McClurg:** Je veux dire, pour les parapentes, ça n'existe pas. Vous pouvez les réaligner, mais vous ne pouvez pas juste remplacer le tissu. Vous savez, vous devez prendre une nouvelle aile, donc vous pouvez user une aile assez vite en un an. Vous savez, si vous volez 300 heures ou 200 heures, ça part assez vite. Donc, oui, ça a l'air moins cher, en fait.

[00:25:48] **Erika Klein:** Ouais. Ouais, je pense que ça peut être le cas. Enfin, j' imagine que les meilleurs pilotes voudront une nouvelle aile chaque année ou je ne sais quoi. Mais si vous n'êtes pas dans ce cas, alors vous pouvez avoir ça. Vous pouvez garder votre aile pendant un certain temps. Ouais. Quelques autres idées reçues. Les parapentistes pensent que les deltaplanes sont très lourds. Je ne sais pas combien ils pensent qu'ils pèsent, mais les modèles débutants pèsent environ 50 livres. Les modèles de haute performance pèsent environ 75, vous savez, c'est toujours plus qu'un parapente. Mais ce n'est pas comme si c'était super difficile à soulever. Et

[00:26:15] **Gavin McClurg:** ce n'est pas si différent. Ouais, bien sûr. Ouais. OK. Ouais.

[00:26:18] **Erika Klein:** Et puis elles sont équilibrées. Et aussi, si vous êtes là et que le vent souffle, elles ne pèsent rien parce qu'elles volent.

[00:26:26] **Gavin McClurg:** Bien vu. Ouais,

[00:26:28] **Erika Klein:** Exactement. Cool. Et je suppose que le dernier gros point, ce sont les parapentes. Comme le décrochage est un sujet majeur pour vous, je suppose qu'ils pensent que c'est aussi le cas pour les ailes. On fait faire aux nouveaux élèves des décrochages sur leur aile exprès lors de leurs premiers vols. Si vous avez de la marge par rapport au sol, ce n'est pas grave. Le nez va descendre, et l'aile va se remettre d'elle-même. Tout est prévu pour ça. Donc évidemment, décrocher au sol ou près d'un obstacle, ça peut être grave. Mais si vous êtes en l'air, ce n'est vraiment pas un problème. Hmm.

[00:26:59] **Gavin McClurg:** Et pour l'atterrissage ? Vous savez ce que je vois ? Je vois des pilotes super costauds dans la Vallée qui profitent de tout l'effet de sol en arrivant à une vitesse folle. Mec, ça a l'air cool. Ça a l'air tellement fun. Et ils continuent de glisser, de glisser, de glisser. Mais je pense que c'est l'une des choses, vous savez, de voir tout ce mouvement de cabrage à la fin. Et mec, si tu foires ça, tu es à 3 mètres du sol. Tu es suspendu sous ce gros truc lourd. Est-ce que c'est un truc qu'on apprend juste comme ça ? Parce que non, pour moi, c'est toujours genre, "waouh, mon

Dieu, mec, ça a l'air...". Je veux dire, j'ai 54 ans. Je ne veux pas me prendre le sol à 3 mètres de hauteur. Ça va faire mal.

[00:27:35] **Erika Klein:** Carrément. Je veux dire, un point important, c'est que la vitesse, c'est la sécurité. Et en aile volante, on a ce contrôle de l'assiette. On peut atteindre beaucoup de vitesse. Je pense que c'est peut-être un peu déroutant pour les parapentes, mais avoir cette vitesse, c'est en fait une très bonne chose. C'est quand les pilotes d'aile volante arrivent lentement et qu'ils traînent au sol que les choses peuvent vraiment mal tourner. S'ils profitent de cet effet de sol prolongé, comme un coussin d'air, là, c'est vraiment sûr. Ouais.

[00:28:03] **Gavin McClurg:** Ouais. Ils ont une voile pressurisée. Enfin, pour nous, ce serait, évidemment, vous ne pressurisez pas votre voile, mais c'est la même chose. On en parle tout le temps. Les gens, surtout les pilotes côtiers qui ont l'habitude du vol de pente et ne vont pas très vite parce qu'il y a pas mal de vent. Et puis on les met en montagne et ils ne font pas le lien. Ça n'a pas encore fait le chemin jusqu'aux synapses. Vous savez comment c'est. Ouais. Du coup, ils ne vont pas aussi vite et ils sont très proches de la fermeture parce qu'ils n'ont pas la vitesse air, vous voyez, donc ils n'ont pas une aile très pressurisée. Et c'est, vous savez, comme vous le dites, vous pouvez juste partir en vrille ou décrocher et vous pensez que tout va bien parce que vous avez volé sur la côte et que vous bougiez à peine. Donc il faut faire cette adaptation quand on va ailleurs où on ne fait plus de vol de pente. On vole juste dans l'air raréfié.

[00:28:50] **Erika Klein:** Carrément. Et puis avec ce que tu as mentionné sur le fait de faire la flare trop tôt ou de se retrouver à ballonner à 3 mètres de haut. Ça peut arriver. Ça peut être flippant. Je pense qu'une grande partie de ça, c'est juste apprendre à ressentir l'aile et on peut vraiment la ressentir. On s'entraîne. Et ce n'est pas vraiment un problème. La seule fois où j'ai ballonné comme ça récemment, c'était exprès parce que je voulais atterrir pile au bon endroit, ce qui est stupide. Genre, ne faites pas ça. Mais en général, ça n'arrive pas vraiment si vous êtes vraiment en phase avec votre aile et que vous la ressentez. Mais quelque chose que j'aime dire aux gens, c'est que si c'est quelque chose qui les inquiète, c'est souvent peut-être moins le cas dans la Vallée parce que c'est en haute altitude. C'est un peu plus difficile. Mais si, surtout si vous avez du vent ou si vous êtes à une altitude plus basse, vous pouvez faire une arrivée en glisse.

[00:29:36] Et beaucoup de gens n'aiment pas ça. Par exemple, je poste des atterrissages en "run out" sur internet et les gens me demandent pourquoi je n'ai pas fait de flare ou tout ça. Et c'est une chose que j'aimerais vraiment voir changer un peu dans la culture. Mais les atterrissages en "run out" sont une façon tout à fait valide d'atterrir et ils peuvent être plus sûrs. Quand je suis passée sur une U2, qui est une aile de niveau intermédiaire élevé, et que j'ai aussi commencé à voler sur des ailes "topless", tous mes premiers atterrissages étaient des "run out" parce que je n'étais pas sûre du timing du flare. C'est une façon sûre d'atterrir. Et aussi, si vos ailes ne sont pas à l'horizontale, vous devriez faire un "run out". On ne peut pas vraiment faire de flare si les ailes ne sont pas à l'horizontale. Je pense donc que faire ça permet de commencer à ressentir le timing du flare. Et après l'avoir fait quelques fois, je me suis sentie confiante et j'ai pu faire le flare sans problème.

[00:30:23] Ouais. C'est comme ça qu'on peut progresser vers ça.

[00:30:27] **Gavin McClurg:** Et qu'en est-il des idées reçues de l'autre côté de la barrière ?

[00:30:30] **Erika Klein:** Ouais, je pense que du côté du deltaplane, ils pensent que les parapentes s'effondrent tout le temps, tous les jours. Et que vous lancez des parachutes de secours partout. Mais ce n'est pas le cas. Ça arrive parfois, mais je ne pense pas que ce soit autant qu'on le croit. Et honnêtement, je vais voler dans des conditions de dingue et je vais être secouée sur le deltaplane. Et puis je vais voir un parapente et ils s'en sortent très bien en fait. Et c'est assez incroyable à quel point ça a progressé. C'est donc nettement mieux que ce que les deltaplanistes pensent souvent. Je pense qu'une autre chose, c'est qu'avant de commencer le parapente, je pensais que le kiting était super sûr, genre rien ne peut mal tourner. Parce que quand on fait du maniement au sol avec un deltaplane, c'est pratiquement le cas. Je pense que le pire qui puisse vraiment arriver en faisant du maniement au sol avec un deltaplane, si vous n'êtes pas en phase de décollage, si vous êtes juste, vous savez, quelque part sur un terrain plat, c'est peut-être que vous allez vous retourner.

[00:31:21] Ce qui n'est même pas très probable, mais ça pourrait arriver. Et ce n'est pas grave. Vous remettez juste l'aile à l'endroit. Généralement, ça va. Et après, vous continuez votre journée. Mais avec le kite, j'ai appris que vous pouvez être soulevé, traîné... tout ça peut arriver, surtout avec des vents plus forts. Donc il faut un peu plus de connaissances, je pense, que ce que les pilotes d'aile supposent.

[00:31:44] Les pilotes de deltaplane pensent souvent que, vous savez, les parapentes sont encore très lents et ont de faibles performances. Pourtant, il y a eu tellement de progrès dans ce domaine. Les parapentes sont incroyables. Les voir voler dans des vents aussi forts, c'est incroyable, honnêtement. Je sais aussi que certains records établis en parapente sont juste, c'est amazing. Donc, c'est une idée reçue dépassée.

[00:32:08] **Gavin McClurg:** Je ne sais pas si vous avez vu ça, mais Antoine Girard vient de réaliser un 400K FAI au Pakistan récemment. C'est dingue. Dans les grosses conditions. C'est dingue. Ouais, c'est incroyable. C'est un sacré vol. Ouais.

[00:32:20] **Erika Klein:** Ouais. N'importe quel pilote de deltaplane qui se dit que le parapente, c'est juste pour rester bas et qu'on ne peut aller nulle part, se trompe complètement à ce stade. Ouais. Je pense que le dernier point date d'avant que je commence le parapente et quand j'ai parlé à d'autres pilotes de deltaplane aussi. Je pense que beaucoup d'entre nous n'ont aucune idée que les parapentes utilisent le transfert de poids. On pense qu'ils se contentent de tirer sur les freins. Donc c'était une chose intéressante à apprendre. Et c'est aussi utile quand on vole ensemble parce que si tu vois quelqu'un pencher sur le côté avant même que ses mains ne bougent, tu sais dans quel sens il va tourner.

[00:32:51] **Gavin McClurg:** Ils signalent ce qu'ils font. Ouais. Exactement.

[00:32:54] **Erika Klein:** Je pense donc que c'est un point important quand on vole ensemble.

[00:32:57] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. Parce qu'on n'aime pas se faire perturber par vous. Je n'aime pas me mettre derrière un deltaplane. Il y a pas mal d'air qui circule derrière. Ouais. Tu sais, comme un parapente en tandem, c'est pareil. Je suis toujours un peu plus méfiant quand je suis derrière un parapente en tandem ou un groupe de parapentes en tandem. Ils peuvent vraiment perturber le flux d'air beaucoup plus qu'une aile en solo.

[00:33:18] **Erika Klein:** Ouais. J'étais lors d'une journée calme à Torrey et il y avait ce parapente en tandem qui faisait des wing overs. C'était tellement agaçant et difficile parce que le sillage de celui-là, et j'étais déjà vraiment proche de la falaise avec mon deltaplane. Et c'était pas sympa. Donc ouais, le sillage, c'est pas sympa. Mais c'est l'un des trucs quand on vole ensemble, c'est que les parapentes peuvent tourner à gauche et à droite beaucoup plus vite. Mais les deltaplanes peuvent monter ou descendre. Je dirais surtout descendre beaucoup plus vite. Ouais.

[00:33:43] **Gavin McClurg:** Ils peuvent vraiment accélérer.

[00:33:45] **Erika Klein:** Ouais. On peut plonger. On peut passer en dessous. Mais on ne pourra pas tourner à gauche et à droite aussi vite parce qu'il y a plus de...

[00:33:51] **Gavin McClurg:** de délai. C'est ça. Donc quand vous êtes en thermique ensemble, ce sont des points importants à garder à l'esprit. Je ne sais pas. Quel est votre ressenti ? Je pense qu'au début, d'après les histoires que j'entends, c'était un peu comme le snowboard ou le ski au début. Vous savez, ces gars-là... J'ai l'impression que ce n'est plus vraiment le cas aujourd'hui. Qu'en pensez-vous ? Je veux dire, j'ai l'impression qu'en général, quand on voit des ailes delta, on est juste super contents. On est vraiment impressionnés. On se dit qu'elles ont un look cool, qu'elles volent super bien et que ce sont des appareils incroyables. Et, malheureusement, en vous regardant, vous êtes jeunes dans le sport aérien. Et je pense qu' malheureusement, beaucoup des meilleures ailes delta sont déjà prises.

[00:34:39] Mais ça a l'air plutôt sympa. Vous êtes d'accord ?

[00:34:44] **Erika Klein:** Ça dépend vraiment. Ça dépend vraiment de qui c'est. Je pense qu'il y a beaucoup de pilotes de deltaplane aujourd'hui qui pratiquent les deux et ils ont tendance à être beaucoup plus sympas. Mais les pilotes de deltaplane qui ne le font pas sont toujours un peu agacés. Je pense qu'une grande partie de la raison, c'est juste que les parapentistes ont tellement de préjugés sur les deltaplanes et ils entendent ça tout le temps, ils entendent les parapentistes dire : « Pourquoi tu ferais ça ? Ça doit prendre une heure à installer. Pourquoi tu voles avec de vieilles ailes ? » Ouais,

[00:35:11] **Gavin McClurg:** ça finit par lasser, non ? Ouais, je te comprends.

[00:35:14] **Erika Klein:** Et donc, je pense que ce n'est pas tout à fait, vous savez, injuste que beaucoup de pilotes de pendule sentent cela. Alors,

[00:35:22] **Gavin McClurg:** Ouais, non, je te rejoins là. Je pense que c'est logique. Je pense que...

[00:35:26] **Erika Klein:** Si je dis aux pilotes de deltaplane que je faisais du parapente, ils sont parfois un peu agacés. Mais c'était cool quand j'apprenais. Je pense que je venais de faire un voyage en deltaplane d'une semaine ou quelque chose comme ça, ou j'étais partie en compétition. Et quand je suis revenue, ils m'ont dit : « Oh, alors tu faisais du parapente ? » Et j'ai répondu : « Non. » Mais ils ont ajouté : « Oh, au moins tu es dans les airs. » Et c'était vraiment sympa d'avoir ça. Les parapentistes ne semblent pas vraiment se soucier de ce que tu pilotes tant que tu es en l'air. Donc ça, c'était du côté du deltaplane. Ce n'est pas tout à fait aussi acceptant tout le temps, ce que je comprends. Mais, vous savez, ça pourrait être un peu plus sympa, c'est sûr.

[00:36:05] **Gavin McClurg:** Intéressant. Tu as mentionné dans ton e-mail que nos caméras sont l'un des outils vraiment sympas pour l'éducation, l'enseignement et l'apprentissage. Je n'y avais pas pensé. Je ne sais pas pourquoi je n'y ai pas pensé. On utilise beaucoup la vidéo dans la formation SIV, bien sûr. On peut vraiment voir à quel point les choses se passent souvent très vite. Beaucoup d'élèves n'arrivent tout simplement pas à suivre ce qui se passe ou ce qui vient de se passer. Donc la vidéo peut être un très bon outil pour ça. Mais je pense que tu parles de l'utiliser pour la formation en général, c'est bien ça ?

[00:36:39] **Erika Klein:** Oui. J'utilise beaucoup la vidéo pour analyser les décollages et les atterrissages. Et comme je l'ai dit, c'est quelque chose de vraiment important pour moi. Je pense que sur l'aile, c'est un peu plus facile parce qu'on peut juste la fixer sur l'aile et on l'a comme ça.

[00:36:52] **Gavin McClurg:** Ouais, super cool.

[00:36:53] **Erika Klein:** Beaucoup de gens utilisent Insta360 maintenant, ce qui est super pour faire des vidéos pour les réseaux sociaux. Mais d'après ce que j'ai vu, ce n'est pas très efficace pour analyser vos vols. Par exemple, j'ai fait un atterrissage où j'ai fait plein de choses de travers et ça m'agace. Mais quand je regarde l'Insta360, ça a l'air super. Ah, c'est cool. C'est juste un angle trop large ? Je ne sais pas. Mais je me dis : c'est cool, je vais poster ça. Et personne ne va se plaindre de ce que j'ai fait de mal, ce qui est génial. Mais ça ne vous aide pas vraiment à analyser votre propre vol. Donc je pense que ce que je recommande pour les ailes, c'est une GoPro ou une caméra similaire sur la quille. Ça peut vraiment vous aider pour le décollage, pour l'atterrissage, pour voir l'angle de votre nez, voir ce que font vos mains, voir ce que fait votre corps.

[00:37:40] Et je fais ça sur la plupart de mes vols. En fait, à chaque vol, je regarde mon décollage et mon atterrissage en me demandant : comment pourrais-je m'améliorer ? Est-ce qu'il y a quelque chose que j'ai mal fait ? Qu'est-ce que je peux faire la prochaine fois pour que ce soit mieux ? Et on voit souvent des gens faire un atterrissage pas terrible. Et bien souvent, ils rejettent la faute sur les conditions. Mais la caméra peut vraiment montrer si c'était vraiment ça ou si c'était quelque chose que j'ai fait. Je pense qu'il est vraiment important de reconnaître ça. Et si c'était toi, assume la responsabilité. Et ensuite, trouve comment corriger le tir. Ouais.

[00:38:15] **Gavin McClurg:** J'imagine que le deltaplane est peut-être plus facile dans certains cas pour décoller avec plus de travers. Je ne sais pas. Peut-être pas. Mais en parapente, si tu vois quelqu'un rater son décollage, il dit : « Oh, les conditions sont mauvaises ». Non, tu es nul en maniement au sol. C'est une question d'Annecy. Et on a vraiment essayé de corriger ça culturellement.

[00:38:40] C'est la météo. Non, ce n'est pas ça. C'est que tu ne le fais pas correctement. Absolument. Si tu l'as sorti du sac, tu devrais être capable de décoller peu importe ce que tu as devant toi. Et le faire proprement, avec style, et réussir parfaitement. Le truc de la caméra est intéressant parce que je pense qu'il y a une grande différence ici, j'imagine, parce que tu peux fixer la caméra comme ça et juste appuyer sur "go". On pense, de manière anecdotique, que ça recommence, mais on pense que les GoPro causent beaucoup plus de chaos dans notre sport, surtout avec ce genre de programmes de moins de 100 heures. Les pilotes sont les pilotes parce que ça ajoute un niveau de complication et un truc avec lequel tu dois bidouiller. Tu dois le fixer. Ça gêne. Ça pourrait potentiellement s'accrocher si tu avais une grosse fermeture, si tu l'as sur la tête.

[00:39:28] Mais pour bien voler, il faut surtout observer. Il faut être conscient des autres, surtout si vous faites de la thermique avec eux, mais aussi du terrain, de votre portance et de tout le reste. Et puis, quand on débute, c'est beaucoup

à gérer, votre cerveau traite énormément d'informations et ce n'est pas forcément intuitif pour l'instant. Ça viendra, on l'espère, mais quand on est novice, ce n'est pas du tout le cas, il y a tellement de choses qui se passent. Et là, ajouter une caméra parce qu'on veut montrer à ses amis ce qu'on a fait, c'est quelque chose sur lequel on a vraiment dit : « Hé, faites attention avec ça ». On ne dit pas non à tout le monde, mais on se dit, si j'avais un élève, je lui dirais : « Ouais, gardons ça dans le sac pour un moment ».

[00:40:13] Je pense que ce que j'aime, c'est quand quelqu'un filme cette personne. Mais comme tu l'as dit, avec l'aile, je pense que ça ne pose pas de problème, si ? Tu la fixes, tu l'allumes et tu fais ton vol. Ce n'est pas quelque chose que tu fais vraiment en, en regardant, en te faisant regarder et tu n'es pas, tu sais, je pense que beaucoup de parapentes ont des problèmes parce qu'ils filment ce qu'il y a autour. Regarde comme c'est beau. Et ils ne font pas attention.

[00:40:39] **Erika Klein:** Ouais. Je veux dire, je pense que si vous ne les faites pas se filmer eux-mêmes, alors le fait que quelqu'un les filme n'est pas forcément mieux parce qu'ils sont toujours devant la caméra. Ils font toujours quelque chose pour la caméra. Ouais. Je vais dire que le fait qu'ils aient la caméra montée sur la tête, c'est tellement effrayant pour moi en parapente. J'ai vu les suspentes s'enrouler autour et des gens se faire traîner et tout ça. Et je ne le ferai jamais en parapente. J'espère que, euh, si je le fais, quelqu'un me dira d'arrêter, s'il vous plaît. Ouais. Sur l'aile. Ouais. Comme vous l'avez dit, vous mettez juste la clé, vous dites « go », vous n'êtes pas obligé. Je pense que quand on devient un peu plus avancé, j'ai une télécommande pour pouvoir l'allumer et l'éteindre. Parce que ça ne va pas tenir pendant tout le vol, mais pour un nouveau pilote qui va faire un court vol, ça tiendra facilement. Donc je pense.

[00:41:24] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais, carrément.

[00:41:26] **Erika Klein:** Si quelqu'un est distrait par ça ou quelque chose comme ça, cette personne ne l'a pas, mais je pense que ça pourrait même être traité au cas par cas.

[00:41:32] **Gavin McClurg:** Qu'est-ce qui te passionne encore autant dans le pilotage après tout ce temps ? Si tu en faisais ton métier, si tu le pratiquais tous les jours, est-ce que tu aurais toujours la même passion ? Est-ce que c'est le fait de devoir travailler et d'y rêver du lundi au vendredi avant de pouvoir enfin aller voler, ou qu'est-ce qui te motive autant ?

[00:41:49] **Erika Klein:** Ouais. Je suis sûre que si je le faisais tous les jours, j'adorerais toujours autant. Je ne sais pas, c'est dur de dire comment je me sentirais dans cette situation, mais je pense que pour moi, récemment, comme je l'ai dit, durant mes 10 premières années environ, je n'ai pas vraiment pu beaucoup voler. Et puis ces cinq dernières années, je dirais que j'ai tellement progressé en tant que pilote. J'ai commencé les compétitions il y a quelques années. Je suis passée à une aile de classe sport l'année dernière, je crois, j'ai commencé à voler des ailes topless. Alors j'ai vraiment travaillé pour acquérir les bases. J'ai commencé le cross country en compétition et il y a eu tellement de choses à apprendre et à faire. Et ça a été, ça a été vraiment amusant.

[00:42:34] **Gavin McClurg:** Quand j'ai reçu la liste des personnes que je devais, tu sais, interviewer, j'étais avec un bon ami qui s'appelle Gary Wordham, en Italie, et il pilote des jets commerciaux, mais c'est aussi un très talentueux ULM. Il m'a donné la liste et tu étais dessus. Il a dit que c'était juste, c'est génial d'avoir une femme dans un sport. Parce qu'il n'y en a pas beaucoup, ce qui est la même chose en parapente. Parle-moi un peu de cette dynamique. Tu sais, est-ce qu'il y a eu, je ne sais pas, des barrières à l'entrée, de la gêne au décollage, tu sais, tout le truc masculin, tu sais, on fait ça de cette façon. Je ne sais pas. À quoi a ressemblé ce genre de parcours pour toi ? Est-ce que ça a été encourageant ? Est-ce que ça a été frustrant ? Qu'est-ce que tu en vois ?

[00:43:14] **Erika Klein:** Ouais, c'est intéressant pour moi parce que je pense que comme j'ai commencé assez jeune, j'en avais l'habitude. Il y avait très peu de femmes et c'était juste comme ça. Je pense qu'il y en a beaucoup plus maintenant, ce qui est super. Et aussi quand je fais du parapente, il y en a beaucoup plus, ce qui est vraiment, vraiment cool. Et je suis allée à l'un des rassemblements de femmes pour le parapente, c'était vraiment sympa. Je pense que de temps en temps, je rencontre du sexisme et des trucs du genre. Je me souviens au décollage, je suis allée à Tori une fois avec un ami et des gens, ou il y en avait quelques-uns qui sont venus nous voir. Ils ne se sont présentés qu'à lui. Ils ont complètement ignoré ma présence. Pas moyen. Ouais. Même quand on est partis et qu'on installait les ailes, ils m'ont complètement ignorée. Je l'ai accompagné jusqu'au décollage.

[00:44:00] Il pilotait un Falcon, ce qui est, vous savez, une petite aile. Et les gens étaient genre : « Oh, vous allez faire du tandem ? » Et moi : « Vous voyez la taille de cette aile ? Et pourquoi auriez-vous même fait cette supposition ? » Donc, ce genre de choses arrive carrément. Et c'est frustrant. Je pense que j'en reçois encore plus en ligne, et ça peut être très frustrant aussi, mais ça ne vient pas tant des pilotes. Ça vient juste des gens. Dans l'ensemble, vous savez, il y a forcément des cas comme ça, mais il y a aussi eu beaucoup de soutien. Donc, vous savez, j'essaie de mettre ça de côté. Du coup, c'est en fait difficile pour moi de trouver des exemples. Ça arrive carrément, mais j'essaie de ne pas y penser. Ce n'est peut-être pas la meilleure façon de faire, mais vous savez, ça aide à continuer et à ne pas juste s'attarder sur ces choses négatives.

[00:44:49] **Gavin McClurg:** Tu as mentionné que tu commençais à faire un peu de topless en compétition et ce genre de choses. Je veux dire, est-ce que tu as une sorte de feuille d'objectifs, un truc sur lequel tu travailles ? À quoi ressemblent les prochaines années, peut-être les cinq prochaines, pour toi ? Qu'est-ce qui t'excite dans le fait de faire quelque chose de différent ou de changer ?

[00:45:08] **Erika Klein:** Ouais. Mon, mon fiancé est aussi pilote et on en parle souvent, il est vraiment motivé par les objectifs. Genre, il veut faire des boucles. Il a des choses très spécifiques qu'il veut faire. Moi, je n'ai pas vraiment ça. Je veux juste, pas, je veux juste être meilleure qu'actuellement. Je suis toujours vraiment concentrée sur le fait de m'améliorer, que ce soit pour les décollages ou les atterrissages, ou j'ai beaucoup travaillé sur le thermique parce que le thermique a toujours été un truc où, genre, je suis correcte, mais je ne suis pas, je veux être meilleure. Vous savez, je veux être vraiment douée. Je veux être meilleure. Donc pour moi, c'est vraiment juste ça, genre voir les progrès, aller à plus de compétitions, c'est sympa. Je suis allée en Virginie en février et c'était ma meilleure compétition. J'ai atteint l'objectif quatre jours sur six en classe sport, ce qui est de loin ma meilleure compétition.

[00:45:59] Et c'était vraiment cool de voir cette progression. Mais j'aime vraiment continuer à m'améliorer et à travailler sur les ailes topless. Je suis peut-être un peu partagée sur le fait de piloter des ailes topless parce que je ne, je ne...

[00:46:14] Je ne pense pas que la plupart des gens aient besoin de piloter des ailes topless. C'est genre, si tu ne fais pas d'acrobaties, ou que tu ne fais pas de compétition ou que tu n'essaies pas de battre des records de distance, il n'y a pas forcément de bonne raison. Tu sais, si ta raison est « je veux avoir l'air cool », ce n'est pas une bonne raison, non ?

[00:46:31] **Gavin McClurg:** Non, c'est une idée terrible.

[00:46:31] **Erika Klein:** raison. Une aile plus dangereuse. Donc je ne veux pas forcément voler en topless parce que je n'ai pas de bonne raison de le faire. Je pense que ma raison pour l'instant, c'est de savoir que je peux le faire, d'être capable de le faire. Et avoir cette confiance me donne en fait plus de confiance pour piloter d'autres ailes, comme des ailes qui ne sont pas en topless. Des ailes qui seraient peut-être trop grandes pour moi ou juste d'autres, comme emprunter les ailes des autres puisque, puisque j'ai pu piloter l'aile en topless, j'avais plus de confiance pour faire...

[00:47:02] **Gavin McClurg:** C'est ça. Est-ce que tu prends un risque énorme en passant au topless ? Est-ce que c'est à cause de la vitesse ? C'est quoi, au juste ? Est-ce que c'est la finesse ?

[00:47:11] **Erika Klein:** Ouais, c'est ça. La Shiffer, elle est plus lourde. Du coup, elle a plus d'inertie. C'est donc plus difficile à décoller, plus difficile à atterrir en l'air. Elle réagira beaucoup plus lentement qu'une aile de classe sport ou une Falcon. Il faut donc simplement être prêt à ça. Genre, tu donnes ton input de virage, puis tu attends un moment avant qu'elle ne tourne. Ça arrive avec toutes les ailes, mais avec la Topless, c'est vraiment l'effet le plus marqué.

[00:47:38] **Gavin McClurg:** Je sais que tu as travaillé au sein du conseil de l'USHPA pendant longtemps et que le public venait du monde entier. Je ne veux pas m'attarder sur l'USHPA, mais je serais curieux de savoir, tu sais, il y a eu ce débat massif sur la sécurité, surtout dans le haut niveau du parapente après un décès lors de la dernière chute mondiale au Brésil. Et ça a, tu sais, comme c'est le cas aujourd'hui à cause des réseaux sociaux, ça a vraiment explosé. Et, tu sais, ce qui se passait en coulisses, ce avec quoi les gens se débattaient vraiment, c'est qu'il y a eu cette tentative immédiate de dire : d'accord, voici tout ce qu'on doit traiter. Voici les choses que nous devrions changer. Voici les choses que nous devrions mettre en œuvre, mais il n'y a aucune donnée.

[00:48:23] Beaucoup de ces choses ne sont que des opinions. Vous savez, est-ce qu'on aura besoin d'une extrémité conique pour le speed ? Est-ce là que nous avons des accidents ? Je veux dire, je fais de la compétition depuis très longtemps. Je n'ai jamais vu d'accident en vol de pente. Donc, la plupart du temps, ça se passe au décollage ou sur un terrain difficile. Les gens arrivent en compétition avec une barre basse, mais ça finit par fonctionner quand même. Évidemment, pas toujours, mais nous n'avons pas de données. Nous ne les collectons pas très bien. On ne sait pas. Et donc, ce sont souvent juste les opinions de gens qui sont vraiment passionnés et qui veulent partager ça, vous voyez ? C'est donc difficile de faire le tri dans tout ce bruit. Et je ne pense pas que quelqu'un dise : non, on ne veut pas que ce soit plus sûr. Je pense que tout cela part de bonnes intentions, mais je suis curieux de savoir s'il existe même des statistiques et, bien sûr, il faut regarder par habitant, mais qu'est-ce qui est le plus dangereux ?

[00:49:18] Est-ce que c'est la deltaplane ? Est-ce que c'est le parapente ? Est-ce que c'est le speed flying ? Eh bien, on sait que le speed flying est plus dangereux que les deux autres, mais, euh, je suis juste curieux. Est-ce que vous avez regardé, est-ce que vous avez eu accès à ce genre de données ? Est-ce que ces données existent ? Je n'en sais même rien.

[00:49:36] **Erika Klein:** Je suis contente que vous disiez qu'il n'y a pas de données, parce qu'il n'y en a pas. Euh, peut-être que la compagnie d'assurance les a. Mais j'étais au personnel de l'USP, pas, pas au conseil, et je n'ai jamais vu, non, c'est bon. Je n'ai jamais vu ça. Et c'est, oui. Je veux dire, j'ai beaucoup d'opinions personnelles sur ce qui est le plus sûr ou quoi, mais c'est anecdotique, non ?

[00:49:58] **Gavin McClurg:** Tout est anecdotique.

[00:49:59] **Erika Klein:** Ouais. Il n'y a aucune donnée. Et c'est intéressant aussi, parce que quand j'ai écrit un article pour Pilot Magazine sur les idées reçues entre les deux sports, j'ai dit genre, il n'y a pas de données. On ne sait pas lequel est le plus sûr. Et ils ont enlevé ça. Ils m'ont dit : « Tu ne peux pas inclure ça ». Ils ne m'ont pas donné de raison, mais ils étaient du genre : « On ne veut pas dire ça ». Et je ne sais pas pourquoi, mais c'est vrai.

[00:50:22] **Gavin McClurg:** Il n'y a aucune donnée. C'est incroyable parce que, quand on discute avec des pilotes de ligne — et plusieurs m'ont contacté à la suite de tout ce bruit sur les réseaux sociaux concernant le débat sur la sécurité — ils n'arrivent tout simplement pas à le croire. Je veux dire, ce sont des pilotes, ils savent, mais c'est assez difficile de comprendre comment il n'y a pas de données. Quand j'organise des compétitions, je suis organisateur d'événements, la Civil les collecte d'une certaine manière et l'USHPA d'une autre. Pendant les premières années, je ne savais même pas que quelqu'un les collectait. Et je... enfin, c'est assez hallucinant qu'on n'ait pas ces infos, on devrait avoir tout ça répertorié. Il devrait juste y avoir un modèle, vous savez, quelles étaient les conditions ?

[00:51:07] Comment ça s'est passé ? Est-ce que c'était le matériel ? Est-ce que c'était personnel ? Qu'est-ce qui s'est produit ? Vous savez, qu'est-ce qu'ils ont lâché ? Le parachute de secours ? Est-ce que le parachute de secours a fonctionné ? Quel genre de parachute de secours ? 20 données collectées à travers le monde. Et là, ce ne serait plus anecdotique. On le saurait. C'est encore une fois assez frustrant. Je ne prévoyais pas de m'étendre là-dessus. J'étais juste curieux, parce que je pense que pour les gens qui se mettent au sport sans rien en savoir, ça va être l'une des choses qui leur passera par la tête. Vous savez, je pense que beaucoup de gens se mettent au speed flying sans même savoir que c'est dangereux. Et vous savez, vous volez très bas au ras du sol. Il est assez évident que le wingsuiting et le speed flying seraient statistiquement plus dangereux. Eh bien, je pense qu'on le sait, mais au-delà de ça, c'est assez anecdotique. Et je veux dire, ce serait curieux de... je ne sais même pas si le parapente... il y a plus d'accidents de parapente, c'est sûr, mais il y a plus de parapentes.

[00:51:59] Alors, à quoi ça revient ? Lequel est... on dirait que, enfin, c'est encore purement anecdotique. Ouais. Eh bien, tu as dit que j'avais des opinions là-dessus. C'est quoi ton avis ? Pour moi, le deltaplane semble moins dangereux de nos jours, mais je ne sais pas. C'est peut-être juste parce que beaucoup moins de gens le pratiquent. Je ne sais pas.

[00:52:18] **Erika Klein:** Ouais. Enfin, de manière anecdotique, ce que je dis aux gens quand ils me demandent lequel est le plus sûr, c'est que, encore une fois, de façon anecdotique, le taux de blessures — ou pas le taux, mais la blessure la plus courante en aile, c'est le bras cassé, ce qui est nul, mais bon, ça guérit. C'est parce que

[00:52:36] **Gavin McClurg:** lors de l'atterrissage, vous avez un atterrissage difficile.

[00:52:38] **Erika Klein:** C'est parce que si vous vous accrochez aux tubes inférieurs, là où se trouvent généralement vos mains lors de l'atterrissage, vous pouvez être projeté vers l'avant parce que votre corps n'est pas, vous savez, votre corps n'est tout simplement pas connecté. Ouais. En gros, vous êtes projeté et ça tord votre bras d'une manière qui le brise.

[00:52:56] **Gavin McClurg:** D'accord. Ouais.

[00:52:56] **Erika Klein:** C'est une fracture de la spirale de l'humérus. C'est super courant. Et, il y a des gens qui disent qu'il faut lâcher prise, avec quoi je ne suis pas forcément d'accord non plus, mais c'est un autre sujet. Mais d'anecdote, en parapente, les blessures les plus fréquentes sont les fractures du dos, du cou ou du bassin, n'est-ce pas ? C'est tellement pire.

[00:53:15] **Gavin McClurg:** D'accord. Alors je...

[00:53:16] **Erika Klein:** Je dis ça aux gens et je leur demande : franchement, vous préféreriez quoi ?

[00:53:19] **Gavin McClurg:** Ouais. Ah, intéressant. Ouais. Je veux dire, c'est, tu sais, c'est dans mes notes d'urgence avec l'inReach, tu sais, Gavin McClurg a probablement fait une chute en parapente, c'est probablement une lésion de la colonne vertébrale. Ce n'est pas impossible que ce soit le bras. Exactement. Je préférerais avoir le bras.

[00:53:37] **Erika Klein:** On peut aussi se casser d'autres trucs en vol libre. Et en fait, j'ai entendu parler récemment de plus de cas de cou de cassés. Donc je m'attendais pas seulement aux accidents récents, mais en général. Et je pense que c'est quand les gens lâchent pour éviter de se casser le bras, alors ils risquent que leur tête tape la quille et ils risquent alors de se casser le cou. Donc pour moi, je me dis, enfin, je préfère encore me casser le bras que le cou. C'était, c'était super drôle, en fait pas, pas drôle, mais j'ai posté parce que je me suis cassé le bras, en 2019, en volant à Monroe. Et en gros, j'étais juste en train d'atterrir avec du vent de travers et j'ai essayé de courir, mais je suis tombé sur mes roues et puis j'ai tapé un buisson et puis j'ai basculé. Donc c'était genre super, enfin, c'était très évitable, mais c'est le genre d'accident super courant qui peut arriver.

[00:54:26] Et j'en ai parlé plus tard, et quelqu'un m'a dit... et je me suis dit : je ne veux pas entendre que je devrais lâcher prise. Parce que je ne pense pas vraiment que ce soit la meilleure idée. Et ce gars m'a envoyé un message en disant : tu aurais carrément dû lâcher. J'ai eu un accident comme ça. J'ai lâché. Tout ce qui s'est passé, c'est que j'ai enfoncé mon casque. Et je lui ai dit : attends, tu as enfoncé ton casque ? Mais tu allais bien ? Et il me répond : Oh, j'étais dans le coma pendant trois jours, mais je ne me suis pas cassé le bras.

[00:54:53] Je me suis dit : je crois que tu es en train de prouver mon point là, mec.

[00:54:58] **Gavin McClurg:** Oh mon Dieu. Tu es clairement en train de prouver ton point. Oh là là. C'est ridicule. Là

[00:55:05] **Erika Klein:** il y a des façons de faire. Je pense que si vous lâchez prise, si vous essayez de vous tordre sur le côté, j'ai entendu dire que ça peut peut-être protéger votre cou contre le choc avec la quille ou le truc, et j'aime bien ça. Enfin, je ne l'ai pas fait, mais l'idée, c'est que si vous serrez le côté haut, genre le tube descendant haut, théoriquement votre corps pivoterait autour de ce tube au lieu que vous soyez projeté et que vous vous cassiez le bras. Et ça a aussi l'avantage supplémentaire que, du coup, c'est l'aile qui absorbe l'impact au lieu de vous, théoriquement.

[00:55:35] **Gavin McClurg:** utiliser ça comme un coussin, en quelque sorte. Euh,

[00:55:37] **Erika Klein:** une autre chose avec le fait de rester suspendu, c'est qu'on a cette grosse structure métallique, genre le cadre de crash qui paralyse. Donc d'un côté, ça peut vous blesser avec une fracture au bras, mais d'un autre côté, ça peut vraiment, c'est...

[00:55:50] **Gavin McClurg:** ça va absorber. Ouais, bien sûr. On entre dans un domaine intéressant ici. J'ai enregistré un podcast hier avec un moniteur qui est dans l'Oregon et qui enseigne depuis très longtemps. Et on a commencé à parler du fait de piloter, et l'aviation comporte des risques inhérents, non ? Que ce soit en avion, en parapente, en aile delta, en montgolfière, peu importe, vous êtes en l'air. La gravité, elle est rude. On parlait de certaines choses. Je pense que le public se dit probablement : « Mec, ça a l'air flippant. » Mais ce ne sont pas des bras cassés, c'est pas grave. Mais en tant que moniteur, quand on enseigne à des gens qui viennent, j'ai croisé beaucoup de personnes qui sont, vous savez, dans la phase du syndrome intermédiaire, elles sont au milieu et elles disent : « Ouais, personne ne m'a dit que c'était dangereux

au début. »

[00:56:41] Je veux dire, on découvre ça au fur et à mesure. Mais, d'une certaine manière, si vous êtes instructeur et que c'est une activité commerciale, vous essayez d'attirer des gens vers le sport et on essaie tous de le faire, je suis totalement d'accord avec vous. Et si je me blesse, je ne vais pas le poster sur Instagram. Il y en a déjà plein par là, mais en même temps, c'est un peu à double tranchant, non ? D'un côté, on se dit : oui, on n'a pas besoin de ça pour le sport. D'un autre côté, je ne sais pas si c'est un sport dans lequel on veut une croissance énorme, parce que c'est juste dangereux. On ne peut pas forcément supprimer le danger. Il y a toutes sortes de choses que nous pouvons faire pour l'atténuer, ce qui est fantastique. Vous savez, il n'y a pas grand-chose qu'on puisse atténuer si vous faites du wingsuit, par exemple, mais on peut en atténuer beaucoup avec la formation, le maniement au sol, la marge de sécurité, l'excès de confiance — il faut se méfier de l'excès de confiance — les heures de vol, le fait d'être à jour... il y a toutes sortes de choses que nous pouvons faire.

[00:57:38] C'est tout le sujet de ce podcast. Mais ma question est : à quel point est-ce qu'on veut insister là-dessus quand on accueille un tout nouvel élève sur votre site pour apprendre ? Quelle est votre approche ? Parce que vous avez eu une approche assez conservatrice du deltaplane, et je pense que c'est très sage.

[00:57:57] **Erika Klein:** Ouais. On essaie d'être très honnêtes. Je pense que c'est difficile, non ? Parce que je pense que, surtout avec toutes les idées reçues sur le deltaplane, tout le monde semble penser que c'est super dangereux. Et je pense que c'est parce que... je pense que le deltaplane était le plus populaire quand il était le plus dangereux. Alors, j'ai des gens qui commentent mes vidéos en disant : « Oh oui, j'ai vu quelqu'un qui a décroché et qui s'est écrasé. » Et je réponds : « D'accord, c'était quand ? » Et ils disent : « Oh, en 1976. » C'est un sport complètement différent de ce qu'il était avant, mais les gens ont encore cette idée parce que le deltaplane était le premier. Et ça a été, vous savez, vraiment énorme pendant longtemps. Du coup, je pense que les gens arrivent déjà avec cette idée que c'est souvent dangereux.

[00:58:44] Ce qui n'est peut-être pas vraiment le cas pour le parapente. Je me demande d'ailleurs, surtout que le parapente est si facile d'accès. Et j'ai l'impression que les risques, on ne les voit pas vraiment tout le temps avant un certain temps. On essaie peut-être d'être honnête avec les gens et ça dépend de l'instructeur. Par exemple, quand j'ai commencé, l'instructeur ici à l'école a activement essayé de me dissuader, moi et mes parents. Il disait : « C'est vraiment dangereux, vous ne devriez pas le faire. » Ouais. Alors on n'adopte plus vraiment cette approche, mais je veux dire, on dira toujours aux gens : « Vous savez, vous pouvez vous écraser, vous pouvez regarder des vidéos d'accidents en ligne » et genre, ouais, je ne publierais pas la vidéo de l'accident en ligne, je pense, mais je dirais que je me suis écrasé. Genre, si je me crashais, j'en parlerais. Juste pas la vidéo.

[00:59:29] **Gavin McClurg:** Ouais. Euh, c'est intéressant. Comment... d'accord. Gavin McClurg n'a jamais volé. L'un ou l'autre arrive sur votre col et veut voler. Aviate n'a aucune idée s'il doit faire du parapente ou du deltaplane. Lequel, lequel prend le moins de temps pour être autonome et faire ses propres trucs. Vous savez, est-ce que vous avez les mêmes niveaux qu'un P2 ? Je suis désolé. Euh, H2, est-ce que vous avez le même système plus ou moins, non ?

[00:59:58] **Erika Klein:** Ouais. Même système. Ouais, carrément. Lequel est le plus rapide ? Le parapente est beaucoup plus rapide. Le parapente est beaucoup plus rapide à apprendre. Tu peux prendre, euh, quelqu'un dans la rue. C'est ce qu'ils font, non ? Beaucoup d'écoles, genre, ils déploient leur aile et ils les envoient juste du haut. Et là, ils sont genre : Oh, je vais faire ça. Je vais faire ça. Et c'est très intuitif, tu comprends le truc et ils peuvent le faire dès le premier jour. On ne peut pas vraiment faire ça avec le deltaplane. Le deltaplane est beaucoup moins intuitif, il faut apprendre à ressentir l'aile. Je ne dirais pas que ça prend plus de temps. Je dirais juste qu'il est nécessaire de bien ressentir l'aile pour la piloter correctement. Alors qu'avec le parapente, tu n'as pas vraiment besoin de, il y a tellement de choses qu'un élève du premier jour, genre, ils ne ressentent rien du tout, mais ils peuvent quand même tirer sur les freins et le poser en sécurité. Je dirais ça. Ouais.

[01:00:39] **Gavin McClurg:** Suivre les instructions à la radio et faire ce qu'ils disent. Ouais.

[01:00:43] **Erika Klein:** Le parapente est sans aucun doute plus facile pour débiter, mais je pense qu'il est beaucoup plus difficile à maîtriser ou à franchir l'étape intermédiaire en toute sécurité.

[01:00:53] **Gavin McClurg:** Ouais. Russ Augustine dit toujours que c'est tellement facile à apprendre et tellement facile de devenir bon, ou alors tellement dur de devenir bon, tu sais, qu'il faut beaucoup de temps pour devenir vraiment très compétent. Comme tu l'as dit, n'importe qui peut se lancer d'une colline, mais pas d'une colline d'entraînement. Tu as des réflexions sur ces collines d'entraînement ? Euh, parle-en. J'...

[01:01:11] **Erika Klein:** J'adore les pentes d'entraînement. J'aimerais que plus de gens y retournent. Je pense que dès qu'il y a une occasion d'aller sur une pente d'entraînement, j'y vais. Je ne sais pas pourquoi j'aime autant ça, mais je pense que c'est ce que j'ai dit plus tôt sur mon envie de perfectionner chaque aspect de ma technique. Une grande partie de ça, ce sont les décollages et les atterrissages. C'est là qu'on risque de se blesser en deltaplane. Je suppose qu'en parapente aussi, mais si vous pouvez faire vos décollages et vos atterrissages de manière très sûre et confiante, alors c'est la chose principale dont vous devez vous soucier. Alors oui, les pentes d'entraînement sont super amusantes pour moi. Et puis aussi, vous savez, s'il y a du vent, vous pouvez essayer de les stocker ou de les poser au sommet selon la pente. Il y a beaucoup de choses qu'on peut faire sur une pente d'entraînement ou, vous savez, faire des concours d'atterrissage de précision. On en a fait il y a quelques mois, ou en fait je crois que c'était le mois dernier.

[01:01:58] Alors, Kitty Hawk Kites en Caroline du Nord, ils organisent une compétition sur les dunes chaque année appelée "The Spectacular". En gros, tu cours le long de la colline d'entraînement, comme sur un parcours, en essayant de faire des atterrissages précis, et c'est une compétition. On vient de faire ça, vous savez, pendant un week-end. C'était super sympa.

[01:02:16] **Gavin McClurg:** Alors, pour ceux qui nous écoutent et qui n'ont jamais fait de deltaplane ou n'ont jamais volé, et qui sont juste intéressés par le fait de se lancer dans le sport. Ils ont vu vos vidéos et ce genre de choses. Où leur conseiller d'aller ? On me demande souvent ça, des gens qui me disent : « Hé, je viens aux États-Unis » ou « Hé, j'ai écouté certaines de vos émissions » ou « J'ai vu ça sur YouTube », peu importe. « Où est-ce que je devrais aller pour apprendre ? » Et j'ai mes endroits préférés pour envoyer les gens. C'est toujours un peu influencé par l'endroit où j'ai appris moi-même et où j'ai grandi. Mais, vous savez, on sait que les instructeurs existent. On sait où se trouvent les bons centres de formation. Où est-ce qu'il est bon d'aller pour apprendre à faire du deltaplane ? Et si vous, je veux dire, si vous pouvez atteindre, mais je ne sais pas si vous connaissez ces spots en Europe aussi, mais vous savez, notre audience est partout, mais où est-ce qu'il est bon, où est-ce qu'il est bon d'aller pour comprendre ça de manière sécurisée ?

[01:03:06] **Erika Klein:** Ouais, je ne connais pas les spots en Europe. D'habitude, quand les gens m'envoient des messages à ce sujet en ligne, je leur dis juste de chercher une école dans leur région. Je veux dire, il y a des endroits comme notre école, Wind Sports à Los Angeles, ou il y a une école à Point of the Mountain, et Point of the Mountain est un endroit incroyable pour apprendre, je pense, pour n'importe quel sport. C'est un top endroit, mais surtout avec le deltaplane, ce n'est pas pareil. Je sais qu'en parapente, tu peux faire une formation de deux semaines, obtenir ton P2 et après, tu es pilote. Ce n'est pas vraiment la même chose avec le deltaplane, la plupart du temps, ça prend du temps pour apprendre et il faut différentes conditions et faire toutes ces différentes choses. Donc je pense que voyager pour apprendre le deltaplane peut être plus difficile, c'est pour ça que je dis aux gens de chercher une école dans leur région, parce que ce sera la manière la plus constante d'apprendre.

[01:04:01] **Gavin McClurg:** Récemment, un ami et moi avons coaché un stage de marche et vol avant une petite course de marche et vol que j'ai organisée ici dans les Lost Rivers en Idaho il y a quelques week-ends. L'un des élèves, un bon ami à moi, vole depuis environ 10 ans, c'est un bon pilote. Je lui ai demandé au début : « Qu'est-ce que vous voulez retirer de ce cours ? » pour m'assurer qu'on vous enseigne ce que vous voulez, ce pour quoi vous êtes venus. Il m'a dit : « Tu sais, je n'ai jamais volé vraiment nulle part où je n'ai pas reçu de briefing de site. Je ne suis pas habitué à juste aller quelque part, débarquer et décoller, alors que en marche et vol, c'est tout ce que tu fais. Tu voles très rarement sur un site établi, tu te dis juste : "Tiens, ça a l'air bien, je peux sortir mon aile d'ici, et c'est le bon aspect". » Et je lui ai dit : « Ça m'a bluffé. Je n'ai pas été dans un endroit et reçu un briefing de site depuis plus de 15 ans. C'était au début de ma carrière de pilote, et après ça, c'était toujours : "Tiens, ça a l'air sympa". » Mais tu sais, mon focus a beaucoup été sur la marche et vol et ce genre de choses. Tu ne vas pas avoir de briefings de site en XC, tu n'auras pas ce genre de deal, mais j'ai été surpris par ça. Il a fini le cours vraiment enthousiaste à l'idée de juste regarder quelque chose et de se dire : « Ouais, je peux faire marcher ça ». Et pour moi, c'est juste la meilleure façon d'apprendre : voler dans de nouveaux endroits. Je pense que tu as quelques réflexions là-dessus, sur le fait de sortir un peu de sa zone de confort.

[01:05:34] **Erika Klein:** Je trouve que c'est un peu différent dans ce sens-là, parce qu'en général, on reçoit des briefings. Je veux dire, vous conduisez...

[01:05:40] **Gavin McClurg:** pour établir des sites, donc vous ne faites pas vraiment plus que ça, c'est ça ?

[01:05:44] **Erika Klein:** Ouais, on fait ça. Je dirais que pour sortir de sa zone de confort, l'un des outils que j'aime vraiment recommander, c'est un simulateur de deltaplane appelé Free Flight Experience. Avec ça, il y a plein de sites et tu peux aller les survoler. C'est en VR et ça te permet de... enfin, c'est l'inverse de la randonnée, c'est pas du "fly up", c'est comme je disais, ce sont tous des sites définis, mais tu peux avoir ton expérience de vol libre et te familiariser avec le site. Je l'ai aussi utilisé pour atterrir dans des endroits bizarres, parce que le cross country en Californie du Sud, surtout pour le deltaplane, c'est un peu risqué. Il n'y a pas beaucoup d'endroits où atterrir et c'est tellement urbanisé. Et il y a un coin à Crest Line où si tu prends de la hauteur, tu ne peux pratiquement plus sortir. Du coup, à mi-chemin de la montagne, on m'a montré qu'il y avait un champ que les gens utilisaient pour...

[01:06:35] **Gavin McClurg:** par cette route, ouais, désolé, c'est juste là, en bas à droite, je crois.

[01:06:40] **Erika Klein:** C'est un poste de garde forestier.

[01:06:43] **Gavin McClurg:** D'accord, oui, oui.

[01:06:44] **Erika Klein:** il y a un poste de garde près de l'autoroute, à peu près à mi-chemin, oui

[01:06:48] **Gavin McClurg:** en bas de la

[01:06:49] **Erika Klein:** la montagne et j'espère ne jamais y atterrir de toute ma vie, mais je l'ai fait quelques fois sur le simulateur et ça a été super utile parce qu'il n'y a vraiment qu'une seule façon d'aborder ça en deltaplane, vu qu'il y a tous ces panneaux de signalisation et qu'il faut passer entre eux, et ils montent cette colline et encore une fois, j'espère ne jamais faire ça en vrai, mais le faire sur le simulateur est plutôt sympa et ça donne vraiment l'impression que tu le fais pour de vrai. Il y a beaucoup de choses qu'on peut faire avec le simulateur, on peut s'entraîner à faire des thermiques, on peut aller sur de nouveaux sites, on peut atterrir à des endroits où on espère ne jamais atterrir, mais je recommande vraiment ça comme moyen, même pour les pilotes avancés, de progresser en toute sécurité, et pour les pilotes débutants, d'aller sur le site sans faire ces choses-là, mais au moins on se sent plus confiant sur le fait qu'on pourrait le faire.

[01:07:35] **Gavin McClurg:** Je ne sais pas si nous avons quoi que ce soit, je veux dire, je sais que quelqu'un nous a contactés récemment pour dire qu'ils travaillent là-dessus pour le parapente, mais je ne sais pas si nous l'avons. Par contre, j'ai déjà volé sur des simulateurs de planeurs et je sais que ça fait partie intégrante de leur formation ; ils sont incroyables, ils sont très précis et c'est génial parce que quand vous vous écrasez, ça ne veut rien dire.

[01:07:55] **Erika Klein:** Il y a Condor pour le vol à voile, oui. Je l'utilise, je l'utilise pour m'entraîner aux thermiques, pour essayer de visualiser les thermiques et ce genre de choses. Je fais planter les planeurs tout le temps, je ne sais pas comment... mon expérience avec Condor, oui, je fais exploser un planeur à chaque fois.

[01:08:16] **Gavin McClurg:** Ouais, et ils coûtent pas mal cher d'après ce qu'on m'a dit, donc je ne sais pas, on devrait probablement s'en tenir à Condor, ouais.

[01:08:22] **Erika Klein:** Exactement, ouais. Non, en fait, je suis montée dans le plane avec un ami et comme je l'avais fait planter tellement de fois, ça m'a vraiment un peu déstabilisée.

[01:08:33] **Gavin McClurg:** C'est ça, ouais.

[01:08:37] **Erika Klein:** C'était bien, c'était sympa, Erika.

[01:08:41] **Gavin McClurg:** Merci d'être venu dans l'émission, j'apprécie vraiment. C'est des infos super intéressantes et je suis sûr que ça va donner envie aux gens de sortir pour faire du vol en dune et de se mettre au sport. À chaque fois que je parle à un pilote d'aile, je me dis : pourquoi je ne fais pas ça ? Il faut que je le fasse. Je ne me rappelle plus qui c'était, mais quelqu'un a rendu ça vraiment évident. Enfin, tu sais ce qui est mieux ? Ils ont dit : « Eh bien, comment les aigles volent-ils ? Ils sont couchés » et j'ai pensé : « Ouais, ok, tu as compris. Quoi ? »

[01:09:06] **Erika Klein:** les gens disent que tout est mieux en parapente, sauf le vol, et pourtant c'est pour le vol qu'on le fait.

[01:09:16] **Gavin McClurg:** dis.

[01:09:19] Eh bien Erica, merci beaucoup, j'apprécie et c'est un plaisir de te voir. J'espère que j'aurai l'occasion de voler avec toi là-bas en Californie bientôt ou alors oui, ce serait

[01:09:28] **Erika Klein:** Ce serait génial, merci beaucoup. On...

[01:09:29] **Gavin McClurg:** On avait des deltaplanes ici, mais ça fait un bail qu'on n'a plus vu personne en faire. Alors ouais, monte une équipe et viens peut-être.

[01:09:36] **Erika Klein:** On viendra, ce serait génial, ce serait vraiment sympa.

[01:09:38] **Gavin McClurg:** ce serait sympa, merci si

[01:09:46] Si vous trouvez Cloud Based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des manières, toutes cruciales pour faire vivre l'émission. Vous pouvez nous laisser une note sur la plateforme que vous utilisez, en parler sur votre blog ou sur les réseaux sociaux, ou même en discuter avec vos amis sur le chemin du travail. Je sais que beaucoup de bonnes conversations ont eu lieu ainsi. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. L'émission demande beaucoup de temps, de montage, de stockage, de musique et de frais logistiques, et tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par épisode. Merci donc de nous avoir écoutés, on se voit la prochaine fois, bye bye. On publie 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 et je veux que vous, les auditeurs, sachiez que ces conversations sont juste des gens authentiques qui donnent leur avis et que nous ne sommes pas influencés par des marques. Mais cela signifie que nous comptons sur vous, nos auditeurs, si et seulement si vous êtes auditeurs et

[01:10:47] si vous trouvez Cloud Based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons, toutes incroyablement importantes pour faire vivre cette émission. Vous pouvez nous donner une note sur la plateforme où vous l'écoutez, en parler sur votre blog ou la partager sur les réseaux sociaux, vous pouvez en discuter avec vos amis sur le chemin du travail, je sais que beaucoup de bonnes conversations ont eu lieu ainsi, et bien sûr, vous pouvez soutenir l'émission financièrement. L'émission prend beaucoup de temps, beaucoup de montage, de stockage, de musique et de coûts en coulisses, et tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission. Alors merci infiniment de nous écouter et je vous dis à la prochaine, bye bye. On sort une émission toutes les deux semaines, donc si vous nous donnez un dollar par émission, ça fait 25 dollars par an, 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 et je veux que vous, les auditeurs, sachiez que ces conversations sont juste des gens authentiques qui donnent leur avis et que nous ne sommes pas influencés par des marques, mais cela signifie que nous comptons sur vous, nos auditeurs, si et seulement si vous êtes des auditeurs et que vous n'êtes pas fan de l'émission, nous apprécions vraiment. Allez sur le site web pour trouver diverses façons de soutenir l'émission via Patreon ou d'autres plateformes où nous avons fait de grands efforts pour minimiser les frais afin que votre argent nous parvienne directement. Devenir abonné vous donne accès à toutes sortes d'informations bonus, de 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 mur de paiement et nous ne le ferons jamais. Si vous ne pouvez pas vous permettre 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 position de le faire. Merci infiniment de nous avoir écoutés, merci pour votre soutien, on se voit sur Cloud Based.

Deutsch

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

Show notes

Die erfahrene Hang Gliding-Pilotin Erika Klein teilt ihre Reise in den Sport, die einzigartigen Aspekte des Dune Flying und Einblicke in Sicherheit, Ausrüstung und das Wachstum des Sports. Diese Episode bietet wertvolle Tipps für Anfänger und Enthusiasten gleichermaßen – und wenn Sie noch nie Hang Gliding ausprobiert haben, wird Sie diese Folge sehr dazu animieren, es zu versuchen!

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von CloudBase Mayhem. Ich war in letzter Zeit sehr inspiriert, mehr Gleitschirme in die Show zu bringen. Über die Jahre haben uns viele dieser Inhalte gefehlt, und ich drohe es immer wieder – und halte es nie ein. Also habe ich mich an meinen guten Kumpel gewandt, bei dem meine Frau und ich – und Fallon war damals noch nicht einmal zwei – für die X-Alps 2019 gearbeitet, der kurz außerhalb von Mailand lebt und ein langjähriger Gleitschirm- und kommerzieller Pilot ist. Ich habe ihn vor Kurzem kontaktiert und einfach nur hallo gesagt und ihn gebeten, mir eine ganze Reihe von Namen zu nennen, die ich dann in die Show holen werde. Also haben wir Manfred und Jeremy, und wir haben die mit Christian gemacht, aber auch Alex Ploner und eine ganze Reihe anderer. Er hat mir einige wirklich gute Empfehlungen gegeben. Wir werden also in den nächsten Monaten – und hoffentlich für immer danach – einige Gleitschirm-Inhalte hier in der Show haben.

[00:01:03] Aber meine erste heutige Folge ist mit Erica. Erica hat früher für die USHPA gearbeitet und fliegt seit über 15 Jahren, wobei sie einen ganz anderen Ansatz hatte. Es war eine schöne, langsame, entspannte Entwicklung, eine Menge Spaß. Sie macht eine Menge – ich schätze, man würde es Hanggliding-Waga nennen – in den Dünen und hat eine riesige Social-Media-Präsenz. Sie veröffentlicht tonnenweise Content, viele Videos, die buchstäblich von Millionen von Menschen gesehen werden. Sie hat dort also sehr gut abgeschnitten, ist aber nicht jemand, der das Gruselige gesucht und viel Wettkampf-Fliegen oder große Langstrecken gemacht hat. Erst vor Kurzem hat sie nach all diesen Jahren mit etwas Topless-Fliegen angefangen und ist vor kurzem in den Sportklasse-Wettbewerb eingestiegen.

[00:01:52] Sie hatte einfach eine sehr schöne Entwicklung, liebt es wirklich, behält ihren normalen Job von Montag bis Freitag und geht immer dann fliegen, wenn sie am Wochenende kann. Und ihre Perspektive war echt cool. Sie hat viel darüber erzählt, was mich besonders erreicht hat, also darüber, in seinem eigenen Tempo voranzukommen und die Werkzeuge, die wir nutzen können, einschließlich Kameras und Videoanalysen sowie Simulatoren zum Lernen und Bücher, Podcasts und all die Ressourcen, die es da gibt. Sie ist auch Instruktorin, hat also einen Hintergrund im Unterrichten. Wir hatten viel Spaß mit den Missverständnissen zwischen Hangglidern und Gleitschirmen und haben ein bisschen über Shortpack-Gleitschirme gesprochen, von denen wir gehört haben.

[00:02:37] Vor kurzem in der Show ging es um die Notwendigkeit dieser Short Pack Glider, die man einfach ins Auto packen und schnell zusammenbauen kann, um sie so für mehr Menschen zugänglich zu machen. Ich kann mit Hangglidern fliegen, und das ist alles ziemlich cooles Zeug. Also ja, das hat viel Spaß gemacht, und dann haben wir mit ihrer Erzählung abgeschlossen, dass ich nicht einmal wusste, dass das möglich ist, aber man kann im Sommer mit dem Hangglider über Yosemite fliegen. Zu ganz spezifischen Zeiten. Es ist der einzige Nationalpark, der Freiflug erlaubt, und das nur für Hangglider. Man muss ein H4 sein. Bis diese Show erscheint, könnt ihr euch darüber informieren; es wird zu bestimmten Tageszeiten geöffnet sein. Es ist Yosemite hg.org. Also schaut euch das an, checkt Ericas viele, viele tollen Videos aus und genießt die Show.

[00:03:28] Danke,

[00:03:34] Erica. Willkommen bei Mayhem. Ich weiß es wirklich zu schätzen, dass du dich vor ein paar Monaten wegen Pete gemeldet hast. Wir arbeiten gerade daran. Und das hat mich auf eine ganze Reihe von Gesprächen mit Gleitschirmfliegern vorbereitet, was großartig wird, weil wir das noch nicht genug gemacht haben und ich sage immer wieder, ich müsste mehr machen, mehr machen. Aber erst heute Morgen habe ich mich mit Manfred und Jeremy

verabredet, der bei den Euros ist. Er hat eine schlimme Infektion oder so. Das machen wir also später. Aber sowieso werden wir viel mehr von diesen Gesprächen führen, was für unser Publikum, wie ich weiß, sehr unterhaltsam sein wird. Und ich hatte eine wirklich gute Zeit beim Anschauen einiger deiner Videos. Du bist eine ziemlich gute Content-Creatorin. Und du standest auf dieser Liste von Leuten, die sich gemeldet haben und gesagt haben: Hey, wir müssen so und so in die Show holen, und diese Leute waren drauf, und du warst dabei.

[00:04:22] Es ist toll, mit dir zu sprechen. Und es ist klasse, dich hier in der Show zu haben. Und danke für deine Zeit.

[00:04:28] **Erika Klein:** Ja, vielen Dank für die Einladung.

[00:04:30] **Gavin McClurg:** Ja, du hast mir eine coole Liste geschickt. Also, wo bist du? Sollen wir damit anfangen? Wo genau bist du?

[00:04:36] **Erika Klein:** Im Süden Kaliforniens, in der Gegend um Los Angeles.

[00:04:39] **Gavin McClurg:** Okay. Und dein Ding, ich meine, du machst vieles, aber dein Hauptding ist das Fliegen. Wo gehst du hin, um Dünen zu fliegen?

[00:04:47] **Erika Klein:** Unsere Schule, WinSports, hat einen Platz direkt am Strand. Das ist unser Trainingshügel. Er ist 30 Fuß hoch, und der nutzbare Teil zum Fliegen ist etwa 300 Fuß lang. Wir lieben es einfach, dort zu fliegen.

[00:05:00] **Gavin McClurg:** Cool. Weißt du, ich hatte vor einer Weile diesen Chat mit Bonnie Hobson, die oben bei Muscle Rocks fliegt. Und ich mag sie wirklich sehr. Ich mag XC sehr gerne. Ich mag große Distanzen sehr gerne. Es war also cool für mich, weißt du, als ich ganz am Anfang stand, als ich meine allererste P2-Lizenz bekommen habe, das war 2003 oder 2004. Weißt du, ich habe diese gleitende und friedliche Seite einfach geliebt. Und jetzt fliege ich in Sun Valley. Ich würde nicht sagen, dass es sehr oft sehr friedlich ist, aber es hält mich wirklich bei der Stange. Und ich war irgendwie fasziniert davon, wie sie so engagiert bleibt. Ich schätze, wir sprechen hier eher vom entspannten Fliegen, vom ruhigeren Fliegen. Wie bleibst du engagiert?

[00:05:45] **Erika Klein:** Definitiv. Meistens ist es eher entspannt. Man hofft, dass es entspannt ist. Manchmal ist es nicht so, und das kann beängstigend sein. Ich habe das Fliegen einfach immer geliebt. Ich meine, ich habe es in Dockweiler gelernt, als ich vor etwa 19 Jahren angefangen habe, und ich fliege es seitdem immer, wenn ich hier bin. Es ist nicht so schrecklich, wie viele Leute oft denken, weil ich Videos poste, dass wir ständig Wind haben. Das haben wir nicht. Das ist eigentlich eine ziemlich seltene Erfahrung. Ich würde sagen, im Durchschnitt ist es schrecklich vielleicht einmal alle zwei Wochen. Und dann muss ich auch tatsächlich dorthin können, ohne dass es ein Arbeitstag ist und all das Zeug. Also kommen wir nicht so oft dazu. Es kommt auch auf die Saison an. Manchmal ist es besser. Aber ich habe es einfach immer geliebt. Ich denke, eine der wirklich einzigartigen Dinge an Dockweiler, die mich engagiert halten, ist, dass man nicht... ich meine, wenn man nur 6 Meter über dem Boden schwebt und einfach hin und her fliegt, dann kann das schon langweilig werden.

[00:06:33] Aber was wir machen, das macht richtig Spaß, ist zum Beispiel, dass ich gerne auf der Windfah lande. Ich mag es, wenn man so herunterschweift, den Boden berührt, eine Toplanding macht und dann wieder abhebt. Auf bestimmten

[00:06:42] **Gavin McClurg:** kleine Herausforderungen.

[00:06:43] **Erika Klein:** Ja. Wie so eine Art Fortsetzung. Und es gibt so viele Dinge – Gleitschirm-Piloten sehen diese Videos und denken sich: Wir wussten gar nicht, dass Hangglider das können. Und ich liebe es, diese Videos zu teilen, weil sie die spaßige Seite des Hangglidings zeigen und dass Hangglider zu mehr fähig sind, als nur schnell zu fliegen. Das ist auch Spaß. XC macht auch Spaß. Aber das Fliegen ist einfach eine völlig andere Erfahrung, die man mit buchstäblich irgendetwas anderem nicht haben kann. Ich glaube, es gibt nichts anderes.

[00:07:08] **Gavin McClurg:** Die Franzosen nennen es Wagga, oder? Ist das so? Ich schätze, das wäre es. Da hätte ich nicht gedacht. Man kann mit dem Hangglider quasi die gleichen Sachen machen. Das ist echt cool. Ja.

[00:07:17] **Erika Klein:** Und wie ich schon sagte, glaube ich nicht, dass es ein anderes Fluggerät gibt, bei dem man das wirklich so machen kann. Weißt du, einfach abheben, wieder runterkommen, immer und immer wieder landen. Genau

wie ein Vogel. Und für mich ist das, was ich am Fliegen liebe, dieses Vogel-Sein. Und wie gesagt, XC macht Spaß. Das mag ich auch. Hoch fliegen macht Spaß. Natürlich liebe ich das alles. Aber für mich ist das reine Gleiten sehr einzigartig.

[00:07:38] **Gavin McClurg:** Wie bist du dazu gekommen? Was war der Auslöser? Warum hast du angefangen? Warum gerade Hanggliding? Ich meine, das ist heutzutage eine interessante Frage. Weißt du, das Hanggliding wurde langsam immer mehr durch die Einfachheit beim Packen von Gleitschirmen und so weiter verdrängt. Aber es ergibt viel mehr Sinn. Das sind ziemlich sexy Schirme. Man liegt flach. Weißt du, es gibt einen Grund, warum wir damit angefangen haben.

[00:08:00] **Erika Klein:** Ja. Ich habe mit 10 Jahren in einem Buch ein Bild von einem Gleitschirm gesehen und wollte es einfach unbedingt mal machen. Ich habe meine Eltern jahrelang genervt. Die meinten immer: Nein, nein, nein. Und dann kam eines Tages mein Opa zu Besuch und ich erzählte ihm, dass ich Gleitschirmfliegen wollte. Er sagte: Ich nehme dich morgen mit, was er dann aber nicht tat. Aber er erinnerte meine Mutter einfach daran, dass du ja früher all diese Sachen gemacht hast, wie Skifahren oder Windsurfen. Dass sie sie also auch Gleitschirmfliegen lassen sollte. Also fing ich im Sommer vor meinem letzten Jahr an der High School an. Das war 2007.

[00:08:27] **Gavin McClurg:** Wo du jetzt bist. Warst du damals auch in L.A.? Kommst du von dort?

[00:08:31] **Erika Klein:** Ja. Ich habe am selben Ort wie Dockweather gelernt, wo wir auch noch unterrichten.

[00:08:34] **Gavin McClurg:** Okay. Und bist du jetzt eine Instruktorin?

[00:08:37] **Erika Klein:** Ja, das bin ich. Ich bin im Studium zur Instruktorin geworden. Ich unterrichte nicht so viel. Aber das Lustige ist, ich habe angefangen und bin dann an die Ostküste zum Studium gegangen. In den ersten paar Jahren, also tatsächlich vielen Jahren des Fliegens, konnte ich also nicht so viel fliegen. Aber meine Mutter hat gesehen, wie viel Spaß ich hatte, obwohl sie mich nicht gleiten lassen hatte. Sie meinte dann: Ich will auch anfangen. Also hat sie etwa ein Jahr nach mir angefangen, als sie 50 war. Und sie fliegt immer noch. Und sie ist auch eine Instruktorin.

[00:09:03] **Gavin McClurg:** Wow. Das ist ja total cool. Ja.

[00:09:05] **Erika Klein:** Wir fliegen viel zusammen und es macht total viel Spaß. Und sie schaut sich meine Flüge gerne an. Also, wenn ich fliege und auf Willandu bin, um den Live-Track zu haben, dann schaut sie sich die an. Ja.

[00:09:14] **Gavin McClurg:** Oh, cool. Du hast da ein paar interessante Gedanken zum Einstieg in den Sport, aber auch zum Fortschritt. Du hast dir wirklich Zeit gelassen. Ich erinnere mich, als ich um die gleiche Zeit herum, so 2003 oder 2004, in den Sport eingestiegen bin – man traf Leute, die mit Hot-Glidern unterwegs waren. Ich schätze, beim Hanggliding wäre das schwierig. Aber es würde ein Jahrzehnt dauern. Weißt du, wenn man im Gleitschirmfliegen Leute trifft, fliegen die einen Zwei- oder Drei-Liner, also eher so einen Zwei-Liner, einen Hot-Glider. Aber während du noch lernst, war das einfach so etwas ganz in der Ferne. Das war etwas, das man vielleicht bei einem World-Cup-Wettkampf macht. Das war einfach so: Wow, das sind Legenden. Du wirst da vielleicht nie hinkommen.

[00:10:00] Es schien einfach wie ein riesiger Sprung. Und jetzt kommen die Leute da an. Und in zwei Jahren – das ist natürlich der Ausrüstung zu verdanken, aber es macht einen auch ein bisschen nervös, dass man da vielleicht einige sehr wichtige Schritte überspringt. Aber ich bin ein Gleitschirmflieger. Ich bin kein Hangglider. Erzähl uns davon. Und wie – warum hast du dich entschieden, es auf diese Weise zu machen? Was hat für dich funktioniert? Was unterrichtest du?

[00:10:32] **Erika Klein:** Ja, ich finde es gerade wirklich interessant, die Entwicklung beim Gleitschirmfliegen zu beobachten. Ich habe mit Leuten darüber gesprochen, wie es da eine Art Spiegelung der Entwicklung beim Hängegleiten gibt. Eine Zeit lang waren die Leute auf viel schwierigeren Schirmen und dann haben sie es wieder einfacher gemacht. Und beim Hängegleiten gab es ja auch eine Zeit lang viel externen Druck, schnell voranzukommen und auf topless und ohne Kingpost umzusteigen – also auf die High-Performance-Modelle, wie Rennschirme. Ich denke, das sehe ich jetzt weniger. Es gibt zwar immer noch externen Druck. Wenn man zum Beispiel nur einen einzelnen Service-Falcon fliegt, den ich für meine ersten 15 Flugjahre geflogen bin – was viel länger ist als die meisten anderen –, dann spüre ich in der Community jetzt nicht mehr ganz so viel Druck, aber man bekommt ihn trotzdem noch mit.

[00:11:20] Es gibt immer noch Leute, die sagen, du solltest höher fliegen, und das sollte wirklich beim Piloten liegen. Ich wünschte, es gäbe diesen Druck nicht, weil ich nicht glaube, dass er dem Sport dient. Ich glaube nicht, dass er wirklich jemandem nützt. Und ich denke, wenn wir uns die Entwicklung ansehen, sollte es wirklich darum gehen, wie du dich fühlst, was deine Ziele sind, auf dich selbst zu hören und dich nicht von anderen unter Druck setzen zu lassen.

[00:11:41] **Gavin McClurg:** Hmm. Kam das einfach aus dir selbst heraus? Oder hattest du einen Mentor oder Instruktor, der dich dabei unterstützt hat?

[00:11:51] **Erika Klein:** Ja, unsere Instrukturen sind schon eine Weile hier. Sie konzentrieren sich sehr auf Gleitschirme für den Einzelsport, wie unser Hauptinstruktor bei Wind Sports. Er fliegt immer noch fast ausschließlich einen Gleitschirm für den Einzelsport und fliegt länger als jeder andere. Also ständig über allen anderen. Er zeigt damit, dass es machbar ist, weißt du, und dass man viel Spaß damit haben kann. Ich denke, es ist auch so, wie ich schon sagte, ich bin in meinen ersten 10 Jahren nicht so viel geflogen, weil ich in der High School und am College war. Ich habe ein paar Jahre in Japan gelebt. Ich habe andere Dinge gemacht und konnte nicht so viel fliegen. Und ich denke, in diesem Fall ist es auch sicherer, auf einem einfacheren Gleitschirm zu sein, oder? Weil wenn man nicht super aktuell ist, ist das besser. Aber wieder einmal, ja, ich denke, es geht darum zu entscheiden, wann man bereit ist, und diese Entscheidung für sich selbst zu treffen. Weil du der Kommandeur bist.

[00:12:37] Du solltest diese Entscheidungen selbst treffen und nicht zulassen, dass dich jemand anderes dazu drängt.

[00:12:40] **Gavin McClurg:** Hmm. Du hast vor dem Start gesagt, dass du noch einen anderen Job hast und uns erzählst, was das ist. Aber ist das auch deine Arbeit? Ich meine, ich weiß, dass du eine unglaubliche Social-Media-Präsenz hast. Ich würde die meisten Leute in Staunen versetzen, besonders beim Hanggliding. Es ist der Wahnsinn. Du hast also viele Leute, die deine Videos schauen und sehen, was du machst. Ja. Was ist dein Job? Wie machst du das? Ist das Freizeit oder ist das dein Beruf?

[00:13:10] **Erika Klein:** Es ist ein Hobby. Ich meine, es wäre lustig, das Vollzeit zu machen. Aber es ist auch echt schwer. Ich denke, um als Content Creator Vollzeit davon zu leben, braucht man wirklich extrem viele Aufrufe, ständig Videos zu drehen und Videos zu drehen. Das nimmt viel Zeit in Anspruch. Für mich ist das irgendwie schwierig. Ich mache es zwar, aber es dauert eine Weile. Also habe ich einen Vollzeitjob. Ich arbeite an einer medizinischen Fakultät als Autorin. Ich bin in der Marketingkommunikation. Das ist das, was ich unter der Woche mache. Und am Wochenende gehe ich Segelfliegen.

[00:13:40] **Gavin McClurg:** Okay. Bist du zweisprachig oder nur beim Gleitschirmfliegen unterwegs?

[00:13:43] **Erika Klein:** Ja. Ich habe vor ein paar Jahren mit dem Gleitschirmfliegen angefangen, aber ich poste nicht darüber. Und ich gehe auch nicht so oft Gleitschirmfliegen. Ich habe es eigentlich immer vor. Aber dann bin ich zu beschäftigt mit dem Hanggliding. Ich denke mir dann, oh, ich werde landen und dann gehe ich Gleitschirmfliegen. Aber dann lande ich bei Sonnenuntergang. Da bleibt also keine Zeit mehr zum Gleitschirmfliegen.

[00:14:00] **Gavin McClurg:** Erzähl mir mal, was du mit Wills machst. Du arbeitest also nicht für Wills Wing, aber du hast da was mit Short-Pack-Hängeglittern am Laufen, was interessant ist. Das ist das zweite Mal, dass ich diesen Begriff in so kurzer Zeit höre. Wir hatten vor Kurzem einen Gast, der in Europa Vol-biv mit einem Short-Pack-Hängegleiter macht. Was genau sind das und was machst du da?

[00:14:20] **Erika Klein:** Ja. Also, okay. Im Grunde wird viel darüber diskutiert, wie wir das Hanggliding ausbauen können. Es gibt viele Ideen. Ich war ein paar Jahre lang bei euch im Team und dann Vorsitzende des Komitees für das Wachstum und die Entwicklung des Hangglidings. Ich habe also viele dieser Ideen gehört. Und vieles davon reduziert sich darauf, dass wir zum Beispiel die Versicherungen günstiger machen sollten. Wir sollten mehr Instrukturen haben. Wir sollten mehr Flugplätze haben. Und all diese Dinge liegen eher außerhalb unserer Kontrolle. Daran können wir wirklich nichts machen. Deshalb möchte ich mich bei der Förderung des Sports auf Dinge konzentrieren, die wir tatsächlich tun können und die den Bedürfnisse der Community entsprechen. Momentan sind Hangglider nicht gerade die am einfachsten zu transportierenden Dinge, die man auf den Dachträger des Autos packen und damit herumfahren kann.

[00:15:07] Ich habe einmal einen Gleitschirmpiloten getroffen, der mich gefragt hat: „Wie transportiert ihr die Dinger? Braucht ihr einen Flachbettwagen?“ Und nein, wir brauchen keinen Flachbettwagen, um einen Gleitschirm zu transportieren. Das geht mit jedem Auto. Aber das gehört auch zu den Missverständnissen dazu. Aber sie sind immer noch nicht besonders praktisch. Ich gebe euch ein Beispiel: Als ich mir ein gebrauchtes Auto gekauft habe und der Motor kaputtging, hätte ich das Auto eigentlich einfach abschrotten sollen. Aber am Ende habe ich mir einen neuen Motor besorgt, weil ich keine neue Gleitschirmhalterung bauen wollte. Ich habe die Halterung einfach gebaut und werde für dieses Auto keine neue bauen. Aber mein Punkt ist, wir können die Leute nicht dazu zwingen. Das ist doch Wahnsinn. Und nicht, dass das jeder andere machen muss, aber ihr versteht meinen Punkt. Klar.

[00:15:52] Und ich denke auch, da wir jüngere Leute für den Sport gewinnen wollen, und vielleicht haben einige von ihnen kein Auto oder keine Garage, um ihren Gleitschirm zu lagern, was ich wirklich denke, dass wir einen kurzen Bike-Gleitschirm brauchen. Einer, der in ein Auto passt und der vielleicht leicht genug ist, um ihn irgendwann zu wandern und zu fliegen. Aber vor allem, der in ein Auto passt, in ein Flugzeug passt. Denn das ist das andere Problem beim Reisen mit Gleitschirmen: Es ist eine riesige Plage, entweder den Transport des Gleitschirms zu koordinieren oder zu versuchen, irgendwo einen zu leihen oder zu mieten, wobei man dann nicht weiß, in welchem Zustand er ist, oder es ist schwer zu finden, oder die Leute wollen einem keinen Gleitschirm vermieten. Also, ich denke, was den größten Unterschied machen würde, um Leute zu halten und auch neue Leute für den Sport zu gewinnen, wäre eben diesen kurzen Bike-Gleitschirm zu haben. Und das ist etwas, das ich vorantreibe. Und ich weiß, dass es schwierig ist, einen herzustellen. Wenn es einfach wäre, wäre es schon längst gemacht worden.

[00:16:38] Und es gibt einen da draußen. Ich weiß, du hast das im letzten Podcast erwähnt. Da ist der Finsterwalder. Das Problem dabei ist allerdings, ich habe mit mehreren Leuten gesprochen, die einen haben, und sie brauchen etwa 40 Minuten zum Aufbau. Und das ist einfach zu lang. Ich weiß, Gleitschirmflieger denken, dass wir eine Stunde brauchen, um unsere Hängegleiter aufzubauen. Es dauert 10 Minuten, 10, 15 Minuten. Und 40 Minuten sind einfach eine echt lange Zeit. Genau. Also denke ich, was wir wirklich brauchen – und das ist das, worüber ich gesprochen habe – ist...

[00:17:03] **Gavin McClurg:** zu viel Zeit. Da ist

[00:17:04] **Erika Klein:** eine Barriere

[00:17:04] **Gavin McClurg:** für den Zutritt dorthin. Genau.

[00:17:05] **Erika Klein:** Ich meine,

[00:17:05] **Gavin McClurg:** für mich höre ich das und denke mir: Nein, das mache ich nicht. Ich bin...

[00:17:08] **Erika Klein:** Ich werde nicht 40 Minuten brauchen, um meine Ausrüstung aufzubauen. Ja. Das mache ich auch nicht, deshalb habe ich auch keinen. Ich habe deshalb mit Wills Wing darüber gesprochen. Und viele Hersteller scheinen nicht besonders interessiert zu sein. Die sagen nur, es wird zu schwierig sein oder so weiter. Aber ich denke, um den Sport wachsen zu lassen und fortzuführen, ist das wirklich das, was wir brauchen. Und ich schätze es sehr, dass Wills Wing zustimmt. Und es ist etwas, an dem sie jetzt arbeiten, diesen kurzen Bike-Gleitschirm herzustellen. Ich bin wirklich gespannt zu sehen, wie das wird. Sie haben noch nicht viele Updates dazu, aber sie haben die Idee angekündigt und dass sie daran arbeiten. Das war echt super.

[00:17:39] **Gavin McClurg:** Wenn du in deine Kristallkugel schauen könntest, was machen die Europäer gerade? Und deine großen Namen, die jeder kennt. Es sieht so aus, als würden Alex Ploner und Christian Cech die Führung übernehmen. Hanggliding ist also keineswegs tot. Besonders wenn man in den Alpen ist, sieht man Hängegleiter. Aber es ist jetzt seit Jahrzehnten rückläufig, oder? Die Statistiken zeigen das. Aber du ziehst viel Aufmerksamkeit auf das, was du tust. Wenn du so fünf Jahre in die Zukunft schauen könntest, was siehst du für das Hanggliding? Bist du optimistisch?

[00:18:24] **Erika Klein:** Ich denke, das hängt davon ab, wie ich mich fühle. Es kommt auf den Tag an, was ich sehe oder was mir die Leute sagen. Oder wie ein Video performt. Ich denke, da ist definitiv Platz für Wachstum. Und es ist interessant, weil ich mit Gleitschirmpiloten gesprochen habe, die sagen, dass sie Hanggliding ausprobieren wollen. Ich

habe einen ganzen Artikel für das YouTube Pilot Magazine über Gleitschirmpiloten geschrieben, die mit dem Hanggliding angefangen haben. Also, nach dem Gleitschirmfliegen, warum sie das machen wollten. Und ich denke, da ist Potenzial. Besonders wenn wir diese Art von kurzen Schirm-Konstruktionen bauen können, die es für jeden bequemer machen, das zu machen. Und ich habe auch angefangen, Videos mit Gleitschirmpiloten zu drehen, die mir sagen, dass sie Hanggliding machen würden, wenn es diese Art von Schirm gäbe. Also denke ich wirklich, es hängt davon ab, wie es mit diesen Innovationen läuft und wie man die Leute für den Sport begeistert.

[00:19:10] Ich denke auch, dass die Art von Videos, die ich mache, einzigartig ist, weil nicht jeder einen Ridgestorm-Spot hat, an dem er die Videos machen kann, die ich mache. Natürlich nicht. Aber ich denke, dass es gut wäre, mehr Videos dieser Art zu machen, die zeigen, wie zugänglich Hanggliding sein kann. Dass es nicht schnell oder gruselig oder was auch immer sein muss. Es sei denn, man möchte es so haben. Aber es muss nicht. Es wird nicht jeden ansprechen. Ich denke, Hanggliding hatte irgendwie dieses Marketingproblem, bei dem sich alle nur auf XC und die Top-Schirme konzentrieren. Das zieht einige Leute an, aber nicht alle. Wenn wir also mehr verschiedene Arten von Videos haben können, die zeigen, was es ist, denke ich, dass es mehr Wachstum geben könnte. Und hoffentlich kann das in fünf Jahren dazu beitragen, den Sport zu fördern.

[00:19:50] **Gavin McClurg:** Es scheint so, also, ich bin ja kein Hangglider, ich kann hier also nicht mit Autorität sprechen. Aber was wir immer hören, ist, dass Ozone dieses Submarine Gurtzeug herausgebracht hat und jetzt jeder hat ein Submarine und jetzt hat die Navy auch eins. Aber es gab in der Community viel Widerstand dagegen, weil wir einfach sagen: Das ist das, was Hanggliding macht. Das können wir nicht. Überall, wo du es hast, das ist die Ausrüstung, die du haben musst. Und du musst 3.500 Dollar ausgeben. Und soweit ich das beim Hanggliding verstehe, musste man einfach das Neueste und Beste haben. Die sind sehr teuer. Du weißt schon, das topless Carbon mit all den Extras. Und es wird immer weniger zugänglich für mehr Menschen. Es wird zu etwas sehr Elitärem, Schwierigem, mit einer hohen Einstiegshürde.

[00:20:38] Man braucht eine Menge Flugstunden, um diese Art von Gleitschirmen sicher zu fliegen. Und das hat die Leute abgeschreckt, oder? Ich meine, das ist ziemlich leicht zu verstehen. Man kauft hier nicht ein Paar Schuhe. Man kauft ein Fluggerät für 15.000 Dollar. Also, ich finde deinen Ansatz gut, so nach dem Motto: Hey, du brauchst das nicht. Du kannst mit einem Falcon auf der Düne richtig Spaß haben. Ist das das, was ich da so höre? Ich weiß nicht. In gewisser Weise bewegt sich auch das Gleitschirmfliegen in diese Richtung. Aber es ist schön, weil wir diese Roadmap gesehen haben, die sich entfaltet hat. Und Moment mal. Wenn man das exklusiv und teuer macht und es nur einem kleineren Teil der Piloten, den potenziellen Piloten da draußen, zur Verfügung stellt, dann führt das nur zu sinkenden Erträgen.

[00:21:27] **Erika Klein:** Ja. Ja, das stimmt. Und das ist auch interessant in Bezug auf die Herstellung, weil ich das Gefühl habe, dass sie oft auf die Spitzen-Wettbewerbspiloten zugeschnitten sind, was toll ist. Aber ehrlich gesagt machen das nicht viele Leute. Und es ist auch nicht so, dass jeder die Dünen fliegen kann. Wie gesagt, es gibt nicht wirklich viele Spots dafür. Und es hilft auch, weißt du, außer man ist eher leicht gebaut, braucht man viel Wind und diese Bedingungen hat man nicht immer. Aber ich denke, einfach zu zeigen, dass diese Art des Fliegens möglich ist, dass man es kann, wenn man will, das kann helfen. Und dann versuche ich auch viele Landevideos in den Bergen zu machen, aber ich poste nie Absturzvideos. Ich meine, ich stürze ja praktisch nie ab, aber ich würde es auch nicht tun, wenn ich es täte, weil ich denke, dass es einfach zu viele davon da draußen gibt und sie ein falsches Bild vermitteln.

[00:22:13] Ich bin da etwas hin- und hergerissen, weil ich finde, dass man aus Crash-Videos lernen kann, aber es gibt einfach so viele davon da draußen. Für mich geht es eher darum zu zeigen, wie einfach Gleitschirmfliegen sein kann. Und egal wo man es macht, die Landung muss nicht beängstigend sein. Du schaffst das. Es wird alles gut gehen.

[00:22:30] **Gavin McClurg:** Was sind diese Missverständnisse? Du hast mir das in der E-Mail geschrieben. Du fliegst ja beides, offensichtlich mehr Gleitschirm, aber einige davon können ziemlich lustig sein, finde ich. Was sind die Missverständnisse von Gleitschirmfahrern gegenüber Gleitschirmpiloten und umgekehrt?

[00:22:47] **Erika Klein:** Ja. Es gibt definitiv Missverständnisse auf beiden Seiten. Und es war echt interessant, Gleitschirmfliegen zu lernen und mehr über das Gleitschirmfliegen zu erfahren, da Dinge, die ich definitiv nicht wusste. Aber zuerst zur Hangglider-Seite. Es ist für mich erstaunlich, wie viele Gleitschirmpiloten du mir nennst oder die

überrascht sind, wenn ich ihnen sage, dass Hangglider keinen Klapper haben.

[00:23:06] **Gavin McClurg:** Das ist lächerlich. Ich hoffe, das sind ziemlich neue Piloten. Das klingt einfach nur albern.

[00:23:12] **Erika Klein:** Ehrlich gesagt, nein, Gavin. Ich glaube das wirklich nicht. Ich meine, es stimmt zwar, dass Gleitschirme sehr selten, also extrem selten, kaputtgehen können. Oder wenn man sie nicht wartet oder sie falsch zusammenbaut. Vor kurzem gab es einen Todesfall, bei dem der Gleitschirm leider einfach nicht richtig zusammengebaut wurde. Aber wenn man ihn wartet und die ordentliche Vorflugkontrolle macht, ist es extrem unwahrscheinlich, dass dein Gleitschirm kaputtgeht. Und ich würde das nicht mal als Klapper oder Entleerung bezeichnen, denn wenn dein Gleitschirm kaputtgehen würde, zum Beispiel wenn eine Leine reißt oder so, würdest du das nicht als Entleerung bezeichnen. Das wäre so, als ob dein Schirm kaputtgegangen wäre. Es ist also das Gleiche. In jedem Fall würde ich sagen, Gleitschirme haben keine Klapper. Das ist der erste Punkt. Ich würde mich wirklich freuen, wenn das alle Gleitschirmflieger wüssten.

[00:23:58] Der zweite Punkt ist, dass viele Gleitschirmflieger denken, dass man für einen Hangglider eine Stunde zum Aufbau braucht. Das stimmt nicht. Es dauert etwa 10 bis 15 Minuten. Ich glaube, ich habe das schon erwähnt. Klar, wenn du mit deinen Freunden quatschst und den Gleitschirm einfach da stehen lässt und dann wieder dazu kommst, dann kann das eine Stunde dauern. Aber wenn du ihn einfach nur aufbaust, dauert das 10 Minuten. Noch etwas, ich glaube, du hast die Kosten erwähnt. Viele Gleitschirmflieger, mit denen ich gesprochen habe, scheinen zu denken, dass Hangglider viel mehr kosten als Gleitschirme. Und ich denke, das stimmt nicht. Ich meine, klar, wenn du das High-End-Carbon-Modell willst, egal was auch immer, dann wird es teuer sein. Aber es gibt auch viele gebrauchte Hangglider und Hangglider halten wirklich lange. Als ich vor 19 Jahren anfang, habe ich einen gebrauchten Gleitschirm gekauft, der zum Zeitpunkt meines Kaufs schon gebraucht war, und ich bin ihn 19 Jahre lang geflogen.

[00:24:46] Ich habe es gerade an einen anderen Neupiloten verkauft, der damit immer noch fliegt. Es ist noch völlig in Ordnung.

[00:24:50] **Gavin McClurg:** Das ist klasse.

[00:24:51] **Erika Klein:** Ja. Und man kann gebrauchte Hängegleiter finden, die völlig in Ordnung sind. Ja. Ich meine, die sind für, weißt du, 1.000, 1.500 Dollar, manchmal sogar weniger, ziemlich flugtauglich. Selbst die neuen kosten meiner Meinung nach so 5.000 bis 6.000 Dollar für einen Schirm für Anfänger, was ich ziemlich vergleichbar mit Gleitschirmen finde oder nicht viel mehr.

[00:25:09] **Gavin McClurg:** Und könntest du einen Hangglider nicht einfach wieder verkaufen? Ich meine, du brauchst nicht das ganze Teil, kannst du nicht einfach eine neue Kappe darauf setzen?

[00:25:17] **Erika Klein:** Ja, das kannst du auch machen. Es kostet wahrscheinlich etwa die Hälfte. Okay, also ist es immer noch nicht umsonst. Aber ja, das geht. Die Leute machen das. Besonders wenn sie das Segel reißen oder so etwas.

[00:25:27] **Gavin McClurg:** Ich meine, bei Gleitschirmen ist das einfach nicht möglich. Man kann sie neu ausrichten, aber man kann nicht einfach den Stoff austauschen. Man muss also einen neuen Schirm kaufen, verstehst du? Man kann einen Schirm also leicht innerhalb eines Jahres abnutzen. Wenn man 300 oder 200 Stunden fliegt, ist der ziemlich schnell durch. Also, ja, das klingt eigentlich günstiger.

[00:25:48] **Erika Klein:** Ja. Ja, ich denke, das kann sein. Ich meine, ich schätze, Top-Piloten wollen jeden Jahr einen neuen Schirm oder so. Aber wenn du das nicht bist, dann kannst du den haben. Du kannst deinen Schirm eine Weile nutzen. Ja. Noch ein paar Missverständnisse. Gleitschirmflieger denken, Hängegleiter seien schwer. Ich weiß nicht, wie schwer sie denken, dass sie sind, aber die Anfänger-Modelle wiegen etwa 50 Pfund. Die richtig leistungsstarken wiegen etwa 75, weißt du, immer noch mehr als ein Gleitschirm. Aber es ist nicht so, dass es super schwer ist, sie aufzuheben. Und

[00:26:15] **Gavin McClurg:** das ist nicht so groß ein Unterschied. Ja, klar. Ja. Okay. Ja.

[00:26:18] **Erika Klein:** Und dann sind sie ausbalanciert. Und außerdem, wenn man da steht und der Wind weht, wiegen sie nichts, weil sie fliegen.

[00:26:26] **Gavin McClurg:** Treffer. Ja,

[00:26:28] **Erika Klein:** Genau. Cool. Und ich schätze, das letzte große Thema sind Gleitschirme. Da der Strömungsabriss für euch so eine große Sache ist, denken sie wohl, dass das Gleitschirme auch betrifft. Wir lassen neue Schüler ihre Gleitschirme in den ersten paar Flügen absichtlich im Strömungsabriss fliegen. Wenn man genug Höhe zum Boden hat, ist das kein Problem. Die Nase geht nach unten und er erholt sich von selbst. Das ist alles eingebaut. Aber natürlich kann ein Strömungsabriss am Boden oder in der Nähe eines Hindernisses gefährlich sein. Wenn man aber in der Luft ist, ist das wirklich kein Problem. Hmm.

[00:26:59] **Gavin McClurg:** Und wie sieht's mit der Landung aus? Weißt du, was ich sehe? Ich sehe richtig fitte Piloten unten im Valle, wo der ganze Bodeneffekt greift und sie mit gefühlt hundert Meilen pro Stunde reinkommen. Mann, das sieht cool aus. Das sieht so verdammt lustig aus. Und die ziehen dann einfach durch, immer weiter und weiter. Aber ich denke, das ist eine Sache, weißt du, dieses ganze Hochziehen am Ende zu sehen. Und Mann, wenn du da verkackst, bist du nur noch 3 Meter über dem Boden. Du hängst unter dieser großen, schweren Kiste. Ist das einfach etwas, das man so lernt? Und nein, für mich ist das immer so: Wow, Gott, Mann, das sieht – ich meine, ich bin 54. Ich will nicht aus 3 Metern Höhe auf den Boden knallen. Das wird wehtun.

[00:27:35] **Erika Klein:** Auf jeden Fall. Ich meine, eines davon ist, dass Geschwindigkeit Sicherheit bedeutet. Und beim Gleitschirmfliegen haben wir diese Pitch-Kontrolle. Wir können viel Geschwindigkeit erreichen. Und ich denke, das ist vielleicht etwas beunruhigend für Gleitschirmflieger, aber diese Geschwindigkeit zu haben, ist eigentlich eine sehr gute Sache. Wenn Gleitschirmflieger aber langsam und so schwebend zur Landung kommen, dann kann es richtig schiefgehen. Wenn sie diesen langen Bodeneffekt haben, wie diesen Bodenschleier, dann ist das wirklich sicher. Ja.

[00:28:03] **Gavin McClurg:** Ja. Die haben eine druckgefüllte Kappe. Ich meine, für uns wäre das natürlich so, dass man seine Kappe nicht unter Druck setzt, aber es ist das Gleiche. Wir reden das ständig darüber. Leute, besonders Küstenpiloten, die an das Segeln an Graten gewöhnt sind und nicht sehr schnell fliegen, weil da ziemlich viel Wind ist. Und dann setzt man sie in die Berge und sie kapieren es nicht richtig. Das ist noch nicht ganz durch die Synapsen gegangen, weißt du. Ja. Und deshalb fliegen sie nicht so schnell und sind sehr nah am Klapper, weil ihnen die Fluggeschwindigkeit fehlt, weißt du, sie haben also keinen sehr druckgefüllten Gleitschirm. Und das ist, wie du schon sagst, man kann einfach in den Strömungsausbruch oder den Stall geraten und denkt, man sei okay, weil man an der Küste geflogen ist und sich kaum bewegt hat. Man muss sich also anpassen, wenn man woanders hinget, wo man nicht mehr am Grat segelt, sondern einfach nur in dünner Luft fliegt.

[00:28:50] **Erika Klein:** Auf jeden Fall. Und dann das, was du erwähnt hast, mit dem zu frühen Flaren oder dem Aufballoonen in 3 Metern Höhe. Das kann passieren. Das kann beängstigend sein. Ich denke, vieles davon liegt einfach daran, zu lernen, den Gleitschirm zu spüren, und das kann man wirklich spüren. Man übt das und das ist eigentlich kein Problem. Das einzige Mal, dass ich vor Kurzem so aufgeballont bin, war absichtlich, weil ich genau auf der Stelle landen wollte, was blöd ist. Macht das nicht. Aber im Allgemeinen passiert das nicht wirklich, wenn man wirklich mit seinem Gleitschirm im Einklang ist und ihn spürt. Aber etwas, das ich den Leuten gerne sage: Wenn sie sich darüber Sorgen machen, ist das in Valle oft nicht so ein Thema, weil es eine höhere Lage ist. Da ist es ein bisschen schwieriger. Aber wenn du – besonders wenn du Wind hast oder in einer niedrigeren Höhe bist – kannst du deine Landung auslaufen.

[00:29:36] Und viele Leute mögen das nicht. Ich poste zum Beispiel Run-out-Landungen im Internet und die Leute fragen dann: Warum hast du nicht geflared und all das Zeug? Und das ist noch etwas, von dem ich mir wünschen würde, dass sich die Kultur ein bisschen davon wegbewegt. Aber Run-out-Landungen sind eine völlig legitime Art zu landen und können sicherer sein. Als ich auf einen U2 umgestiegen bin, was so eine Art fortgeschrittener Gleitschirm ist, und dann auch angefangen habe, ein bisschen mit Topleess-Schirmen zu fliegen – alle meine ersten Landungen waren Run-out-Landungen, weil ich mir beim Timing des Flares unsicher war. Und es ist eine sichere Art zu landen. Wenn du, und auch wenn deine Schirme nicht gerade stehen, solltest du eine Run-out-Landung machen. Du kannst nicht wirklich flaren, wenn deine Schirme nicht gerade stehen. Ich habe das Gefühl, dass man dadurch anfängt, das Timing des Flares zu spüren. Und nachdem ich das ein paar Mal gemacht hatte, fühlte ich mich sicher und konnte dann ganz ordentlich

flaren.

[00:30:23] Ja. Das ist also der Weg, um dahin zu gelangen.

[00:30:27] **Gavin McClurg:** Und was ist mit den Missverständnissen von der anderen Seite?

[00:30:30] **Erika Klein:** Ja, ich glaube, auf der Seite der Hanggleiter denken die, dass Gleitschirme ständig, jeden Tag kollabieren. Und dass ihr einfach überall Rettungsschirme auspackt. Aber das ist nicht der Fall. Es passiert zwar manchmal, aber ich glaube nicht, dass es so oft vorkommt, wie wir denken. Und ehrlich gesagt, wenn ich bei verrückten Bedingungen fliege und auf dem Hanggleiter herumgeschleudert werde, sehe ich dann einen Gleitschirm und die kommen eigentlich ganz gut klar. Und das ist eigentlich ziemlich erstaunlich, wie sehr sich das entwickelt hat. Es ist also definitiv viel besser, als Hanggleiter oft denken. Ich denke, noch eine Sache ist: Bevor ich mit dem Gleitschirmfliegen angefangen habe, dachte ich, Kiting wäre super sicher, als könne nichts schiefgehen. Denn wenn man ein Hanggleiter macht, ist das ja ziemlich so. Ich denke, das Schlimmste, was beim Groundhandling eines Hanggleiters wirklich passieren kann, wenn man nicht beim Start ist, sondern nur irgendwo auf flachem Gelände ist, ist vielleicht, dass man umkippt.

[00:31:21] Was gar nicht so wahrscheinlich ist, aber vielleicht passiert es ja. Und das ist nicht schlimm. Man dreht den Gleitschirm einfach wieder um. Meistens ist alles okay. Und dann geht man einfach mit seinem Tag weiter. Aber beim Kiting habe ich gelernt, dass man hochgerissen oder mitgezogen werden kann. All das kann passieren, besonders bei stärkerem Wind. Man braucht also irgendwie mehr Wissen, als Gleitschirmflieger vielleicht annehmen.

[00:31:44] Hanggleiter denken oft, dass Gleitschirme immer noch sehr langsam und leistungsschwach sind. Dabei gab es in diesem Bereich so viel Fortschritt. Die Gleitschirme sind der Wahnsinn. Sie zu sehen, wie sie in so richtig starkem Wind fliegen, ist ehrlich gesagt unglaublich. Ich weiß auch, dass einige der auf Gleitschirmen aufgestellten Rekorde einfach nur fantastisch sind. Das ist also eine veraltete Annahme.

[00:32:08] **Gavin McClurg:** Ich weiß nicht, ob du das gesehen hast, aber Antoine Girard hat vor Kurzem in Pakistan einen FAI von 400K aufgestellt. Das ist verrückt. In der großen Klasse. Das ist echt verrückt. Ja, das ist der Wahnsinn. Das ist ein gewaltiger Flug. Ja.

[00:32:20] **Erika Klein:** Ja. Jeder Hängegleiterfahrer, der denkt, Gleitschirme seien nur so etwas für Untiefen und man könne damit nirgendwohin, liegt heutzutage völlig daneben. Ja. Ich glaube, das Letzte war, bevor ich mit dem Gleitschirmfliegen angefangen habe und auch, als ich mit anderen Hängegleiterpiloten gesprochen habe. Ich denke, viele von uns haben keine Ahnung, dass Gleitschirme über Gewichtsverlagerung gesteuert werden. Wir denken, die ziehen einfach nur die Bremsen. Das war also eine ziemlich interessante Sache zu lernen. Und es ist auch hilfreich, wenn wir zusammen fliegen, denn wenn man sieht, wie sich jemand zur Seite lehnt, noch bevor sich die Hände bewegen, weiß man, in welche Richtung er abbiegen wird.

[00:32:51] **Gavin McClurg:** Sie signalisieren, was sie gerade machen. Ja. Genau.

[00:32:54] **Erika Klein:** Also finde ich das wichtig, wenn man zusammen fliegt.

[00:32:57] **Gavin McClurg:** Ja. Ja. Weil wir nicht gerne von euch verwirbelt werden. Ich möchte nicht hinter einem Gleitschirm landen. Da bewegt sich hinten ziemlich viel Luft. Ja. Wisst ihr, wie bei einem Tandem-Gleitschirm, genau das Gleiche. Ich bin immer etwas vorsichtiger, wenn ich hinter einem Tandem-Gleitschirm oder einer Gruppe von Tandem-Gleitschirmen bin. Die können den Luftstrom wirklich viel stärker stören als ein Solo-Schirm.

[00:33:18] **Erika Klein:** Ja. Ich war an einem schwachen Tag in Torrey und da war dieser Tandem-Gleitschirm, der Wing-Overs gemacht hat. Und das war so nervig und einfach schwierig, weil die Turbulenzen davon und ich war auf meinem Hängegleiter sowieso schon richtig nah an der Klippe. Und das war nicht lustig. Also ja, Turbulenzen davon sind nicht lustig. Aber das ist eine der Sachen beim gemeinsamen Fliegen: Gleitschirme können viel schneller nach links und rechts abbiegen. Aber Hängegleiter können nach oben oder unten gehen. Ich würde sagen, hauptsächlich nach unten viel schneller. Ja.

[00:33:43] **Gavin McClurg:** Die können richtig Tempo machen.

[00:33:45] **Erika Klein:** Ja. Wir können steigen. Wir können untertauchen. Aber wir werden nicht ganz so schnell nach links und rechts abbiegen können, weil da mehr ist

[00:33:51] **Gavin McClurg:** von Verzögerung. Richtig. Wenn ihr also zusammen in der Thermik seid, sind das gute Dinge, die man im Hinterkopf behalten sollte. Ich weiß nicht, wie ist dein Gefühl? Ich denke, am Anfang war es, wenn ich die Geschichten höre, ein bisschen wie Snowboarding oder Skifahren. Du weißt schon, diese Typen, diese Typen. Ich habe das Gefühl, das ist nicht mehr wirklich ein Ding. Was fühlst du? Ich meine, ich habe das Gefühl, wenn wir allgemein Gleitschirme sehen, sind wir einfach begeistert. Wir sind wirklich beeindruckt. Und wir denken uns einfach, die sehen cool aus, sie fliegen super und sind tolle Fluggeräte. Und, du weißt, leider, wenn ich dich so anschau, bist du jung im Luftsport. Und ich denke, leider sind eben viele der wirklich guten Gleitschirme da oben unterwegs.

[00:34:39] Aber es wirkt ziemlich freundlich. Würdest du dem zustimmen?

[00:34:44] **Erika Klein:** Das kommt ganz darauf an. Es kommt ganz darauf an, wer es ist. Ich denke, es gibt mittlerweile viele Gleitschirmpiloten, die beides fliegen, und die neigen dazu, viel freundlicher zu sein. Aber die Gleitschirmpiloten, die das nicht tun, sind immer noch irgendwie genervt. Ich denke, ein großer Grund dafür ist einfach, dass Gleitschirmpiloten so viele Missverständnisse über Hängegleiter haben und das ständig hören, wenn Gleitschirmpiloten so sagen: Warum machst du das überhaupt? Das muss doch eine Stunde Aufbau dauern. Warum fliegst du diese alten Gleitschirme? Ja,

[00:35:11] **Gavin McClurg:** das wird irgendwann nervig, oder? Ja, ich verstehe dich.

[00:35:14] **Erika Klein:** Und deshalb finde ich es nicht ganz, wisst ihr, unfair, dass sich viele Hängegleiter-Piloten so fühlen. Also,

[00:35:22] **Gavin McClurg:** Ja, nein, da stimme ich dir zu. Ich finde, das ergibt Sinn. Ich denke,

[00:35:26] **Erika Klein:** Wenn ich Gleitschirmpiloten erzähle, dass ich Gleitschirmfliegen war, sind die manchmal ein bisschen genervt. Aber es war cool, als ich es gerade lernte. Ich war zum Beispiel gerade von einer etwa einwöchigen Gleitschirm-Tour zurückgekommen oder ich war bei einem Wettkampf. Und dann komme ich zurück und die sagen so: „Oh, hast du Gleitschirmfliegen war?“ Und ich sage: „Nein.“ Aber die sagen dann: „Oh, wenigstens bist du in der Luft.“ Und das war wirklich schön zu haben. Gleitschirmpiloten scheinen sich nicht wirklich zu kümmern, womit du fliegst, solange du fliegst. Das war auf der Gleitschirmseite so. Es ist nicht immer ganz so akzeptierend, was ich verstehe. Aber, weißt du, es könnte definitiv ein bisschen freundlicher sein.

[00:36:05] **Gavin McClurg:** Interessant. Du hast mir in deiner E-Mail erwähnt, dass unsere Kameras eines der wirklich coolen Werkzeuge für die Ausbildung, die Instruktion und das Lernen sind. Da hatte ich nicht an gedacht. Ich weiß nicht, warum ich nicht daran gedacht habe. Wir nutzen Videos im SIV-Training natürlich sehr oft. Man kann oft wirklich sehen, wie schnell die Dinge passieren. Viele Schüler können einfach nicht mit auf dem Schirm haben, was gerade passiert oder gerade passiert ist. Und da kann Video ein wirklich gutes Werkzeug sein. Aber ich denke, du meinst die Verwendung dafür im Training im Allgemeinen, richtig?

[00:36:39] **Erika Klein:** Ja. Ich nutze Video sehr oft, um Starts und Landungen zu analysieren. Und wie ich schon sagte, ist das für mich eine wirklich wichtige Sache. Ich denke, beim Gleitschirm ist es irgendwie einfacher, weil man es einfach am Gleitschirm montieren kann und dann hat man das einfach so.

[00:36:52] **Gavin McClurg:** Ja, super cool.

[00:36:53] **Erika Klein:** Viele Leute nutzen jetzt Insta360, die sind super cool, um Videos für Social Media zu machen. Aber für die Analyse deiner Flüge sind sie meiner Erfahrung nach gar nicht so gut. Ich habe zum Beispiel mal eine Landung gehabt, bei der ich viel falsch gemacht habe und ich war darüber genervt. Aber dann schaue ich mir die Insta360 an und sie sieht toll aus. Oh, wie cool. Ist nur zu weitwinklig? Ich weiß nicht. Aber ich denke mir, das ist cool, das werde ich posten. Und dann beschwert sich niemand über das, was ich falsch gemacht habe, was klasse ist. Aber es hilft dir eigentlich nicht dabei, deinen eigenen Flug zu analysieren. Deshalb empfehle ich für Gleitschirme eine GoPro oder eine ähnliche Kamera am Kiel. Das kann dir wirklich beim Starten und Landen helfen, deinen Bugelwinkel zu sehen, zu sehen, was deine Hände machen und wie sich dein Körper bewegt.

[00:37:40] Und das mache ich bei den meisten meiner Flüge. Eigentlich bei jedem Flug schaue ich mir meinen Start und meine Landung an und frage mich: Wie könnte ich das verbessern? Habe ich etwas falsch gemacht? Was kann ich beim nächsten Mal tun, um es besser zu machen? Und viele Leute, man sieht jemanden mit einer nicht so guten Landung. Und oft schieben sie es auf die Bedingungen. Aber die Kamera kann wirklich zeigen, ob es das war oder ob es etwas war, das ich falsch gemacht habe. Und ich finde, es ist wirklich wichtig, das zu erkennen. Und wenn es du warst, übernimm die Verantwortung dafür. Und überleg dir dann, wie du es korrigieren kannst. Ja.

[00:38:15] **Gavin McClurg:** Ich stelle mir vor, dass Hanggliding beim Start in stärkerem Seitenwind vielleicht in manchen Aspekten einfacher ist. Ich weiß nicht. Vielleicht auch nicht. Aber beim Gleitschirmfliegen, wenn du siehst, dass jemand einen Start vermässelt, heißt es: „Oh, die Bedingungen sind schuld.“ Nein, du bist schlecht im Groundhandling. Das ist eine Annecy-Sache. Und wir haben versucht, das kulturell wirklich zu korrigieren.

[00:38:40] Es liegen die Bedingungen. Nein, das ist sie nicht. Du machst es nicht richtig. Absolut. Wenn du es aus der Tasche geholt hast, solltest du in das starten können, was du da vor dir siehst. Und das mit Stil und souverän hinkriegen. Das mit der Kamera ist interessant, weil ich denke, da gibt es einen großen Unterschied, rate ich zumindest, weil man die Kamera so montieren kann und einfach auf Start drücken muss. Wir denken anekdotisch: Da haben wir's wieder, aber wir glauben, dass GoPros in unserem Sport viel mehr Chaos anrichten, besonders bei diesen Programmen mit unter 100 Stunden. Die Piloten sind die Piloten, weil es eine Ebene an Komplexität und etwas hinzufügt, an dem man herumfummeln muss. Du musst es montieren. Es ist im Weg. Es könnte potenziell hängen bleiben, wenn du einen großen Klapper hättest, wenn du es am Kopf hast.

[00:39:28] Aber im Grunde musst du einfach beobachten, um gut zu fliegen. Du musst auf andere Leute achten, besonders wenn du mit ihnen in der Thermik bist, aber auch auf das Gelände, deinen Gleitflug und das Ganze. Und wenn du neu bist, ist das eine Menge, die dein Gehirn verarbeiten muss, und es ist noch nicht unbedingt intuitiv. Das kommt hoffentlich irgendwann, aber wenn man neu ist, ist das überhaupt nicht der Fall, da ist einfach zu viel los. Und dann kommt noch eine Kamera dazu, weil man seinen Freunden zeigen will, was man gemacht hat – das ist etwas, bei dem wir wirklich sagen: Hey, sei vorsichtig damit. Man sagt zwar nicht zu jemandem nein, aber du bist einfach, äh, weißt du, wenn ich einen Schüler hätte, würde ich sagen: Ja, lass das erst mal eine Weile in der Tasche.

[00:40:13] Ich finde es toll, wenn jemand die Person filmt. Aber wie du gesagt hast, beim Gleitschirm ist das kein Problem, oder? Du montierst es, schaltest es ein und machst deinen Flug. Es ist nichts, worauf du dich konzentrieren musst, während du draufschaut und es dich filmt. Ich denke, viele Gleitschirmflieger geraten in Schwierigkeiten, weil sie filmen, was da draußen ist. Schau mal, wie schön das ist. Und dabei achten sie nicht auf ihre Umgebung.

[00:40:39] **Erika Klein:** Ja. Ich meine, wenn sie sich nicht selbst filmen lassen, ist es nicht unbedingt besser, wenn jemand anderes sie filmt, weil sie immer noch vor der Kamera stehen. Sie machen immer noch etwas für die Kamera. Ja. Ich muss sagen, dass die Sache auf dem Kopf bei einem Gleitschirm für mich so gruselig ist. Ich habe gesehen, wie sich die Leinen darum gewickelt haben und Leute quasi mitgerissen wurden und so weiter. Und das werde ich bei einem Gleitschirm niemals machen. Ich hoffe, äh, wenn ich es doch tue, dass mir bitte jemand sagt, ich soll aufhören. Ja. Beim Hangglider hingegen. Ja. Wie du gesagt hast, setzt du den Schlüssel ein, sagst „Los“, du musst es nicht. Ich denke, wenn man etwas fortgeschrittener ist, habe ich eine Fernbedienung, damit ich es einfach an- und ausschalten kann. Weil es nicht den ganzen Flug über halten wird, aber für einen neuen Piloten, der nur einen kurzen Flug macht, wird es locker halten. Also denke ich.

[00:41:24] **Gavin McClurg:** Ja. Ja, auf jeden Fall.

[00:41:26] **Erika Klein:** Wenn jemand davon abgelenkt ist oder so, dann hat diese Person das nicht, aber ich denke, das könnte sogar auf einer Fall-zu-Fall-Basis entschieden werden.

[00:41:32] **Gavin McClurg:** Was hält dich nach all der Zeit noch so begeistert vom Fliegen? Wenn du es als Beruf machen würdest und jeden Tag fliegen ginge, hättest du dann immer noch die gleiche Leidenschaft? Ist es, ist es, ist es das, dass du arbeiten musst und von Montag bis Freitag davon träumst und dann endlich fliegen darfst, oder was hält dich sonst so motiviert?

[00:41:49] **Erika Klein:** Ja. Ich bin mir sicher, wenn ich es jeden Tag machen würde, würde ich es immer noch genauso sehr lieben. Ich weiß nicht... ich meine, es ist schwer zu sagen, wie ich mich in dieser Situation fühlen würde, aber ich denke, für mich war es in letzter Zeit, wie gesagt, in meinen ersten zehn Jahren oder so, dass ich nicht wirklich so viel fliegen konnte. Und in den letzten fünf Jahren bin ich, würde ich sagen, als Pilot so viel gewachsen. Ich habe vor ein paar Jahren mit Wettbewerben angefangen. Letztes Jahr bin ich auf einen Gleitschirm der Sportklasse umgestiegen, ich glaube, das war es, ich habe angefangen, mit topless Glidern zu fliegen. Und deshalb habe ich wirklich daran gearbeitet, einige der Grundlagen zu erlernen. Ich habe mit Wettbewerben angefangen, cross country zu fliegen, und es gab einfach so viel zu lernen und so viel zu tun. Und es hat einfach, es war einfach eine Menge Spaß.

[00:42:34] **Gavin McClurg:** Als ich die Liste der Leute bekam, die ich interviewen sollte, gab mir ein guter Freund, ein Typ namens Gary Wordham, die Liste in Italien. Er fliegt kommerzielle Jets, ist aber auch ein sehr talentierter Hänggleiter. Er hat mir die Liste gegeben und du standest drauf. Er meinte, es sei einfach toll, eine Frau in diesem Sport zu haben, weil es nicht viele gibt, genau wie beim Gleitschirmfliegen. Erzähl doch mal ein bisschen über diese Dynamik. Weißt du, was gab es da für Barrieren, Unbeholfenheit beim Start, diese ganze Männer-Sache, weißt du, man macht es auf diese Weise. Ich weiß nicht. Wie war diese Reise für dich so? War sie unterstützend? War sie frustrierend? Was nimmst du wahr?

[00:43:14] **Erika Klein:** Ja, das war für mich interessant, da ich denke, dass ich damit schon in einem etwas jüngeren Alter angefangen habe, und ich war es einfach gewohnt. Es gab nur sehr wenige Frauen, und so war das eben. Ich denke, es gibt jetzt viel mehr, was toll ist. Und auch beim Gleitschirmfliegen gibt es viel mehr, was super, super cool ist. Ich war bei einem der Fly-ins für Frauen beim Gleitschirmfliegen, was wirklich lustig war. Ich denke, gelegentlich begegne ich Sexismus und so etwas. Ich dachte beim Start, ich war einmal mit einem männlichen Freund bei Tori und ein paar Leute kamen auf uns zu. Sie stellten sich nur ihm vor. Sie haben komplett ignoriert, dass ich da war. Kein Weg. Ja. Sogar als wir draußen waren und die Gleitschirme aufstellten, haben sie mich einfach komplett ignoriert. Ich habe ihn zum Start begleitet.

[00:44:00] Er flog einen Falcon, das ist so, ihr wisst schon, ein kleiner Gleitschirm. Und die Leute meinten so: Oh, fliegt ihr Tandem? Und ich so: Seht ihr denn die Größe dieses Gleitschirms? Und warum zieht ihr überhaupt so eine Annahme? Also, solche Dinge passieren definitiv. Und das ist frustrierend. Ich glaube, online erlebe ich das noch öfter, und das kann auch sehr frustrierend sein, aber das kommt nicht so sehr von Piloten. Das kommt einfach von Leuten. Im Großen und Ganzen, ihr wisst schon, es gibt definitiv solche Vorfälle, aber es gab auch viel Unterstützung. Also, ihr wisst schon, ich versuche, das aus dem Kopf zu schieben. Es fällt mir also eigentlich schwer, Beispiele zu nennen. Es passiert definitiv, aber ich versuche, nicht darüber nachzudenken. Das ist vielleicht nicht der beste Weg, um damit umzugehen, aber ihr wisst schon, es hilft einem, weiterzumachen und nicht nur auf diesen negativen Dingen zu verweilen.

[00:44:49] **Gavin McClurg:** Du hast erwähnt, dass du dich ein bisschen in den Topless-Wettbewerben und so weiter hineinarbeitest. Ich meine, hast du so eine Art Zielblatt, etwas, an dem du arbeitest? Wie sehen die nächsten Jahre, vielleicht fünf Jahre, für dich aus? Worauf freust du dich, was du anders machen oder ändern möchtest, wenn überhaupt?

[00:45:08] **Erika Klein:** Ja. Mein Verlobter ist auch Pilot und wir reden viel darüber, und er ist wirklich sehr zielorientiert. Er will zum Beispiel Schleifen fliegen. Er hat sehr spezifische Dinge, die er machen will. Das habe ich nicht wirklich. Ich will einfach nur besser sein als ich jetzt bin. Ich konzentriere mich immer sehr darauf, mich zu verbessern, egal ob beim Start oder bei der Landung, oder ich habe viel an der Thermik gearbeitet, weil Thermik schon immer etwas war, bei dem ich zwar okay bin, aber nicht... ich will besser werden. Weißt du, ich will richtig gut darin werden. Ich will besser werden. Für mich geht es also wirklich nur darum – es macht Spaß, die Fortschritte zu sehen und zu mehr Wettbewerben zu gehen. Ich war im Februar in VA und das war mein bester Wettbewerb bisher. Ich habe an vier von sechs Tagen in der Sportklasse das Ziel erreicht, was mit Abstand mein bester Wettbewerb war.

[00:45:59] Und es war echt cool, diese Verbesserung zu sehen. Aber ich möchte mich einfach immer weiter verbessern und dann weiter an Gleitschirmen arbeiten. Vielleicht bin ich ein bisschen hin- und hergerissen, was das Fliegen von Gleitschirmen angeht, weil ich nicht, ich...

[00:46:14] ich glaube nicht, dass die meisten Leute Gleitschirme topless fliegen müssen. Es ist so, wenn man keine Aerobatics macht oder nicht wettkämpft oder versucht, Weltrekorde in der Distanz aufzustellen, gibt es nicht unbedingt einen guten Grund. Wisst ihr, wenn euer Grund ist, dass ihr cool aussehen wollt, ist das kein guter Grund, oder?

[00:46:31] **Gavin McClurg:** Nein, das ist schrecklich.

[00:46:31] **Erika Klein:** Grund. Ein gefährlicherer Gleitschirm. Ich möchte also nicht unbedingt topless fliegen, weil ich keinen guten Grund dafür habe. Ich denke, mein Grund im Moment ist das Wissen, dass ich es kann, dass ich dazu in der Lage bin. Und dieses Selbstvertrauen gibt mir dann tatsächlich mehr Sicherheit, andere Gleitschirme zu fliegen, also keine topless Gleitschirme. Also Gleitschirme, die vielleicht zu groß für mich sind oder einfach andere, wie das Ausleihen von fremden Gleitschirmen, da ich, da ich den topless quasi fliegen konnte, hatte ich mehr Selbstvertrauen beim Fliegen.

[00:47:02] **Gavin McClurg:** Das. Macht der Wechsel zum Topless einen riesigen Sprung im Risiko? Liegt das an der Geschwindigkeit? Was ist es, was ist das? Ist es das höhere Streckverhältnis?

[00:47:11] **Erika Klein:** Ja, das ist es. Der Shiffer ist schwerer. Er hat also mehr Trägheit. Er lässt sich schwerer starten und schwerer in der Luft landen. Er reagiert viel langsamer als ein Gleitschirm der Sportklasse oder ein Falcon. Man muss also einfach darauf vorbereitet sein. So wie man die Kurveneingabe gibt und dann eine Weile warten muss, bis er sich dreht. Das gilt für jeden Gleitschirm, aber beim Topless ist das einfach der größte Effekt.

[00:47:38] **Gavin McClurg:** Ich weiß, du hast lange Zeit im Vorstand der USHPA mitgearbeitet und das Publikum kam dabei aus der ganzen Welt. Ich möchte nicht auf die USHPA eingehen, aber ich wäre neugierig auf... du weißt, es gab diese massive Sicherheitsdebatte, besonders im High-End-Bereich des Gleitschirmfliegens, nachdem es beim World Last Fall in Brasilien einen Todesfall gab. Und es ist, wie heutzutage üblich, wegen der sozialen Medien total explodiert. Und was hinter den Kulissen abging, womit die Leute wirklich zu kämpfen hatten, war dieser sofortige Versuch, zu sagen: Okay, hier sind all die Dinge, die wir angehen müssen. Hier sind die Dinge, die wir ändern sollten. Hier sind die Dinge, die wir umsetzen sollten, aber es gibt keine Daten.

[00:48:23] Vieles davon sind einfach nur Meinungen. Wissen wir zum Beispiel, ob wir eine konische Endung beim Speed Flying brauchen? Passieren dort die Unfälle? Ich meine, ich gehe schon sehr lange beim Racing und habe noch nie einen Unfall beim Goal gesehen. Meistens passiert es also beim Start oder über schlechtem Gelände. Es ist so, dass Leute beim Racing mit niedriger Barhöhe fliegen, aber irgendwie scheint es zu funktionieren. Ich meine, natürlich nicht immer, aber wir haben keine Daten. Wir erfassen sie nicht besonders gut. Wir wissen es nicht. Und deshalb sind das oft nur Meinungen von Leuten, die einfach sehr leidenschaftlich darin sind, ihre Ansichten zu teilen. Es ist also schwierig, bei so vielen Dingen das Rauschen zu durchdringen. Und ich meine, ich glaube nicht, dass irgendjemand sagt: Nein, wir wollen es nicht sicherer machen. Ich denke, es sind alles gute Absichten, aber ich bin neugierig, ob es überhaupt Statistiken gibt – und natürlich müssen wir pro Kopf schauen –, aber was ist gefährlicher?

[00:49:18] Ist es Hanggliding? Ist es Gleitschirmfliegen? Ist es Speed Flying? Nun, wir wissen, dass Speed Flying gefährlicher ist als beides, aber ich bin einfach neugierig. Hast du darauf geschaut, hattest du Zugang zu so einer Art Daten? Gibt es diese Daten überhaupt? Ich weiß es nicht mal.

[00:49:36] **Erika Klein:** Ich bin so froh, dass du gesagt hast, es gibt keine Daten, denn es gibt keine Daten. Ähm, vielleicht hat die Versicherung welche. Aber ich war im USP-Personal, nicht im Vorstand, und ich habe das nie gesehen, nein, ist okay. Ich habe das nie gesehen. Und es ist, ja. Ich meine, ich habe meine eigene Meinung dazu, was sicherer ist und so weiter, aber es ist anekdotisch, oder?

[00:49:58] **Gavin McClurg:** Alles ist nur anekdotisch.

[00:49:59] **Erika Klein:** Ja. Es gibt keine Daten. Und es ist auch interessant, weil ich für das Pilot Magazine einen Artikel über die Missverständnisse zwischen den beiden Sportarten geschrieben habe. Und ich habe da drin geschrieben, dass es keine Daten gibt. Wir wissen nicht, was sicherer ist. Und die haben das rausgenommen. Die meinten so, das könne ich nicht reinschreiben. Sie haben mir keinen Grund genannt, aber sie sagten, sie wollten das nicht sagen. Und ich weiß nicht warum, aber es stimmt eben.

[00:50:22] **Gavin McClurg:** Es gibt keine Daten. Es ist erstaunlich, weil, wenn man mit Flugzeugpiloten spricht – und mehrere von ihnen haben mich wegen des ganzen Social-Media-Gezänks über die Sicherheitsdebatte kontaktiert –, sie es einfach nicht glauben können. Ich meine, sie sind Piloten, also wissen sie Bescheid, aber es ist echt schwer zu begreifen, wie es sein kann, dass es keine Daten gibt. Wenn ich Wettbewerbe leite, bin ich Event-Organisator, und die Zivilschutzbehörde sammelt sie auf eine Weise und die USHPA auf eine andere. In den ersten paar Jahren wusste ich nicht mal, dass überhaupt jemand sie sammelt. Und dass ich das tun musste... ich meine, es ist schon fast erschütternd, dass wir das nicht haben, dass wir das eigentlich genau wissen sollten. Es sollte doch einfach eine Vorlage geben, weißt du, wie waren die Bedingungen?

[00:51:07] Wie ist es passiert? Lag es an der Ausrüstung? War es persönlich? Was genau ist passiert? Was haben sie geworfen? Den Rettungsschirm? Hat der Rettungsschirm funktioniert? Was für ein Rettungsschirm? 20 Datenpunkte aus der ganzen Welt gesammelt. Und dann wäre es nicht mehr anekdotisch. Wir wüssten es. Es ist wieder einmal irgendwie frustrierend. Ich wollte mich nicht an diesem Thema aufreiben. Ich war nur neugierig, weil ich denke, dass für Leute, die in den Sport einsteigen und nichts wissen, das eine der Dinge sein wird, die ihnen im Kopf herumgehen. Ich denke, viele fangen mit Speedflying an und wissen gar nicht, dass es gefährlich ist. Und ihr fliegt wirklich tief über dem Boden. Es ist irgendwie offensichtlich, dass Wingsuiting und Speedflying statistisch gesehen gefährlicher wären. Nun ja, ich denke, das wissen wir, aber darüber hinaus ist es ziemlich anekdotisch. Und ich meine, es wäre interessant für – ich weiß nicht mal, ob beim Gleitschirmfliegen – es gibt definitiv mehr Gleitschirmunfälle, aber es gibt auch mehr Gleitschirme.

[00:51:59] Also, worauf läuft es hinaus? Welches ist – es scheint mir, ich meine, wieder rein anekdotisch – ja. Nun, du hast gesagt, ich hätte Meinungen dazu. Was ist deine Meinung dazu? Mir scheint, Hanggliding ist heutzutage weniger gefährlich, aber ich weiß nicht. Vielleicht liegt das nur daran, dass es viel weniger Leute machen. Ich weiß nicht.

[00:52:18] **Erika Klein:** Ja. Also, rein anekdotisch sage ich den Leuten, wenn sie mich fragen, was sicherer ist: Ich sage einfach, dass die Verletzungsrate – oder nicht die Rate, aber die häufigste Verletzung beim Gleitschirmfliegen ein Armbruch ist, was echt blöd ist, aber weißt du, der häufigste heilt am besten. Das liegt daran, dass

[00:52:36] **Gavin McClurg:** bei der Landung, du hast eine harte Landung.

[00:52:38] **Erika Klein:** Das liegt daran, dass man sich an den Down Tubes festhält, wo die Hände normalerweise beim Landen sind, und dann durchschwingt, weil der Körper nicht verbunden ist. Ja. Im Grunde schwingt man durch und das verdreht den Arm so, dass er bricht.

[00:52:56] **Gavin McClurg:** Okay. Ja.

[00:52:56] **Erika Klein:** Es ist eine Spiralfaktur des Oberarmkopfes. Das kommt super häufig vor. Und es gibt da Ansätze, wie die Leute sagen, das Loslassen zu lassen, womit ich nicht unbedingt übereinstimme, aber das ist ein anderes Thema. Aber anekdotisch gesehen ist bei einem Gleitschirm die häufigste Verletzung ein gebrochener Rücken, Nacken oder das Becken, oder? Das ist viel schlimmer.

[00:53:15] **Gavin McClurg:** Genau. Also ich...

[00:53:16] **Erika Klein:** Wenn ich das Leuten sage, frage ich: Was würdest du lieber haben? Ganz ehrlich?

[00:53:19] **Gavin McClurg:** Ja. Ah, interessant. Ja. Ich meine, das steht in meinen Notizen für den Notfall mit dem inReach: Gavin McClurg ist wahrscheinlich beim Gleitschirmfliegen abgestürzt, wahrscheinlich Wirbelsäule. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass es der Arm ist. Genau. Ich würde lieber den Arm haben.

[00:53:37] **Erika Klein:** Beim Gleitschirmfliegen kann man sich auch andere Sachen brechen. Und eigentlich habe ich vor Kurzem mehr von, ähm, gebrochenen Nacken gehört. Also nicht nur bei aktuellen Unfällen, sondern so im Allgemeinen. Und ich denke, das liegt daran, wenn Leute loslassen, um sich einen Armbruch zu ersparen, dann riskieren sie, dass ihr Kopf gegen den Kiel schlägt, und dann riskieren sie einen gebrochenen Nacken. Also für mich ist das so, ich würde lieber wieder meinen Arm brechen als meinen Nacken. Es war, es war eigentlich super lustig, nein, nicht lustig, aber ich habe es gepostet, weil ich mir 2019 beim Fliegen in Monroe tatsächlich den Arm gebrochen habe. Im Grunde bin ich einfach bei Seitenwind gelandet und habe versucht zu rennen, bin aber auf meine Räder gefallen, dann

bin ich in einen Busch gekracht und bin dann durchgeschwungen. Es war also so, es war sehr vermeidbar, aber so eine super typische Art von Unfall, die passieren kann.

[00:54:26] Und ich habe später darüber gepostet, und da kam jemand und ich dachte mir so: Ich will nicht hören, dass ich loslassen sollte. Weil ich nicht wirklich glaube, dass das die beste Idee ist. Und dieser Typ hat mir dann geschrieben und meinte, ich hätte absolut loslassen müssen. Er hatte so einen Unfall, er hat losgelassen. Das Einzige, was passiert ist, war, dass sein Helm eine Delle bekommen hat. Und ich war so: Warte, dein Helm hat eine Delle? Warst du okay? Und er meinte: Oh, ich war drei Tage im Koma, aber ich habe mir den Arm nicht gebrochen.

[00:54:53] Ich denk mir so: Du beweist mir hier gerade recht, Alter.

[00:54:58] **Gavin McClurg:** Oh mein Gott. Du beweist da gerade absolut deinen Punkt. Oh man. Das ist doch lächerlich. Da

[00:55:05] **Erika Klein:** Es gibt Wege, das zu tun. Ich denke, wenn man loslässt und versucht, sich zur Seite zu drehen, habe ich gehört, dass man seinen Hals vielleicht davor schützen kann, gegen den Kiel zu schlagen, und das gefällt mir. Ich meine, ich habe es noch nicht gemacht, aber die Idee ist, wenn man die hohe Seite, also das obere Downtube, irgendwie umarmt, würde sich dein Körper theoretisch um dieses Rohr drehen, anstatt dass du durchschwingst und dir den Arm brichst. Und das hat auch den zusätzlichen Vorteil, dass dann der Gleitschirm den Aufprall abfängt, anstatt dass du es theoretisch...

[00:55:35] **Gavin McClurg:** das quasi als Polster nutzen. Ähm,

[00:55:37] **Erika Klein:** Noch etwas dazu, wenn man da hängt: Wir haben diesen großen Metallrahmen, quasi das Crash-Gerüst, das einen schützt. In gewisser Weise kann es einen also mit einem Armbruch verletzen, aber in anderen Hinsichten kann es wirklich, es ist...

[00:55:50] **Gavin McClurg:** wird schlucken. Ja, klar. Wir kommen hier in einen interessanten Bereich. Ich habe gestern erst einen Podcast mit einem Instruktor aufgenommen, der oben in Oregon ist und schon sehr lange unterrichtet. Und wir haben angefangen darüber zu reden, dass man einfach fliegt und die Luftfahrt inhärente Risiken hat, oder? Egal ob Flugzeug oder Gleitschirm, Hängegleiter, Ballon, was auch immer, du bist vom Boden weg. Die Schwerkraft ist hart. Wir haben über einige Dinge gesprochen. Ich denke, das Publikum wird wahrscheinlich denken: Mann, das klingt gruselig. Aber es geht nicht um gebrochene Arme, das ist keine große Sache. Aber als Instruktor, wenn du Leuten unterrichtest, die kommen – ich bin auf viele Leute getroffen, die in dieser Phase des mittleren Syndroms sind, weißt du, die sind so in der Mitte und sagen dann: Ja, mir hat am Anfang niemand gesagt, dass das gefährlich ist.

[00:56:41] Ich meine, offensichtlich lernt man das mit der Zeit. Aber, ich meine, in gewisser Weise, wenn man ein Instruktor ist und es ein Geschäft ist und man versucht, Leute für den Sport zu gewinnen – und wir versuchen das alle, da bin ich voll bei dir. Und wenn ich mich verletze, werde ich das nicht auf Instagram posten. Davon gibt es genug da draußen, aber gleichzeitig, ich meine, es ist irgendwie zweischneidig, oder? Einerseits sagst du, ja, das brauchen wir nicht für den Sport. Andererseits weiß ich nicht, ob das ein Sport ist, bei dem wir ein riesiges Wachstum wollen, du weißt schon, es ist einfach gefährlich. Wir können die Gefahr nicht unbedingt entfernen. Es gibt alle möglichen Dinge, die wir tun können, um sie zu mindern, was fantastisch ist. Du weißt, wenn man zum Beispiel Wingsuiting macht, kann man nicht viel mindern, aber man kann viel mindern durch Training, Groundhandling, Sicherheitsabstände, äh, äh, Selbstgefälligkeit – du weißt schon, sich vor Selbstgefälligkeit in Acht nehmen, äh, Flugstunden, du weißt schon, aktuell bleiben, es gibt alle möglichen Dinge, die wir tun können.

[00:57:38] Genau darum geht es in diesem Podcast. Aber meine Frage ist: Wie sehr wollen wir das betonen, wenn ein ganz neuer Schüler zu deinem Hügel kommt, um zu lernen? Was ist da dein Ansatz? Denn du hast einen ziemlich konservativen Ansatz zum Hanggliding, und das halte ich für sehr weise.

[00:57:57] **Erika Klein:** Ja. Wir versuchen, sehr ehrlich zu sein. Ich finde, das ist schwierig, oder? Weil ich denke, besonders bei all den Missverständnissen rund um das Hanggliding – jeder scheint zu glauben, dass es super gefährlich ist. Und ich glaube, das liegt daran, dass Hanggliding am populärsten war, als es am gefährlichsten war. Also haben Leute in meinen Videos Kommentare wie: „Oh ja, ich habe jemanden gesehen, der im Strömungsabriss geraten ist und

abgestürzt ist.“ Und dann frage ich: „Okay, wann war das?“ Und die antworten: „Oh, 1976.“ Es ist heute eine völlig andere Sportart als früher, aber die Leute haben immer noch dieses Bild, weil Hanggliding das Erste war. Und es war, wissen Sie, eine lange Zeit wirklich groß. Deshalb kommen die Leute meiner Meinung nach schon mit der Vorstellung vor, dass es oft gefährlich ist.

[00:58:44] Das ist beim Gleitschirmfliegen vielleicht nicht so der Fall. Ich frage mich eigentlich, besonders da man beim Gleitschirmfliegen so einfach anfangen kann. Und ich habe das Gefühl, dass man die Risiken oft erst später wirklich sieht. Vielleicht versuchen wir ja, ehrlich zu den Leuten zu sein, aber das hängt vom Instruktor ab. Als ich hier an der Schule anfang, hat der Instruktor mich und meine Eltern aktiv davon abgehalten. Er meinte, das sei wirklich gefährlich und man sollte es nicht machen. Ja, diesen Ansatz verfolgen wir heute nicht mehr so sehr, aber ich meine, wir sagen den Leuten trotzdem, dass man abstürzen kann, dass man sich online Absturzvideos ansehen kann und dass ich, ja, ich würde das Absturzvideo nicht online stellen, denke ich, aber ich würde sagen, dass ich abgestürzt bin. Also, wenn ich abstürzen würde, würde ich darüber posten. Nur nicht das Video.

[00:59:29] **Gavin McClurg:** Ja. Äh, das ist eine interessante Frage. Wie, okay. Gavin McClurg hat noch nie geflogen. Egal ob das eine oder das andere, man kommt auf den Hügel und will fliegen. Aviate hat keine Ahnung, ob er Paragliding oder Hanggliding machen soll. Welches davon dauert weniger Zeit, um eigenständig loszulegen? Wisst ihr, habt ihr die gleichen Ratings wie ein P2? Entschuldigung. Äh, H2, habt ihr im Grunde das gleiche System, oder?

[00:59:58] **Erika Klein:** Ja. Das gleiche System. Ja, definitiv. Welches ist schneller? Gleitschirmfliegen ist viel schneller. Gleitschirmfliegen ist viel schneller zu lernen. Man kann einfach jemanden von der Straße nehmen. Das machen die doch, oder? Viele Schulen, die lassen ihren Schirm aufbauen und schicken sie dann einfach vom Gipfel ab. Und dann denken die sich: Oh, ich werde das machen. Ich werde das machen. Und es ist sehr intuitiv und man findet sich zurecht, und das können sie direkt beim ersten Mal. Das können wir beim Hanggliding nicht wirklich machen. Hanggliding ist viel weniger intuitiv, man muss lernen, den Gleitschirm zu fühlen. Ich würde nicht sagen, dass es länger dauert. Ich würde nur sagen, dass es notwendig ist, den Gleitschirm richtig zu fühlen, um ihn richtig zu fliegen. Während man beim Gleitschirmfliegen nicht wirklich muss, da ist so viel drin, dass ein Schüler am ersten Tag zwar gar nichts davon spürt, aber trotzdem die Bremsen ziehen und ihn sicher runterbringen kann. Würde ich sagen. Ja.

[01:00:39] **Gavin McClurg:** Hör einfach über das Radio zu und mach, was sie sagen. Ja.

[01:00:43] **Erika Klein:** Gleitschirmfliegen ist definitiv einfacher für den Einstieg, aber ich denke, dass es viel schwieriger ist, darin ein Meister zu werden oder zum Beispiel den mittleren Teil sicher zu bewältigen.

[01:00:53] **Gavin McClurg:** Ja. Russ Augustine sagt immer, es sei so einfach zu lernen und so einfach, gut darin zu werden, oder so schwer, gut darin zu werden, weißt du, es dauert lange, bis man wirklich sehr versiert ist. Wie du schon gesagt hast, kann jeder von einem Hügel abheben, und zwar nicht vom Übungshügel. Du hast da Gedanken zu diesen Übungshügeln. Erzähl mal davon. Ich

[01:01:11] **Erika Klein:** Ich liebe Trainingshügel. Ich wünschte, mehr Leute würden wieder dorthin gehen. Ich denke, wann immer es die Möglichkeit gibt, auf einen Trainingshügel zu gehen, bin ich dort. Ich weiß nicht, warum ich das so sehr mag, aber ich glaube, es liegt an dem, was ich vorhin gesagt habe – dass ich wirklich alles an meiner Technik perfektionieren möchte. Ein Großteil davon betrifft Starts und Landungen. Genau dort verletzt man sich beim Hanggleiter. Ich nehme an, auch beim Gleitschirm, aber wenn man seine Starts und Landungen sehr sicher und selbstbewusst meistern kann, dann ist das die Hauptsache, um die man sich sorgen muss. Also ja, Trainingshügel machen mir viel Spaß. Und dann kannst du ja auch, wenn es windig ist, versuchen, sie zu stauen oder sie oben zu landen, je nach Hügel. Und es gibt viele Dinge, die man auf einem Trainingshügel machen kann, oder weißt du, Spot-Landing-Wettbewerbe. Wir waren vor ein paar Monaten dort, oder eigentlich war es letzten Monat.

[01:01:58] Kitty Hawk Kites in North Carolina veranstalten jedes Jahr einen Dünenwettbewerb namens „The Spectacular“. Da rennt man buchstäblich den Trainingshang runter, absolviert eine Art Parcours und versucht, punktgenau zu landen – und das Ganze ist ein Wettbewerb. Wir haben das gerade für ein Wochenende gemacht, das war super lustig.

[01:02:16] **Gavin McClurg:** Für diejenigen, die zuhören, die entweder noch nie im Gleitschirm geflogen sind oder noch nie geflogen sind, aber vielleicht Interesse haben, den Sport auszuprobieren. Sie haben deine Videos gesehen und so weiter. Wo würdest du ihnen raten hinzugehen? Ich bekomme das oft von Leuten, die sagen: „Hey, ich komme entweder in die Vereinigten Staaten oder, hey, ich habe einige deiner Shows gehört oder ich habe das auf YouTube gesehen, egal. Wo sollte ich hingehen, um es zu lernen?“ Und ich habe meine Lieblingsorte, an die ich Leute schicke. Und das ist immer ein bisschen geprägt davon, wo ich selbst gelernt habe und wo ich aufgewachsen bin. Aber wir wissen, dass die Instrukturen da draußen sind. Wir wissen, wo die guten Trainingsplätze sind. Wo ist ein guter Ort, um zu lernen, wie man im Gleitschirm fliegt? Und wenn du – ich meine, wenn du erreichbar bist, aber ich weiß nicht, ob du diese Orte in Europa so gut kennst, aber unser Publikum ist überall verteilt – wo ist ein guter, wo ist ein guter Ort, um das auf sichere Weise herauszufinden?

[01:03:06] **Erika Klein:** Ja, ich kenne die Orte in Europa nicht. Normalerweise sage ich den Leuten, die mich online deswegen anschreiben, einfach, schaut online nach einer Schule in eurer Nähe. Ich meine, es gibt Orte wie unsere Schule Wind Sports in Los Angeles, oder es gibt eine Schule am Point of the Mountain, und Point of the Mountain ist ein fantastischer Ort, um beide Sportarten zu lernen, ich denke das wäre eine Top-Adresse. Aber besonders beim Hanggliding ist es nicht so – ich weiß, beim Gleitschirmfliegen kannst du einen zweiwöchigen Kurs machen, dein P2 bekommen und dann bist du ein Pilot. Beim Hanggliding ist das nicht wirklich dasselbe, oft dauert es einfach eine Weile, es zu lernen, und man braucht verschiedene Bedingungen und muss all diese verschiedenen Dinge machen. Ich denke, zu reisen, um Hanggliding zu lernen, kann also schwieriger sein. Deshalb sage ich den Leuten, sucht nach einer Schule in eurer Nähe, weil das einfach der konsistenteste Weg ist, um es zu lernen.

[01:04:01] **Gavin McClurg:** Vor kurzem haben ein Freund von mir und ich eine Hike-and-Fly-Clinic geleitet, kurz vor einem kleinen Hike-and-Fly-Rennen, das ich vor ein paar Wochen hier in den Lost Rivers in Idaho veranstaltet habe. Einer der Schüler, ein guter Freund von mir, fliegt eigentlich schon seit etwa 10 Jahren. Er ist ein guter Pilot und ich habe ihn zu Beginn gefragt: „Was wollt ihr aus diesem Kurs mitnehmen? Ich möchte sicherstellen, dass wir euch genau das beibringen, wofür ihr hierhergekommen seid.“ Und er sagte: „Wisst ihr, ich bin eigentlich nirgendwo geflogen, wo ich nicht vorher ein Site-Briefing bekommen habe. Ich bin es nicht gewohnt, einfach an einen Ort zu fahren, dort anzukommen und direkt loszufliegen, was beim Hike-and-Fly ja genau das ist, was man macht. Man fliegt sehr selten einen etablierten Spot, sondern man denkt sich eher: ‚Gut, das sieht gut aus und ich kann meinen Schirm von hier aus starten, die Ausrichtung stimmt‘.“ Und ich war völlig baff. Ich meine, ich war seit über 15 Jahren nicht mehr an einem Ort gewesen und hatte dort ein Site-Briefing bekommen. Das war in den ersten paar Wochen meiner Fliegerkarriere und danach ging es immer darum: „Oh, das sieht schön aus.“ Aber wisst ihr, mein Fokus lag sehr auf Hike-and-Fly und so etwas Ähnlichem. Man bekommt in den Alpen keine Site-Briefings, das ist klar, aber ich war überrascht darüber. Er hat den Kurs dann total begeistert verlassen, weil er jetzt einfach etwas anschauen kann und denkt: „Ja, das kriege ich hin.“ Und für mich ist das einfach die beste Art zu lernen – neue Orte fliegen. Ich denke, du hast da auch ein paar Gedanken dazu, oder? Also, über die Komfortzone hinausgehen.

[01:05:34] **Erika Klein:** Ich habe das Gefühl, dass es in dieser Hinsicht ein bisschen anders ist, weil man normalerweise Briefings bekommt. Ich meine, man fährt...

[01:05:40] **Gavin McClurg:** Also nicht wirklich, um neue Flugplätze zu etablieren, klar.

[01:05:44] **Erika Klein:** Ja, das machen wir. Ich würde sagen, um über deine Komfortzone hinauszugehen, ist eines der Tools, die ich wirklich gerne empfehle, ein Gleitschirm-Simulator namens Free Flight Experience. Damit kannst du eine Menge von Flugplätzen abfliegen. Es ist in VR und man bekommt sozusagen das Gegenteil von Wandern – man fliegt hoch. Es sind, wie gesagt, alles definierte Flugplätze, aber du kannst deine Free Flight Experience machen und dich mit dem Gelände vertraut machen. Ich habe es auch benutzt, um in komischen Gegenden zu landen, denn cross country in SoCal ist, besonders beim Gleitschirmfliegen, irgendwie riskant. Es gibt einfach nicht viele Landeplätze und alles ist so bebaut. Und an einem Punkt bei Crest Line, wenn man zu tief kommt, kommt man da quasi nicht mehr raus. Also wurde mir auf halber Strecke den Berg runter gezeigt, dass es da ein Feld gibt, das Leute für den Rückflug nutzen.

[01:06:35] **Gavin McClurg:** an der Straße da, ja, sorry, das ist da hinten an der Straße unten rechts, glaube ich.

[01:06:40] **Erika Klein:** Es ist eine Rangerstation.

[01:06:43] **Gavin McClurg:** Okay, ja, ja.

[01:06:44] **Erika Klein:** da gibt es eine Rangerstation direkt an der Autobahn, so etwa auf halber Strecke, ja

[01:06:48] **Gavin McClurg:** den

[01:06:49] **Erika Klein:** Berg und ich hoffe, dort in meinem ganzen Leben nie landen zu müssen, aber im Simulator bin ich ein paar Mal dort gelandet und das war super hilfreich, weil es beim Hanggleiter wirklich nur einen Weg gibt, da anzufliegen. Da gibt es all diese Straßenschilder und man muss quasi dazwischen durch, und die gehen den Hügel hoch. Und nochmals, ich hoffe, das nie in echt zu tun, aber es im Simulator zu machen, macht ziemlich Spaß und es gibt einem wirklich das Gefühl, dass man es tatsächlich tut. Man kann also viel mit dem Simulator machen, man kann das Thermiken-Fliegen üben, man kann an neue Orte gehen, man kann an Orten landen, an denen man hoffentlich nie landen will, aber ich empfehle das wirklich als eine Möglichkeit, sogar für fortgeschrittene Piloten, sicher Fortschritte zu machen, und für Anfänger, um an den Ort zu gehen und diese Dinge nicht zu tun, aber man fühlt sich zumindest sicherer, dass man es könnte.

[01:07:35] **Gavin McClurg:** Ich weiß nicht, ob wir da überhaupt etwas haben. Ich meine, ich weiß, dass vor Kurzem jemand Kontakt aufgenommen hat, der daran für das Gleitschirmfliegen arbeitet, aber ich weiß nicht, ob wir das haben. Aber ich habe Simulatoren für Segelflugzeuge geflogen und ich weiß, dass das ein großer Teil ihrer Ausbildung ist und sie sind fantastisch, ich meine, sie sind sehr präzise und es ist toll, weil man abstürzt und das bedeutet gar nichts.

[01:07:55] **Erika Klein:** Es gibt Condor für Segelflug, ja, das benutze ich. Ich nutze das für die Thermik-Übung, um die Thermik und so etwas in etwa zu visualisieren. Ich stürze die Segelflugzeuge ständig ab, ich weiß nicht wie... meine Erfahrung mit Condor, ja, ich sprengte jedes Mal ein Segelflugzeug in die Luft.

[01:08:16] **Gavin McClurg:** Ja, und die sind ziemlich teuer, hab ich gehört, also bin ich mir nicht sicher. Wir sollten uns wahrscheinlich bei Condor bleiben.

[01:08:22] **Erika Klein:** Genau, ja, nein, ich bin tatsächlich mit einem Freund in den Segelflugzeug gestiegen und ich hatte es schon so oft vermasselt, dass es mich irgendwie ein bisschen fertiggemacht hat.

[01:08:33] **Gavin McClurg:** Richtig, ja.

[01:08:37] **Erika Klein:** Es war gut, es hat Spaß gemacht, Erika.

[01:08:41] **Gavin McClurg:** Danke, dass du in der Show bist, ich weiß das wirklich zu schätzen. Das sind echt gute, unterhaltsame Infos und ich bin mir sicher, dass das die Leute dazu inspirieren wird, mal zum Dune Flying rauszugehen und den Sport auszuprobieren. Jedes Mal, wenn ich mit einem Gleitschirmpiloten rede, frage ich mich: Warum mache ich das nicht? Ich muss das machen. Ich kann mich nicht mehr erinnern, wer es war, aber jemand hat es gerade total deutlich gemacht. Weißt du, was besser ist? Und sie sagten: Na, wie fliegen Adler? Wir liegen flach, und ich dachte: Ja, okay, hast du es. Was?

[01:09:06] **Erika Klein:** Leute sagen, beim Gleitschirmfliegen ist alles besser als beim Hangglidern, außer das Fliegen – und das Fliegen ist ja der Grund, warum wir es machen.

[01:09:16] **Gavin McClurg:** gesagt.

[01:09:19] na, Erica, vielen Dank, ich weiß das zu schätzen. Und es ist schön, dich zu sehen. Ich hoffe, ich darf bald mit dir nach Kalifornien fliegen oder ja, das wäre

[01:09:28] **Erika Klein:** wäre klasse, vielen Dank, wir

[01:09:29] **Gavin McClurg:** Früher gab es hier Gleitschirme, wir haben aber schon eine Ewigkeit keinen Gleitschirmflieger mehr gesehen, also ja, bildet vielleicht mal eine Crew und kommt vorbei.

[01:09:36] **Erika Klein:** Wir kommen dann vorbei, das wäre klasse, das wäre echt lustig.

[01:09:38] **Gavin McClurg:** das wäre lustig, danke, wenn

[01:09:46] Wenn du Cloud Based Mayhem wertvoll findest, kannst du uns auf viele verschiedene Arten unterstützen, die alle unglaublich wichtig sind, um die Show am Laufen zu halten. Du kannst uns auf der Plattform, auf der du hörst, bewerten, darüber auf deiner Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst mit deinen Freunden darüber reden, während ihr zum Launch aufbretzt – ich weiß, dass so viele gute Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich kannst du die Show finanziell unterstützen. Die Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, Speicherplatz, Musik und alle Kosten hinter den Kulissen, und alles, was wir je verlangt haben, ist ein Dollar pro Folge. Also vielen Dank fürs Reinschauen und bis zum nächsten Mal, tschüss. Wir veröffentlichen alle zwei Wochen eine Folge, wenn du uns also einen Dollar pro Folge gibst, sind das 25 Dollar im Jahr – ziemlich viel weniger als ein Magazinabonnement und viel weniger als ein Latte pro Monat. Ihr werdet bemerken, dass wir keine 10 Minuten Werbung am Anfang der Show haben, obwohl uns ständig darum gebeten wird, das zu tun, glaubt mir. Ich finde, Werbung ist ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell, und ich möchte, dass du als Hörer weißt, dass diese Gespräche einfach authentische Menschen sind, die ihre Meinung sagen, und wir lassen uns nicht von Marken beeinflussen. Aber das bedeutet, dass wir auf dich, unseren Hörer, angewiesen sind, falls und nur falls du ein Hörer bist, und

[01:10:47] Wenn ihr Cloud Based Mayhem wertvoll findet, könnt ihr uns auf viele verschiedene Arten unterstützen, die alle unglaublich wichtig sind, um diese Show am Laufen zu halten. Ihr könnt uns auf der Plattform, auf der ihr zuhört, bewerten, darüber auf eurer Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt auch mit euren Freunden darüber reden, während ihr auf dem Weg zur Arbeit seid – ich weiß, dass so viele gute Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich könnt ihr die Show finanziell unterstützen. Die Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, Speicherplatz, Musik und Kosten hinter den Kulissen, und alles, was wir je verlangt haben, ist ein Dollar pro Folge. Also vielen Dank fürs Einschalten und bis zum nächsten Mal, tschüss. Wir veröffentlichen alle zwei Wochen eine Folge, also wenn ihr uns einen Dollar pro Folge gebt, sind das 25 Dollar im Jahr – ziemlich viel weniger als ein Magazinabonnement und viel weniger als ein Latte pro Monat. Ihr werdet bemerken, dass wir keine 10 Minuten Werbung am Anfang der Show haben, obwohl uns ständig darum gebeten wird – glaubt mir. Ich finde, Werbung ist ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell, und ich möchte, dass ihr, die Hörer, wisst, dass diese Gespräche einfach authentische Menschen sind, die ihre Meinung sagen, und wir lassen uns nicht von Marken beeinflussen. Aber das bedeutet, dass wir auf euch, unsere Hörer, angewiesen sind – und nur wenn ihr ein Hörer seid und ihr kein Fan der Show seid, schätzen wir das wirklich sehr. 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. Ein Abonnement gibt euch Zugang zu allen möglichen Bonusinformationen, kleinen Details, die nicht in den Podcast kommen, Extra-Inhalten, unseren „Ask Me Anything“-Shows und noch viel 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, ohne Fragen zu stellen. Hoffentlich seid ihr eines Tages in einer Position, in der ihr das könnt. Vielen Dank fürs Zuhören, danke für eure Unterstützung, wir sehen uns bei Cloud Based.