

Mastering the Skies

Cloudbase Mayhem Podcast 277 — Chandler Papas

Published	2026-07-16
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/277-mastering-the-skies-with-chandler-papas/
Duration	01:16:32
Speakers	Chandler Papas, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0277-mastering-the-skies-with-chandler-papas.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	18
Show notes	18
Transcript	18
Deutsch	35
Show notes	35
Transcript	35

English

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

Show notes

In this episode I sit down for a super fun chat with longtime instructor and one of the coolest cats around, Chandler Papas, the owner of Desert Wind Paragliding. Chandler shares his life-long journey into paragliding, the importance of good instruction, risk management, and cultivating gratitude for a safer and more fulfilling flying experience.

The post #277 Mastering the Skies with Chandler Papas first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:17] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloud Base Mayhem. I hope you're getting into summer here as we roll across the solstice and the longest days of the year, at least in the northern hemisphere. We've had some awesome big flights this season, especially over in the Alps and starting to kick off over here in the Rockies as well. So, yeah, I hope you're having some fun. We had a great weekend at the X-Lost, a little hike and fly race I run over in Arco, over in the Lost Rivers. It was a blast, really cool seeing people charge and heading up to Chelan here shortly for U.S. Nationals. And then I got some great stuff planned for the fall in terms of racing with the Red Rocks Wide Open and the, well, actually the Niviuk Red Rocks Wide Open now and also the Global Rescue X Red Rocks.

[00:01:04] So, yeah, things are good in the flying world and I hope they're good with you. My guest today is Chandler Pappas. He's been a longtime instructor down. In Arizona, and he's now splitting his time between Arizona in the winters and up in Rouge, Oregon, up at Applegate for in the summers and instructing there. He's maybe one of the most passionate instructors I've ever spoken to, but I've been meaning to get him on the show for a very long time now. He kind of grew up under the mentorship of some proper legends and Dave Prentice and Dixon White and Chris Santacroce. And.

[00:01:44] A bunch of others. So he's he was lucky to walk into flying with a group of very knowledgeable folks and has taken all that stoke and passion to his own students. So this one, I guess you could say, would be geared at newer pilots. They're just getting into the game. There's just a ton of great advice here from Chandler about how to find a good instructor and how to, you know, how we can multiply those cheap mistakes and learn a ton. And. Flow state. We get into a whole bunch of topics that are to me endlessly fascinating, but I would think this one would be valuable regardless of where you are in your journey and learning. It was a lot of fun to talk to you and some just great takeaways.

[00:02:30] Some great advice here. I think you'll dig it. Enjoy.

[00:02:38] Hey, buddy. It's good to see you on my screen. I wish we were doing this in person, but thanks for saying yes. And I've been meaning to do. I'd say this every time. I know. I know it's a broken record. I've been meaning to do this with you for an awfully long time, but I got an email from one of your students a while back and I put that in a little folder and said, Hey, you got to talk to Chandler. He's got some great stories. He's been teaching down in Arizona forever. And yeah, I'm excited to talk to you, man. Welcome.

[00:03:06] **Chandler Papas:** Yeah. Thank you. I'm excited to be here. And yeah, a little humbled with your list of resumes. I am glad you called, but I do think there's room for. A paraglider pilot and instructor who just cares and loves about paragliding and I'm glad to be here. Yeah. Super excited. So thanks again.

[00:03:29] **Gavin McClurg:** I got this question that I sometimes like to open with and people have heard it before, but so you're, you're imagine you're standing in a bar and somebody walks up next to you and says, Hey man, can I buy you a drink? What do you do? How do you, how do you answer that question? What, what do you do? Who are you?

[00:03:46] **Chandler Papas:** Yeah, it's a good one. And it's actually happened. Right. I like to say I climb up mountains with a motorless backpackable aircraft and I, and, and I run off and I fly up on mother nature alone and land softly is the goal is the goal. And I've found that I love teaching people to do that. And that's become my passion. And the other work

I do. I only do enough to support that and give me time to make sure I keep doing that.

[00:04:22] **Gavin McClurg:** Cool. Usually we have jobs that support our addiction, but you, you've got the job that's the addiction and the other stuff supports your addiction.

[00:04:30] **Chandler Papas:** Sounds great. Yeah. Yeah. It works out.

[00:04:35] **Gavin McClurg:** And when did you, when did you get into it? What was the catalyst? What, you know, what made you get into the air in the first place?

[00:04:42] **Chandler Papas:** Yeah. So my learning story actually, uh, I think some people have found that. Uh, it was, it was very interesting. Uh, in the very beginning, I remember being about nine or 10 years old and, uh, at one of my dad's, uh, our catering business, my dad had, and, uh, I saw a hang glider. We were at an outdoor catering event and there was these hang gliders coming into land. And I said to my dad, I said, I'm, I'm going to do that. And he said, you probably are because he, uh, he was always trying to steer me towards golf and tennis, low impact, lots of money, cute girls, golf, tennis. And so I took up BMX, uh, BMX and skateboarding and, you know, had to be, had, had to be defined kind of thing. Um, but that was the very first thing I remember and I lost the dream for quite a while.

[00:05:28] And then when I was around 32, I, uh, this was around 2000 year, 2000, I, uh, I started to do sailplanes. Um, I didn't know about, I didn't know about paragliding or anything. And I started taking some sailplane lessons and I was up there in the plane with the guy, he's walking me through. He's like, what are you, he's walking me through a lot of stuff. And there was a powered paraglider, uh, that we saw in the air. And I said to the instructor, I said, what's that? And he said, oh, that's a, that's a paraglider. And I said, a what he said, a paraglider. And I said, he's got a motor. And I said, he said, yeah, it's a, it's a powered paraglider, but they have non-motorized too. And I, you know, he's trying to teach me to go through and I, I interrupted again and I said, so the non-powered, they can't go up or anything, right?

[00:06:14] They just, what do they run on? off? How do they get there? And he said, no, they run off mountains and they can thermal just like I'm trying to teach you to do here and talk to you about. And, you know, he kind of kept steering me back towards the lesson. Come on back. Yeah, but it stuck. And so, uh, that was about my third or fourth lesson. And, uh, when I got home, I researched it, I was living in Phoenix, Arizona and, uh, you know, there was the craters with Dixon white at the time. And, uh, I didn't take another sailplane lesson. Um, I ended up, uh, heading up to Flagstaff to check out the whole paragliding thing. Um, I didn't really, yeah, I didn't like the idea of a motor. Uh, uh, that's why I like sailplanes. Um, and I hadn't stumbled across it. So I drove up to Flagstaff and, uh, at the time, actually, even before that, uh, my girlfriend at the time said, Oh, well, my best friend's boyfriend does it and you should talk to him.

[00:07:09] So I did. And that was, uh, David Prentice, AKA Cuervo. No way. Wow. Oh yeah. Yeah. Yep. And so I started training with Cuervo and, uh, got my first wing, a Nova Farron. And, uh, he was quickly off to the worlds. I think he was flying on the USA world team at the time and he took off for Australia. And I had just begun my, had done a bunch of kiting and the whole pre-flight and watched a bunch of people fly. And, um, yeah, we had taken one trip to the Caribbean. And just a lot of work in the park, kiting and in different parks. Yep. And so he took off to Australia and I was like, I don't want to wait, you know, I want to, I want to keep training.

[00:07:54] And so a couple of people had said, Hey, you know, if you're going to go up there to craters, you know, don't tell Dixon, you know, you trained with Cuervo, they, they butt heads and all this kind of stuff. And, and I was like, Oh man, you know, whatever. And so I went up to the craters and I, I jumped in with Dixon and, uh, he saw me kiting. And I said, you know, have you, have you done some training before and stuff? And I said, Oh, I just, you know, buddy showing me some stuff. And he kept saying, you know, are you sure? You know? Yeah, yeah, yeah. And on one of the times we were getting out of the truck on top of Miriam crater, uh, some mutual friends of Cuervo and me that I had met said, Oh, Hey, how's it going, buddy? Are you here with Cuervo? You know, and Dixon heard that, you know, and I was like, Oh man. And so he, he, you know, he came over and said, Oh, you haven't done any training with anyone.

[00:08:42] Huh? And, uh, Dixon was a great guy. And so he kind of ran me through the rope, you know, the ropes a little bit harder and used me to, to give high wind kiting demonstrations and, you know, just gave me a very professional hard time about it, you know? And, and I said, I said, yeah, I heard there was friction. I didn't want to, you know, cause any friction. And he said, that's all right. We're going to, we're going to keep working with you. Let's do this. And that's

back when Marty and Rob and a lot of people were instructing for Dixon at the craters. And so it started, it started with Cuervo and, uh, I, I ended up working with Dixon. And then the crazy thing that happened is he was giving me a hard time about that whole thing. And I said, Hey, I'm, you know, I completed everything for P2 and he'd say, we'll come back and keep helping me.

[00:09:27] I'll give it to you next weekend or whatever. Just giving me a hard time. And I would say, Hey, I need to fly South mountain in Phoenix. And okay, I'll give it to you. And he had a heart attack and passed away.

[00:09:38] **Gavin McClurg:** Whoa. Yeah. Yeah. You're taking me way back there. I mean, of course. Yeah. Wow.

[00:09:44] **Chandler Papas:** Yeah. He has a heart attack. And by that time I'd gotten to know him, I was in his backyard and he was, as you know, an interesting person. He was in the circus for years and, you know, had tight, tight ropes in his backyard and all that stuff. And everybody said, well, you should just ask Marty or Rob or one of the guys at the funeral reception, because I was going and, and I just felt weird about it. I don't know a time and place. I was like, I don't, I should have, it was a very casual, you know, reception. And, and I said, I didn't want to do it. So then I said, you know, I need to get my P2. So I call up cloud nine and I said, the one thing to instructors that you don't say, I said, it was Steve Mayer, you know, answers the phone. And I said, Hey, listen, I already have the P2 skills.

[00:10:29] You know, I really just need somebody to, to sign me off, you know? And yeah, yeah, yeah. Right. Then now I know why we don't do that. And he says, look, you got to come up here and do the program. Like everybody, I don't know you, you know, you need to get your butt up here and do the deal. So I said, okay. So now I'm, you know, go, I drive up to Salt Lake city and I go there and I'm, I'm kiting like, you know, really well. And he says, Oh, you know what? I'm going to use you as a high wind kiting demonstrator for my students. You're doing great. You know? And I'm like, here we go again. And, and so I met, I met Steve and his instructors and it was amazing. Right. So I got my P2 finally up there with him. Got to know point of the mountain really well.

[00:11:15] And you know, the benefit of that a little bit more money, cause everybody was cool and they all worked with me, uh, was that I received instruction from probably five incredible qualified instructors. I was just going to say, this is

[00:11:33] **Gavin McClurg:** extraordinary that the people you've got to go in the, the, the touchstones here you had, I mean, Prentice and Dixon and mayor, I mean, God, dude,

[00:11:43] **Chandler Papas:** nice start, right. And I was a little grumpy about it at the time because it was a little more money and travel and, uh, funds weren't great at the time, but it was amazing. And I got to meet, uh, Chris Santacrocce when I was up at point of the mountain and, uh, I was real interested in towing. And so I jumped in, uh, I was really active at the time. And, and so it worked out great because of how things happened. I, I had, you know, a total of, five or six of just world-class instructors. And I'm still a big believer today in qualified schools, getting along with each other, working together, swapping students, talking syllabus, and just saying, Hey, you got your P2 with me, but it's worth its weight in gold and time and money to just, you know, continuing ed, continuing ed, as we all talk about a lot.

[00:12:40] And, uh, you have on your show. Uh, with Califf is one of the, the podcasts. I remember there's this, you know, P2 type of I'm out of the nest and we have some work to do. Yeah.

[00:12:53] **Gavin McClurg:** You got your rating. See you later.

[00:12:55] **Chandler Papas:** Yeah. And it's the Western U S too, right? It's not just, uh, in other countries where it's a bit more P2 friendly. We have this, uh, in a lot of sites that the weather goes from P2 to P4 type of thing. And yeah, instantly. Yeah. Chasing the P2 weather, is a topic that's, you know, well needs to be continued to talk about and trying to fill that gap. And so I loved it. It was great. And I ended up, uh, I had family in Driggs, Idaho. So I ended up immediately meeting the Wyoming crew and, and Maddie Combs. And as soon as I saw towing, I just became in love with it. I just don't know what it was exactly, but I just thought it was the most interesting, incredible thing.

[00:13:43] that they were doing when I first saw it, I said, this is, this is amazing. Like this is unbelievable. And it scared me. It definitely made me, you know, look around and go, Whoa, there's, there has to be a lot that could go wrong here. Uh, but I fell in love with towing and I still love it today. And, uh, yeah, so that's how it started for me. And I, uh, I'm

thankful that it went how it did because I'm a big believer in continuing ed and working with different instructors because, uh, we're not perfect. We have gaps and, uh, you can get some gaps filled somewhere else. And it's very site specific, right? Like you're going to learn based off the sites you're learning at, which are entirely different, especially in the U.S.

[00:14:33] So to just learn at one site, there's right. I, I trained in, lived in Hawaii for a while. And I mean, high wind, we're going to get you there efficiently and good. There's trade winds blowing on the windward side of the Island. There's grass parks. I mean, we're having contests standing on coconuts with students in, in 12 hours, you know, six to 12 hours of training. We're getting you there, but thermals, you know, are a whole nother story and finding them over there is different. And so you train at the craters in Northern Arizona, it's high altitude desert in a sense, and you're training on volcanic erosion.

[00:15:19] So it's very site specific and I can't stress enough to people like, Hey, go here and pay an instructor for a couple of days training. Don't, you know, there's this, uh, yearning to get the P2 done. Like, I just want to get that P2 and then I'm good. And then I, I work a lot to say, Hey, that's, you know, mother nature doesn't care what your rating card says, you know, it's a thing and you have a lot to learn and you want to get to other sites with other instructors and pay them a couple of day fees and let them know you're coming ahead of time and get them to know your log book and train at different sites. Uh, super crucial. So, but I trailed off there, but yeah, that's how I got into it. And I'm thankful for all the instructors and everything along the way. It turned out to be the best thing that could have happened.

[00:16:06] **Gavin McClurg:** I'm always kind of, I mean, similar to you, I just got, the wing I got to get taken under was, you know, in retrospect, it was, it was, it was awesome. Farrell and Santa out at the point. And, you know, my, my, when I, I had been, I had a buddy that was, that lived up at the base of tiger mountain up in Washington. They would, you know, I watched them fly for 15 years and I, it just looked, I didn't get it. I didn't understand. I just thought they just boated around and landed. You know, I didn't understand XC. I didn't just like you, I'd seen it. I didn't really get it. I thought, I thought it just looked slow and boring. You know, I was a ski racer. And addicted to speed and risk. And I didn't realize it was risky even, but then I started hearing stories about, you know, the old so-and-so died or so-and-so got hurt. And I, whoa, whoa.

[00:16:51] And I, you know, it was never the equipment. It was bad decisions. And I thought, well, I'm a king of bad decisions. Maybe this isn't my sport. So anyway, I avoided it for a long time. And, but finally, when I decided, oh, this might be pretty interesting. I basically, I went for a tandem. I thought that was really boring. And then I went for another tandem with a buddy and he did a bunch of acro and I, whoa, okay. And then he gave me the toggles and, oh, whoa, I can, okay, now I get it. And, and my buddy took me out down to the point. And so just by, I mean, really kind of in retrospect, it was because I had a buddy and he'd been taught by Santa. And so I go get to have great instruction, but for those people who are listening, you know, how do you, you don't know what you don't know. How do you find the right school? How do you find the right instructor?

[00:17:37] And, you know, obviously we can be specific because we're talking and we don't know what you don't know. But, you know, I, I, I, I, we know Santa and the point and we know all these places you're talking about, but, you know, a lot of people listening are over in Europe. How do you find the, how do you find the right guy or girl to teach you? How do you find the right spot? What do you, what do you look for?

[00:17:56] **Chandler Papas:** Yeah. Another, another great discussion and topic, right? So not all instructors work with all students and not all students work for all instructors. And the tricky part, I think the tricky part in the U.S. is as we're going

[00:18:12] **Gavin McClurg:** through this, we're going to have to, we're going to have

[00:18:12] **Chandler Papas:** the sport. There's a lot of travel involved. There's a lot of commitment and there's a lot of that going on, right? Because even to get to a school, any school, a lot of people in the U.S. have some serious travel involved. And then there's more travel if you're going to look at another one. So, you know, I think really committing to it and getting on the phone and researching and talking to people. We're constantly, you know, with our intro course, we just say, Hey, look, they come through the website or whoever. And we say, we, we want to get you up on the Hill. We

want to get you out to the field, watching us training, kiting. We want to bring you out to the toe field. We want to get you involved. I want to talk about the other schools I'm involved with in case you have family that lives there and it works better for you.

[00:19:02] I want to educate, right? We want to really, really get them what we call just fully informed. Um, and as far as picking a school, it's, it's hard for people here. They, they, they only have so many choices. And if that school's not a fit, let's say, you know, they're locked in, right? They're, they're in there and people, people don't have the resources or the funding. So we could probably do a lot of work and, and some help there on getting that more organized in a, a, the U S thing. And USHPA does some work there. They have listed websites for all the schools in the area. Um, but it's tricky. And so I would say interview and commit really commit to like, This is going to take some time and some money, but I want to make sure I check them out. And I talked to some of their students and I get a really good feeling about things and that I'm not pressured, uh, to, to jump in with a deposit or something like that.

[00:19:56] And the tandem thing you brought up is a, an interesting thing because we get it all the time that I want to do a tandem to find out if I want to do the sport. And I, that's what they say. And I generally say, look, if we do a tandem, you're going to land. And, and want to do the sport more than before you did it. You're kind of an exception to the case there. You were a bit more extreme and it felt a little boring, but most people do that tandem and they're like, Oh my God, it was more, more peaceful than I thought it was smooth. That was great. And I say, but the real kicker, what you want to do is get fully informed. I want you to know the actual cost. There's not just wing harness reserve. There's hook knife, radio concertina. There's all these things.

[00:20:41] There's memberships and all the costs is upfront, right? They have to kind of throw this at it right up front. So that's great later, but we get a lot of deer in the headlights with that. And so we want them to know, and then the time commitment, right? Like, Hey, we're weather-based what's your schedule look like with work. And we want to really just have them have a very realistic approach of like, here's how long it's going to take with my schedule, my availability. Here's what I'm looking at for costs. And then also here's what I'm going to get. My first season or two, um, my instructor will, and a lot of the instructors that have worked me over the year, they're like, you're a horrible salesman. You're talking people out of this sport. You know, you need to talk about the good stuff. So I've integrated more of the, you know, but when you get there, you're going to be thermaling to cloud base.

[00:21:33] Like you're going to be doing one of the greatest inventions of mankind. I mean, right. Aside, aside from people that like diseases and all that, I'm not rating this against there, but aside from that, it's unbelievable what we do. It's absolutely just one of the greatest things you'll ever experience. So we want to get you there, but we have a really good success rate of people that sign up finishing because of that intro course. And a big part, a big part of that is slowing them down and making sure we're a fit for them and making sure they know there's other resources out there. And to just, make sure you're getting a good feeling about this because it is a commitment and it is paragliding. And what we do is, is it's intense and it's dangerous.

[00:22:19] And we want to make sure people know, Hey, this is about not just minimizing risk, but accepting it. And I know what I'm getting into because they're especially training in Phoenix. They're, they're going to hit that point where they're like, Oh, this has been a lot of money. This has been a lot of time. I'm getting these short flights. It's a lot of dust. And it's a lot for this small reward, right? They're not seeing it. It's hard to catch the bug in the beginning, right? Are you, are you towing

[00:22:51] **Gavin McClurg:** for training down there? Are you lobbing

[00:22:54] **Chandler Papas:** off Hills? We're doing both, uh, but primarily, but primarily towing. We, uh, yep. We do primarily towing and we do a lot of it and we have a great success out there and we absolutely love it. And that equals more time. That equals a little more money that equals a surface tow rating, which is a whole thing in itself. So there's even a bit more there. So they're hit with all this at first. And I think that's super crucial, but back to the question of picking an instructor, uh, you know, I, I kind of tell a story about when I learned to surf real quick in Hawaii, I went to an instructor. He was a guy that was born there on the Island. And he, he, he said, Hey, we're going to, you know, come down here and we're going to do this.

[00:23:41] And he said, Hey, we're going to do this. And he said, lay on the board, practice hopping up on it. And, Oh, you've skateboarded before, you know, dah, dah, dah, dah, dah. Let's get you out there. And he, he got me in some small waves and I learned, and it was, it was a good, good lesson, but I wanted to learn with this other instructor. I had seen taking her time. It's kind of sitting on the beach. I just had a feeling. And, and so I, I went to her and I said, Hey, I'd like to train with you. And she said, you know, I really just train women and blah, blah, blah. But, but I was persistent enough. And I said, Hey, I'd really like to get a lesson with you. And she said, okay, be here at 6 AM tomorrow on this beach. So I was there and she came over and she said, I want you to just watch the ocean sitting here and just watch it for 20 to 30 minutes.

[00:24:28] And I'll be back. And I said, okay, I love it. So I watched the waves. I watched the wind. I watched where the surfers were paddling out and she came back and she sat next to me and she said, okay, what did you see? And I said, well, I saw that the waves are bigger here, here and here. And they come in from the left, the right or the middle. And the wind is doing this. And these guys seem to have an easier time paddling out here. And we sat there for an hour and she basically taught me etiquette. She said, yep. You see, you see how they're paddling out there and that's getting in the way of them. And do you see how he turned his board sideways when that surfer was coming? You never do that. And then she taught me about the wind lines. My eyes actually saw things I wasn't seeing.

[00:25:13] She taught me about the timing of the waves. She taught me a lot of stuff. And then she said, okay, that's, that's today's lesson. And I suggest you do a lot of sitting and watching until I see you again. It is. And it, I took it very much to heart and I try to apply that. And, and what I realized she was doing is, uh, it's more about this, creating the atmosphere for people to learn in than it is teaching. Right. And I, I was reading a book that of Einstein's letters, oddly enough. And that's what he said. He said, we create an atmosphere for people to learn in more than we teach. And I, I just took that to heart and it's, it was really good for me. And I, I tell that story to people because if you're getting that feeling from me, you know, we're a fit and we can work together, but, but I'm going to slow down here and we're going to take things a certain way.

[00:26:10] And if you want, to just, you know, do a quicker course or something, I can recommend schools and that's great. And you can work with them and then come back and work with me or whatever. But I want to make sure, you know, that there's more to this than just getting your P2 and getting out there on your own. Uh, so have a good talk with the instructor and make sure things are a fit because I'm not a fit for everybody and that's okay. You know, some people would have been better with the first instructor and they, they could go on to be world-class, surfers. That's fine. There's nothing wrong or right with the different methods. Uh, the one thing I learned from learning, learning from all the different instructors paragliding with me is they all had very different styles, but they were all going to the same goal.

[00:26:58] Um, you know, Cuervo and, and, and Dixon were very different personalities and very different, uh, teaching styles, completely different, but they both cared about paragliding. Passionately. They cared about you as a student and they were trying to get you to feel that glider and understand what's going on and get you to a place where when you left them, they felt good about like, okay, he's, he understands his decision-making related to the weather and, and, you know, everything that we, we teach. So there's different styles and, and, you know, if you can afford to, uh, go to different schools and talk to the instructors and talk to their students. your time with that decision.

[00:27:43] Um, and then, and if you only have one school close by and you go to them, uh, this is a discussion we have a bit and you're not feeling it and it's not working and you can't afford to go anywhere else. Or even if you could talk to the instructors, like, let them know what's not working for you because we get students who come over and they're like, Oh, I didn't like this school. And you know, they did this or that. And the first thing I say is like, okay, well, did you talk to them about it? You know, did you let them know that something they were doing didn't really work for your type of, you know, receiving training because, you know, they're, they're probably doing the best they can and we don't work for everybody. And, and if it, you know, they don't give them that chance.

[00:28:29] Right. And, and I've had that, I've had that too, with students where something wasn't working. And later I heard this and approached them and they're like, yeah, I don't really work like that. And I'm like, okay, well that, that's understandable. And just, I wish they would have just talked to me and just said, Hey, you know, I, I, I'm more of a corporate cubicle learner and I needed more, uh, kind of training in this type of sense. That's what works for me. And we

get full spectrum, right? We get people from our

[00:28:57] **Gavin McClurg:** community, right? We've all got, we're all on the spectrum of some kind.

[00:29:03] **Chandler Papas:** Yeah. Yeah. So we get all types and it's important to do like an individual mastery approach, but, yeah, take your time, try to find a good school and, and talk to your instructors about what's, well, you know, what might not be working for you and give them a chance to tweak their syllabus and learn from you. Uh, it's super important to just be open with them and, and don't worry about ruffling feathers. This is paragliding and, you know, they can take it and talk to them.

[00:29:31] **Gavin McClurg:** Yeah. You, you mentioned something that I hadn't really thought about, uh, too much. You know, I explored this a bit with Dylan, you know,

[00:29:40] **Chandler Papas:** and I, I, I, I, I, I, I, I, I, I, I, I, I,

[00:29:40] **Gavin McClurg:** in, in certain countries, you can't be a school and sell gear, uh, you know, that, that, that's kind of working against one another. And obviously here, most schools wouldn't survive if they didn't sell gear, you know, so it's, it, that's all, I don't need, we don't need to go down that rabbit hole. Cause that's, you know, there's lots of opinions there, but you know, you can see it, you are kind of working against it on the one hand, you want to sell the gear, but maybe this is a pilot that's not appropriate to ever even get into the sport, you know, and if you really care about their safety and their long-term health, maybe they should take up checkers. But you, you, you did mention something that, you know, in your initial course, your initial, you, you want to let them know about the costs and here's, you know, it's not just wing harness, it's all this other stuff. And, you know, it's a big upfront commitment and it's a big upfront commitment in time.

[00:30:26] What I've heard, you also mentioned, you know, Hey, you need to know that this is risky. This is aviation. Uh, I, I think a lot of students miss that either, either the, either the instructor is, again, you're kind of working on the one hand, you want to sell a course on the other hand, you're not selling a course very well. If you go, Hey man, you could die doing this, you know, whoa, really? But a lot of people that I've spoken to over the years, when they, you know, they reflect back on that kind of getting their P2 time, we'll say, I had no idea. I had no idea that this was really, I don't know how you don't know that you're aviating, but you know, let's give them the benefit of the doubt. It's, you know, there's lots of people do you go to the point, you see all these people doing it. There's lots of kids running around.

[00:31:11] Oh, this must be pretty safe, you know, and done well, it is pretty safe, but it's aviation, you know, and a lot of people pound, how do you handle that sticky side of it? Like you said, you know, your, your buddies were saying, man, you're not very good at marketing this stuff. You're too honest, but it is something we need to, you need to know this, you know, you're, you're going to, you're going to pay a lot of money. You're going to spend a lot of time and you're going to, you're taking, you're taking on something that is not really similar to the tandem experience you had. You know, as, as you get better, you're going to want to, we, we, we're, we're aiming for turbulence. That's, that's what we want.

[00:31:47] **Chandler Papas:** Yeah. Yeah. It's, it's another one question where I think we're all trying to work on the best wording, right? Like it's, it's, it's paragliding safe. Right. And, and questions like that about how do you handle that? This is dangerous. What we do thing with keeping people motivated for the sport. It's a, it's a wonderful discussion. And I, I think about it and I talk to people about it and, you know, the, what I've come up with and I'm always open to, to tweaking and learning. And I constantly ask other instructors stuff. Cause I, I just want to get better at it, but I say, look, when they, when they come with some kind of question about that, like how risky is it? And the other one is hang gliding more dangerous. Right. And, and I say, well, it's the pilot, but I say, look, my experience has taught me because I was worried about the risks coming into it.

[00:32:38] I actually took a quick jaunt towards base jumping and realized very quick, like, I don't think you can minimize the risk to a level for my comfortability. Like I, I just didn't see it working on that level. I wanted it, but I didn't want it bad enough for the amount of risk that I saw not mitigated or impossible to mitigate. Right. Nobody's climbing. I don't think many base jumpers climb down a thousand foot tower. If the wind switches, right. Like there's a lot of stuff I was like, whoa. And so paragliding just sang to me on that note. But I basically tell people, I say, look, there's, there's

three primary things that my experience and the experience around me in the world of paragliding has taught me.

[00:33:27] And one is obviously judgment, right? We're trying to teach you to have this judgment that is going on. And I say, well, I don't know, I don't know how you're going to win the day. Right. And we're going to try to have you leave this nest, understanding that your judgment is key and give you the tools to look at the weather and the site for that day. And you're operating limitations and practice good judgment. So practicing good judgment is the big one. The second one is you need to get good instruction, right? Self-teaching doesn't work well in this sport, even for some of the most savvy people. Uh, and actually, athletes, because it's very counterintuitive, I think is one of the big ones there. And so you, you know, you need good quality instruction and you need to remember it and you need to continue the education, right?

[00:34:19] So you have judgment, you have instruction and continuing ed, and then you have equipment. You need to have good equipment, current equipment, and you need to keep up on it, right? You have to do the stuff that you know, your gliders and trim, you know, it inside out, you, it's part of you. You have to be that pilot. You got to be into your equipment and that little thing that's bugging you, flapping on your harness or flight deck, lose it, build a simulator, get into it. Right. And I've found that along with community and being in the middle of the flock, uh, when we have those things in order and we're current with them, we can usually survive the curve ball.

[00:35:06] That are going to come. Mother nature's going to throw a curve ball. You're not going to have fueled up enough one day. You're going to make some mistakes up there. Things happen. We are throwing ourselves into the heart of mother nature and you can usually navigate those curve balls. Well, if those three things are in order, and then I tell them the stark truth is that that's the general picture that I see with incident reports is that one of those three things are in order. And then I tell them the stark truth is that that's the general picture that I see with incident reports is that one of those three things are in order. And then I tell them the stark truth is that that's the general picture that I see with incident reports is that one of those three things are in order. And 95, 98 % of incident reports, we can go, why was the pilot flying that wing? Why was the pilot flying in these conditions? Or what happened to the judgment call in this situation?

[00:35:51] Okay. What I always

[00:35:52] **Gavin McClurg:** worry about, Chandler, is how do you, how do you, how do you make, how do you learn that judgment without screwing up? We always talk about cheap mistakes, you know, how much we need cheap mistakes and And, you know, over the years, I just, there's a lot of them. I've had a lot of cheap mistakes where, man, that's taught me a really good lesson, but you know, you're better lucky than good. Right. As one of the sayings I hear all the time in our sport, it's just, it's, I would imagine I've never been an instructor, you know, I've done this podcast forever, but, uh, you know, I hear a lot of good things about this, but I always think back to my own education and hearing it from somebody, even somebody that's got so much experience like you do, and has done it for so long is not the same as going out and screwing it up.

[00:36:42] And hopefully the screw up's not that bad and it's not a broken back. It's just a big scare, something scary. And you have a collapse and you've done the training or you've done the ground handling and, oh, okay. These are conditions that are too cross, too strong, too big, too, whatever, whatever it is, you know, we've got to push to get better, but how do you push? Without knowledge.

[00:37:05] **Chandler Papas:** Yeah. So, and again, that, that comes back to, well, first, what I was going to at the end of my three things is that even with all that, we still have exceptional pilots in good gear that have the training that are in their element that unfortunately these things happen. Right. And that, that makes us look and go, okay. So even though. We can do everything, right. The numbers might be small on the larger scale of how many flights we're having and how many pilots are out there, but these things can happen. And so that's, it's great to get asked that it's great to talk about it. We need to talk about it more. Um, and judgment is that thing.

[00:37:52] I mean, when I'm what we get a lot in training students, and that is my passion is take a, to take a person and turn them into a paraglider is my dream come true that I get to do. This. I just love cultivating people into paragliders. That's the kicker, right? I can be looking at this person going judgment, judgment, judgment, but they don't understand hiking up a two hour hike setting up. Right. Well, there's some sites we hike down to, so now it's a two hour hike up to

the car and their buddies are up in the air on radio, get up here and that wind switches just that little bit too much while they're totally laid out and you want to go, right?

[00:38:38] There's these instances that are very hard to explain to a newer pilot. Like, Hey, this sounds easy here, right? Like we can talk to you about judgment all day long, but until you really get into this and get out there, there's, there's, it's very hard thing to describe because you're going to get challenged. Your judgment is going to be challenged all day long. And I can't remember what instructor it was. It might've been, um, uh, Will Gadd, I think he said, it's like a knife fight. Like you got to get out there every day. And, and I loved it. Cause I was like, that's what it's like. You have to be vigilant with that disciplined judgment. Like you just do, but you have to get after it. Right. And so I do a lot of talk about, uh, connecting some dots.

[00:39:24] I'm trying to get better at, at being grateful and how that can help us make good decisions up there. And just really kind of connecting those dots is what. What's been working for me for the last six, seven years. And I'm trying to integrate us, uh, uh, you know, into the syllabus and talk and train a lot about that, but it's hard, right? Because you need to discern between this is it. This is the edge of my envelope. I'm taking the next appropriate step up. This isn't a bad judgment call. Like I've trained for this. I've ready to be here. It's stronger than I've ever launched. This is a small launch. There's cactus over there. It's unforgiving to my left and right. But this is where I'm at and this is what I'm doing. And you know that, okay, I'm stepping out of my britches here and, and I need to be the driver for the day.

[00:40:13] It's a tricky thing to individually. Everybody has their own place, right? Everybody's at a different spot. And the big thing here is they get their P twos and we want and need more mentorship, right? We want them in the middle of the flock. So there's people that know you and can go, man, you maybe should have been here an hour ago. Billy, like, you know, yeah, so the, the, the flock being in the middle of the flock is, uh, is huge and community is huge for that. But I think a big part of that, that I try to do is we have like four log books. We say, look, you need four log books. You need a log book for that. You do online, which they're great. They, what these online log books now are just unbelievable.

[00:41:00] What, what they do and breaking it into phases and Google earth. They're incredible, great learning tools. And then we want you to have another log book about what you did, right? What you want to work on, right? Oh, I'm doing really good at keeping my eyes up, looking at my spot crosswind, not getting me tuned that in, feel good about it. You know, checking the wing, good turning with more authority, you know, write down what you did good, what you feel great about today and write down what you want to work on because, uh, we talk a lot about flow state, right? Well, one of the first things about that. You need a syllabus, you got to know where you're at on it, and you need to know what you're working on.

[00:41:40] **Gavin McClurg:** Um, so that did self-assessment kind of thing.

[00:41:43] **Chandler Papas:** Yeah. So that we like that log book and we ask them, where are you at with that? What are you working on? Because, you know, I signed their P2, they go out and get 50 flights. They go to two different countries. Who knows, right? People are out there getting after it. They're getting mentoring. Mentoring can bleed into instruction a lot, good or bad. And there's all this stuff going on. And then I see them at the hill. I don't know where they're at. And if they've been keeping that log book, the answer is much more concise and they're much more aware of where they're at. And they tend to come back to you as a coach and instructor and say, man, every time I do this, I keep doing this. You know, I keep overshooting the LZ when this happens, or I keep doing this and we have something to work with because they've been, they've been logbooking it.

[00:42:29] They've been thinking about it and they're, they're a little more focused and that helps a lot. So. So I'd say the log book and being more detail orientated with that log book too, is critical. And as we're always saying, just kiting and ground handling is, is just, I want them to have a log book of it. And the way, one of the ways I've seen to has helped a couple of students recently is I say, if you have 40 hours flying, I want to know your hours of kiting and what percentage of your flying that is. And the

[00:43:05] **Gavin McClurg:** way, one of the ways I've seen to has helped a couple of students recently is I say, if you have 40 hours flying, I want to know your hours of kiting and what percentage of your flying that is. So,

[00:43:05] **Chandler Papas:** oh, I've only kited 4 % of my hours flying. Well, well, let's get that up, right? Let's, let's do more kiting or anything to get that ground handling in there more and make them hungry for it. Like what parks work good for kiting on your way home from work? That's what I ask them. Have you found those? You know, have you found the, the kite, the parks that work good by your parents' house that you go visit or whatever? Like, I want you into kiting and they'll come back and they'll be like, oh, I found this park. It only takes a West wind, but after five, the West wind is great. And that's what we want. We want like good man, because it's hard in a lot of locations in Phoenix, we get zero wind or too much wind. That's generally, and the gusts, the gusts are just something we deal with.

[00:43:55] And so they have to be really hungry for it. We, we struggle with that, right? We, we are not in Hawaii. And so they get a ton of simulator time. They get no wind forwards till they're done. I don't want to give them bruises on their arms. So, right. So we're doing all this stuff, but we struggle to find those good kiting winds and we have to fight traffic and we got to meet out here. And so, so kiting is a good one, but you know, essentially I just, you know, you don't know what you don't know, like you said. Right. It's a lot about being in the middle of the flock. It's a lot about really knowing where you're at and feeling good about what you're doing good at, because I think that creates a much more aware pilot walking up to launch going, Hey, you know, this, uh, they're much more apt to post on the forums.

[00:44:43] I've noticed, Hey, everybody's meeting at 11. Anybody want to show up at 10? I'd like to get there a little early in case it picks up and get off the hill earlier. Right. So, but it's. It's a tricky one. That's a great question. And it's tricky. And I think the more we just get them into knowing exactly where they're at with their skills and their log books and what they're working on, what they're doing good at, they're more prone to walk up to a launch and be like, man, I'm still having a real hard time letting this new hot B overshoot me and, you know, doing this, this isn't my day up here, like it's gusty and it's strong and I haven't put into time kiting and it's not my day, or they're going to walk up there and go. You know what? This is perfect. Like, this is on the edge of my envelope and this is my get better time.

[00:45:30] This is my get uncomfortable, gratefully time. Like, that's what I talk about. If you're still stoked up there, you know, you got some nervousness, you got some butterflies, new site, you know, pretty handsome pilots watching you, whatever. We all deal with this stuff going on. But in general, you're like, I got this, like, I'm supposed to be here because you went through your checklist and you're like, yep, this is my next level. But I've worked. I've worked up to this and there's no red flag in my log book going, Hey man, this is a prime example of what you haven't been doing well and you need about seven miles an hour or less. They're more apt to notice it and just be aware that, Hey, I'm, I'm taking too big a jump here, you know? I

[00:46:14] **Gavin McClurg:** like this, this thought about, you know, having more gratitude. It made me think when you said that it made me think to a Armish with the Skywalker when I had him on the show. He's kind of a flatlands expert and he's actually one of the chapters in my book and, and, uh, you know, on, on a decent day, he'll send these huge flights and then it's up in the German flatlands. There's lots of airspace. It's pretty complicated in the whole thing. And he mentioned that, yeah, I'm, I'm always the first one off the hill. And I said, well, if you're always the first one off the hill, that must lead to, you know, also a lot of bombing out. And he said, oh yeah, I do it all the time. I always, I bomb out all the time because I've, you know, I've been, I want the most part of the day. And so I'm taking off when it's super weak. And sometimes I'm too early, you know, 10 minutes too early at half an hour, whatever it is. I said, man, that must really bum you out.

[00:47:00] And he goes, why would that bum me out? And I, well, I don't know. You've missed a really good day of flying. No, I haven't missed anything. I flew, I landed, I'm safe. I got a lot to celebrate, you know, and it, it really changed my mindset. It just, yeah, man, celebrate the little stuff. And, and, you know, I, I run these hike and fly races and I'm always trying to just, hey, we need to celebrate walking down. You know? I hate walking down more than anybody. I've got, I've had nine knee surgeries. I've got no cuts in either one of my knees. You know, the four X-Alps, it was just, I do not walk down, but I, because it hurts. It's painful to walk down, but we've got to celebrate those times because I mean, what have you missed? Nothing.

[00:47:41] A lifetime of flying. You can go flying tomorrow. You know, whereas if you choose that one day, I'm not too sure about this to fly. That might be it, you know? So I think this, you know, having this gratitude mindset. Is, is great. I like that because you're, that needs to be celebrated, I guess is what I'm saying.

[00:48:02] **Chandler Papas:** It really does. And I'm, I gave a little talk at this recent rat route event at it and I felt it was a little, a little rough and whatnot, but I got such great feedback about it. And I have a thing where I say safety second and it kind of catches people's attention, right? Because they're like, you know, we do so much talking about safety. We do. Right. And we do so much talking about it and there's obviously a heartfelt work that the instructors and community are doing to, to, we just want this to be less incidents and more soft landings. Right. And so we're talking about it. We do all this work. And after a while I did feel the need. Okay. I need to do my part and go a little deeper into this.

[00:48:48] Like what, what causes me? And I'm pretty experienced based. I don't want to teach much. That. I haven't done an experience as a, what do I do? Right. And so what I know about paragliding is that I had snowboarded and, and I had skied and I had wakeboarded, you know, religiously like committed my life to doing these sports because I loved him so much. And just what I got from them brought such gratitude and appreciation for the earth and this life and everything about it. I loved him. But when I paraglide. And I think. I think that that was just the other thing that came out of me. When I was like, I remember being thermaled. I looked back, I thought like I'm going to get back into what I was doing. With a golden Eagle, this time, this one time, I had goosebumps from the bottom of my toes to the tip of my head.

[00:49:34] I had goosebumps from the bottom of my toes to the tip of my head. And I remember flying back towards where I took off. This was up at the craters. And I was like, I have to do something. And I was like, I have to do something to give back. Like, do I even deserve this? That was the next level of how paragliding just brought about this internal, what is happening here? Like, are we even really doing this? And what did I do to deserve this, right? Like, I must have done something super right in the last life, or I must have suffered for all of it. And this is the reward. It brought about that kind of feeling. And so I just realized, and so I do today. I went back and I do volunteer stuff and I keep a lot of it separate from paragliding and I try to do a lot in paragliding, but that's how grateful I felt to be like, I mean, it was just that it's on that level paragliding.

[00:50:27] It's unbelievable. It's a dream within a dream. So I realized that I would ask myself, why do I paraglide, right? Like, why do you paraglide? We asked that to students, what brought you into paragliding? And I do. It because I want to live, live life to the fullest, right? Like I, I have that yearning. Like we all do is, Hey, I want to appreciate this life. I want to be out there. I want to be adventurous. And that keyword is live, right? We don't want to get hurt. We don't want to do this stuff. We want this to be a great experience, right? And then that line starts getting crossed in that drive to live life to the fullest, right? We start going to these extremes and it's very hard to minimize risk. And we all make.

[00:51:11] Mistakes and mother nature's doing its thing. And so I realized that the more grateful I am the night before, right? Good flights happen the night before people talk about, and the more grateful I am and the more appreciative I am, I relate, I connected the D the dots to, uh, me wanting to hug this gentleman that was like, no, I, I wasn't bummed. I bombed out. I launched early. I landed soft. And that's what life's about. I, I, I was making better decisions and I was very selfish, uh, paragliding at first. I would do, uh, Cuervo's, you know, unsanctioned toe comps. And I had my buddies that really burned me up when they flew further than me. And I would pick up my rucksack and throw it on the ground and kick dust.

[00:51:58] Damn

[00:51:58] **Gavin McClurg:** ego, that damn ego. Yeah.

[00:52:01] **Chandler Papas:** And ego can be, yeah, it can be good and it can be bad. Right. But I went through that stage and I, I look back on it, like, this is ridiculous. I'm. I'm living a dream that, uh, a massive percentage of the world will never get to dream, right? I was born into the opportunity to work, to be able to achieve this. And this is ridiculous right now. I'm not going to take away the moment of kicking dirt from anybody or we're allowed to be competitive. We're allowed to have that moment. You know, it's like, I talk about speed bar and things I say, look, you need to be careful. You need to do this. I don't want to take away that glass off flight or that time. When you're ready to go full bar, right? I'm not telling you not to be the best acro or competition pilot in the world.

[00:52:47] This does not go against that. But if you read books from professional athletes, a lot of them talk about the gratitude, uh, Althea Gibson was, uh, a black woman who crossed the lines in tennis and golf. She broke the barriers and

she was a professional in both those sports at a time when crossing those lines was extremely challenging. Yeah. There's a quote that said, no matter where you got, somebody helped you get there, right? Like, like things like that. And these books I read these professionals. So I dove into that world and there's a lot of it. There's a lot of them that say the gratitude is what makes me appreciate the journey. The gratitude is what keeps me striving. My humbleness and appreciation for all that I have is the only reason I win, right?

[00:53:34] Like there's all these things that I found diving into that world. So I've been working on putting something together. And I've just been looking at my own life and trying to be more appreciative and grateful and get back to that feeling with that golden Eagle and the things I do to make sure I deserve this dream that we get to live. And it turns out I'm making better decisions up there, right? I'm not going to push it. I'm not going to push it by the power line. I'm not going to just run that Ridge that little bit more. I'm just up there. And then half the time, it turns out I do what I teach. I teach all day long in Columbia in these places. Look, don't scratch the hill, take your altitude and go out. And then you'll have the altitude to get the thermal. If you play around in here, you're flying a thermal site, like a Ridge soaring site, and you're going to end up out there too low anyway, if you don't get whacked all day long.

[00:54:26] And we all tend to do it. We all tend to do it. It's just going to creep in on a lot of us, right? We're not all these guru pilots that we watch and just kind of naturally have some things or work for them in a way. We don't know how they get there. It happens. And we, we lose that. And we, uh, the one I use a lot is comfortability at your home site. We all get really comfortable at our home flying site because we fly it a lot and we're super comfortable and, oh, it's early spring. It's pretty mellow. And we do stuff we wouldn't do right. The talk about competitions, it's like, Hey, if you don't have the mindset to fly your own game and you're going to start doing crazy stuff just to make that way point, you know, or to make goal, this might not be the world for you.

[00:55:11] You got to, you know, fly your game. You got to get after it. You got to be good, but you got to get good before you get fast. And you need to follow the kind of, you know, the syllabus here, because if you're the type that just, oh, they're going, I'm going, and it's not your time to go, uh, people get in trouble. Right? So the gratitude thing to me is I started connecting those dots. And then recently I had one of my worst landings that I've had. The third worst landing I've had, I didn't get hurt, but what I ended up having to deal with was the third worst landing I've ever had. And I was incredibly stoked flying that day. We had a Northern Arizona crew or XCN together. It's so nice to team fly finally. And it was just great.

[00:55:57] And I slipped into that like, oh, pilot hit, lift, go given up my, you know, uh, LZ. And I went. And I had in my head counted on the air being lower. Like it was upper kind of mellow day. I'm sure I'm good. And I wasn't, and I wasn't, and it bit me. And so I did some writing about, man, I was, I lost that stoke pretty quick up there. And I made an, I made an impulsive decision that I don't normally make, you know, I generally like if the LZ is there, I'm not giving it up unless that's definitive lift that I definitively have on glide. Right. And so I've been thinking a lot about how quickly we lose it and how to keep it. And the stoke just works, right?

[00:56:42] Like, you know, I mean, I'm glad to have worked with and been friends with, you know, Marty Divieti and pilots like that, because they just have this certain stoke level and they're on that plane and the helpfulness rules and wins the day. And that taught me that it usually, it always generally works out. Yeah. To fly better. You fly better, right? You don't need to do this whole thing where it's just all this, like every little thing to get the lift. It's like, relax, you're paragliding. And I can't pronounce her last name, but Kinga, uh, I loved her. Yeah. I loved her masterclass, uh, cross country masterclass series because she talked about the top landings. And when she sees something go wrong, people are trying to force that top landing.

[00:57:30] And what was her answer? She's always smiling. Number one. She's, she's always got that stoke going. And she said, fly away, have a candy, remember your paragliding, right? Like, and that's the truth. It's like to keep coming back to that place of like, Hey, I'm paragliding. And like you said, the big one I promote and do a lot for people as an example is like, you do not want to miss the education of the first thermals of the day. You do not want to be the late launcher.

[00:58:06] You don't want to be like, Yeah, I have a cheapest, I can do it. And you know, I've had some of this experience where I've had to forget the first thermals of the day.

[00:58:15] And I was like, the second time I see one that I've ever experienced, I'm like, Oh, man, this is not what I was looking for. And what I've

[00:58:24] **Gavin McClurg:** already seen is no future with me. It's like, yeah, I have

[00:58:24] **Chandler Papas:** to do it and do it. And so I wondered why the first thermals of the day were heavier than the first thermals of the day. in the big stuff everyone's going up the the better pilots are doing it more efficiently and they have a better understanding of it but turned you're going up but it's the light drifty weird shifty ones that kind of make or break the good and great pilots and what i've found worked for me since the very beginning is having fun in them just if i'm getting frustrated if i'm like oh and somebody's blasting up in one over there and i'm in an area where i just have to work this this minimum sync thing and figure out what it's doing i love that stuff i love it and i and if i'm not that's my red flag like if i'm getting frustrated and i'm like ah whoa whoa whoa whoa i'm paragliding here i'm in a harness and i'm in the air this is what i dreamed to do in the last three days right like i've been wanting to get here and now i'm getting frustrated right and so i keep a little uh i do different things on my flight deck but in one of those uh

[00:59:32] uh toe competitions i was in i looked over at a friend of mine dave and he had a picture of his uh wife and child on his flight deck and that was a game changer for me and i looked at him and i went that's a good idea and he goes yeah keeps me in check that's great i loved it i loved it i absolutely loved it so i switched some things i put on my flight deck i have a little velcro smiley face and picture you know of the girlfriend or the dog or family whatever's going on and i'm like on in my life i kind of swap them out but it works and it doesn't mean i'm trying to get you to be happy fluffy don't fly far guy this works to have you excel and become as good as you want in this sport the greatest athletes in the world do the same thing right they want to hold on to that spirit of this is what i've dreamed of doing this is me living life at the fullest and i'm out here falling out of flow state i'm out here getting frustrated yeah

[01:00:34] **Gavin McClurg:** i've i have found too that it really it this sounds too easy but it actually is easy you it's just just throw the switch you know jeff shapiro always talks about you know the irrational fear that we have between our ears and you you've just got to go this is what i came for we want the turbulence that's what makes us go up i'm in i want this you know the mark the dv80 stoke you know it's just that's all sometimes that's all i need especially in the spring i'm a little bit rusty i'm more whoa you know i i i don't not feeling very current i don't have the i don't have the you know i haven't done a comp since january and via or whatever and uh you know i gotta i gotta whoa whoa instead of whoa this is scary well wait a minute no this is why i'm here i want this and then boom and you're in and flow state comes back and then it's all okay and and that's not to say we don't need to listen to your real inputs and scary stuff and fear is great but you mentioned the podcast i just did with brett and the the nba coach and you know fear keeps us alive this is a good thing but it really is sometimes just as easy as turning on a light switch you just reach over change change your attitude boom you're in you're good yeah

[01:01:55] **Chandler Papas:** i love it this discussion i i feel like we need to keep getting it out there in the world and it is an instructor's role it gets a little challenging at times to not be the the downer that they're taking you as i'm i'm not propelling you forward right there's this discernment between there's this discernment between ground suck fear and intuition right like that's what let's talk about it yeah right it's like and they'll say uh you know well i'm extra conservative and and i do this and that and i you know and i say well number one you're paragliding so let's let's lose this you're conservative thing right like you know let's let's throw that out the window and and and let's look at yeah let's look at the fact that you're here you're doing this and let's make sure you're not missing good days because you're you're talking to yourself on the ground uh out of fears that you came today for right like we want you to get in there we want you to get up there and i think a lot of the basics of that are the more simple i can make

[01:03:04] how you feeling today one to ten like professional athletes use that and you know they'll be like i'm i'm like a nine i feel great i say well why not a ten and they go well i don't know that naturally they just don't want to say ten and i'm like you're showing up to paraglide you've done the work you got your gear dialed in man we're going up to the hill the weather looks good like okay a ten and i go awesome you know let's get up there and let's do this and then yeah the fears come and it's like well is that intuition telling you i'm going wrong or is it you know the fear trying to talk you out of a good day of flying like because we need to think about that and that's what flow state's all about right that the user illusion right flying rags for glory was a book i still held on to i love that book and he talks about that and it's it's true it's

like we think we're doing all this stuff when we just need to get out of the way and so as from an instructor's point of view there's there's a dance

[01:04:06] of like we need to push out of the nest and the student that we think we need to push out of the neck we're we're reigning back and so it's hard to really tell where they're at no matter how close we think we are with them and we're we're playing this dance of like get out there and get into it but just know that's your time and when it's your time and you've done the work go like go and when you hit that turbulence just ask yourself like is there something going on like is it really that big i mean is it just what's going on and and most of the time if they keep it that simple and they go this is what i came for i know to feel the glider that just spooked me right off the bat turn like go you know let's do this right you came for that yeah but there is a dance there with instructors and i i have some different techniques i apply and essentially i i'm a big believer in even me up there in the air i i deal with that and i'm a big believer in even me up there in the air that right like i struggle with that and we yeah we all do and i'm an overthinker is my thing like i just i'm an overthinker and so i need it more than most and and so i i really try to keep things simple and the one that i use a lot is i say well there's no use for fear up here now once i'm in the air it's like you're up here man yeah yeah so if it's into it if it's intuition telling me i'm out of my game let's figure that out and you know put this down softly but there's no business for fear here get back in the game chandler like you know we're up here we're doing this what is it what's going on well i don't know what this is it's not a sheer it's not this and it's pretty wicked and a lot of times it's because i don't understand the air right like i i'm like what is this like this bad patch of it and that one tends to get me like wanting to call the day i'm like whoa man i don't know what's going on if this gets worse it's only 11 30 12 whatever and so that's when i have to settle back into a lot and be like you got this this is fine it's turbulence let's figure it out let's do this do that and i can get back into it but we all deal with that and that's a a funny role for an instructor with with newer students to kind of dance that line and say hey look i want you there this is what we came for let's do it and abraham lincoln said you know uh a firm decision uh you know being happy is a firm decision or something to that point like just just you know make up your mind to be happy yeah and and let's and let's do this and james bradley had a a quick note on a i think it was the USHPA newsletter but he lives in brooklyn i don't know if he still lives there and he wouldn't fly for long periods of time and you know he didn't go into it real big on the USHPA thing i'm sure but he is very very uh experienced at not flying for periods of time and then going to these competitions

[01:07:04] and he's very well seasoned on that mindset of like and that was his note to the the USHPA community was hey don't tell yourself on the way up the hill that i haven't flown in a while right let's not let's not repeat that mantra confidence is important yeah yeah so let's let's not focus on that and let's say okay my gear's ready you know i cleaned up my gear i'm good for this the weather is this i'm heading up to the hill at a good time i've done this before this is what i've lived for i got this let's see what the weather is doing and if it's in within my kiting range let's go have some fun right but uh yeah it is a it is a funny line we dance with that uh get you out there and go for it but trying to make sure they're in the place

[01:07:54] **Gavin McClurg:** oh man i i can't imagine i i'm very impressed with you guys doing what you do it's it's awesome and just sharing that stoke and the passion and trying to keep people safe and yeah that is a that's a that is a tough dance hey we're up against our time a little bit but i do i have two two questions for you completely unrelated uh the first is cuervo i i didn't know that uh i didn't know that nickname i want to get the background on prentice's nickname and then the other is i haven't i used to ask this question all the time early on in the podcast and now it just pops up every once in a while but you seem like a great candidate for this one because i love the question but you've also you've been doing this a long time and you've been doing this you've been at it a long time you know you started with your dixon and prentice and these guys have been around a long time as well so i like this 50 hour question so if you could rewind to your 50 hour self and you're now who you are now and you could go back to that chandler and go hey man i got some advice for you what would it be so two totally unrelated questions but yeah and then uh we'll end there uh

[01:08:59] **Chandler Papas:** cuervo's name i have no idea um probably because probably i don't know probably because he does a call that sounds exactly like a crow he does this call like her uh yeah from the air that you know when you're flying with him and at other times he does it i know he does that maybe that's where it came from maybe that's it yeah

[01:09:21] **Gavin McClurg:** yeah i mean he does he does kind of talk to animals he's i mean he's an animal well

[01:09:27] **Chandler Papas:** and there's a thing called a crow's wind where a lot of birds aren't messing with it but the crows will go out and just do their things so he's you know he's pretty uh pretty seasoned he gets in a lot of uh crows types winds and gets out there like a lot of you guys do um but yeah i don't know but my 50 hour the 50 hour question is a great one i think i remember hearing that uh back in some older podcasts i i would be more grateful to tell you there's definitely one thing i would appreciate uh the journey and not be so hungry because it it uh it caused some scary experiences uh it caused some real close calls where i can say it was nothing obviously whatever skills i had might have helped but i i got lucky um i haven't had any big incidents but i've definitely gotten lucky and some of it was in that earlier hungrier uh time and even even a little further past that i've thrown uh reserves over water at sieves is one thing but i did throw once out in the wild and that was just cockiness it was cockiness on speed bar it was being upset at the local club with some politics i was uh officer and president for many years and and i took that up there with me and and you can't fly it you can't fly it right right like like you can't oh i mean my girlfriend got in an argument i'm going flying it's it's not a good recipe uh to to make things better so i did a lot of trying to fly it right with what was going on and it didn't work out well and i got lucky

[01:11:04] so i would definitely say being more grateful and more appreciative and just uh really slowing down and knowing that you got to get good before you get fast and to really appreciate the journey and to add more to the community and the stoke uh is really connecting that dot for how it'll make me fly better uh because i i didn't see that it was just the skills and the techniques and i uh dustin martin was you know they were really good and they were really good and they were really good and they were really good and they were really good and they were really good it was all hang gliders when i started there were two paragliders and i was kind of the wind dummy for hang gliders and so i got beat up out there a lot i was trying to do things that were out of my britches and i had scary things happen and then it would take that to step me back uh it would take these really close calls mistakes

[01:11:53] **Gavin McClurg:** you know yeah

[01:11:55] **Chandler Papas:** and so i i and i didn't need to go through that i i could have been up there earlier and i could have just uh you know had a different mindset of like i don't need to go about it like this and i need to get in a better place before flying that mind game aspect uh wasn't really there for me and i would just fly when my mindset was wherever and not connect the dots to that's why that scary incident happened it's like hey things weren't going good in my personal life i was really upset and i just got to get out of here and go fly and uh i wouldn't do that like i would not do that i i would slow down and that is good advice yeah yeah it really worked for uh certain sports right like certain types of

[01:12:40] **Gavin McClurg:** skiing if you're if you're just really competent in something yeah i can go skiing and have my mind on whatever because i grew up skiing that's all i've done but paragliding yeah i kind of want to be all in yeah

[01:12:50] **Chandler Papas:** it's it's that aviation like you said that aviation based adventure sport right like there's that next level of it that uh you have to be ready for those curveballs and so going out there with that state of mind uh i did too frequently and i i got lucky and i don't ever want to risk that again kind of thing so those are definitely a couple things i'd do different that

[01:13:15] **Gavin McClurg:** perfect advice a great place to end i love it and uh that was that was very visual i like that and uh dude i appreciate you your community appreciates you and i've been meaning to do this a long time no time like the present i guess but i appreciate you man and and uh thanks for sharing all that with us and with this audience and yeah man many safe flights i hope i see you out in in oregon here soon it's it's that's this rat this new concept that they're doing out there is fantastic i'm glad to see that things are happening out there again after a few years of being pretty quiet so that's that's good news yeah

[01:13:52] **Chandler Papas:** it's amazing what they're doing i'm glad to be here in the summers and in arizona in the winters and thank you gavin you're uh obviously everything you're doing for the community and all you've done and your resumes just full stoke and full send and just awesome on so many levels and uh you know bringing me on the show hopefully helps uh not having a resume like like all you guys uh hopefully work for some people out there and i enjoyed the conversation and uh yeah keep doing what you do too i appreciate you as well thanks a ton thanks brother appreciate me yeah cheers all right see you if

[01:14:36] **Gavin McClurg:** you find them cloud-based mayhem valuable you can support it in a lot of different ways all of them incredibly important 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 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 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

[01:15:27] giving their opinions and we aren't being swayed by brands but that means we rely on you our listener if and only if you can support the show and it doesn't hurt your pocketbook we really appreciate it go to the website to find various ways to support the show through patreon.com patreon.com 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 cloudbase

Français

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

Show notes

Dans cet épisode, je m'assois pour une discussion super sympa avec un instructeur de longue date et l'un des types les plus cool du milieu, Chandler Papas, le propriétaire de Desert Wind Paragliding. Chandler partage son parcours de toute une vie dans le parapente, l'importance d'une bonne instruction, la gestion des risques et la culture de la gratitude pour une expérience de vol plus sûre et plus épanouissante.

Le post #277 Mastering the Skies with Chandler Papas est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:17] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud Base Mayhem. J'espère que vous commencez à profiter de l'été alors que nous passons le solstice et les jours les plus longs de l'année, du moins dans l'hémisphère nord. On a eu des vols incroyables cette saison, surtout dans les Alpes et ça commence aussi à décoller ici dans les Rockies. Alors, ouais, j'espère que vous vous amusez bien. On a passé un super week-end au X-Lost, une petite course de marche et vol que j'organise à Arco, dans les Lost Rivers. C'était génial, vraiment cool de voir les gens se lancer, et je pars bientôt vers Chelan pour les championnats d'État. Et j'ai aussi prévu de super trucs pour l'automne en termes de compétition avec le Red Rocks Wide Open et le, eh bien, en fait le Niviuk Red Rocks Wide Open maintenant, ainsi que le Global Rescue X Red Rocks.

[00:01:04] Alors, oui, tout va bien dans le monde du vol et j'espère que c'est pareil pour vous. Mon invité aujourd'hui est Chandler Pappas. C'est un instructeur de longue date en Arizona, et il partage maintenant son temps entre l'Arizona en hiver et Rogue, Oregon, à Applegate en été, où il donne des cours. C'est peut-être l'un des instructeurs les plus passionnés avec qui j'ai déjà discuté, mais je voulais absolument l'inviter sur l'émission depuis très longtemps. Il a grandi sous le mentorat de véritables légendes comme Dave Prentice, Dixon White et Chris Santacroce. Et.

[00:01:44] Il y a aussi pas mal d'autres personnes. Il a eu la chance de commencer le pilotage avec un groupe de gens très compétents et il a transmis toute cette excitation et cette passion à ses propres élèves. Alors, celui-ci, je dirais qu'il s'adresse aux nouveaux pilotes qui débutent à peine. Il y a énormément de bons conseils de la part de Chandler sur la façon de trouver un bon instructeur et sur la manière, vous savez, d'éviter ces erreurs coûteuses et d'en apprendre beaucoup. Et sur l'état de flow. On aborde plein de sujets qui me passionnent infiniment, mais je pense que celui-ci sera utile quel que soit votre niveau d'expérience ou d'apprentissage. C'était un plaisir de discuter avec toi, il y a vraiment de super points à retenir.

[00:02:30] Il y a de super conseils ici. Je pense que ça va te plaire. Profite bien.

[00:02:38] Salut, l'ami. Ça fait plaisir de te voir sur mon écran. J'aurais aimé qu'on fasse ça en personne, mais merci d'avoir accepté. Et je me suis dit que j'allais te dire ça à chaque fois. Je sais, je sais, c'est un disque rayé. Ça fait un sacré bout de temps que je voulais faire ça avec toi, mais j'ai reçu un e-mail de l'un de tes élèves il y a quelque temps et je l'ai mis dans un petit dossier en me disant : « Hé, il faut que tu parles à Chandler. Il a des super histoires. Il enseigne en Arizona depuis une éternité. » Et ouais, j'ai hâte de discuter avec toi, mec. Bienvenue.

[00:03:06] **Chandler Papas:** Ouais. Merci. Je suis ravi d'être ici. Et ouais, je suis un peu impressionné par votre liste de CV. Je suis content que vous m'ayez appelé, mais je pense qu'il y a de la place pour un pilote et instructeur de parapente qui se soucie vraiment du parapente et qui l'adore, et je suis content d'être là. Ouais. Super content. Alors merci encore.

[00:03:29] **Gavin McClurg:** J'ai cette question que j'aime parfois poser en introduction, et les gens l'ont déjà entendue, mais imaginez : vous êtes dans un bar et quelqu'un s'approche de vous et dit : « Hé mec, je peux t'offrir un verre ? » Qu'est-ce que vous faites ? Comment, comment répondez-vous à cette question ? Qu'est-ce que vous faites ? Qui êtes-vous ?

[00:03:46] **Chandler Papas:** Ouais, c'est une bonne question. Et ça m'est déjà arrivé. En fait, j'aime dire que je grimpe des montagnes avec un avion à dos sans moteur et que je m'élance pour voler uniquement grâce à la nature, avec pour objectif d'atterrir en douceur. Et j'ai découvert que j'adore apprendre aux gens à faire ça. C'est devenu ma passion. Le reste du travail que je fais, je n'en fais que juste assez pour subvenir à mes besoins et m'assurer d'avoir le temps de continuer à faire ça.

[00:04:22] **Gavin McClurg:** C'est stylé. D'habitude, on a des boulots pour financer notre addiction, mais toi, ton job c'est l'addiction et tout le reste sert à la soutenir.

[00:04:30] **Chandler Papas:** Ça a l'air génial. Ouais. Ouais. Ça marche.

[00:04:35] **Gavin McClurg:** Et quand est-ce que tu t'es lancé ? Quel a été le déclic ? Qu'est-ce qui t'a poussé à prendre ton envol au départ ?

[00:04:42] **Chandler Papas:** Ouais. Alors, mon parcours d'apprentissage, je pense que certains l'ont remarqué, c'était très intéressant. Au tout début, je me souviens avoir eu environ neuf ou dix ans et, dans l'une des entreprises de traiteur de mon père, j'ai vu un deltaplane. On était à un événement de traiteur en plein air et il y avait ces deltaplanes qui atterrissaient. Et j'ai dit à mon père : « Je vais faire ça. » Et il a répondu : « Tu le feras probablement », parce qu'il essayait toujours de m'orienter vers le golf et le tennis, des sports peu intenses, qui rapportent beaucoup d'argent avec des filles mignonnes, le golf, le tennis. Du coup, je me suis mis au BMX, au BMX et au skateboard, tu sais, un truc qui devait être défini d'une certaine manière. Mais c'était la toute première chose dont je me souviens et j'ai perdu ce rêve pendant un bon moment.

[00:05:28] Et puis, quand j'avais environ 32 ans, vers l'an 2000, j'ai commencé à faire de l'aile. Je ne connaissais rien au parapente ou autre chose. J'ai commencé à prendre des cours d'aile et j'étais là-haut dans l'avion avec le gars, il m'expliquait tout, il me faisait passer à travers plein de trucs. Et on a vu un parapente motorisé dans le ciel. J'ai demandé à l'instructeur : « C'est quoi, ça ? » Et il a dit : « Oh, c'est un parapente. » J'ai dit : « Un quoi ? » Il a répété : « Un parapente. » J'ai dit : « Il a un moteur. » Il a répondu : « Oui, c'est un parapente motorisé, mais il y en a aussi des non-motorisés. » Et il essayait de m'enseigner et je l'ai encore interrompu en disant : « Donc les non-motorisés, ils ne peuvent pas monter ou quoi ? »

[00:06:14] Elles fonctionnent comment ? Elles s'envolent comment ? Et il m'a dit : non, elles décollent des montagnes et elles peuvent utiliser la thermique, exactement comme ce que j'essaie de t'apprendre ici et de t'expliquer. Et, tu sais, il a fini par me ramener à la leçon. Reviens ici. Ouais, mais ça m'a marqué. Et donc, c'était vers ma troisième ou quatrième leçon. Et quand je suis rentré, j'ai fait des recherches, j'habitais à Phoenix, en Arizona, et il y avait les cratères avec Dixon White à l'époque. Et je n'ai pas pris d'autre leçon de planeur. J'ai fini par monter à Flagstaff pour aller voir le truc du parapente. Je n'ai pas vraiment aimé l'idée du moteur. C'est pour ça que j'aime les planeurs. Et je n'étais pas tombé dessus par hasard. Alors j'ai pris la voiture pour aller à Flagstaff et, à l'époque, en fait, même avant ça, ma petite amie de l'époque m'a dit : Oh, eh bien, le copain de ma meilleure amie le fait et tu devrais lui parler.

[00:07:09] Alors je l'ai fait. Et c'était David Prentice, alias Cuervo. Pas possible. Waouh. Oh oui. Ouais. Yep. Et donc j'ai commencé à m'entraîner avec Cuervo et j'ai eu ma première aile, une Nova Farron. Et il est vite parti pour les mondiaux. Je crois qu'il faisait partie de l'équipe mondiale américaine à l'époque et il est parti pour l'Australie. Et moi, je venais juste de commencer, j'avais fait pas mal de kite, tout le pré-vol et j'avais regardé plein de gens voler. Et, ouais, on avait fait un voyage aux Caraïbes. Et beaucoup de travail dans le parc, du kite et dans différents parcs. Yep. Et donc il est parti pour l'Australie et je me suis dit : je ne veux pas attendre, je veux continuer à m'entraîner.

[00:07:54] Et quelques personnes m'avaient dit : « Hé, si tu montes aux Craters, ne dis pas à Dixon que tu as entraîné avec Cuervo, ils ne s'entendent pas et tout ça. » Et j'étais en mode : « Oh purée, peu importe. » Alors je suis monté aux Craters, j'ai sauté dans le bain avec Dixon et il m'a vu faire du kiting. Je lui ai demandé : « Tu as déjà fait de l'entraînement avant ou quelque chose comme ça ? » Et j'ai répondu : « Oh, juste un pote qui m'a montré quelques trucs. » Et il n'arrêtait pas de me demander : « Tu es sûr ? » Et je répondais : « Ouais, ouais, ouais. » Et une fois, quand on sortait du camion au sommet du cratère Miriam, des amis communs à Cuervo et moi que j'avais rencontrés ont dit : « Oh, salut, ça va ? Tu es là avec Cuervo ? » Et Dixon a entendu ça, et j'étais en mode : « Oh purée. » Alors il est venu me

voir et a dit : « Oh, tu n'as fait d'entraînement avec personne. »

[00:08:42] Hein ? Et, euh, Dixon était un super gars. Du coup, il m'a un peu mis la pression avec les cordes, il les a utilisées un peu plus fermement et il m'a servi de cobaye pour des démonstrations de kite en fort vent, et, tu sais, il m'a fait une petite pression très pro à ce sujet, tu vois ? Et, et j'ai dit, j'ai dit : « Ouais, j'ai entendu dire qu'il y avait des tensions. Je ne voulais pas, tu vois, créer de frictions. » Et il a dit : « C'est pas grave. On va continuer à travailler avec toi. On fait ça. » Et c'était à l'époque où Marty, Rob et beaucoup d'autres personnes instruisaient pour Dixon aux Craters. Donc ça a commencé avec Cuervo et, euh, j'ai fini par travailler avec Dixon. Et puis le truc dingue qui s'est passé, c'est qu'il me mettait la pression sur tout ça. Et j'ai dit : « Hé, j'ai, tu vois, tout terminé pour le P2 » et il répondait : « On reviendra et on continuera à t'aider. »

[00:09:27] Je te le donnerai le week-end prochain ou je ne sais quoi. Il me mettait juste la pression. Et je lui disais : « Hé, j'ai besoin de voler à South Mountain à Phoenix. » Et il répondait : « OK, je te le donnerai. » Et puis il a fait une crise cardiaque et il est décédé.

[00:09:38] **Gavin McClurg:** Waouh. Ouais. Ouais, tu me ramènes loin là. Je veux dire, bien sûr. Ouais. Waouh.

[00:09:44] **Chandler Papas:** Ouais. Il fait une crise cardiaque. Et à ce moment-là, je le connaissais déjà, j'étais dans son jardin et il était, comme vous le savez, une personne intéressante. Il a fait le cirque pendant des années et, vous savez, il avait des cordes d'équilibre dans son jardin et tout ça. Et tout le monde disait : « Eh bien, tu devrais juste demander à Marty ou Rob ou à l'un des gars à la réception des funérailles », parce que j'y allais et je me sentais bizarre par rapport à ça. Je ne savais pas quand ni où. Je me disais : « Je ne sais pas, je devrais... » C'était une réception très décontractée, vous voyez. Et j'ai dit que je ne voulais pas le faire. Alors j'ai dit : « Vous savez, j'ai besoin de mon P2. » Alors j'appelle Cloud Nine et je dis : « La seule chose qu'on ne dit pas aux instructeurs », j'ai dit : « C'était Steve Mayer, vous savez, il décroche. » Et j'ai dit : « Hé, écoute, j'ai déjà les compétences pour le P2. »

[00:10:29] Vous savez, j'ai vraiment juste besoin de quelqu'un pour, pour me valider, vous voyez ? Et ouais, ouais, ouais. C'est ça. Maintenant je sais pourquoi on ne fait pas ça. Et il me dit : « Écoute, tu dois monter ici et suivre le programme. Comme tout le monde, je ne te connais pas, tu dois te bouger et faire le truc. » Alors j'ai dit : « D'accord. » Donc là, je, vous savez, j'y vais, je roule jusqu'à Salt Lake City et j'y vais et je fais du kite, genre, vraiment bien. Et il me dit : « Oh, tu sais quoi ? Je vais te prendre comme démonstrateur de kite en vent fort pour mes élèves. Tu te débrouilles super bien, tu sais ? » Et je me dis : « Et c'est reparti. » Et, et donc j'ai rencontré Steve et ses instructeurs et c'était incroyable. C'est ça. J'ai enfin eu mon P2 là-haut avec lui. J'ai appris à bien connaître Point of the Mountain.

[00:11:15] Et vous savez, l'avantage de ce petit supplément d'argent, parce que tout le monde était sympa et ils ont tous travaillé avec moi, c'est que j'ai reçu des cours de la part de probablement cinq instructeurs incroyables et qualifiés. Je voulais juste dire, c'est

[00:11:33] **Gavin McClurg:** C'est extraordinaire les gens que vous avez eus comme piliers ici, je veux dire, Prentice, Dixon et Mayor, je veux dire, mon Dieu, mec,

[00:11:43] **Chandler Papas:** C'est un bon début, non ? Et j'étais un peu grincheux à l'époque parce qu'il y avait un peu plus d'argent et de déplacements, et les fonds n'étaient pas géniaux à ce moment-là, mais c'était incroyable. Et j'ai pu rencontrer Chris Santacrose quand j'étais au point de la montagne et j'étais vraiment intéressé par le towing. Alors j'ai sauté le pas, j'étais très actif à l'époque. Et ça s'est super bien passé à cause de la façon dont les choses se sont enchaînées. J'avais, vous savez, un total de cinq ou six instructeurs de classe mondiale. Et je suis toujours un grand partisan aujourd'hui des écoles qualifiées qui s'entendent bien, travaillent ensemble, échangent des élèves, discutent des programmes et disent simplement : « Hé, tu as ton P2 avec moi, mais ça vaut son poids en or en termes de temps et d'argent de continuer la formation continue, la formation continue, comme on en parle beaucoup tous ensemble. »

[00:12:40] Et, euh, vous avez sur votre émission. Euh, avec Califf, c'est l'un des podcasts. Je me rappelle qu'il y a ce genre de truc, vous savez, le type de P2 « je quitte le nid et on a du travail à faire ». Ouais.

[00:12:53] **Gavin McClurg:** Tu as ton classement. À plus tard.

[00:12:55] **Chandler Papas:** Ouais. Et c'est aussi dans l'Ouest des États-Unis, non ? Ce n'est pas seulement dans d'autres pays où c'est un peu plus favorable au P2. On a beaucoup de sites où la météo passe du P2 au P4, ce genre de truc. Et oui, instantanément. Ouais. Chasser la météo P2 est un sujet qu'il faut, vous savez, continuer à aborder et essayer de combler ce fossé. Alors j'ai adoré. C'était génial. Et je me suis retrouvé, j'avais de la famille à Driggs, dans l'Idaho. Du coup, j'ai rencontré immédiatement l'équipe du Wyoming et Maddie Combs. Et dès que j'ai vu le remorquage, je suis tombé amoureux. Je ne sais pas exactement ce que c'était, mais j'ai juste trouvé que c'était la chose la plus intéressante, incroyable.

[00:13:43] quand je l'ai vu pour la première fois, je me suis dit : c'est incroyable. C'est juste incroyable. Et ça m'a fait peur. Ça m'a vraiment poussé à regarder autour de moi et à me dire : « Waouh, il y a forcément beaucoup de choses qui pourraient mal tourner ici. » Mais je suis tombé amoureux du remorquage et je l'aime toujours aujourd'hui. Et, ouais, c'est comme ça que ça a commencé pour moi. Et je suis reconnaissant que ça se soit passé comme ça parce que je crois beaucoup à la formation continue et au fait de travailler avec différents instructeurs parce que, euh, on n'est pas parfaits. On a des lacunes et, euh, on peut combler certaines lacunes ailleurs. Et c'est très spécifique au site, non ? Genre, tu vas apprendre en fonction des sites où tu te formes, qui sont totalement différents, surtout aux États-Unis.

[00:14:33] Se contenter d'apprendre sur un seul site, c'est... Écoutez, j'ai été formé et j'ai vécu à Hawaï pendant un certain temps. Et je veux dire, avec du vent fort, on va vous y amener efficacement et bien. Il y a les alizés qui soufflent du côté au vent de l'île. Il y a des parcs d'herbe. Je veux dire, on organise des compétitions sur des cocotiers avec des élèves pendant 12 heures, vous savez, six à 12 heures de formation. On va vous y amener, mais les thermiques, vous savez, c'est une autre histoire et les trouver là-bas, c'est différent. Et quand vous vous entraînez dans les cratères du nord de l'Arizona, c'est du désert de haute altitude en quelque sorte, et vous vous entraînez sur de l'érosion volcanique.

[00:15:19] C'est donc très spécifique à chaque site et je ne peux pas assez insister auprès des gens pour leur dire : « Hé, allez ici et payez un instructeur pour quelques jours de formation ». Ne faites pas ça, vous savez, il y a cette envie de décrocher le P2, genre « je veux juste avoir mon P2 et après c'est bon ». Et je travaille beaucoup pour dire : « Écoutez, la nature se fiche de ce qu'il y a sur votre carte de qualification, c'est une chose et vous avez beaucoup à apprendre ». Vous voulez aller sur d'autres sites avec d'autres instructeurs, leur payer quelques jours de cours, les prévenir à l'avance, leur montrer votre carnet de vol et vous entraîner sur différents sites. C'est super crucial. Enfin, je me suis un peu perdu là-dessus, mais oui, c'est comme ça que je m'y suis mis. Et je suis reconnaissant envers tous les instructeurs et tout ce qui s'est passé en chemin. Ça s'est avéré être la meilleure chose qui pouvait m'arriver.

[00:16:06] **Gavin McClurg:** Je suis toujours un peu, enfin, comme toi, je viens juste de recevoir l'aile avec laquelle j'ai été formé, et avec le recul, c'était, c'était, c'était génial. Farrell et Santa au point. Et, tu sais, quand j'avais, j'avais un pote qui habitait au pied de Tiger Mountain dans le Washington. Je les regardais voler depuis 15 ans et ça avait juste l'air, je ne comprenais pas. Je ne comprenais pas. Je pensais qu'ils se contentaient de planer et d'atterrir. Tu sais, je ne comprenais pas le XC. Je ne l'aimais pas juste comme toi, je l'avais vu. Je ne l'avais pas vraiment saisi. Je pensais que ça avait juste l'air lent et ennuyeux. Tu sais, j'étais skieur de compétition. Et accro à la vitesse et au risque. Je ne me rendais même pas compte que c'était risqué, mais ensuite j'ai commencé à entendre des histoires sur, tu sais, le vieux untel est mort ou untel s'est blessé. Et là, wow, wow.

[00:16:51] Et, vous savez, ce n'était jamais une question d'équipement. C'étaient des mauvaises décisions. Et je me suis dit : « Bon, je suis le roi des mauvaises décisions. Peut-être que ce n'est pas mon sport. » Du coup, je l'ai évité pendant longtemps. Mais enfin, quand j'ai décidé que « oh, ça pourrait être plutôt intéressant », je suis allé faire un tandem. Je trouvais ça vraiment ennuyeux. Ensuite, j'ai fait un autre tandem avec un pote et il a fait pas mal d'acro et là, je me suis dit : « Oh, d'accord. » Et puis il m'a donné les commandes et, oh, wow, je peux le faire, d'accord, maintenant je comprends. Et mon pote m'a emmené jusqu'au point. Donc juste par, enfin vraiment avec le recul, c'était parce que j'avais un pote qui avait été formé par Santa. Du coup, j'ai pu avoir une super instruction, mais pour ceux qui écoutent, vous savez, on ne sait pas ce qu'on ne sait pas. Comment trouver la bonne école ? Comment trouver le bon instructeur ?

[00:17:37] Et, vous savez, on peut être précis parce qu'on discute et qu'on ne sait pas ce que vous ignorez. Mais, vous savez, on connaît Santa et le point et on connaît tous ces endroits dont vous parlez, mais beaucoup d'auditeurs sont en Europe. Comment trouvez-vous le bon gars ou la bonne fille pour vous apprendre ? Comment trouvez-vous le bon

endroit ? Qu'est-ce que vous cherchez ?

[00:17:56] **Chandler Papas:** Ouais. Encore un autre super sujet de discussion, n'est-ce pas ? Parce que tous les instructeurs ne conviennent pas à tous les élèves, et tous les élèves ne fonctionnent pas avec tous les instructeurs. Et le plus délicat, je pense que le plus délicat aux États-Unis, c'est que pendant que nous allons...

[00:18:12] **Gavin McClurg:** à travers ça, on va devoir, on va avoir

[00:18:12] **Chandler Papas:** le sport. Il y a beaucoup de déplacements. Il y a beaucoup d'engagement et tout ça, n'est-ce pas ? Parce que même pour aller dans une école, n'importe laquelle, beaucoup de gens aux États-Unis doivent faire de longs trajets. Et il y a encore plus de déplacements si vous voulez en regarder une autre. Donc, vous savez, je pense qu'il faut vraiment s'engager, prendre le téléphone, faire des recherches et parler aux gens. On le dit constamment, vous savez, avec notre cours d'introduction, on dit : « Hé, regardez, vous venez par le site web ou par quelqu'un d'autre. On veut vous emmener sur la colline. On veut vous sortir sur le terrain pour nous voir nous entraîner, faire du kite. On veut vous emmener sur le terrain de toe. On veut vous impliquer. » Je veux aussi parler des autres écoles avec lesquelles je suis impliqué au cas où vous auriez de la famille qui y habite et que ça vous arrange mieux.

[00:19:02] Je veux les instruire, n'est-ce pas ? On veut vraiment qu'ils soient, comme on dit, pleinement informés. Et en ce qui concerne le choix d'une école, c'est difficile pour les gens ici. Ils n'ont que peu de choix. Et si cette école ne convient pas, disons, ils sont coincés, non ? Ils y sont, et les gens n'ont pas les ressources ou le financement. On pourrait donc probablement faire beaucoup de travail et apporter de l'aide pour mieux organiser ça dans le contexte des États-Unis. L'USHPA fait déjà un peu de travail là-dessus. Ils ont listé les sites web de toutes les écoles de la région. Mais c'est délicat. Alors je dirais d'interviewer et de s'engager vraiment, genre : « Ça va prendre du temps et de l'argent, mais je veux m'assurer de les vérifier. » Et j'ai parlé à certains de leurs élèves et j'ai une très bonne impression, et je ne me sens pas pressé de verser un acompte ou quelque chose comme ça.

[00:19:56] Et le truc du tandem que tu as mentionné est intéressant parce qu'on nous dit tout le temps : « Je veux faire un tandem pour voir si je veux faire ce sport ». Et c'est ce qu'ils disent. Et je réponds généralement : « Écoutez, si on fait un tandem, vous allez atterrir et vous aurez envie de faire ce sport plus qu'avant de l'avoir fait ». Vous êtes un peu l'exception dans ce cas. Vous étiez un peu plus extrême et ça vous a semblé un peu ennuyeux, mais la plupart des gens font ce tandem et se disent : « Oh mon Dieu, c'était plus paisible que ce que je pensais, c'était fluide. C'était génial ». Et je dis : « Mais le vrai truc, ce que vous voulez faire, c'est être pleinement informés. Je veux que vous connaissiez le coût réel. Il n'y a pas que l'aile, la sellette et le parachute de secours. Il y a le crochet, le couteau, la radio, le concertina. Il y a toutes ces choses ».

[00:20:41] Il y a les adhésions et tous les coûts sont à l'avance, non ? Ils doivent un peu se confronter à ça dès le début. C'est super pour plus tard, mais on voit souvent des gens être complètement décontenancés par ça. Alors on veut qu'ils le sachent, et puis il y a l'investissement en temps, non ? Genre, « Hé, on dépend de la météo, à quoi ressemble votre emploi du temps avec le boulot ? ». On veut vraiment qu'ils aient une approche très réaliste du type : « Voici le temps que ça va prendre avec mon emploi du temps et mes disponibilités. Voici ce que je prévois pour les coûts. » Et puis aussi : « Voici ce que je vais obtenir. » Pour ma première ou deuxième saison, mon instructeur... et beaucoup d'instructeurs avec qui j'ai travaillé au fil de l'année me disent : « Tu es un vendeur pourri. Tu es en train de décourager les gens de faire ce sport. Tu sais, tu dois parler des trucs positifs. » Alors j'ai intégré plus de... enfin, quand vous y serez, vous allez faire de la thermique jusqu'à la base des nuages.

[00:21:33] Genre, vous allez pratiquer l'une des plus grandes inventions de l'humanité. Enfin, à part les gens qui aiment les maladies et tout ça, je ne compare pas avec ça, mais à part ça, ce qu'on fait est incroyable. C'est absolument l'une des plus grandes choses que vous allez jamais vivre. Alors on veut vous y amener, mais on a un très bon taux de réussite pour les gens qui s'inscrivent et qui finissent grâce à ce cours d'introduction. Et une grande partie, une grande partie de ça, c'est de les ralentir et de s'assurer qu'on leur convient, et de s'assurer qu'ils savent qu'il y a d'autres ressources disponibles. Et juste pour s'assurer que vous avez une bonne impression de tout ça parce que c'est un engagement et que c'est du parapente. Et ce qu'on fait, c'est intense et c'est dangereux.

[00:22:19] Et on veut s'assurer que les gens comprennent que ce n'est pas seulement une question de minimiser les risques, mais de les accepter. Et que je sais dans quoi je m'embarque, parce qu'ils s'entraînent surtout à Phoenix. Ils vont arriver au point où ils se diront : « Oh, ça m'a coûté beaucoup d'argent. Ça m'a pris beaucoup de temps. Je fais des vols courts. Il y a énormément de poussière. Et c'est beaucoup pour une si petite récompense, non ? » Ils ne voient pas le truc. C'est dur de prendre le virus au début, non ? Est-ce que vous êtes remorqués ?

[00:22:51] **Gavin McClurg**: pour s'entraîner là-bas ? Vous faites du lobbying ?

[00:22:54] **Chandler Papas**: sur les vagues ? On fait les deux, mais principalement, mais principalement du towing. On, euh, ouais. On fait principalement du towing et on en fait beaucoup et on a un super succès là-bas et on adore ça. Et ça équivalait à plus de temps. Ça équivalait à un peu plus d'argent, ce qui équivalait à une certification de towing en surface, ce qui est une chose en soi. Donc il y a même un peu plus là-dedans. Du coup, ils se prennent tout ça au début. Et je pense que c'est super crucial, mais pour en revenir à la question du choix d'un instructeur, euh, vous savez, je, je raconte un peu l'histoire de quand j'ai appris le surf rapidement à Hawaïi, je suis allé voir un instructeur. C'était un gars né sur l'île. Et il, il, il a dit : « Hé, on va, vous savez, descendre ici et on va faire ça. »

[00:23:41] Et il m'a dit : « Hé, on va faire ça. » Il m'a dit : « Allonge-toi sur la planche, entraîne-toi à te lever dessus. » Et : « Oh, tu as déjà fait du skateboard, tu sais, bla bla bla. On va te mettre à l'eau. » Et il m'a mis dans de petites vagues et j'ai appris, c'était une bonne leçon, mais je voulais apprendre avec cette autre instructrice. J'avais vu qu'elle prenait son temps. C'est un peu rester assis sur la plage. J'avais juste un pressentiment. Alors je suis allé la voir et je lui ai dit : « Hé, j'aimerais m'entraîner avec vous. » Et elle a dit : « Vous savez, je forme vraiment juste des femmes, bla bla bla. » Mais j'ai été assez persévérant. Je lui ai dit : « Hé, j'aimerais vraiment prendre un cours avec vous. » Et elle a dit : « D'accord, soyez ici demain à 6 heures du matin sur cette plage. » J'y étais et elle est venue me voir et elle m'a dit : « Je veux que vous restiez juste assis ici à regarder l'océan, juste le regarder pendant 20 à 30 minutes. »

[00:24:28] Et je lui ai dit : « Je reviens. » Et j'ai dit : « OK, j'adore ça. » Alors j'ai observé les vagues. J'ai observé le vent. J'ai regardé où les surfeurs rammaient pour aller au large et elle est revenue, elle s'est assise à côté de moi et elle m'a demandé : « Alors, qu'est-ce que tu as vu ? » Et j'ai répondu : « Eh bien, j'ai vu que les vagues sont plus grosses ici, là et là. Et qu'elles arrivent par la gauche, la droite ou le milieu. Et que le vent fait ça. Et que ces gars ont l'air d'avoir plus de facilité pour ramer ici. » Et on est restés assis là pendant une heure et elle m'a pratiquement appris l'étiquette. Elle a dit : « Oui. Tu vois comment ils rament là-bas et que ça les gêne ? Et tu vois comment il a tourné sa planche sur le côté quand ce surfeur arrivait ? Tu ne fais jamais ça. » Et ensuite elle m'a appris les lignes de vent. Mes yeux ont commencé à voir des choses que je ne voyais pas avant.

[00:25:13] Elle m'a appris le timing des vagues. Elle m'a appris plein de choses. Et puis elle a dit : « Bon, c'est la leçon d'aujourd'hui. Je te suggère de passer beaucoup de temps à rester assis et à observer jusqu'à ce que je te revoie. » C'est vrai. Et je l'ai pris très à cœur, j'essaie de l'appliquer. Ce que j'ai réalisé, c'est qu'elle cherchait surtout à créer une atmosphère propice à l'apprentissage plutôt qu'à simplement enseigner. C'est ça. Et je lisais, curieusement, un livre sur les lettres d'Einstein. Et c'est ce qu'il disait : nous créons davantage une atmosphère pour que les gens apprennent que nous n'enseignons pas. J'ai vraiment pris ça à cœur et ça m'a beaucoup aidé. Je raconte cette histoire aux gens parce que si vous ressentez cela avec moi, vous savez que le courant passe et qu'on peut travailler ensemble, mais je vais ralentir ici et nous allons procéder d'une certaine manière.

[00:26:10] Et si vous voulez, vous savez, faire une formation plus rapide ou quelque chose comme ça, je peux vous recommander des écoles et c'est super. Vous pouvez travailler avec eux et ensuite revenir travailler avec moi ou peu importe. Mais je veux m'assurer, vous savez, qu'il y a plus que le simple fait d'obtenir votre P2 et de partir seul. Alors, discutez bien avec l'instructeur et assurez-vous que ça vous convient, parce que je ne suis pas fait pour tout le monde et c'est correct. Vous savez, certaines personnes auraient été mieux avec le premier instructeur et elles auraient pu devenir des surfeurs de classe mondiale. C'est bon. Il n'y a rien de mal ou de bien avec les différentes méthodes. La seule chose que j'ai apprise en apprenant avec tous les différents instructeurs de parapente avec moi, c'est qu'ils avaient tous des styles très différents, mais ils visaient tous le même objectif.

[00:26:58] Euh, vous savez, Cuervo et Dixon avaient des personnalités et des styles d'enseignement très différents, complètement différents, mais ils tenaient tous les deux au parapente. Passionnément. Ils se souciaient de vous en tant

qu'élève et ils essayaient de vous faire ressentir l'aile, de vous faire comprendre ce qui se passe et de vous amener à un niveau où, quand vous les quitteriez, ils se diraient : « OK, il comprend ses prises de décision par rapport à la météo et, vous savez, tout ce que nous enseignons. » Il y a donc différents styles et, vous savez, si vous en avez les moyens, allez voir différentes écoles, parlez aux instructeurs et parlez à leurs élèves. Prenez votre temps pour cette décision.

[00:27:43] Et puis, si vous n'avez qu'une seule école à proximité et que vous y allez, c'est une discussion que nous avons un peu : vous ne vous sentez pas à votre aise, ça ne fonctionne pas et vous n'avez pas les moyens d'aller ailleurs. Ou même si vous pouviez parler aux instructeurs, genre, leur dire ce qui ne fonctionne pas pour vous, parce qu'on a des élèves qui viennent nous voir et qui disent : « Oh, je n'ai pas aimé cette école. Ils ont fait ceci ou cela. » Et la première chose que je dis, c'est : « D'accord, mais est-ce que vous leur en avez parlé ? Est-ce que vous leur avez fait savoir que quelque chose qu'ils faisaient ne fonctionnait pas pour votre façon d'apprendre ? » Parce qu'ils font probablement de leur mieux et qu'on ne convient pas à tout le monde. Et s'ils ne leur donnent pas cette chance...

[00:28:29] Exactement. Et j'ai vécu ça aussi avec des élèves pour qui quelque chose ne fonctionnait pas. Plus tard, j'ai entendu ça et je les ai abordés, et ils m'ont dit : « Ouais, je ne fonctionne pas vraiment comme ça. » Et j'ai répondu : « D'accord, c'est compréhensible. » Mais j'aurais aimé qu'ils viennent m'en parler et me disent simplement : « Écoutez, je suis plutôt du genre à apprendre dans un bureau en entreprise et j'avais besoin d'une formation plus... dans ce sens-là. C'est ce qui marche pour moi. » Et on a tout le spectre, non ? On a des gens de notre

[00:28:57] **Gavin McClurg**: communauté, n'est-ce pas ? On est tous, d'une manière ou d'une autre, sur le spectre.

[00:29:03] **Chandler Papas**: Ouais. Ouais. On a tous des profils différents et il est important d'adopter une approche de maîtrise individuelle, mais ouais, prenez votre temps, essayez de trouver une bonne école et parlez à vos instructeurs de ce qui, enfin, vous savez, de ce qui ne fonctionne pas pour vous, et laissez-leur la chance d'ajuster leur programme et d'apprendre de vous. C'est super important d'être ouvert avec eux et ne vous souciez pas de froisser qui que ce soit. C'est du parapente et, vous savez, ils peuvent le prendre, parlez-leur.

[00:29:31] **Gavin McClurg**: Ouais. Tu as mentionné quelque chose auquel je n'avais pas vraiment pensé, euh, beaucoup. Tu sais, j'ai un peu exploré ça avec Dylan, tu sais,

[00:29:40] **Chandler Papas**: et je, je, je, je, je, je, je, je, je, je, je, je, je, je, je,

[00:29:40] **Gavin McClurg**: dans certains pays, on ne peut pas être une école et vendre du matériel, ça, ça va un peu à l'encontre de l'autre. Et évidemment ici, la plupart des écoles ne survivraient pas si elles ne vendaient pas de matériel, donc c'est, c'est tout, on n'a pas besoin d'entrer dans les détails. Parce que, vous savez, il y a beaucoup d'opinions là-dessus, mais vous voyez, d'un côté, vous travaillez un peu contre ça, vous voulez vendre le matériel, mais peut-être que c'est un pilote pour qui ce n'est pas approprié de commencer ce sport, vous voyez, et si vous vous souciez vraiment de leur sécurité et de leur santé à long terme, peut-être qu'ils devraient faire du checkers. Mais vous, vous avez mentionné quelque chose, vous savez, dans votre cours initial, votre initial, vous voulez les informer des coûts et que, vous savez, ce n'est pas juste l'aile et la sellette, c'est tout ce reste. Et, vous savez, c'est un gros engagement initial et c'est un gros engagement initial en temps.

[00:30:26] D'après ce que j'ai entendu, vous avez aussi mentionné : « Hé, il faut savoir que c'est risqué. C'est de l'aviation. » Je pense que beaucoup d'élèves passent à côté de ça, soit parce que l'instructeur, encore une fois, vous êtes un peu dans une situation contradictoire : d'un côté, vous voulez vendre une formation, et de l'autre, vous ne la vendez pas très bien. Si vous dites : « Hé mec, tu pourrais mourir en faisant ça », ils vont se dire : « Oh, vraiment ? ». Mais beaucoup de gens avec qui j'ai discuté au fil des années, quand ils repensent au moment où ils ont obtenu leur temps de vol P2, disent : « Je n'en avais aucune idée. Je n'avais aucune idée que c'était vraiment... Je ne sais pas comment on peut ne pas savoir qu'on fait de l'aviation, mais on va leur donner le bénéfice du doute. Il y a beaucoup de gens qui en arrivent au point où ils voient tous ces gens le faire. Il y a plein de gamins qui courent partout. »

[00:31:11] Oh, ça doit être plutôt sûr, vous voyez, et quand c'est bien fait, c'est plutôt sûr, mais c'est de l'aviation, vous voyez, et beaucoup de gens insistent. Comment gérez-vous ce côté délicat ? Comme vous l'avez dit, vos potes vous disaient : « Mec, tu n'es pas très doué pour marketer ce truc. Tu es trop honnête. » Mais c'est quelque chose qu'il faut savoir : vous allez payer beaucoup d'argent, vous allez passer beaucoup de temps et vous allez vous lancer dans quelque

chose qui ne ressemble pas vraiment à l'expérience en tandem que vous avez eue. Vous voyez, à mesure que vous progressez, vous allez vouloir... on vise les turbulences. C'est ce qu'on veut.

[00:31:47] **Chandler Papas:** Ouais. Ouais. C'est encore une question où je pense qu'on essaie tous de trouver les meilleurs mots, non ? Genre, c'est, c'est, c'est du parapente sécurisé. C'est ça. Et, et des questions comme ça sur comment tu gères ça ? C'est dangereux. Ce qu'on fait pour garder les gens motivés pour le sport. C'est une, c'est une discussion formidable. Et je, j'y pense et je discute avec des gens à ce sujet et, tu sais, ce que j'ai trouvé et je suis toujours ouvert à, à ajuster et à apprendre. Et je demande constamment des trucs aux autres instructeurs. Parce que je, je veux juste m'améliorer, mais je dis, regarde, quand ils, quand ils arrivent avec une sorte de question là-dessus, genre à quel point c'est risqué ? Et l'autre c'est est-ce que le deltaplane est plus dangereux ? C'est ça. Et, et je dis, eh bien, c'est le pilote, mais je dis, regarde, mon expérience m'a appris parce que je m'inquiétais des risques en arrivant dans le milieu.

[00:32:38] J'ai fait une petite incursion vers le base jumping et j'ai très vite réalisé que je ne pensais pas pouvoir réduire le risque à un niveau qui me conviendrait. Je ne voyais tout simplement pas comment ça pourrait marcher à ce niveau-là. Je le voulais, mais pas assez pour la quantité de risques que je voyais non atténués ou impossibles à atténuer. Personne ne grimpe. Je ne pense pas que beaucoup de base jumpers grimpent sur une tour de mille pieds. Si le vent change, par exemple. Il y a beaucoup de choses qui m'ont fait dire « ouah ». Alors le parapente m'a tout de suite parlé sur ce point. Mais je dis Basically aux gens : « Écoutez, il y a trois choses principales que mon expérience et l'expérience autour de moi dans le monde du parapente m'ont apprises. »

[00:33:27] Et l'un d'eux, c'est évidemment le jugement, n'est-ce pas ? On essaie de vous apprendre à avoir ce jugement qui s'exerce en permanence. Et je dis : « Eh bien, je ne sais pas, je ne sais pas comment vous allez réussir votre journée. » On va essayer de vous faire quitter le nid en comprenant que votre jugement est la clé, et vous donner les outils pour analyser la météo et le site pour la journée. Vous devez fonctionner avec vos limites et exercer un bon jugement. Donc, exercer un bon jugement, c'est le plus important. Le deuxième, c'est qu'il faut une bonne instruction, d'accord ? L'auto-apprentissage ne fonctionne pas bien dans ce sport, même pour les personnes les plus avisées. Et même pour certains athlètes, parce que c'est très contre-intuitif, je pense que c'est l'un des points majeurs. Donc, vous avez besoin d'une instruction de qualité, vous devez vous en souvenir et continuer votre formation, n'est-ce pas ?

[00:34:19] Alors, vous avez le jugement, l'instruction et la formation continue, et ensuite il y a l'équipement. Vous devez avoir un bon équipement, de l'équipement actuel, et vous devez vous tenir à jour, d'accord ? Vous devez maîtriser les trucs que vous connaissez, vos ailes et votre trim, vous devez les connaître sur le bout des doigts, ça fait partie de vous. Vous devez être ce pilote. Vous devez être à l'écoute de votre équipement et de ce petit truc qui vous dérange, qui bat sur votre sellette ou sur le cockpit, lâchez prise, construisez un simulateur, plongez-vous dedans. D'accord. Et j'ai constaté qu'en plus de la communauté et du fait d'être au cœur du groupe, quand nous avons ces éléments en ordre et que nous sommes à jour, nous pouvons généralement survivre aux imprévus.

[00:35:06] Qui vont arriver. La mère nature va vous lancer un imprévu. Un jour, vous n'aurez pas assez de carburant. Vous allez faire des erreurs là-haut. Les choses arrivent. On se jette au cœur de la nature et on peut généralement gérer ces imprévus. Eh bien, si ces trois éléments sont en ordre, et alors je leur dis la dure vérité, c'est le portrait général que je vois avec les rapports d'incidents : l'un de ces trois éléments n'est pas en ordre. Et puis je leur dis la dure vérité, c'est le portrait général que je vois avec les rapports d'incidents : l'un de ces trois éléments n'est pas en ordre. Et puis je leur dis la dure vérité, c'est le portrait général que je vois avec les rapports d'incidents : l'un de ces trois éléments n'est pas en ordre. Et dans 95, 98 % des rapports d'incidents, on peut se demander : pourquoi le pilote volait-il avec cette aile ? Pourquoi le pilote volait-il dans ces conditions ? Ou qu'est-ce qui s'est passé avec le jugement dans cette situation ?

[00:35:51] D'accord. Ce que je fais toujours...

[00:35:52] **Gavin McClurg:** Ce qui m'inquiète, Chandler, c'est comment est-ce que tu, comment est-ce que tu fais, comment est-ce que tu apprends ce jugement sans tout foirer ? On parle toujours des erreurs faciles, tu sais, à quel point on en a besoin et, tu sais, au fil des années, il y en a eu beaucoup. J'en ai fait beaucoup d'erreurs faciles où, mec, ça m'a appris une vraiment bonne leçon, mais tu sais, on a plus de chance que de talent. C'est juste, c'est, j'imagine que je n'ai jamais été instructeur, tu sais, je fais ce podcast depuis toujours, mais, euh, tu sais, j'entends beaucoup de bonnes choses à ce sujet, mais je repense toujours à ma propre formation et au fait de l'entendre de la part de quelqu'un, même

quelqu'un qui a autant d'expérience que toi et qui le fait depuis si longtemps, ce n'est pas la même chose que d'aller sur le terrain et de tout foirer.

[00:36:42] Et j'espère que la gaffe ne sera pas trop grave et que ce ne sera pas une colonne vertébrale brisée. C'est juste une grosse frayeur, quelque chose d'effrayant. Et vous avez une fermeture et vous avez fait la formation ou vous avez fait le maniement au sol et, oh, d'accord. Ce sont des conditions trop transversales, trop fortes, trop grandes, trop, peu importe ce que c'est, vous savez, on doit se dépasser pour s'améliorer, mais comment se dépasser sans connaissances ?

[00:37:05] **Chandler Papas:** Ouais. Et encore une fois, ça revient à, enfin, d'abord, ce que j'allais dire à la fin de mes trois points, c'est que même avec tout ça, on a toujours des pilotes exceptionnels avec du bon matos, qui ont la formation et qui sont dans leur élément, mais malheureusement, ces choses-là arrivent. C'est vrai. Et ça nous fait nous arrêter et dire : d'accord. Même si on peut tout faire, non ? Les chiffres peuvent être faibles à plus grande échelle par rapport au nombre de vols qu'on effectue et au nombre de pilotes là-bas, mais ces choses peuvent arriver. Donc c'est super qu'on nous pose la question, c'est super d'en parler. On doit en parler plus. Et le jugement, c'est ça le truc.

[00:37:52] Je veux dire, ce qu'on voit souvent avec les élèves en formation, et c'est ma passion, c'est de prendre une personne et de la transformer en parapentiste ; c'est le rêve qui se réalise pour moi de pouvoir faire ça. J'adore former des gens au parapente. C'est ça le truc, non ? Je peux regarder cette personne et lui parler de jugement, de jugement, de jugement, mais elle ne comprend pas ce que c'est que de faire une randonnée de deux heures pour s'installer. Enfin, il y a des sites où on descend à pied, donc maintenant c'est deux heures de marche pour remonter à la voiture et leurs potes sont en l'air à la radio, ils disent « monte ici » et le vent change juste un tout petit peu trop alors qu'ils sont complètement allongés et que tu veux y aller, non ?

[00:38:38] Il y a des situations très difficiles à expliquer à un pilote débutant. Genre, « Hé, ça a l'air facile ici, non ? ». On peut vous parler de jugement toute la journée, mais tant que vous n'êtes pas vraiment dedans et sur le terrain, c'est très difficile à décrire parce que vous allez être mis à l'épreuve. Votre jugement va être sollicité toute la journée. Et je ne me rappelle plus quel instructeur c'était. C'était peut-être Will Gadd, je crois qu'il a dit que c'était comme un combat au couteau. Genre, il faut y aller tous les jours. Et j'ai adoré, parce que je me suis dit : « C'est bien ça. ». Il faut être vigilant avec ce jugement discipliné. Vous le faites, mais il faut s'y mettre. C'est pour ça que je parle beaucoup de faire des liens entre les choses.

[00:39:24] J'essaie de m'améliorer sur la gratitude et sur la façon dont cela peut nous aider à prendre de bonnes décisions là-haut. Et le fait de vraiment faire ces liens, c'est ce qui a fonctionné pour moi ces six ou sept dernières années. J'essaie de l'intégrer dans le programme, d'en parler et d'enseigner beaucoup à ce sujet, mais c'est difficile, non ? Parce qu'il faut savoir discerner : est-ce que c'est ça ? C'est la limite de mon enveloppe de vol. Je prends la prochaine étape appropriée. Ce n'est pas un mauvais jugement. J'ai été formé pour ça. Je suis prêt à être ici. C'est plus fort que ce que j'ai jamais lancé. C'est un petit lancement. Il y a des cactus là-bas. C'est impitoyable à ma gauche et à ma droite. Mais c'est là où j'en suis et c'est ce que je fais. Et tu sais que, d'accord, je sors un peu de ma zone de confort ici, et je dois être le pilote pour la journée.

[00:40:13] C'est délicat à gérer individuellement. Tout le monde a son propre niveau, non ? Tout le monde en est à un stade différent. Et le point important ici, c'est qu'ils obtiennent leur P2 et qu'on veut, et qu'on a besoin de plus de mentorat, d'accord ? On veut qu'ils soient au milieu du groupe. Il y a donc des gens qui vous connaissent et qui peuvent dire : « Mec, tu aurais peut-être dû être là il y a une heure. Billy, tu sais... ». Donc, être au milieu du groupe, c'est énorme, et la communauté est primordiale pour ça. Mais je pense qu'une grande partie de ce que j'essaie de faire, c'est qu'on a genre quatre carnets de bord. On dit : « Écoutez, il vous faut quatre carnets de bord. Il vous en faut un pour ça. Vous en faites un en ligne, ils sont super. Ce qu'ils proposent maintenant comme carnets de bord en ligne est tout simplement incroyable. »

[00:41:00] Ce qu'ils font, en le découpant en phases et avec Google Earth. Ce sont des outils d'apprentissage incroyables, excellents. Et ensuite, on veut que vous ayez un autre carnet de bord sur ce que vous avez fait, n'est-ce pas ? Ce sur quoi vous voulez travailler, d'accord ? Oh, je réussis vraiment bien à garder les yeux levés, à regarder mon point en travers du vent, sans me laisser dériver, je me sens bien avec ça. Vous savez, vérifier l'aile, bien tourner avec plus d'autorité, vous savez, notez ce que vous avez bien fait, ce pour quoi vous vous sentez super aujourd'hui, et notez ce sur

quoi vous voulez travailler parce que, euh, on parle beaucoup de l'état de flow, n'est-ce pas ? Eh bien, l'une des premières choses à ce sujet, c'est qu'il vous faut un programme, vous devez savoir où vous en êtes par rapport à celui-ci, et vous devez savoir sur quoi vous travaillez.

[00:41:40] **Gavin McClurg:** Euh, donc ce genre d'auto-évaluation.

[00:41:43] **Chandler Papas:** Ouais. Donc on aime bien ce carnet de bord et on leur demande : où en es-tu ? Sur quoi travailles-tu ? Parce que, tu sais, j'ai signé leur P2, ils partent faire 50 vols. Ils vont dans deux pays différents. Qui sait, non ? Il y a des gens qui se donnent à fond là-bas. Ils reçoivent du mentorat. Le mentorat peut beaucoup déborder sur l'instruction, en bien comme en mal. Et il se passe plein de trucs. Et puis je les vois sur la colline, je ne sais pas où ils en sont. Mais s'ils ont tenu ce carnet de bord, la réponse est beaucoup plus précise et ils sont bien plus conscients de leur niveau. Et ils ont tendance à revenir vers toi en tant que coach et instructeur en disant : « Mec, à chaque fois que je fais ça, je fais toujours la même chose. Tu sais, je dépasse toujours la zone d'atterrissage quand il se passe ça, ou je fais toujours ça. » Et on a quelque chose sur quoi travailler parce qu'ils l'ont consigné dans leur carnet.

[00:42:29] Ils y ont réfléchi et ils sont un peu plus concentrés, et ça aide énormément. Donc, je dirais que le carnet de bord et le fait d'être plus méticuleux avec, c'est crucial. Et comme on le dit toujours, le kiting et le maniement au sol, je veux qu'ils en tiennent un carnet de bord. Et l'une des méthodes que j'ai vues aider quelques élèves récemment, c'est que je dis : si tu as 40 heures de vol, je veux connaître tes heures de kiting et quel pourcentage cela représente par rapport à tes vols. Et le

[00:43:05] **Gavin McClurg:** une des méthodes qui a aidé quelques élèves récemment, c'est que je leur dis : si tu as 40 heures de vol, je veux connaître tes heures de kite et quel pourcentage cela représente par rapport à tes vols. Donc,

[00:43:05] **Chandler Papas:** Oh, je n'ai fait que 4 % de mes heures de vol en kiting. Eh bien, on va remonter ça, non ? On va faire plus de kiting ou n'importe quoi pour intégrer plus de maniement au sol et les rendre affamés. Genre, quels parcs fonctionnent bien pour le kiting sur le chemin du retour du boulot ? C'est ce que je leur demande. Vous en avez trouvé ? Vous savez, vous avez trouvé les parcs qui fonctionnent bien près de chez vos parents quand vous allez les voir ou quoi ? Genre, je veux que vous fassiez du kiting, et ils reviendront en disant : « Oh, j'ai trouvé ce parc. Il ne prend que le vent d'ouest, mais après 17h, le vent d'ouest est super. » Et c'est ce qu'on veut. On veut du bon vent, parce que dans beaucoup d'endroits à Phoenix, on n'a aucun vent ou trop de vent. C'est généralement ça, et les rafales, les rafales, c'est juste un truc avec lequel on doit composer.

[00:43:55] Ils doivent vraiment avoir envie de le faire. On galère avec ça, non ? On n'est pas à Hawaï. Du coup, ils font énormément de simulateur. Ils n'auront pas de vent vers l'avant avant d'avoir fini. Je ne veux pas qu'ils se fassent des bleus aux bras. Donc, on fait tout ça, mais on a du mal à trouver les bons vents pour le kiting, on doit se battre contre la circulation et on doit se retrouver ici. Le kiting est une bonne chose, mais vous savez, en gros, on ne sait pas ce qu'on ne sait pas, comme vous l'avez dit. Ça dépend beaucoup d'être au milieu du groupe. Ça dépend beaucoup de savoir vraiment où on en est et de se sentir bien par rapport à ce qu'on fait bien, parce que je pense que ça crée un pilote beaucoup plus conscient qui arrive au décollage en se disant : « Hé, tu sais, ça... » Ils sont beaucoup plus enclins à poster sur les forums.

[00:44:43] J'ai remarqué : « Hé, tout le monde se retrouve à 11h. Quelqu'un veut venir à 10h ? » J'aimerais arriver un peu plus tôt au cas où ça se mettrait à souffler pour quitter la colline plus tôt. C'est délicat. C'est une excellente question, et c'est complexe. Je pense que plus on les aide à savoir exactement où ils en sont avec leurs compétences, leurs carnets de vol, ce sur quoi ils travaillent et ce qu'ils font bien, plus ils seront enclins à arriver au décollage en se disant : « Mec, j'ai encore vraiment du mal à laisser ce nouveau hot B me dépasser et, tu sais, faire ça, c'est pas mon jour ici, il y a des rafales, c'est fort et je n'ai pas assez passé de temps en kiting, c'est pas mon jour. » Ou alors, ils vont monter là-haut et se dire : « Tu sais quoi ? C'est parfait. C'est à la limite de mon enveloppe et c'est mon moment pour progresser. »

[00:45:30] C'est mon moment pour sortir de ma zone de confort avec gratitude. C'est de ça dont je parle. Si tu es toujours enthousiaste là-haut, tu sais, avec un peu de nervosité, des papillons dans le ventre, un nouveau site, des pilotes plutôt costauds qui te regardent, peu importe. On gère tous ces trucs. Mais en général, tu te dis : « Je gère, je suis censé être ici » parce que tu as fait ta check-list et que tu te dis : « Ouais, c'est mon prochain niveau. » Mais j'ai travaillé pour

en arriver là, et il n'y a aucun signal d'alarme dans mon carnet de vol qui dirait : « Hé mec, c'est l'exemple parfait de ce que tu ne maîtrises pas et que tu devrais faire à sept miles par heure ou moins. » Ils sont plus enclins à le remarquer et à simplement être conscients que, « Hé, je fais un bond trop important là, tu vois ? »

[00:46:14] **Gavin McClurg:** ce truc, cette idée d'avoir plus de gratitude. Ça m'a fait penser quand tu as dit ça, ça m'a fait penser à Armish avec le Skywalker quand je l'avais dans l'émission. C'est un peu un expert des plaines et il fait d'ailleurs partie des chapitres de mon livre et, euh, tu sais, par beau temps, il envoie des vols énormes et ça monte dans les plaines allemandes. Il y a beaucoup d'espace aérien. C'est assez complexe dans l'ensemble. Et il a mentionné que, ouais, je suis toujours le premier à quitter la pente. Et j'ai dit : « Eh bien, si tu es toujours le premier à quitter la pente, ça doit aussi mener, tu sais, à beaucoup d'échecs. » Et il a dit : « Oh ouais, je le fais tout le temps. Je rate tout le temps parce que, tu sais, je veux profiter de la majeure partie de la journée. Et donc je décolle quand c'est super faible. Et parfois je suis trop tôt, tu sais, 10 minutes trop tôt ou une demi-heure, peu importe. » J'ai dit : « Mec, ça doit vraiment te déprimer. »

[00:47:00] Et il me demande : « Pourquoi est-ce que ça me déprimerait ? » Et moi, je réponds : « Eh bien, je ne sais pas. Tu as raté une super journée de vol. » Non, je n'ai rien raté. J'ai volé, j'ai atterri, je suis en sécurité. J'ai plein de choses à fêter, tu vois, et ça a vraiment changé mon état d'esprit. C'est juste, ouais, mec, fête les petites choses. Et, tu sais, j'organise ces courses de marche et vol et j'essaie toujours de dire : « Hé, on doit fêter le fait de redescendre à pied. » Tu vois ? Je déteste redescendre à pied plus que n'importe qui. J'ai eu neuf opérations aux genoux. Je n'ai aucune cicatrice sur l'une ou l'autre de mes genoux. Tu sais, pour les quatre X-Alps, c'était juste... je ne redescends pas à pied, parce que ça fait mal. C'est douloureux de redescendre à pied, mais on doit célébrer ces moments parce que, je veux dire, qu'est-ce que tu as raté ? Rien.

[00:47:41] Une vie entière de pilotage. Tu peux aller voler demain. Alors que si tu choisis ce jour précis, je ne suis pas sûr de vouloir voler. Ça pourrait être ça, tu vois ? Donc je pense que d'avoir cet état d'esprit de gratitude, c'est super. J'aime ça parce que ça, ça doit être célébré, je suppose, c'est ce que je veux dire.

[00:48:02] **Chandler Papas:** C'est vraiment le cas. J'ai fait une petite intervention lors d'un récent événement de paragliding et j'ai trouvé que c'était un peu, un peu brut, et tout ça, mais j'ai eu d'excellents retours. Et j'ai cette expression où je dis « la sécurité en second lieu » et ça attire un peu l'attention, non ? Parce qu'on parle tellement de sécurité. On le fait. C'est vrai. On en parle énormément et il y a évidemment un travail sincère que font les instructeurs et la communauté pour que, on veut juste qu'il y ait moins d'incidents et plus d'atterrissages en douceur. C'est ça. Donc on en parle. On fait tout ce travail. Et après un moment, j'ai senti le besoin de me dire : « OK, je dois faire ma part et aller un peu plus loin là-dedans. »

[00:48:48] Genre, qu'est-ce qui me pousse à faire ça ? Et je suis quelqu'un de plutôt basé sur l'expérience. Je ne veux pas trop enseigner ça. Je n'ai pas fait d'expérience en tant que... qu'est-ce que je fais ? Enfin, ce que je sais du parapente, c'est que j'avais fait du snowboard, du ski et du wakeboard, vous savez, religieusement, j'avais consacré ma vie à ces sports parce que je les aimais tellement. Et ce que j'en ai tiré m'a apporté une telle gratitude et une telle appréciation pour la terre, pour cette vie et tout ce qui l'entoure. Je les aimais. Mais quand je fais du parapente... Et je pense que c'était juste l'autre chose qui est ressortie de moi. Je me souviens avoir été pris dans une thermique. J'ai regardé en arrière, je me suis dit : je vais revenir à ce que je faisais. Avec un aigle royal, cette fois, une seule fois, j'ai eu la chair de poule du bout des orteils jusqu'au sommet du crâne.

[00:49:34] J'avais la chair de poule du bout des orteils jusqu'au sommet du crâne. Et je me souviens avoir volé vers l'endroit où j'avais décollé. C'était là-haut, au niveau des cratères. Et je me suis dit : je dois faire quelque chose. Je me suis dit : je dois faire quelque chose pour rendre la pareille. Est-ce que je mérite seulement ça ? C'était le niveau supérieur de la façon dont le parapente a provoqué ce... qu'est-ce qui se passe ici ? Est-ce qu'on est vraiment en train de faire ça ? Et qu'est-ce que j'ai fait pour mériter ça, non ? Je dois avoir fait quelque chose de super bien dans ma vie précédente, ou j'ai dû souffrir pour tout ça. Et voici la récompense. Ça a provoqué ce genre de sentiment. Et du coup, je me suis rendu compte... et c'est ce que je fais aujourd'hui. Je suis retourné faire du bénévolat et je garde beaucoup de choses séparées du parapente, et j'essaie d'en faire beaucoup dans le parapente, mais c'est à quel point j'étais reconnaissant d'être... je veux dire, c'est juste que le parapente est à ce niveau-là.

[00:50:27] C'est incroyable. C'est un rêve dans un rêve. Alors j'ai réalisé que je me demandais : pourquoi je fais du parapente ? Pourquoi est-ce que vous faites du parapente ? On pose cette question aux élèves, qu'est-ce qui vous a amené au parapente ? Et je le fais parce que je veux vivre, vivre la vie à fond, non ? J'ai cette aspiration. Comme nous tous, on se dit : « Hé, je veux apprécier cette vie. Je veux être dehors. Je veux être aventureux. » Et le mot-clé, c'est vivre, non ? On ne veut pas se blesser. On ne veut pas faire ces trucs. On veut que ce soit une expérience géniale, non ? Et puis, on commence à franchir la ligne dans cette volonté de vivre la vie à fond, non ? On commence à aller vers des extrêmes et il est très difficile de minimiser les risques. Et on fait tous...

[00:51:11] Des erreurs et la nature qui fait son œuvre. Et du coup, je me suis rendu compte que plus j'étais reconnaissant la veille, non ? Les bons vols se préparent la veille, comme disent les gens, et plus j'étais reconnaissant et reconnaissant, j'ai fait le lien avec mon envie de serrer dans mes bras ce monsieur qui m'a dit : non, je n'étais pas déçu. J'ai raté mon vol. J'ai décollé trop tôt. J'ai atterri en douceur. Et c'est ça, la vie. Je prenais de meilleures décisions et j'étais très égoïste au début en faisant du parapente. Je faisais des compétitions de type Cuervo, vous savez, non officielles. Et j'avais des potes qui me mettaient vraiment en rogne quand ils allaient plus loin que moi. Et je ramassais mon sac à dos, je le jetais par terre et je faisais lever la poussière.

[00:51:58] Mince alors

[00:51:58] **Gavin McClurg:** l'ego, ce foutu ego. Ouais.

[00:52:01] **Chandler Papas:** Et l'ego peut être, ouais, il peut être bon et il peut être mauvais. C'est ça. Mais j'ai traversé cette étape et quand je regarde en arrière, je me dis : c'est ridicule. Je vis un rêve que, euh, une énorme partie du monde ne pourra jamais rêver, non ? Je suis né avec l'opportunité de travailler, d'être capable d'accomplir tout ça. Et là, c'est ridicule. Je ne vais pas enlever à qui que ce soit le moment de mettre la poussière derrière soi ou le fait qu'on a le droit d'être compétitif. On a le droit d'avoir ce moment. Vous savez, quand je parle d'accélérateur et de choses comme ça, je dis : écoute, il faut faire attention. Tu dois faire ceci. Je ne veux pas enlever ce sentiment de liberté de vol ou ce moment-là. Quand tu es prêt à passer en plein accélérateur, non ? Je ne te dis pas de ne pas être le meilleur acro ou pilote de compétition au monde.

[00:52:47] Ça ne va pas contre ça. Mais si vous lisez des livres d'athlètes professionnels, beaucoup parlent de la gratitude. Althea Gibson était une femme noire qui a franchi les lignes dans le tennis et le golf. Elle a brisé les barrières et elle était professionnelle dans ces deux sports à une époque où franchir ces lignes était extrêmement difficile. Ouais. Il y a une citation qui disait que peu importe où vous en êtes arrivé, quelqu'un vous a aidé à y parvenir, non ? Des trucs comme ça. Et ces livres que je lis, ces professionnels... alors je me suis plongé dans cet univers et il y en a beaucoup. Beaucoup disent que c'est la gratitude qui me fait apprécier le voyage. Que la gratitude est ce qui me pousse à m'efforcer. Que mon humilité et mon appréciation pour tout ce que j'ai sont la seule raison pour laquelle je gagne, non ?

[00:53:34] Il y a toutes ces choses que j'ai découvertes en me plongeant dans cet univers. Alors, j'ai travaillé à mettre quelque chose en place. Et je me suis penché sur ma propre vie en essayant d'être plus reconnaissant et de retrouver ce sentiment avec ce Golden Eagle et les choses que je fais pour m'assurer que je mérite ce rêve que nous avons la chance de vivre. Et il s'avère que je prends de meilleures décisions là-haut, non ? Je ne vais pas forcer. Je ne vais pas forcer à côté de la ligne électrique. Je ne vais pas justelonger cette crête un peu plus. Je suis juste là-haut. Et puis, la moitié du temps, il s'avère que je fais ce que j'enseigne. J'enseigne toute la journée à Columbia dans ces endroits. Écoutez, ne grattez pas la colline, prenez de l'altitude et sortez. Et alors, vous aurez l'altitude pour attraper la thermique. Si vous traînez ici, vous volez sur un site thermique, comme un site de vol en pente, et vous finirez par être trop bas de toute façon, si vous ne vous faites pas défoncer toute la journée.

[00:54:26] Et on a tous tendance à le faire. On a tous tendance à le faire. Ça va finir par nous arriver à beaucoup d'entre nous, non ? On n'est pas tous ces pilotes gurus qu'on regarde et qui ont naturellement certaines choses ou qui travaillent pour les obtenir d'une certaine manière. On ne sait pas comment ils y arrivent. Ça arrive. Et nous, on perd ça. Et, euh, celle que j'utilise souvent, c'est le confort sur ton site habituel. On devient tous super à l'aise sur notre site de vol habituel parce qu'on y vole beaucoup et qu'on est hyper confortables et, oh, c'est le début du printemps. C'est plutôt calme. Et on fait des trucs qu'on ne ferait pas correctement. Quand on parle de compétitions, c'est genre, hé, si tu n'as pas l'état d'esprit pour voler à ton niveau et que tu vas commencer à faire des trucs de dingue juste pour gagner ces points-là, tu sais, ou

pour atteindre un objectif, ce monde n'est peut-être pas pour toi.

[00:55:11] Il faut, vous savez, voler à votre niveau. Il faut s'y mettre. Il faut être bon, mais il faut être bon avant d'être rapide. Et vous devez suivre le genre de, vous savez, de programme ici, parce que si vous êtes du genre à vous dire « oh, ils y vont, je y vais », alors que ce n'est pas le moment pour vous d'y aller, les gens se mettent dans le pétrin. D'accord ? Alors, pour moi, la question de la gratitude, c'est que j'ai commencé à faire les liens. Et récemment, j'ai fait l'un de mes pires atterrissages. Le troisième pire atterrissage que j'ai fait, je ne me suis pas blessé, mais ce que j'ai fini par devoir gérer était le troisième pire atterrissage de ma vie. Et j'étais incroyablement enthousiaste en volant ce jour-là. On avait une équipe du Nord de l'Arizona ou XCN avec nous. C'est tellement agréable de voler en équipe enfin. Et c'était juste génial.

[00:55:57] Et je me suis laissé aller en me disant : « Oh, le pilote a touché, il y a du port, je laisse tomber mon, tu sais, LZ. » Et je suis parti. Et dans ma tête, je comptais sur un air plus bas. C'était le genre de journée plutôt calme en altitude. J'étais sûr d'être bon. Et je ne l'étais pas, et ça m'a rattrapé. Alors j'ai écrit un truc sur le fait que, mec, j'ai perdu mon enthousiasme assez vite là-haut. Et j'ai pris une décision impulsive que je ne prends pas normalement, tu sais, d'habitude si la LZ est là, je ne la lâche pas sauf si c'est une port définitive que j'ai définitivement en plané. C'est ça. Donc j'ai beaucoup réfléchi à la rapidité avec laquelle on le perd et à comment le garder. Et l'enthousiasme, ça fonctionne, non ? Pour mieux voler. Tu voles mieux, non ? Tu n'as pas besoin de faire tout ce truc où chaque petit détail sert à obtenir de la port. C'est genre, détends-toi, tu fais du parapente. Et je n'arrive pas à prononcer son nom de famille, mais Kinga, euh, je l'adorais. Ouais. J'adorais sa série de masterclass de cross country parce qu'elle parlait des atterrissages en haut. Et quand elle voit quelque chose mal tourner, les gens essaient de forcer cet atterrissage en haut.

[00:56:42] Je veux dire, je suis content d'avoir travaillé avec et d'avoir été ami avec Marty Divieti et des pilotes comme ça, parce qu'ils ont ce certain niveau d'enthousiasme et ils sont sur cette ligne de conduite où l'entraide prime et finit par gagner la journée. Et ça m'a appris que, généralement, ça finit toujours par bien se passer. Ouais. Pour mieux voler. Tu voles mieux, non ? Tu n'as pas besoin de faire tout ce truc où il faut gérer chaque petit détail pour obtenir de la portance. C'est genre, détends-toi, tu fais du parapente. Et je n'arrive pas à prononcer son nom de famille, mais Kinga, euh, je l'ai adorée. Ouais. J'ai adoré sa série de masterclass de cross country parce qu'elle parlait des atterrissages au décollage. Et quand elle voit quelque chose qui tourne mal, les gens essaient de forcer cet atterrissage au décollage.

[00:57:30] Et quelle a été sa réponse ? Elle sourit toujours. Numéro un. Elle a toujours cette pêche. Et elle a dit : décolle, prends un bonbon, rappelle-toi que tu fais du parapente, non ? Et c'est la vérité. C'est comme revenir sans cesse à ce truc de : Hé, je fais du parapente. Et comme tu l'as dit, le plus important que je promeus et que je fais beaucoup pour les gens comme exemple, c'est que tu ne veux pas rater l'apprentissage des premières thermiques de la journée. Tu ne veux pas être celui qui décolle en retard.

[00:58:06] Tu ne veux pas te dire : « Ouais, j'ai le moins cher, je peux le faire. » Et tu sais, j'ai déjà vécu des expériences où j'ai dû rater les premières thermiques de la journée.

[00:58:15] Et je me suis dit, la deuxième fois que j'en vois une, c'est la pire que j'aie jamais vécue, je me suis dit : « Oh là là, ce n'est pas ce que je cherchais. » Et ce que j'ai

[00:58:24] **Gavin McClurg:** déjà vu, il n'y a pas d'avenir avec moi. C'est genre, ouais, j'ai

[00:58:24] **Chandler Papas:** pour le faire et le faire. Alors je me suis demandé pourquoi les premières thermiques de la journée étaient plus lourdes que les premières thermiques de la journée. Dans les grosses structures, tout le monde monte, les meilleurs pilotes le font plus efficacement et ils en ont une meilleure compréhension, mais là, tu montes, mais ce sont les légères, dérivantes, bizarres et instables qui font la différence entre les bons et les excellents pilotes. Et ce que j'ai trouvé qui fonctionne pour moi depuis le tout début, c'est de s'amuser avec elles. Si je commence à me frustrer, si je me dis « oh » et que quelqu'un décolle en beauté dans une thermique là-bas et que je suis dans une zone où je dois juste bosser ce truc de synchronisation minimale et comprendre ce qu'il fait, j'adore ça, j'adore ça. Et si je ne le ressens pas, c'est mon signal d'alarme, genre si je commence à me frustrer et que je me dis « ah, attends, attends, attends, attends, je fais du parapente ici, je suis dans une sellette et je suis en l'air, c'est ce que je rêvais de faire ces trois derniers jours, non ? Genre, je voulais en arriver là et maintenant je me frustre ». Alors je garde un petit... je fais différentes choses sur mon

cockpit, mais dans l'un de ces...

[00:59:32] En compétition, j'ai regardé un ami, Dave, et il avait une photo de sa femme et de son enfant sur son cockpit, et ça a tout changé pour moi. Je l'ai regardé et je me suis dit : « C'est une bonne idée ». Il m'a répondu : « Ouais, ça me permet de rester lucide ». C'était génial, j'ai adoré, j'ai absolument adoré. Alors j'ai changé quelques trucs, j'en ai mis sur mon cockpit : j'ai un petit smiley en velcro et une photo, tu sais, de ma copine, du chien ou de la famille, peu importe. Je les change selon les périodes de ma vie, mais ça marche. Et ça ne veut pas dire que j'essaie de te transformer en un gars joyeux et tout mou qui ne veut pas voler loin. Ça marche pour t'aider à exceller et à devenir aussi bon que tu le souhaites dans ce sport. Les plus grands athlètes du monde font la même chose, non ? Ils veulent garder cet esprit : « C'est ce dont j'ai toujours rêvé de faire, c'est moi qui vis la vie à fond », et je suis là, en train de perdre mon état de flow, à m'énerver. Ouais.

[01:00:34] **Gavin McClurg:** J'ai aussi remarqué que ça a l'air trop simple, mais en fait, c'est facile. Il suffit d'actionner l'interrupteur. Jeff Shapiro parle toujours de la peur irrationnelle qu'on a dans la tête, et il faut juste se dire : « C'est pour ça que je suis venu, je veux de la turbulence, c'est ça qui nous fait monter, je suis partant, je veux ça ». Tu sais, le mark, le stoke de la DV80... Parfois, c'est tout ce dont j'ai besoin, surtout au printemps quand je suis un peu rouillé. Je suis plutôt en mode « oh là là », je ne me sens pas très à l'aise, je n'ai pas le... je n'ai pas fait de comp depuis janvier, et via ou quoi que ce soit. Et là, je dois me dire « oh là là » au lieu de « oh là là, c'est flippant ». Non, attends une minute, c'est pour ça que je suis là, je veux ça. Et puis boum, tu es dedans, l'état de flow revient et tout va bien. Et ça ne veut pas dire qu'on ne doit pas écouter tes vraies informations et les trucs flippants, la peur est une bonne chose, mais tu as mentionné le podcast que je viens de faire avec Brett et l'entraîneur de la NBA : la peur nous maintient en vie, c'est une bonne chose. Mais parfois, c'est vraiment aussi simple que d'allumer une lumière. Tu tends la main, tu changes d'attitude, boum, tu es dedans, ça va.

[01:01:55] **Chandler Papas:** J'adore cette discussion, je trouve qu'on doit continuer à la faire circuler dans le monde. C'est le rôle d'un instructeur, même si c'est parfois un peu délicat de ne pas être le rabat-joie qu'ils perçoivent ; je ne suis pas là pour vous pousser vers l'avant. Il y a une distinction entre la peur paralysante au sol et l'intuition, non ? C'est ce qu'on doit aborder. Ils vont dire : « Écoute, je suis extra-prudent et je fais ceci ou cela », et je réponds : « Écoute, numéro un, tu fais du parapente, alors on va mettre de côté ton côté prudent, d'accord ? On va le jeter par la fenêtre et regarder le fait que tu es là, que tu fais ça, et on va s'assurer que tu ne rates pas de bonnes journées parce que tu te parles à toi-même au sol à cause de peurs que tu es venu affronter aujourd'hui. » On veut que tu te lances, qu'on t'emmène là-haut, et je pense que beaucoup des bases de tout ça sont les plus simples que je puisse formuler.

[01:03:04] Comment tu te sens aujourd'hui, sur une échelle de un à dix ? Comme les athlètes professionnels, ils utilisent ça et ils te disent : « Je suis à neuf, je me sens super. » Je demande : « Pourquoi pas dix ? » Et ils répondent : « Je ne sais pas », naturellement, ils ne veulent juste pas dire dix. Et je leur dis : « Tu es là pour faire du parapente, tu as fait le travail, ton matériel est prêt, on va monter sur la colline, la météo a l'air bonne, alors c'est un dix. » Et je dis : « Génial, on y va, on fait ça. » Et là, la peur arrive et c'est comme : « Est-ce que c'est l'intuition qui te dit que je fais fausse route, ou est-ce que c'est la peur qui essaie de te convaincre de rater une bonne journée de vol ? » Parce qu'on doit y réfléchir, et c'est tout le principe de l'état de flow, non ? C'est l'illusion de l'utilisateur. Flying Rags for Glory était un livre que je gardais encore, j'adore ce livre, et il en parle, et c'est vrai. On pense qu'on fait toutes ces choses alors qu'on doit juste se mettre sur le côté. Donc, du point de vue d'un instructeur, il y a une sorte de danse.

[01:04:06] du genre, on doit sortir du nid, et l'élève qu'on pense devoir pousser à sortir du nid, on se retient. Du coup, c'est dur de vraiment savoir où ils en sont, peu importe à quel point on pense être proches d'eux. On joue cette danse du genre, sors et lance-toi, mais sache que c'est ton moment, et quand c'est ton moment et que tu as fait le travail, vas-y. Et quand tu tombes sur de la turbulence, demande-toi juste : est-ce qu'il se passe quelque chose ? Est-ce que c'est vraiment si grave ? Je veux dire, qu'est-ce qui se passe ? Et la plupart du temps, s'ils gardent ça simple et qu'ils se disent : c'est pour ça que je suis venu, je sais ressentir l'aile qui vient de me faire peur direct, alors vas-y, on y va. Tu es venu pour ça, oui. Mais il y a une danse avec les instructeurs et j'applique différentes techniques. Essentiellement, je suis un grand croyant du fait que même moi, là-haut dans les airs, je gère ça. Je suis un grand croyant du fait que même moi, là-haut dans les airs, je galère avec ça. On en souffre tous, et je suis quelqu'un qui réfléchit trop, c'est mon truc. Je suis un grand overthinker, donc j'en ai plus besoin que la plupart des gens. Alors j'essaie vraiment de garder les choses simples, et celle

que j'utilise souvent, c'est de dire : eh bien, il n'y a pas de place pour la peur ici. Une fois que je suis en l'air, c'est genre, tu es là-haut, mec. Donc si c'est l'intuition qui me dit que je ne suis plus dans mon assiette, on va trouver une solution et on va poser ça doucement, mais il n'y a pas de place pour la peur ici, remets-toi dans le jeu. Chandler, genre, on est là-haut, on fait ça, c'est quoi ? Qu'est-ce qui se passe ? Eh bien, je ne sais pas ce que c'est, ce n'est pas une falaise, ce n'est pas ça, et c'est assez dingue. Et souvent, c'est parce que je ne comprends pas l'air, genre, c'est quoi ce mauvais passage ? Et ça a tendance à me faire vouloir arrêter la journée, je me dis : oh mec, je ne sais pas ce qui se passe, si ça empire, il n'est que 11h30, 12h, peu importe. C'est là que je dois me recentrer sur beaucoup de choses et me dire : tu gères, ça va, c'est de la turbulence, on va trouver, on va faire ça, et je peux m'y remettre. Mais on en souffre tous, et c'est un rôle amusant pour un instructeur avec de nouveaux élèves de danser sur cette ligne et de dire : hé, regarde, je veux que tu y sois, c'est pour ça qu'on est venus, faisons-le. Et Abraham Lincoln a dit, je crois, que prendre une décision ferme, être heureux est une décision ferme ou quelque chose comme ça, sur ce point, genre, décide juste d'être heureux. Ouais, et faisons-le. Et James Bradley a fait une petite note dans, je crois, la newsletter de l'USHPA, mais il vit à Brooklyn, je ne sais pas s'il y vit encore, et il ne volait pas pendant de longues périodes, et tu sais, il n'est pas allé trop loin sur le truc USHPA, j'en suis sûr, mais il est très, très expérimenté pour ne pas voler pendant des périodes, puis aller à ces compétitions.

[01:07:04] et il est très expérimenté sur cet état d'esprit. Sa note à la communauté USHPA était : « Hé, ne vous dites pas sur le chemin de la colline que ça fait longtemps que je n'ai pas volé, n'est-ce pas ? Ne répétons pas ce mantra, la confiance est importante. » Donc, ne nous concentrons pas là-dessus. Disons : « OK, mon matériel est prêt, je l'ai nettoyé, je suis bon pour ça. La météo est telle, je monte sur la colline au bon moment, je l'ai déjà fait, c'est pour ça que je vis, je gère. Voyons ce que fait la météo et si c'est dans ma zone de kite, on va s'amuser. » Mais oui, c'est une ligne délicate sur laquelle on danse : les pousser à y aller et à foncer, tout en s'assurant qu'ils sont à leur place.

[01:07:54] **Gavin McClurg**: Oh là là, je n'arrive même pas à l'imaginer. Je suis très impressionné par ce que vous faites, c'est génial de partager cette adrénaline, cette passion, et d'essayer de garder les gens en sécurité. Et oui, c'est un équilibre délicat. On est un peu à court de temps, mais j'ai deux questions pour vous, totalement sans rapport. La première, c'est Cuervo, je ne connaissais pas ce surnom. Je voudrais connaître l'origine du surnom de Prentice. Et l'autre, je me posais cette question tout le temps au début du podcast et maintenant ça arrive juste de temps en temps, mais vous avez l'air d'être le candidat idéal pour celle-là parce que j'adore la question, mais vous faites ça depuis longtemps, vous êtes dans le milieu depuis une éternité. Vous avez commencé avec votre Dixon et Prentice, et ces gars-là sont là depuis longtemps aussi. Donc j'aime bien cette question sur les 50 heures : si vous pouviez revenir à votre "moi" à 50 heures, et que vous êtes maintenant celui que vous êtes aujourd'hui, et que vous pouviez retourner voir ce Chandler et lui dire : "Hé mec, j'ai des conseils pour toi", quels seraient-ils ? Donc deux questions totalement sans rapport, mais bon, on s'arrêtera là.

[01:08:59] **Chandler Papas**: Le nom de Cuervo, je n'en ai aucune idée. C'est probablement parce qu'il fait un cri qui ressemble exactement à celui d'un corbeau. Il fait ce cri, genre, quand il est en l'air, tu sais, quand tu voles avec lui, et d'autres fois aussi, je sais qu'il le fait. C'est peut-être de là que ça vient, peut-être que c'est ça, ouais.

[01:09:21] **Gavin McClurg**: Ouais, je veux dire, il parle un peu aux animaux, il est... enfin, c'est un animal, quoi.

[01:09:27] **Chandler Papas**: Et il y a ce qu'on appelle le vent des corbeaux, où beaucoup d'oiseaux ne s'en approchent pas, mais les corbeaux sortent et font leur truc, donc il est, vous savez, assez expérimenté, il se retrouve souvent dans des types de vents de corbeaux et il y va comme beaucoup d'entre vous, mais ouais, je ne sais pas, mais ma question sur les 50 heures est excellente, je pense me souvenir avoir entendu ça dans de vieux podcasts, je serais plus reconnaissant de vous dire qu'il y a définitivement une chose que j'apprécierais, c'est le voyage, et ne pas être aussi affamé parce que ça a causé des expériences effrayantes, ça a causé de vrais cheveux blancs où je peux dire que ce n'était rien, évidemment, peu importe les compétences que j'avais, ça a pu aider, mais j'ai eu de la chance, je n'ai pas eu de gros incidents mais j'ai définitivement eu de la chance et une partie de ça était durant cette période plus précoce et plus affamée, et même un peu après ça, j'ai jeté des parachutes de secours sur de l'eau, c'est une chose, mais j'en ai jeté une fois en pleine nature et c'était juste de l'arrogance, c'était de l'arrogance sur l'accélérateur, c'était parce que j'étais énervé contre le club local pour des questions de politique, j'ai été officier et président pendant de nombreuses années, et j'ai emporté ça avec moi, et on ne peut pas le piloter, on ne peut pas le piloter correctement, non, je veux dire, ma petite amie a eu une dispute, je pars

voler, ce n'est pas une bonne recette pour arranger les choses, donc j'ai beaucoup essayé de le piloter correctement avec ce qui se passait et ça ne s'est pas bien passé et j'ai eu de la chance.

[01:11:04] donc je dirais sans hésiter qu'il faut être plus reconnaissant, plus appréciatif, et vraiment ralentir en sachant qu'il faut d'abord devenir bon avant de devenir rapide. Il faut vraiment apprécier le parcours et apporter plus à la communauté et à l'enthousiasme, c'est vraiment là que je fais le lien avec la façon dont ça m'aidera à mieux piloter, parce que je ne voyais que les compétences et les techniques. Et Dustin Martin, ils étaient vraiment bons, vraiment bons, vraiment bons, vraiment bons, vraiment bons, vraiment bons. C'était tous des deltaplanes quand j'ai commencé, il y avait deux parapentes et j'étais un peu le boulet du vent pour les deltaplanes, donc je me suis fait malmené pas mal là-bas. J'essayais de faire des trucs qui me dépassaient, il m'est arrivé des trucs flippants, et puis ça me faisait reculer, ces erreurs, ces situations vraiment dangereuses.

[01:11:53] **Gavin McClurg:** Tu sais, ouais.

[01:11:55] **Chandler Papas:** Et donc, je n'ai pas eu besoin de passer par là. J'aurais pu être là-haut plus tôt et j'aurais pu avoir un état d'esprit différent, genre je n'ai pas besoin de m'y prendre comme ça et je dois être dans un meilleur état avant de voler. Cet aspect psychologique n'était pas vraiment présent pour moi, et je volais peu importe mon état d'esprit sans faire le lien avec ça. C'est pour ça que cet incident effrayant est arrivé. C'est comme si je me disais : « Hé, ça ne se passe pas bien dans ma vie perso, je suis vraiment contrarié, il faut que je sorte d'ici et que j'aille voler ». Et je ne ferais pas ça, je ne le ferais pas. Je ralentirais, et c'est un bon conseil. Ouais, ça a vraiment fonctionné pour certains sports, genre certains types de...

[01:12:40] **Gavin McClurg:** le ski, si tu es vraiment compétent dans quelque chose, ouais, je peux aller skier avec la tête ailleurs parce que j'ai grandi en skiant, c'est tout ce que j'ai fait, mais le parapente, ouais, j'ai plutôt envie d'être à fond, ouais.

[01:12:50] **Chandler Papas:** C'est, c'est ce genre de sport d'aventure basé sur l'aviation, comme tu l'as dit, non ? Il y a ce niveau supérieur où il faut être prêt à gérer les imprévus. Donc, y aller avec cet état d'esprit, je l'ai fait assez souvent et j'ai eu de la chance, et je ne veux plus jamais prendre ce risque. C'est un peu ça. Donc, ce sont clairement deux choses que je ferais différemment.

[01:13:15] **Gavin McClurg:** C'est le conseil parfait, une super façon de conclure, j'adore. Et c'était très visuel, j'aime ça. Mec, je t'apprécie, ta communauté t'apprécie aussi, et ça fait longtemps que je voulais faire ça, enfin, maintenant je suppose, mais je t'apprécie, mec. Merci d'avoir partagé tout ça avec nous et avec cette audience. Et ouais, bon vol, j'espère te voir ici en Oregon bientôt. Ce nouveau concept qu'ils mettent en place là-bas est fantastique. Je suis content de voir que les choses bougent à nouveau là-bas après quelques années de calme plat, c'est une bonne nouvelle.

[01:13:52] **Chandler Papas:** C'est incroyable ce qu'ils font. Je suis content d'être ici en été et en Arizona en hiver. Et merci Gavin, tout ce que tu fais pour la communauté et tout ce que tu as accompli... ton CV est juste incroyable, tu es à fond sur tous les plans. Et tu sais, m'inviter dans l'émission, j'espère que ça aidera ceux qui n'ont pas de CV comme vous tous, et qui travaillent peut-être pour des gens là-bas. J'ai apprécié notre discussion et continue de faire ce que tu fais aussi. Je t'apprécie beaucoup aussi, merci infiniment. Merci mon frère. Apprécie-moi, ouais. Allez, on se voit si...

[01:14:36] **Gavin McClurg:** Si vous trouvez Cloud-based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons, et toutes sont incroyablement importantes. Vous pouvez nous donner une note sur la plateforme que vous utilisez, en parler sur votre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez aussi en discuter avec vos amis en allant au lancement ; je sais que beaucoup de bonnes conversations ont eu lieu ainsi. Et bien sûr, vous pouvez soutenir l'émission financièrement. L'émission prend énormément de temps, entre le montage, le stockage, la musique et les coûts logistiques en coulisses, et tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par épisode. Nous sortons un épisode toutes les deux semaines, donc si vous nous donnez un dollar par épisode, cela fait 25 dollars par an. C'est bien moins qu'un abonnement à un magazine, 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.

[01:15:27] si vous trouvez Cloud-based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons, et toutes sont incroyablement importantes. Vous pouvez nous donner une note sur la plateforme où vous nous écoutez, en parler sur votre blog ou sur les réseaux sociaux, ou même en discuter avec vos amis avant le lancement. 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, entre le montage, le stockage, la musique et les coûts logistiques en coulisses, et tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par épisode. Nous sortons un épisode toutes les deux semaines, donc si vous nous donnez un dollar par épisode, cela fait 25 dollars par an. C'est bien moins qu'un abonnement à un magazine, 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, l'auditeur, sachiez que ces conversations sont juste des gens authentiques qui donnent leur avis, et nous ne nous laissons pas influencer par des marques. Mais cela signifie que nous comptons sur vous, nos auditeurs, si et seulement si vous pouvez soutenir l'émission sans que cela ne vous coûte trop cher. Nous apprécions vraiment. Allez sur le site web pour trouver diverses façons de soutenir l'émission via patreon.com ou d'autres plateformes où nous avons fait de gros efforts pour minimiser les frais afin que votre argent nous parvienne directement. Devenir abonné vous donne accès à toutes sortes d'informations bonus, 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 paywall 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 mesure de le faire. Merci beaucoup 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

In dieser Episode sitze ich für ein super lustiges Gespräch mit dem langjährigen Instruktor und einem der coolsten Typen überhaupt, Chandler Papas, dem Besitzer von Desert Wind Paragliding, zusammen. Chandler teilt seine lebenslange Reise ins Paragliding, die Bedeutung guter Instruktion, das Risikomanagement und das Kultivieren von Dankbarkeit für ein sichereres und erfüllenderes Flugerlebnis.

Der Beitrag #277 Mastering the Skies with Chandler Papas erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:17] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloud Base Mayhem. Ich hoffe, ihr kommt gut in den Sommer, während wir die Sonnenwende und die längsten Tage des Jahres hinter uns lassen, zumindest auf der Nordhalbkugel. Wir hatten diese Saison einige großartige große Flüge, besonders über den Alpen und jetzt fangen sie auch hier in den Rockies an. Also, ja, ich hoffe, ihr habt Spaß. Wir hatten ein tolles Wochenende beim X-Lost, einem kleinen Hike-and-Fly-Rennen, das ich in Arco, in den Lost Rivers, veranstalte. Es war der Wahnsinn, wirklich cool zu sehen, wie die Leute abgezogen sind, und in Kürze geht es hier nach Chelan zur U.S. Nationals. Und für den Herbst habe ich einige tolle Sachen geplant, was das Racing angeht, mit dem Red Rocks Wide Open und dem, na ja, eigentlich jetzt dem Niviuk Red Rocks Wide Open und auch dem Global Rescue X Red Rocks.

[00:01:04] Also, ja, in der Flugwelt läuft alles gut und ich hoffe, bei euch ist es auch so. Mein heutiger Gast ist Chandler Pappas. Er ist schon lange Zeit als Instruktor in Arizona tätig und teilt seine Zeit jetzt zwischen Arizona im Winter und oben in Rouge, Oregon, bei Applegate im Sommer, wo er dort unterrichtet. Er ist vielleicht einer der leidenschaftlichsten Instruktoren, mit denen ich je gesprochen habe, aber ich wollte ihn schon sehr lange schon in der Show haben. Er ist quasi unter der Mentorenschaft einiger echter Legenden aufgewachsen, wie Dave Prentice, Dixon White und Chris Santacroce. Und.

[00:01:44] Und noch ein paar andere. Er hatte das Glück, in die Fliegerei mit einer Gruppe sehr kompetenter Leute einzusteigen, und hat all diese Begeisterung und Leidenschaft auf seine eigenen Schüler übertragen. Diese Folge ist, wie ich denke, eher auf neue Piloten zugeschnitten, die gerade erst anfangen. Chandler gibt hier eine Menge großartiger Tipps dazu, wie man einen guten Instruktor findet und wie wir, wissen Sie, diese teuren Fehler vermeiden und extrem viel lernen können. Und zum Flow-Zustand. Wir kommen auf eine ganze Reihe von Themen, die für mich endlos faszinierend sind, aber ich denke, diese Folge ist wertvoll, egal wo Sie sich auf Ihrer Reise und Ihrem Lernweg befinden. Es hat viel Spaß gemacht, mit Ihnen zu sprechen, und es gibt einige wirklich tolle Erkenntnisse.

[00:02:30] Hier gibt es einige großartige Tipps. Ich denke, das wird dir gefallen. Viel Spaß beim Reinhören.

[00:02:38] Hey, Kumpel. Schön, dich auf meinem Bildschirm zu sehen. Ich wünschte, wir würden das persönlich machen, aber danke, dass du zugesagt hast. Und ich wollte das schon immer machen – ich sage das jedes Mal, ich weiß, ich bin wie eine kaputte Schallplatte. Ich wollte das schon eine Ewigkeit mit dir machen, aber vor einer Weile habe ich eine E-Mail von einem deiner Schüler bekommen und das in einen kleinen Ordner gelegt und mir gesagt: Hey, du musst mit Chandler reden. Er hat tolle Geschichten. Er unterrichtet schon ewig da unten in Arizona. Und ja, ich freue mich darauf, mit dir zu sprechen, Mann. Willkommen.

[00:03:06] **Chandler Papas:** Ja. Danke. Ich freue mich, hier zu sein. Und ja, bei deiner Liste an Lebensläufen bin ich ein wenig demütig. Ich freue mich, dass du angerufen hast, aber ich denke, da ist Platz für einen Gleitschirmpiloten und Instruktor, dem Gleitschirmfliegen einfach am Herzen liegt und das liebt, und ich freue mich, hier zu sein. Ja. Super aufgeregt. Also danke nochmal.

[00:03:29] **Gavin McClurg:** Ich habe da eine Frage, mit der ich manchmal anfangen – die Leute haben sie vielleicht schon mal gehört –, aber stell dir vor, du stehst in einer Bar und jemand kommt neben dich und sagt: „Hey Mann, darf

ich dir eins ausgeben?“ Was machst du? Wie antwortest du auf diese Frage? Was machst du? Wer bist du?

[00:03:46] **Chandler Papas:** Ja, das ist eine gute Frage. Und das ist tatsächlich passiert. Ich sage gerne, dass ich mit einem motorlosen, im Rucksack tragbaren Flugzeug Berge besteige, und ich renne los und fliege allein auf Mutter Natur und weich zu landen ist das Ziel. Und ich habe festgestellt, dass ich es liebe, Leuten beizubringen, das zu tun. Und das ist zu meiner Leidenschaft geworden. Die andere Arbeit, die ich mache, mache ich nur so viel, um das zu finanzieren und mir Zeit zu geben, um sicherzustellen, dass ich das weiterhin tue.

[00:04:22] **Gavin McClurg:** Cool. Normalerweise haben wir Jobs, die unsere Sucht finanzieren, aber du hast den Job, der die Sucht ist, und der Rest unterstützt deine Sucht.

[00:04:30] **Chandler Papas:** Klingt super. Ja. Ja. Es funktioniert.

[00:04:35] **Gavin McClurg:** Und wann bist du dazu gekommen? Was war der Auslöser? Was hat dich dazu gebracht, überhaupt in die Luft zu gehen?

[00:04:42] **Chandler Papas:** Ja. Also meine Lerngeschichte, ich glaube, manche Leute haben das herausgefunden. Es war sehr interessant. Ganz am Anfang erinnere ich mich, ich war etwa neun oder zehn Jahre alt und bei einem der Catering-Betriebe meines Vaters, den er hatte, und ich sah einen Hängegleiter. Wir waren bei einer Outdoor-Catering-Veranstaltung und da kamen diese Hängegleiter zur Landung. Und ich sagte zu meinem Vater: Ich werde das machen. Und er sagte, du wirst es wahrscheinlich, weil er mich immer in Richtung Golf und Tennis drängen wollte – wenig Belastung, viel Geld, hübsche Mädchen, Golf, Tennis. Und deshalb habe ich mit BMX, BMX und Skateboardfahren angefangen, das war so eine Art definierte Sache. Aber das war das allererste, an das ich mich erinnere, und ich habe den Traum eine ganze Weile verloren.

[00:05:28] Und als ich dann so um die 32 war, also um das Jahr 2000, habe ich angefangen, mit Segelflugzeugen zu fliegen. Ich wusste nichts über Gleitschirmfliegen oder so. Ich habe angefangen, Segelflurkurse zu nehmen, und ich saß da oben im Flugzeug mit dem Typen, der mich alles erklärt hat. Er hat mir echt viel Zeug erklärt. Und da haben wir einen Motor-Gleitschirm in der Luft gesehen. Ich habe zum Instruktor gesagt: „Was ist das?“ Und er sagte: „Oh, das ist ein Gleitschirm.“ Und ich sagte: „Ein was?“ Er sagte: „Ein Gleitschirm.“ Und ich sagte: „Der hat einen Motor.“ Und er sagte: „Ja, das ist ein Motor-Gleitschirm, aber es gibt auch nicht-motorisierte.“ Und er hat versucht, mir das alles beizubringen, und ich habe ihn wieder unterbrochen und gefragt: „Die nicht-motorisierten können also nicht aufsteigen oder so, richtig?“

[00:06:14] Was laufen die mit? Ohne? Wie kommen die dahin? Und er sagte, nein, die starten von Bergen und können Thermik nutzen, genau wie ich gerade versuche, es dir hier beizubringen und darüber zu sprechen. Und, weißt du, er hat mich irgendwie immer wieder zur Lektion zurückgeführt. Komm zurück. Ja, aber es blieb hängen. Das war also etwa meine dritte oder vierte Lektion. Und als ich nach Hause kam, habe ich recherchiert; ich wohnte damals in Phoenix, Arizona, und da gab es die Craters mit Dixon White zu der Zeit. Und ich habe keine weitere Segelflugstunde mehr genommen. Ich bin schließlich nach Flagstaff gefahren, um mir die ganze Sache mit dem Gleitschirmfliegen anzusehen. Ich mochte die Idee eines Motors nicht wirklich. Deshalb mag ich Segelflugzeuge. Und ich war nicht darauf gestoßen. Also bin ich nach Flagstaff gefahren und zu der Zeit, eigentlich sogar davor, sagte meine damalige Freundin: Oh, also der Freund meiner besten Freundin macht das und du solltest mit ihm reden.

[00:07:09] Also habe ich es getan. Und das war David Prentice, auch bekannt als Cuervo. Keine Chance. Wow. Oh ja. Ja. Genau. Also habe ich mit Cuervo angefangen zu trainieren und meinen ersten Schirm bekommen, einen Nova Farron. Und er ist schnell zur Weltmeisterschaft abgehauen. Ich glaube, er flog damals für die US-Weltmannschaft und ist nach Australien geflogen. Und ich hatte gerade erst angefangen, hatte eine Menge Kiting gemacht, die ganze Vorbereitung und vielen Leuten beim Fliegen zugesehen. Und ja, wir hatten einen Trip in die Karibik gemacht. Und einfach viel Arbeit im Park, Kiting und in verschiedenen Parks. Genau. Und dann ist er nach Australien abgehauen und ich dachte mir, ich will nicht warten, ich will weiter trainieren.

[00:07:54] Ein paar Leute hatten mir gesagt: „Hey, wenn du zu den Craters gehst, sag Dixon nicht, dass du mit Cuervo trainiert hast, die zwei verstehen sich nicht und so.“ Und ich dachte mir: „Oh Mann, egal.“ Also bin ich zu den Craters gegangen und habe mich mit Dixon zusammengeschlossen, und er hat gesehen, wie ich gekitet habe. Ich habe gefragt:

„Hast du vorher schon mal Training gemacht und so?“ Und ich sagte: „Oh, ein Kumpel hat mir nur ein paar Sachen gezeigt.“ Und er hat immer wieder gefragt: „Bist du dir sicher?“ Und ich: „Ja, ja, ja.“ Und bei einem der Male, als wir oben auf dem Miriam Crater aus dem Truck gestiegen sind, haben ein paar gemeinsame Freunde von Cuervo und mir, die ich kennengelernt hatte, gesagt: „Oh, hey, wie geht's, Kumpel? Bist du mit Cuervo hier?“ Und Dixon hat das gehört, und ich dachte mir: „Oh Mann.“ Und dann kam er rüber und sagte: „Oh, du hast mit niemandem trainiert.“

[00:08:42] Hä? Und Dixon war ein toller Typ. Er hat mich also ein bisschen über die Stränge gezogen, weißt du, die Seile etwas härter geübt und mich benutzt, um Demonstrationen zum Kiten bei starkem Wind zu geben, und hat mich einfach auf sehr professionelle Art dafür schikaniert, weißt du? Und ich sagte, ja, ich habe gehört, dass es Spannungen gab. Ich wollte keine Spannungen verursachen. Und er sagte, das ist in Ordnung. Wir werden weiter mit dir arbeiten. Lass uns das machen. Das war damals, als Marty, Rob und viele andere für Dixon an den Craters unterrichteten. Es fing also mit Cuervo an und am Ende habe ich mit Dixon gearbeitet. Und dann die verrückte Sache, die passierte: Er hat mich wegen der ganzen Sache schikaniert. Und ich sagte, hey, ich habe alles für P2 abgeschlossen, und er sagte, wir kommen wieder und helfen dir weiter.

[00:09:27] Ich geb's dir nächstes Wochenende oder so. Er hat mich einfach nur genervt. Und ich würde sagen: Hey, ich muss auf dem South Mountain in Phoenix fliegen. Und er sagt: Okay, ich geb's dir. Und dann hatte er einen Herzinfarkt und ist gestorben.

[00:09:38] **Gavin McClurg:** Whoa. Ja. Ja, du bringst mich echt zurück in die Vergangenheit. Ich meine, natürlich. Ja. Wow.

[00:09:44] **Chandler Papas:** Ja. Er hatte einen Herzinfarkt. Und bis dahin hatte ich ihn schon kennengelernt, ich war in seinem Hinterhof und er war, wie ihr wisst, eine interessante Person. Er war jahrelang im Zirkus und hatte, ihr wisst schon, Seilbahn-Equipment im Hinterhof und so weiter. Und alle sagten: „Nun, du solltest einfach Marty oder Rob oder einen der Typen auf der Trauerfeier fragen“, weil ich da war und mich einfach komisch dabei gefühlt habe. Ich wusste nicht, wann und wo. Ich dachte mir: „Ich weiß nicht, ich hätte...“ Es war eine sehr lockere Feier, wisst ihr. Und ich sagte, ich wollte das nicht machen. Also sagte ich dann: „Wisst ihr, ich muss meinen P2 machen.“ Also rufe ich bei Cloud Nine an und sage – das eine Ding, das man zu Instruktoren nicht sagt – ich sagte, es war Steve Mayer, ihr wisst schon, er nimmt ab. Und ich sagte: „Hey, hör mal, ich habe die P2-Skills bereits.“

[00:10:29] Wisst ihr, ich brauche eigentlich nur jemanden, der mich abzeichnet, versteht ihr? Und ja, ja, ja. Richtig. Jetzt weiß ich, warum wir das nicht machen. Und er sagt: Schau, du musst hier hochkommen und das Programm machen. Wie jeder andere auch, ich kenne dich nicht, du musst deinen Hintern hier hochschrauben und die Sache durchziehen. Also sagte ich: Okay. Und jetzt bin ich, ihr wisst schon, los, ich fahre nach Salt Lake City und gehe dorthin und ich mache Kiting, ihr wisst schon, richtig gut. Und er sagt: Oh, weißt du was? Ich werde dich als High-Wind-Kiting-Demonstrator für meine Schüler einsetzen. Du machst das toll. Verstehst du? Und ich denke mir: Da geht's wieder los. Und ich habe Steve und seine Instruktoren getroffen und es war amazing. Richtig. Also habe ich endlich meinen P2 dort bei ihm bekommen. Habe Point of the Mountain richtig gut kennengelernt.

[00:11:15] Und weißt du, der Vorteil von diesem etwas mehr Geld, weil alle cool waren und mit mir zusammengearbeitet haben, war, dass ich von wahrscheinlich fünf unglaublich qualifizierten Instruktoren unterrichtet wurde. Ich wollte gerade sagen, das ist...

[00:11:33] **Gavin McClurg:** es ist außergewöhnlich, welche Leute du hier als Orientierungspunkte hattest – ich meine, Prentice, Dixon und Mayor, ich meine, Gott, Alter,

[00:11:43] **Chandler Papas:** schöner Start, oder? Und ich war damals ein bisschen genervt darüber, weil es ein bisschen mehr Geld und Reisen bedeutete und die Mittel waren damals nicht gerade toll, aber es war fantastisch. Und ich habe Chris Santacroce getroffen, als ich oben am Point of the Mountain war und ich war sehr an Towing interessiert. Also bin ich eingestiegen, ich war damals wirklich aktiv. Und es hat sich super ausgezahlt, wie die Dinge gelaufen sind. Ich hatte insgesamt fünf oder sechs erstklassige Instruktoren. Und ich bin auch heute noch ein großer Verfechter von qualifizierten Schulen, die miteinander auskommen, zusammenarbeiten, Schüler austauschen, über den Lehrplan sprechen und einfach sagen: Hey, du hast dein P2 bei mir gemacht, aber es ist sein Goldgewicht wert, sowohl an Zeit als

auch an Geld, einfach weiterzulernen, diese Fortbildung, von der wir alle so viel reden.

[00:12:40] Und, äh, du hast das in deiner Show. Äh, mit Califf ist einer der Podcasts. Ich erinnere mich, da gibt es diesen, weißt du, P2-Typ von „Ich bin aus dem Nest und wir haben noch Arbeit vor uns“. Ja.

[00:12:53] **Gavin McClurg:** Du hast deine Bewertung bekommen. Bis später.

[00:12:55] **Chandler Papas:** Ja. Und es ist auch der Westen der USA, oder? Es ist nicht nur in anderen Ländern, wo es ein bisschen P2-freundlicher ist. Wir haben an vielen Standorten das Wetter, das von P2 auf P4 wechselt, so eine Art Ding. Und ja, sofort. Ja. Die Jagd nach P2-Wetter ist ein Thema, das man, wissen Sie, weiter besprechen und versuchen muss, diese Lücke zu schließen. Und ich fand es toll. Es war super. Und am Ende hatte ich Familie in Driggs, Idaho. Also habe ich sofort das Wyoming-Team und Maddie Combs getroffen. Und sobald ich das Towing sah, habe ich mich einfach darin verliebt. Ich weiß nicht genau, was es war, aber ich dachte einfach, es sei das interessanteste, unglaublichste Ding überhaupt.

[00:13:43] als ich es zum ersten Mal sah, was die da gemacht haben, sagte ich: Das ist ja Wahnsinn. Das ist einfach unglaublich. Und es hat mich erschreckt. Es hat mich definitiv dazu gebracht, mich umzusehen und zu denken: Wow, da kann ja einiges schiefgehen. Aber ich habe mich in das Towing verliebt und liebe es heute noch immer. Und ja, so hat es bei mir angefangen. Und ich bin dankbar, dass es so gelaufen ist, weil ich ein großer Verfechter von kontinuierlicher Weiterbildung und der Arbeit mit verschiedenen Instruktor:innen bin, weil wir eben nicht perfekt sind. Wir haben Lücken und man kann diese Lücken woanders schließen. Und es ist sehr ortsspezifisch, oder? Du lernst ja basierend auf den Plätzen, an denen du lernst, die völlig unterschiedlich sind, besonders in den USA.

[00:14:33] Nur an einem Ort zu lernen, das ist eben so. Ich habe in Hawaii trainiert und dort eine Zeit lang gelebt. Und ich meine, bei starkem Wind bringen wir euch effizient und gut dorthin. Auf der Windseite der Insel wehen Passatwinde. Es gibt Grasparks. Ich meine, wir veranstalten Wettbewerbe, bei denen wir mit Schülern in 6 bis 12 Stunden Training auf Kokosnüssen stehen. Wir bringen euch dorthin, aber Thermik ist eine ganz andere Geschichte und sie dort zu finden, ist etwas anderes. Und wenn du in den Kratern im Norden von Arizona trainierst, ist es in gewisser Weise eine Hochwüste und du trainierst auf vulkanischer Erosion.

[00:15:19] Es ist also sehr ortsspezifisch, und ich kann den Leuten nicht genug betonen: Hey, geh dorthin und zahl einem Instruktor für ein paar Tage Training. Tu es nicht nur, weil du diesen Drang hast, das P2 abzuschließen. So nach dem Motto: Ich will nur dieses P2 haben und dann bin ich fertig. Ich muss oft sagen: Hey, der Mutter Natur ist es egal, was auf deiner Lizenz steht. Das ist eine Sache, und du hast noch viel zu lernen. Du willst zu anderen Orten mit anderen Instruktor:innen gehen, ihnen für ein paar Tage bezahlen, ihnen vorher Bescheid geben, ihnen dein Logbuch zeigen und an verschiedenen Orten trainieren. Das ist super wichtig. Ich bin da gerade angekommen, aber ja, so bin ich dazu gekommen. Und ich bin dankbar für alle Instruktor:innen und alles auf diesem Weg. Es hat sich als das Beste erwiesen, was mir passieren konnte.

[00:16:06] **Gavin McClurg:** Ich bin immer so, ich meine, ähnlich wie du, ich habe den Schirm bekommen, unter dem ich unterrichtet wurde, war, weißt du, im Rückblick, war es, war es, war es großartig. Farrell und Santa draußen am Point. Und, weißt du, mein, mein, als ich, ich hatte einen Kumpel, der, der oben an der Basis des Tiger Mountain in Washington gewohnt hat. Ich habe ihnen, weißt du, 15 Jahre lang beim Fliegen zugesehen und es sah einfach, ich habe es nicht kapiert. Ich habe es nicht verstanden. Ich dachte nur, sie segeln einfach herum und landen. Weißt du, ich habe XC nicht verstanden. Ich mochte es nicht einfach nur, ich hatte es gesehen. Ich habe es nicht wirklich kapiert. Ich dachte, ich dachte, es sah einfach langsam und langweilig aus. Weißt du, ich war Skirennläufer. Und süchtig nach Geschwindigkeit und Risiko. Und ich habe nicht mal realisiert, dass es riskant war, aber dann fing ich an, Geschichten zu hören über, weißt du, der alte so-und-so ist gestorben oder so-und-so wurde verletzt. Und ich, wow, wow.

[00:16:51] Und es war, wissen Sie, nie die Ausrüstung. Es waren schlechte Entscheidungen. Und ich dachte mir, nun ja, ich bin ein König der schlechten Entscheidungen. Vielleicht ist das nicht mein Sport. Also habe ich es lange Zeit gemieden. Aber schließlich, als ich beschloss, oh, das könnte ziemlich interessant sein, habe ich mich im Grunde für ein Tandem entschieden. Ich dachte, das wäre echt langweilig. Und dann bin ich mit einem Kumpel zu einem anderen Tandem gegangen und er hat eine Menge acro gemacht und ich dachte, wow, okay. Und dann hat er mir die Toggles

gegeben und, oh, wow, ich kann, okay, jetzt verstehe ich es. Und mein Kumpel hat mich runter zum Point mitgenommen. Und das war, ich meine, im Rückblick eigentlich nur deshalb, weil ich einen Kumpel hatte, der von Santa unterrichtet worden war. Und so konnte ich eine großartige Ausbildung bekommen, aber für die Leute, die zuhören, wissen Sie, man weiß nicht, was man nicht weiß. Wie findet man die richtige Schule? Wie findet man den richtigen Instruktor?

[00:17:37] Und, ihr wisst ja, offensichtlich können wir sehr spezifisch sein, weil wir reden und wir wissen nicht, was ihr nicht wisst. Aber, ihr wisst, ich, wir kennen Santa und den Point und wir kennen all diese Orte, von denen ihr sprecht, aber viele der Zuhörer sind in Europa. Wie findet man den richtigen Typen oder die richtige Frau, die einen unterrichtet? Wie findet man den richtigen Spot? Wonach sucht man?

[00:17:56] **Chandler Papas:** Ja. Ein weiteres, ein weiteres tolles Thema, oder? Also, nicht jeder Instruktor passt zu jedem Schüler und nicht jeder Schüler passt zu jedem Instruktor. Und der knifflige Teil, ich denke, der knifflige Teil in den USA ist, während wir vorangehen...

[00:18:12] **Gavin McClurg:** dadurch werden wir haben müssen, wir werden haben

[00:18:12] **Chandler Papas:** die Sportart. Da ist viel Reiseaufwand dabei. Es erfordert viel Engagement und das ist alles ein Teil davon, oder? Denn schon um zu einer Schule zu kommen, egal zu welcher, haben viele Leute in den USA einen ordentlichen Reiseaufwand vor sich. Und dann kommt noch mehr Reiseaufwand dazu, wenn man sich eine andere anschauen möchte. Also, ich denke, man muss sich wirklich festlegen, das Telefon in die Hand nehmen, recherchieren und mit Leuten sprechen. Wir sagen in unserem Einführungskurs ständig: Hey, schaut mal, egal ob ihr über die Website kommt oder wie. Wir sagen, wir wollen euch auf den Hügel bringen. Wir wollen euch aufs Feld bringen, damit ihr uns beim Training und Kiten zusehen könnt. Wir wollen euch zum Toe-Feld mitnehmen. Wir wollen euch einbinden. Ich möchte auch über die anderen Schulen sprechen, mit denen ich zusammenarbeite, falls ihr Familie dort habt und es für euch besser passt.

[00:19:02] Ich möchte aufklären, oder? Wir wollen sie wirklich, wirklich „vollständig informiert“ machen. Und was die Auswahl einer Schule angeht, ist das für die Leute hier schwierig. Sie haben nur eine begrenzte Auswahl. Und wenn diese Schule nicht passt, sind sie quasi festgefahren, wissen Sie? Sie stecken darin fest, und die Leute haben nicht die Ressourcen oder die Mittel. Wir könnten also wahrscheinlich viel Arbeit leisten und ein wenig helfen, das in den USA besser zu organisieren. Die USHPA leistet da auch Arbeit. Sie haben Webseiten für alle Schulen in der Region aufgelistet. Aber es ist knifflig. Ich würde also sagen: Interviewe sie und verpflichte dich wirklich – also so: Das wird Zeit und Geld kosten, aber ich möchte sicherstellen, dass ich sie mir ansehe. Und ich habe mit einigen ihrer Schüler gesprochen und habe ein wirklich gutes Gefühl dabei, dass ich nicht unter Druck gesetzt werde, sofort eine Anzahlung zu leisten oder so etwas Ähnliches.

[00:19:56] Und das Thema Tandem, das du angesprochen hast, ist interessant, weil wir ständig hören: „Ich möchte ein Tandem machen, um herauszufinden, ob ich den Sport machen will.“ Und das sagen sie. Ich sage dann meistens: Schau, wenn wir ein Tandem machen, wirst du landen und den Sport mehr wollen als vorher. Du bist da eher eine Ausnahme. Du warst etwas extremer und es fühlte sich ein bisschen langweilig an, aber die meisten Leute machen das Tandem und denken sich dann: „Oh mein Gott, es war friedlicher als ich dachte, es war so sanft. Das war toll.“ Und ich sage dann: Aber der eigentliche Punkt ist, dass du dich voll informieren willst. Ich möchte, dass du die tatsächlichen Kosten kennst. Da gibt es nicht nur Schirm, Gurtzeug und Rettungsschirm. Da gibt es Karabiner, Messer, Funkgerät, Konzertina. Da gibt es all diese Dinge.

[00:20:41] Es gibt Mitgliedsbeiträge und alle Kosten fallen sofort an, oder? Das müssen sie direkt vorab wissen. Das ist später toll, aber wir erleben da oft diesen Schockmoment. Deshalb wollen wir, dass sie es wissen, und dann noch den Zeitaufwand, richtig? So wie: Hey, wir sind wetterabhängig, wie sieht dein Zeitplan mit der Arbeit aus? Wir wollen, dass sie einen sehr realistischen Ansatz haben, wie lange es mit meinem Zeitplan und meiner Verfügbarkeit dauern wird. Was ich an Kosten einplanen muss. Und dann auch, was ich bekommen werde. In meiner ersten oder zweiten Saison wird mein Instruktor – und viele der Instrukturen, mit denen ich im Laufe des Jahres zusammengearbeitet habe, sagen: Du bist ein schrecklicher Verkäufer. Du redest die Leute aus diesem Sport heraus. Du musst über die guten Dinge sprechen. Also habe ich mehr davon integriert, aber wenn du erst mal dabei bist, wirst du bis zur Wolkenbasis in der

Thermik fliegen.

[00:21:33] Du wirst eine der größten Erfindungen der Menschheit ausüben. Ich meine, klar, abgesehen von Leuten, die Krankheiten mögen – ich stelle das nicht dagegen –, aber abgesehen davon ist das, was wir tun, unglaublich. Es ist absolut eine der großartigsten Erfahrungen, die du je machen wirst. Wir wollen dich dorthin bringen, aber wir haben eine wirklich gute Erfolgsquote bei Leuten, die sich anmelden und den Kurs abschließen, und das liegt an diesem Einführungskurs. Ein großer Teil davon besteht darin, sie zu bremsen und sicherzustellen, dass wir zu ihnen passen und dass sie wissen, dass es da draußen noch andere Ressourcen gibt. Und einfach nur sicherzustellen, dass du ein gutes Gefühl dafür bekommst, denn es ist eine Verpflichtung und es ist Gleitschirmfliegen. Und was wir tun, ist intensiv und gefährlich.

[00:22:19] Und wir wollen sicherstellen, dass die Leute wissen: Hier geht es nicht nur darum, das Risiko zu minimieren, sondern es zu akzeptieren. Und ich weiß, worauf ich mich einlasse, weil sie besonders in Phoenix trainieren. Sie werden an den Punkt kommen, an dem sie denken: Oh, das war viel Geld. Das war viel Zeit. Ich mache nur diese kurzen Flüge. Es ist so viel Staub. Und das ist viel für so eine kleine Belohnung, oder? Sie sehen es noch nicht. Es ist am Anfang schwer, den Reiz zu entdecken, oder? Werdet ihr, werdet ihr gezogen?

[00:22:51] **Gavin McClurg:** für das Training dort unten? Seid ihr am Lobben?

[00:22:54] **Chandler Papas:** von den Hügeln? Wir machen beides, äh, aber primär, aber primär Tow-In. Wir, äh, ja. Wir machen primär Tow-In und wir machen viel davon und wir haben dort großen Erfolg und wir lieben es absolut. Und das bedeutet mehr Zeit. Das bedeutet ein bisschen mehr Geld, das bedeutet eine Surface-Tow-Bewertung, was an sich schon eine ganze Sache ist. Da steckt also noch etwas mehr dahinter. Also werden sie anfangs mit all dem konfrontiert. Und ich denke, das ist super wichtig, aber zurück zur Frage der Auswahl eines Trainers, äh, wissen Sie, ich, ich erzähle irgendwie eine Geschichte darüber, als ich in Hawaii ganz schnell Surfen gelernt habe, ich ging zu einem Trainer. Er war ein Typ, der dort auf der Insel geboren wurde. Und er, er, er sagte: Hey, wir werden, wissen Sie, hier runterkommen und das hier machen.

[00:23:41] Und er sagte: Hey, wir werden das hier machen. Und er sagte: Leg dich auf das Board, üb das Aufstehen darauf. Und: Oh, du hast schon mal Skateboard gefahren, weißt du, da, da, da, da, da. Lass uns da rausgehen. Und er hat mich in ein paar kleinen Wellen reingebaut und ich habe gelernt, und es war eine gute, gute Lektion, aber ich wollte mit dieser anderen Instruktorin lernen. Ich hatte gesehen, wie sie sich Zeit nahm. Es ist so ein Sitzen am Strand. Ich hatte einfach so ein Gefühl. Und also bin ich zu ihr gegangen und habe gesagt: Hey, ich würde gerne bei dir trainieren. Und sie sagte: Weißt du, ich trainiere eigentlich nur Frauen und blablabla. Aber ich war hartnäckig genug. Und ich sagte: Hey, ich würde wirklich gerne eine Lektion bei dir nehmen. Und sie sagte: Okay, sei morgen um 6 Uhr morgens an diesem Strand. Also war ich da und sie kam auf mich zu und sagte: Ich möchte, dass du einfach hier sitzt und das Meer beobachtest, einfach für 20 bis 30 Minuten.

[00:24:28] Und ich sagte: Okay, ich liebe es. Also habe ich die Wellen beobachtet. Ich habe den Wind beobachtet, gesehen, wo die Surfer hinauspaddeln, und sie kam zurück, setzte sich neben mich und fragte: Okay, was hast du gesehen? Und ich sagte: Also, ich habe gesehen, dass die Wellen hier, hier und hier größer sind. Und sie kommen von links, rechts oder aus der Mitte. Und der Wind macht das hier. Und diese Typen scheinen es hier leichter zu haben, hinauszupaddeln. Und wir saßen da eine Stunde lang und sie hat mir im Grunde die Etikette beigebracht. Sie sagte: Ja, siehst du, wie die da hinauspaddeln und dass das ihnen im Weg steht. Und siehst du, wie er sein Board zur Seite gedreht hat, als dieser Surfer kam? Das machst du nie. Und dann hat sie mir die Windlinien erklärt. Meine Augen haben plötzlich Dinge wahrgenommen, die ich vorher nicht gesehen hatte.

[00:25:13] Sie hat mir das Timing der Wellen erklärt. Sie hat mir vieles beigebracht. Und dann sagte sie: Okay, das war die heutige Lektion. Ich schlage vor, dass du viel Zeit mit Sitzen und Beobachten verbringst, bis ich dich wiedersehe. Das ist es. Und ich habe mir das sehr zu Herzen genommen und versuche, es anzuwenden. Und was ich gemerkt habe, ist, dass es mehr darum geht, eine Atmosphäre für das Lernen zu schaffen, als darum, tatsächlich zu unterrichten. Genau. Und ich habe – kurioserweise – ein Buch mit Einsteins Briefen gelesen. Und das war das, was er sagte. Er sagte, wir schaffen eher eine Atmosphäre, in der Menschen lernen können, als dass wir sie unterrichten. Und ich habe mir das einfach zu Herzen genommen, und es war wirklich gut für mich. Und ich erzähle diese Geschichte den Leuten, weil

wenn du dieses Gefühl von mir bekommst, wissen wir, dass wir zusammenpassen und zusammenarbeiten können, aber ich werde hier langsamer machen und wir werden die Dinge auf eine bestimmte Weise angehen.

[00:26:10] Und wenn du möchtest, nur einen schnelleren Kurs oder so zu machen, kann ich Schulen empfehlen, und das ist super. Du kannst mit denen arbeiten und dann zurückkommen und mit mir arbeiten oder wie auch immer. Aber ich möchte sicherstellen, dass da mehr dahintersteckt als nur den P2 zu bekommen und dann auf eigene Faust loszulegen. Also sprich gut mit dem Instruktor und stell sicher, dass es passt, denn ich passe nicht zu jedem, und das ist okay. Weißt du, manche Leute wären mit dem ersten Instruktor besser aufgehoben gewesen und hätten dann Weltklasse-Surfer werden können. Das ist völlig in Ordnung. Es gibt nichts Richtiges oder Falsches an den verschiedenen Methoden. Das eine, was ich aus dem Lernen bei all den verschiedenen Instruktoren beim Gleitschirmfliegen mit mir gelernt habe, ist, dass sie alle sehr unterschiedliche Stile hatten, aber alle das gleiche Ziel verfolgten.

[00:26:58] Cuervo und Dixon hatten sehr unterschiedliche Persönlichkeiten und sehr unterschiedliche Unterrichtsstile, völlig verschieden, aber beide haben sich leidenschaftlich für das Gleitschirmfliegen engagiert. Sie haben sich um dich als Schüler gekümmert und versucht, dir beizubringen, den Gleitschirm zu fühlen, zu verstehen, was gerade passiert, und dich an einen Punkt zu bringen, an dem sie sich gut fühlten, wenn du sie verließ – so nach dem Motto: Okay, er versteht seine Entscheidungsfindung in Bezug auf das Wetter und alles, was wir unterrichten. Es gibt also verschiedene Stile, und wenn du es dir leisten kannst, zu verschiedenen Schulen zu gehen, mit den Instruktoren zu sprechen und mit deren Schülern zu reden, dann ist das deine Entscheidung.

[00:27:43] Und wenn man nur eine Schule in der Nähe hat und zu ihnen geht – das ist eine Diskussion, die wir ein bisschen führen –, und man fühlt es nicht, es funktioniert nicht und man kann es sich nicht leisten, woanders hinzugehen. Oder selbst wenn man mit den Instruktoren reden könnte, ihnen sagen, was für einen nicht funktioniert, weil wir Schüler haben, die zu uns kommen und sagen: „Oh, mir hat diese Schule nicht gefallen. Und wissen Sie, die haben das oder das gemacht.“ Und das Erste, was ich sage, ist: „Okay, haben Sie mit ihnen darüber gesprochen? Haben Sie ihnen gesagt, dass etwas, das sie getan haben, für Ihre Art der Ausbildung nicht wirklich funktioniert hat? Denn sie geben wahrscheinlich ihr Bestes und wir passen nicht zu jedem. Und wenn man ihnen diese Chance nicht gibt...“

[00:28:29] Genau. Und ich hatte das auch schon mit Schülern, bei denen etwas nicht funktioniert hat. Später habe ich das mitbekommen, bin auf sie zugegangen und sie meinten: Ja, ich arbeite nicht wirklich so. Und ich sagte: Okay, das ist verständlich. Ich wünschte nur, sie hätten einfach mit mir geredet und gesagt: Hey, ich bin eher ein Typ für das Lernen im Büro und ich hätte mehr Training in dieser Hinsicht gebraucht. Das ist das, was für mich funktioniert. Und wir haben das ganze Spektrum abgedeckt, oder? Wir haben Leute aus unserer

[00:28:57] **Gavin McClurg:** Gemeinschaft, oder? Wir alle liegen irgendwo auf diesem Spektrum.

[00:29:03] **Chandler Papas:** Ja. Ja. Wir haben alle Arten von Leuten, und es ist wichtig, einen individuellen Ansatz zur Beherrschung der Fertigkeiten zu verfolgen, aber ja, nimm dir Zeit, versuch eine gute Schule zu finden und sprich mit deinen Instruktoren darüber, was, na ja, was für dich vielleicht nicht funktioniert, und gib ihnen die Chance, ihren Lehrplan anzupassen und von dir zu lernen. Es ist super wichtig, einfach offen mit ihnen zu sein und sich keine Gedanken darüber zu machen, ob man jemanden vor den Kopf stößt. Das ist Gleitschirmfliegen und, weißt du, die können das verkraften, also sprich mit ihnen.

[00:29:31] **Gavin McClurg:** Ja. Du hast etwas erwähnt, worüber ich bisher nicht wirklich viel nachgedacht habe. Ich habe das mit Dylan ein bisschen besprochen, weißt du,

[00:29:40] **Chandler Papas:** und ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich,

[00:29:40] **Gavin McClurg:** In bestimmten Ländern darfst du keine Schule sein und gleichzeitig Ausrüstung verkaufen, das widerspricht sich irgendwie. Und offensichtlich würden hier die meisten Schulen nicht überleben, wenn sie keine Ausrüstung verkaufen würden, also das ist alles, wir müssen da nicht in dieses Kaninchenloch abtauchen. Denn da gibt es viele Meinungen, aber man sieht es ja, einerseits arbeitest du quasi dagegen, du willst die Ausrüstung verkaufen, aber vielleicht ist das ein Pilot, für den es nicht angemessen ist, überhaupt in den Sport einzusteigen, und wenn dir ihre Sicherheit und ihre langfristige Gesundheit wirklich am Herzen liegen, sollten sie vielleicht lieber Schach spielen. Aber du hast etwas erwähnt, dass du in deinem ersten Kurs, deinem ersten, ihnen die Kosten aufzeigen willst und dass es nicht

nur um Schirm und Gurtzeug geht, sondern um all das andere Zeug. Und es ist eine große Vorabinvestition und es ist eine große Vorabinvestition an Zeit.

[00:30:26] Was ich gehört habe, hast du auch erwähnt, dass man wissen muss, dass das riskant ist. Das ist Luftfahrt. Ich denke, vielen Schülern entgeht das entweder, entweder weil der Instruktor – wieder einmal, man arbeitet ja einerseits daran, einen Kurs zu verkaufen, und andererseits verkauft man den Kurs nicht besonders gut. Wenn man sagt: „Hey Mann, du könntest dabei sterben“, dann denken die: „Whoa, wirklich?“ Aber viele Leute, mit denen ich über die Jahre gesprochen habe, wenn sie auf die Zeit zurückblicken, in der sie ihre P2-Zeit gemacht haben, sagen: „Ich hatte keine Ahnung.“ Ich hatte keine Ahnung, dass das wirklich – ich weiß nicht, wie man nicht wissen kann, dass man fliegt, aber lass uns ihnen den Vorteil des Zweifels geben. Es gibt viele Leute, die kommen an den Punkt, an dem sie all diese Leute sehen, die das machen. Da rennen viele Kinder herum.

[00:31:11] Oh, das muss ziemlich sicher sein, weißt du, und wenn man es gut macht, ist es ziemlich sicher, aber es ist Luftfahrt, weißt du, und viele Leute fragen: Wie gehst du mit dieser heiklen Seite um? Wie du schon sagtest, haben deine Kumpels gesagt: Mann, du bist nicht besonders gut darin, das hier zu vermarkten. Du bist zu ehrlich, aber es ist etwas, das man wissen muss, weißt du, dass du viel Geld bezahlen wirst. Du wirst viel Zeit investieren und du wirst etwas in Angriff nehmen, das nicht wirklich mit der Tandem-Erfahrung vergleichbar ist, die du hattest. Weißt du, je besser du wirst, desto mehr wirst du wollen – wir, wir streben nach Turbulenzen. Das ist das, was wir wollen.

[00:31:47] **Chandler Papas:** Ja. Ja, das ist wieder eine Frage, bei der wir alle versuchen, die beste Formulierung zu finden, oder? Es ist halt Gleitschirmfliegen-sicher. Und Fragen wie diese, wie gehst du damit um? Das ist gefährlich. Was wir tun, um die Leute für den Sport zu motivieren. Das ist eine wunderbare Diskussion. Und ich denke darüber nach und spreche mit Leuten darüber und, weißt du, das ist das, was ich bisher herausgefunden habe, und ich bin immer offen für Anpassungen und dazu zu lernen. Ich frage ständig andere Instrukturen nach Dingen. Weil ich einfach besser darin werden will, aber ich sage: Schau, wenn sie mit einer Art Frage dazu kommen, wie riskant ist es? Und die andere ist: Ist Hanggliding gefährlicher? Und ich sage, nun, es liegt am Piloten, aber ich sage: Schau, meine Erfahrung hat mich gelehrt, weil ich mir Sorgen über die Risiken beim Einstieg gemacht habe.

[00:32:38] Ich habe mich tatsächlich kurz mit Basejumping beschäftigt und sehr schnell gemerkt, dass ich das Risiko nicht auf ein für mich akzeptables Niveau senken kann. Ich habe einfach nicht gesehen, dass das auf diesem Niveau funktionieren würde. Ich wollte es zwar, aber nicht so sehr, dass ich das Risiko in Kauf genommen hätte, das ich als nicht abgemildert oder unmöglich abzumildern ansah. Niemand klettert. Ich glaube nicht, dass viele Basejumper einen tausend Fuß hohen Turm abklettern. Wenn der Wind dreht, weißt du? Da gab es viele Dinge, bei denen ich dachte: Wow. Und deshalb hat mich Gleitschirmfliegen auf diese Weise einfach mehr angesprochen. Aber ich sage den Leuten im Grunde: Schaut her, es gibt drei Hauptdinge, die mir meine Erfahrung und die Erfahrung um mich herum in der Welt des Gleitschirmfliegens beigebracht haben.

[00:33:27] Und das eine ist offensichtlich das Urteilsvermögen, richtig? Wir versuchen dir beizubringen, dieses Urteilsvermögen zu entwickeln. Und ich sage dann: Tja, ich weiß nicht, wie du den Tag heute gewinnen wirst. Wir wollen, dass du dieses Nest verlässt und verstehst, dass dein Urteilsvermögen der Schlüssel ist, und wir geben dir die Werkzeuge an die Hand, um das Wetter und den Standort für diesen Tag zu beurteilen. Du musst deine Grenzen kennen und ein gutes Urteilsvermögen üben. Also, ein gutes Urteilsvermögen zu üben, ist das Wichtigste. Das zweite ist, dass du gute Instruktionen brauchst, richtig? Selbststudium funktioniert in diesem Sport nicht gut, selbst für die schlauesten Leute. Und tatsächlich, sogar für Athleten, weil es sehr kontraintuitiv ist, ist das einer der großen Punkte. Du brauchst also qualitativ hochwertige Instruktionen, du musst sie dir merken und du musst deine Ausbildung fortsetzen, richtig?

[00:34:19] Also habt ihr das Urteilsvermögen, die Instruktion und die Fortbildung, und dann habt ihr die Ausrüstung. Ihr braucht gute, aktuelle Ausrüstung und ihr müsst auf dem Laufenden bleiben, oder? Ihr müsst die Dinge tun, die ihr kennt, eure Gleitschirme und das Trimmen, ihr kennt es in- und auswendig, es ist Teil von euch. Ihr müsst dieser Pilot sein. Ihr müsst euch mit eurer Ausrüstung identifizieren, und diese kleine Sache, die euch stört, das Flattern an eurem Gurtzeug oder dem Flight Deck, lasst sie sein, baut einen Simulator, macht euch damit vertraut. Richtig. Und ich habe festgestellt, dass wir – zusammen mit der Community und dem Gefühl, Teil der Gruppe zu sein – wenn wir diese Dinge im Griff haben und auf dem aktuellen Stand sind, die unvorhersehbaren Situationen meist überleben können.

[00:35:06] Die werden kommen. Mutter Natur wird einen unvorhersehbaren Schlag landen. Irgendwann wirst du nicht genug Sprit haben. Du wirst da oben Fehler machen. Dinge passieren. Wir stürzen uns mitten in die Natur Muttereins, und normalerweise kannst du diese unvorhersehbaren Situationen meistern. Wenn diese drei Dinge in Ordnung sind, dann sage ich ihnen die bittere Wahrheit: Das ist das allgemeine Bild, das ich in den Unfallberichten sehe – dass eines dieser drei Dinge nicht stimmt. Und dann sage ich ihnen die bittere Wahrheit: Das ist das allgemeine Bild, das ich in den Unfallberichten sehe – dass eines dieser drei Dinge nicht stimmt. Und dann sage ich ihnen die bittere Wahrheit: Das ist das allgemeine Bild, das ich in den Unfallberichten sehe – dass eines dieser drei Dinge nicht stimmt. Bei 95, 98 % der Unfallberichte können wir sagen: Warum hat der Pilot diesen Schirm geflogen? Warum hat der Pilot unter diesen Bedingungen geflogen? Oder was ist mit der Einschätzung in dieser Situation passiert?

[00:35:51] Alles klar. Was ich immer...

[00:35:52] **Gavin McClurg:** Was dich beschäftigt, Chandler, ist: Wie machst du das? Wie lernst du dieses Urteilsvermögen, ohne dass du Mist baust? Wir reden immer über billige Fehler, weißt du, wie sehr wir billige Fehler brauchen. Und, weißt du, im Laufe der Jahre gab es davon viele. Ich hatte viele billige Fehler, bei denen mir, Mann, das eine echt gute Lektion erteilt hat, aber du weißt ja, man ist lieber glücklich als gut. Richtig. Wie einer der Sprüche, die ich in unserem Sport ständig höre, es ist einfach... ich stelle mir vor, ich war nie ein Instruktor, weißt du, ich mache diesen Podcast schon ewig, aber, äh, weißt du, ich höre viel Gutes darüber, aber ich denke immer an meine eigene Ausbildung zurück und es von jemandem zu hören, selbst von jemandem, der so viel Erfahrung hat wie du und das schon so lange macht, ist nicht dasselbe, wie selbst rauszugehen und es zu vermässeln.

[00:36:42] Und hoffentlich ist der Fehler nicht so schlimm und es ist kein gebrochener Rücken. Es ist nur ein großer Schreck, etwas Gruseliges. Und du hast einen Klapper und du hast die Ausbildung gemacht oder das Groundhandling absolviert und, oh, okay. Das sind Bedingungen, die zu böig, zu stark, zu groß, zu, egal was es ist, du weißt schon, wir müssen uns pushen, um besser zu werden, aber wie pusht man sich ohne Wissen?

[00:37:05] **Chandler Papas:** Ja. Und wieder einmal führt das zurück auf – nun ja, erstens wollte ich am Ende meiner drei Punkte sagen, dass wir trotz all dessen immer noch außergewöhnliche Piloten mit guter Ausrüstung haben, die die entsprechende Ausbildung besitzen und sich in ihrem Element befinden, denen aber leider solche Dinge passieren können. Richtig. Und das lässt uns denken: Okay. Obwohl wir alles richtig machen können, oder? Die Zahlen mögen auf der größeren Ebene der Gesamtzahl unserer Flüge und der Piloten da draußen gering sein, aber solche Dinge können passieren. Und deshalb ist es toll, dass man danach fragt, es ist toll, darüber zu sprechen. Wir müssen öfter darüber reden. Und Urteilsvermögen ist genau das Thema.

[00:37:52] Ich meine, was wir in der Ausbildung oft erleben – und das ist meine Leidenschaft –, ist es, eine Person zu nehmen und sie in einen Gleitschirmpiloten zu verwandeln. Das ist mein wahr gewordener Traum, das zu tun. Ich liebe es einfach, Menschen zu Gleitschirmpiloten zu formen. Das ist der entscheidende Punkt, oder? Ich kann auf diese Person schauen und immer wieder über das Urteilsvermögen sprechen, aber sie verstehen nicht, was es bedeutet, eine zweistündige Wanderung zu machen und sich einzurichten. Genau, es gibt einige Plätze, zu denen wir hinunterwandern, also ist es jetzt eine zweistündige Wanderung zum Auto hoch, während ihre Kumpels oben in der Luft sind und über Funk rufen: „Komm hoch!“, und dann schlägt der Wind nur ein kleines bisschen zu stark um, während sie völlig entspannt liegen und man einfach nur weiter will, oder?

[00:38:38] Es gibt Situationen, die man einem neuen Piloten sehr schwer erklären kann. Also, hey, das klingt hier einfach, oder? Wir können den ganzen Tag mit dir über Urteilsvermögen reden, aber bis du wirklich darin drin bist und da draußen bist, ist es eine sehr schwierige Sache zu beschreiben, weil du herausgefordert wirst. Dein Urteilsvermögen wird den ganzen Tag lang herausgefordert. Und ich kann mich nicht mehr erinnern, welcher Instruktor das war. Es könnte Will Gadd gewesen sein, ich glaube, er sagte, es ist wie ein Messfechten. Man muss jeden Tag da draußen sein. Und ich fand das toll. Weil ich mir dachte, genau so ist das. Man muss mit diesem disziplinierten Urteilsvermögen wachsam sein. Man macht es einfach, aber man muss dranhängen. Richtig? Und deshalb rede ich viel darüber, wie man die Punkte miteinander verknüpft.

[00:39:24] Ich versuche, besser darin zu werden, dankbar zu sein, und wie uns das dabei helfen kann, dort oben gute Entscheidungen zu treffen. Es geht einfach darum, diese Punkte miteinander zu verknüpfen. Das hat für mich in den

letzten sechs, sieben Jahren funktioniert. Ich versuche, das in den Lehrplan zu integrieren und viel darüber zu sprechen und zu trainieren, aber es ist schwer, oder? Weil man unterscheiden muss: Ist das es? Ist das die Grenze meines Handlungsspielraums? Gehe ich den nächsten angemessenen Schritt nach oben? Das ist keine schlechte Einschätzung. Ich habe dafür trainiert. Ich bin bereit, hier zu sein. Es ist stärker als je zuvor gestartet. Das ist ein kleiner Start. Da ist dort ein Kaktus. Links und rechts ist es unerbittlich. Aber das ist meine Situation und das ist das, was ich tue. Und du weißt: Okay, ich gehe hier über meine Grenzen hinaus und ich muss heute derjenige sein, der das Steuer übernimmt.

[00:40:13] Das ist einzeln betrachtet eine knifflige Sache. Jeder hat sein eigenes Niveau, oder? Jeder ist an einem anderen Punkt. Und das Wichtigste hier ist, dass sie ihre P2s bekommen und wir mehr Mentoring wollen und brauchen, richtig? Wir wollen sie mitten in der Gruppe haben. Also gibt es Leute, die dich kennen und sagen können: „Mann, du hättest vielleicht schon vor einer Stunde hier sein sollen.“ Billy, weißt du schon, also, dass man mitten in der Gruppe ist, ist riesig, und die Gemeinschaft ist dafür extrem wichtig. Aber ich denke, ein großer Teil davon, was ich versuche zu tun, ist, dass wir so vier Logbücher haben. Wir sagen: „Schau, du brauchst vier Logbücher. Du brauchst ein Logbuch für das hier. Du machst das online, was super ist. Diese Online-Logbücher sind heutzutage einfach unglaublich.“

[00:41:00] Was sie machen, und das in Phasen aufzuteilen und mit Google Earth. Die sind unglaublich, tolle Lernwerkzeuge. Und dann wollen wir, dass du noch ein anderes Logbuch darüber hast, was du gemacht hast, oder? Woran du arbeiten willst, richtig? Oh, ich bin echt gut darin, die Augen oben zu halten, meinen Spot bei Seitenwind zu beobachten, mich nicht zu sehr darauf einzustellen, fühle mich gut dabei. Du weißt schon, den Schirm checken, gut mit mehr Autorität drehen, weißt du, schreib auf, was du gut gemacht hast, wofür du dich heute super fühlst, und schreib auf, woran du arbeiten willst, weil wir ja viel über den Flow-Zustand reden, oder? Nun, eines der ersten Dinge dazu ist: Du brauchst einen Lehrplan, du musst wissen, wo du gerade stehst, und du musst wissen, woran du arbeitest.

[00:41:40] **Gavin McClurg:** Also diese Art der Selbsteinschätzung.

[00:41:43] **Chandler Papas:** Ja. Also wir mögen dieses Logbuch und fragen sie, wo sie gerade stehen und woran sie arbeiten. Denn, ihr wisst ja, ich habe ihre P2 unterschrieben, und dann gehen sie raus und machen 50 Flüge. Sie fliegen in zwei verschiedene Länder. Wer weiß schon, oder? Die Leute da draußen geben alles. Sie bekommen Mentoring. Mentoring kann stark in die Instruktion einfließen, gut wie auch schlecht. Und da läuft so vieles ab. Und dann sehe ich sie am Hang und weiß nicht, wo sie stehen. Wenn sie das Logbuch aber geführt haben, ist die Antwort viel präziser und sie sind sich viel bewusster darüber, wo sie stehen. Und sie kommen dann oft zu dir als Coach und Instruktor und sagen: „Mann, jedes Mal, wenn ich das mache, mache ich das immer wieder.“ Oder „Ich überfliege ständig die LZ, wenn das passiert“, oder „Ich mache immer das und das“. Und wir haben dann eine Grundlage, weil sie es im Logbuch festgehalten haben.

[00:42:29] Sie haben darüber nachgedacht und sind etwas fokussierter, und das hilft enorm. Also, ich würde sagen, das Logbuch und eine detailliertere Arbeitsweise damit sind entscheidend. Und wie wir immer sagen, Kiting und Groundhandling – ich möchte, dass sie dafür ein Logbuch führen. Und eine der Methoden, die mir vor Kurzem bei einigen Schülern geholfen hat, ist, dass ich sage: Wenn du 40 Flugstunden hast, will ich wissen, wie viele davon Kiting-Stunden sind und welchen Prozentsatz das an deinen Flugstunden ausmacht. Und die

[00:43:05] **Gavin McClurg:** eine Methode, die mir vor Kurzem bei einigen Schülern geholfen hat, ist, dass ich sage: Wenn du 40 Flugstunden hast, will ich wissen, wie viele davon Kiting-Stunden sind und welchen Prozentsatz das an deinen Flugstunden ausmacht. Also,

[00:43:05] **Chandler Papas:** Oh, ich habe nur 4 % meiner Flugstunden beim Kiten verbracht. Na, dann müssen wir das mal nach oben schrauben, oder? Lass uns mehr Kiten machen oder irgendetwas, um mehr Groundhandling reinzubringen und sie darauf zu hungern. Ich frage sie zum Beispiel: Welche Parks eignen sich gut zum Kiten auf dem Heimweg von der Arbeit? Habt ihr die gefunden? Habt ihr die Parks gefunden, die gut funktionieren in der Nähe der Eltern, die ihr besucht, oder so? Ich will, dass ihr ins Kiten kommt, und dann kommen sie zurück und sagen: Oh, ich habe diesen Park gefunden. Er braucht nur Westwind, aber nach fünf Uhr ist der Westwind super. Und das ist es, was wir wollen. Wir wollen gute Bedingungen, denn an vielen Orten in Phoenix ist es schwierig; wir haben entweder gar keinen Wind oder zu viel Wind. Das ist im Allgemeinen so, und die Böen, die Böen müssen wir einfach mitnehmen.

[00:43:55] Und deshalb müssen sie wirklich hungrig darauf sein. Wir haben da unsere Schwierigkeiten, oder? Wir sind nicht auf Hawaii. Und deshalb bekommen sie eine Menge Simulatorzeit. Sie bekommen erst mal keinen Wind nach vorne, bis sie fertig sind. Ich will ihnen keine blauen Flecken auf den Armen beschenken. Also, genau. Wir machen all diese Sachen, aber wir haben Mühe, diese guten Kiting-Winde zu finden, und wir müssen uns gegen den Verkehr durchsetzen und wir müssen hier draußen treffen. Kiting ist also eine gute Sache, aber wissen Sie, im Grunde wissen Sie ja nicht, was Sie nicht wissen, wie Sie sagten. Es geht viel darum, mitten in der Gruppe zu sein. Es geht viel darum, wirklich zu wissen, wo man steht und sich gut dabei zu fühlen, was man gut macht, weil ich denke, dass das einen viel bewussteren Piloten hervorbringt, der zum Startplatz geht und sagt: Hey, wissen Sie, das hier... sie neigen viel eher dazu, in den Foren zu posten.

[00:44:43] Ich habe bemerkt: Hey, alle treffen sich um 11 Uhr. Will jemand schon um 10 Uhr da sein? Ich würde gerne ein bisschen früher da sein, falls es auffrischt, um früher vom Hügel runterzukommen. Richtig. Aber es ist eine knifflige Sache. Das ist eine super Frage. Und es ist schwierig. Ich denke, je mehr wir sie dazu bringen, genau zu wissen, wo sie mit ihren Fähigkeiten, ihren Logbüchern und dem stehen, woran sie arbeiten und was sie gut machen, desto eher werden sie zum Startplatz gehen und sagen: Mann, ich habe immer noch echt Probleme damit, diesen neuen Hot B nicht überholen zu lassen und, weißt du, das ist nicht mein Tag hier oben, es ist böig und stark und ich habe nicht genug Zeit mit dem Kiten investiert, oder sie werden da hochgehen und sagen: Weißt du was? Das ist perfekt. Das ist am Rand meiner Möglichkeiten und das ist meine Zeit, um besser zu werden.

[00:45:30] Das ist meine Zeit, um mich unwohl zu fühlen und dankbar zu sein. Genau darüber rede ich. Wenn du da oben immer noch begeistert bist, weißt du, ein bisschen nervös bist, Schmetterlinge im Bauch hast, ein neuer Spot ist, du weißt schon, ziemlich schicke Piloten schauen dir zu, egal wie – wir alle haben mit diesen Dingen zu tun. Aber im Allgemeinen denkst du dir: Ich schaff das, ich gehöre hierher, weil du deine Checkliste durchgegangen bist und du dir sagst: Ja, das ist mein nächstes Level. Aber ich habe mich darauf vorbereitet und es gibt keine Warnflagge in meinem Logbuch, die sagt: Hey Mann, das ist ein Paradebeispiel dafür, was du noch nicht gut kannst und du brauchst etwa sieben Meilen pro Stunde oder weniger. Sie neigen eher dazu, es zu bemerken und sich bewusst zu machen: Hey, ich mache hier einen zu großen Sprung, weißt du? Ich

[00:46:14] **Gavin McClurg:** Diese Einstellung, also diese Idee, mehr Dankbarkeit zu haben, hat mich an etwas erinnert, als du das erwähnt hast. Es hat mich an Armish mit dem Skywalk erinnert, als ich ihn in der Show hatte. Er ist so etwas wie ein Experte für die Flachländer und ist tatsächlich eines der Kapitel in meinem Buch. Und, äh, weißt du, an einem anständigen Tag schickt er diese riesigen Flüge, und dann ist es oben in den deutschen Flachlandregionen. Da ist viel Luftraum. Das Ganze ist ziemlich kompliziert. Und er erwähnte, dass er immer der Erste ist, der den Hügel verlässt. Und ich sagte: „Nun, wenn du immer der Erste bist, der den Hügel verlässt, muss das doch auch zu viel Abstrichen führen.“ Und er sagte: „Oh ja, das mache ich ständig. Ich habe ständig Abstriche, weil ich, weißt du, den größten Teil des Tages haben will. Und deshalb starte ich, wenn es super schwach ist. Und manchmal bin ich zu früh, weißt du, 10 Minuten zu früh oder eine halbe Stunde, was auch immer es ist.“ Ich sagte: „Mann, das muss dich echt deprimieren.“

[00:47:00] Und er sagt: Warum sollte mich das deprimieren? Und ich sage: Nun, ich weiß nicht. Du hast einen richtig guten Flugtag verpasst. Nein, ich habe nichts verpasst. Ich bin geflogen, ich bin gelandet, ich bin sicher. Ich habe viel zu feiern, weißt du, und das hat meine Einstellung wirklich verändert. Es ist einfach, ja, Mann, feiere die kleinen Dinge. Und, und weißt du, ich veranstalte diese Hike-and-Fly-Rennen und ich versuche immer nur, hey, wir müssen das Abwandern feiern. Weißt du? Ich hasse das Abwandern mehr als jeder andere. Ich hatte neun Knieoperationen. Ich habe keine Schnitte in einem meiner Knie. Weißt du, die vier X-Alps, ich gehe nicht runter, weil es wehtut. Es ist schmerzhaft, runterzugehen, aber wir müssen diese Momente feiern, weil ich meine, was hast du verpasst? Nichts.

[00:47:41] Ein Leben lang Fliegen. Du kannst morgen fliegen gehen. Während du dich an einem bestimmten Tag aber fragst, ob du heute fliegen sollst, ist das vielleicht der Punkt, weißt du? Ich denke, diese Einstellung der Dankbarkeit ist großartig. Ich mag das, weil das gefeiert werden muss, das ist es, was ich meine.

[00:48:02] **Chandler Papas:** Das tut es wirklich. Ich habe vor kurzem bei einem Rat-Route-Event einen kleinen Vortrag gehalten und ich hatte das Gefühl, dass er ein bisschen, ein bisschen holprig war und so weiter, aber ich habe so ein tolles Feedback dazu bekommen. Und ich habe da diese Sache, dass ich sage „Sicherheit an zweiter Stelle“, und das

zieht die Aufmerksamkeit der Leute irgendwie auf sich, oder? Weil sie denken, wir reden ja so viel über Sicherheit. Das tun wir. Genau. Und wir reden so viel darüber, und es gibt offensichtlich die aufrichtige Arbeit, die die Instruktor:innen und die Community leisten, damit wir einfach weniger Vorfälle und mehr sanfte Landungen haben. Genau. Und deshalb reden wir darüber. Wir leisten all diese Arbeit. Und nach einer Weile hatte ich das Gefühl, okay, ich muss meinen Teil dazu beitragen und ein bisschen tiefer in das Thema eintauchen.

[00:48:48] Was genau löst das bei mir aus? Ich bin ziemlich erfahrungsbasiert. Ich möchte das nicht viel lehren. Ich habe keine Erfahrung als... was mache ich da eigentlich? Also, was ich über Gleitschirmfliegen weiß, ist, dass ich Snowboard gefahren, Ski gefahren und Wakeboard gefahren bin, ihr wisst schon, fast schon religiös mein Leben diesen Sportarten gewidmet, weil ich ihn so sehr geliebt habe. Und was ich davon mitgenommen habe, hat so viel Dankbarkeit und Wertschätzung für die Erde, dieses Leben und alles daran hervorgerufen. Ich habe ihn geliebt. Aber wenn ich Gleitschirmfliegen gehe... und ich denke, ich glaube, das war einfach die andere Sache, die aus mir herauskam. Ich erinnere mich, wie ich in der Thermik war. Ich sah zurück und dachte mir, ich werde wieder zu dem zurückkehren, was ich vorhatte. Mit einem Steinadler, diesmal, dieses eine Mal, hatte ich Gänsehaut von den Zehenspitzen bis zur Kopfkrone.

[00:49:34] Ich hatte Gänsehaut von den Zehenspitzen bis zum Scheitel. Und ich erinnere mich, wie ich zurück in Richtung meines Startpunktes flog. Das war oben bei den Kratern. Und ich dachte mir, ich muss etwas tun. Ich muss etwas tun, um etwas zurückzugeben. Habe ich das überhaupt verdient? Das war die nächste Ebene dessen, wie Gleitschirmfliegen dieses innere Gefühl ausgelöst hat, so nach dem Motto: Was passiert hier gerade? Machen wir das überhaupt wirklich? Und was habe ich getan, um das zu verdienen? Ich muss im letzten Leben etwas richtig Tolles gemacht haben oder ich habe dafür alles erlitten. Und das hier ist die Belohnung. Es hat dieses Gefühl ausgelöst. Und da wurde mir klar, und deshalb tue ich es heute auch. Ich bin zurückgegangen und mache ehrenamtliche Arbeit, und ich halte vieles davon getrennt vom Gleitschirmfliegen, aber ich versuche auch viel im Bereich Gleitschirmfliegen zu tun, aber so dankbar habe ich mich gefühlt – ich meine, Gleitschirmfliegen ist einfach auf diesem Niveau.

[00:50:27] Es ist unglaublich. Ein Traum im Traum. Also habe ich mir klar gemacht, dass ich mich fragen würde: Warum gehe ich Gleitschirmfliegen, oder? Warum gehst du Gleitschirmfliegen? Das haben wir die Schüler gefragt, was hat dich zum Gleitschirmfliegen gebracht? Und ich tue es, weil ich das Leben leben will, das Leben in vollen Zügen genießen, richtig? Ich habe dieses Verlangen. Wie wir alle: Hey, ich will dieses Leben schätzen. Ich will da draußen sein. Ich will abenteuerlustig sein. Und das Schlüsselwort ist leben, richtig? Wir wollen uns nicht verletzen. Wir wollen nicht diesen Mist machen. Wir wollen, dass das eine großartige Erfahrung ist, oder? Und dann wird diese Grenze überschritten, in diesem Drang, das Leben in vollen Zügen zu leben, richtig? Wir fangen an, in diese Extreme zu gehen und es ist sehr schwer, das Risiko zu minimieren. Und wir alle machen.

[00:51:11] Fehler und die Mutter Natur, die ihr Ding macht. Und mir wurde klar, dass je dankbarer ich in der Nacht davor bin, oder? Gute Flüge passieren in der Nacht davor, von der die Leute sprechen, und je dankbarer und wertschätzender ich bin, desto mehr habe ich die Punkte miteinander verbunden – also meinen Wunsch, diesen Herrn zu umarmen, der meinte: Nein, ich, ich war nicht deprimiert. Ich bin abgeschmiert. Ich bin zu früh gestartet. Ich bin sanft gelandet. Und genau darum geht es im Leben. Ich, ich habe bessere Entscheidungen getroffen und war am Anfang beim Gleitschirmfliegen sehr egoistisch. Ich habe diese ungenehmigten Toe-Comp-Wettbewerbe gemacht, weißt du? Und ich hatte Kumpels, die mich richtig aufgeregt haben, wenn sie weiter geflogen sind als ich. Und dann habe ich meinen Rucksack aufgehoben, auf den Boden geworfen und Staub aufgewirbelt.

[00:51:58] Verdammt

[00:51:58] **Gavin McClurg:** Ego, dieses verdammte Ego. Ja.

[00:52:01] **Chandler Papas:** Und Ego kann, ja, es kann gut und es kann schlecht sein. Richtig. Aber ich habe diese Phase durchlaufen und wenn ich darauf zurückblicke, denke ich mir: Das ist lächerlich. Ich lebe einen Traum, den ein riesiger Prozentsatz der Welt nie träumen wird, oder? Ich bin in eine Situation hineingeboren worden, in der ich die Möglichkeit hatte zu arbeiten, um das zu erreichen. Und das ist gerade jetzt lächerlich. Ich will niemandem den Moment nehmen, in dem er den Staub aufwirbelt, oder wir dürfen wettbewerbsorientiert sein. Wir dürfen diesen Moment haben. Weißt du, ich rede über den Beschleuniger und solche Dinge, und ich sage: Schau, du musst vorsichtig sein. Du musst

das hier tun. Ich will dir nicht diesen Moment des Fluggefühls oder diese Zeit nehmen, wenn du bereit bist, voll auf Beschleuniger zu gehen, oder? Ich sage dir nicht, dass du nicht der beste acro oder Wettbewerbspilot der Welt sein sollst.

[00:52:47] Das widerspricht dem nicht. Aber wenn man Bücher von Profisportlern liest, sprechen viele davon, wie dankbar sie sind. Althea Gibson war zum Beispiel eine schwarze Frau, die in den Sportarten Tennis und Golf Grenzen überschritten hat. Sie hat Barrieren gesprengt und war in beiden Sportarten Profi zu einer Zeit, in der es extrem schwierig war, diese Grenzen zu überschreiten. Ja, da gibt es ein Zitat, das besagt, egal wo du hingekommen bist, irgendjemand hat dir geholfen, dorthin zu gelangen, oder? So etwas eben. Und in diesen Büchern, die ich von diesen Profis gelesen habe, bin ich in diese Welt eingetaucht, und da gibt es viel davon. Viele sagen, dass die Dankbarkeit es ist, was mich dazu bringt, den Weg zu schätzen. Die Dankbarkeit ist es, was mich antreibt. Meine Demut und meine Wertschätzung für alles, was ich habe, ist der einzige Grund, warum ich gewinne, oder?

[00:53:34] Da gibt es all diese Dinge, die ich entdeckt habe, als ich in diese Welt eingetaucht bin. Ich habe also daran gearbeitet, etwas zusammenzustellen. Und ich habe mir mein eigenes Leben angesehen und versucht, dankbarer und wertschätzender zu sein und zu diesem Gefühl mit dem Golden Eagle zurückzufinden – und zu den Dingen, die ich tue, um sicherzustellen, dass ich diesen Traum, den wir leben dürfen, verdient habe. Und es stellt sich heraus, dass ich da oben bessere Entscheidungen treffe, oder? Ich werde es nicht erzwingen. Ich werde nicht an der Stromleitung vorbeidrücken. Ich werde diesen Grat nicht noch ein kleines Stückchen weiter fliegen. Ich bin einfach da oben. Und dann stellt sich heraus, dass ich die Hälfte der Zeit das tue, was ich unterrichte. Ich unterrichte den ganzen Tag in Columbia an diesen Orten. Schau, kratz nicht am Hügel, nimm deine Höhe und geh raus. Dann hast du die Höhe, um die Thermik zu erwischen. Wenn du hier herumspielst, fliegst du einen Thermik-Platz, wie einen Gratsegelplatz, und du wirst sowieso dort draußen zu tief landen, wenn du nicht den ganzen Tag lang umgehauen wirst.

[00:54:26] Und wir neigen alle dazu, das zu tun. Das passiert uns vielen von uns einfach, oder? Wir sind nicht diese Guru-Piloten, die wir uns ansehen und die einfach ganz natürlich bestimmte Dinge können oder auf eine bestimmte Weise arbeiten. Wir wissen nicht, wie die dahin kommen. Es passiert einfach. Und wir verlieren das. Und das eine, das ich oft verwende, ist die Bequemlichkeit an deinem Heimatflugplatz. Wir werden an unserem gewohnten Flugplatz alle sehr bequem, weil wir dort viel fliegen und uns super wohlfühlen und dann denken wir uns: Oh, es ist früher Frühling, es ist ziemlich entspannt. Und wir machen Dinge, die wir eigentlich nicht machen sollten. Wenn man über Wettbewerbe spricht, ist es so: Hey, wenn du nicht die Einstellung hast, dein eigenes Spiel zu fliegen, und du anfängst, verrückte Sachen zu machen, nur um diese Punkte zu holen, weißt du, oder um ein Ziel zu erreichen, dann ist das vielleicht nicht die Welt für dich.

[00:55:11] Man muss sein eigenes Spiel fliegen. Man muss dranhängen. Man muss gut sein, aber man muss gut werden, bevor man schnell wird. Und man muss sich an den Lehrplan halten, weil wenn du der Typ bist, der denkt: Oh, die gehen, ich gehe auch, und es ist noch nicht deine Zeit zu gehen, dann gibt es Probleme. Verstehst du? Die Sache mit der Dankbarkeit ist für mich, dass ich diese Punkte angefangen habe zu verknüpfen. Und vor Kurzem hatte ich eine meiner schlimmsten Landungen überhaupt. Die drittschlimmste Landung, die ich je hatte; ich habe mich nicht verletzt, aber was ich am Ende damit bewältigen musste, war die drittschlimmste Landung, die ich je hatte. Und ich war unglaublich begeistert, an dem Tag zu fliegen. Wir hatten eine Crew aus Northern Arizona oder XCCN zusammen. Es ist so schön, endlich im Team zu fliegen. Und es war einfach großartig.

[00:55:57] Und ich bin da so in diesen Modus gerutscht wie: Oh, Pilot trifft Lift, ich gebe meine, weißt du, LZ auf. Und ich bin gegangen. Und ich hatte in meinem Kopf damit gerechnet, dass die Luft niedriger wäre. Es war so ein eher entspannter Tag oben. Ich war mir sicher, dass ich gut bin. Aber ich war es nicht, und das hat mich hart getroffen. Und ich habe dann ein bisschen darüber geschrieben, wie ich da oben ziemlich schnell diesen Vibe verloren habe. Und ich habe eine impulsive Entscheidung getroffen, die ich normalerweise nicht treffe, weißt du, ich bin eher der Typ, der die LZ nicht aufgibt, wenn sie da ist, es sei denn, es ist ein definitiver Lift, den ich definitiv auf dem Gleitpfad habe. Genau. Und ich habe viel darüber nachgedacht, wie schnell wir diesen Vibe verlieren und wie wir ihn behalten können. Und dieser Vibe funktioniert einfach, oder?

[00:56:42] Ich meine, ich bin froh, mit Marty Divieti und Piloten wie ihm zusammengearbeitet und befreundet zu haben, weil die einfach dieses gewisse Level an Begeisterung haben und auf dieser Wellenlänge sind, auf der Hilfsbereitschaft zählt und am Ende den Tag gewinnt. Und das hat mich gelehrt, dass es normalerweise, also im Allgemeinen, immer gut ausgeht. Ja. Um besser zu fliegen. Man fliegt besser, oder? Man muss nicht diesen ganzen Kram machen, wo es um jede Kleinigkeit geht, um Auftrieb zu bekommen. Es ist eher so: Entspann dich, du gehst Gleitschirmfliegen. Und ich kann ihren Nachnamen nicht aussprechen, aber Kinga, äh, ich habe sie geliebt. Ja. Ich habe ihre Masterclass-Serie zum Thema cross country geliebt, weil sie über die Toplandings gesprochen hat. Und wenn sie sieht, dass etwas schiefgeht, versuchen die Leute, diese Toplanding zu erzwingen.

[00:57:30] Und was war ihre Antwort? Sie lächelt immer. Nummer eins. Sie hat immer diesen Vibe. Und sie sagte: Flieg weg, gönn dir eine Süßigkeit, denk an dein Gleitschirmfliegen, oder? Und das ist die Wahrheit. Es geht darum, immer wieder an diesen Punkt zurückzukehren wie: Hey, ich gehe Gleitschirmfliegen. Und wie du gesagt hast, das große Beispiel, das ich bewerbe und für viele Leute vorlebe, ist: Du willst die Ausbildung durch die erste Thermik des Tages nicht verpassen. Du willst nicht derjenige sein, der spät startet.

[00:58:06] Man will nicht so sein wie: Ja, ich hab das billigste, ich schaff das. Und weißt du, ich hatte schon Erfahrungen, bei denen ich die erste Thermik des Tages verpasst habe.

[00:58:15] Und ich dachte mir beim zweiten Mal, dass ich so etwas je erlebt habe, so: Oh Mann, das ist nicht das, wonach ich gesucht habe. Und was ich...

[00:58:24] **Gavin McClurg:** habe ich schon gesehen, da gibt es keine Zukunft mit mir. Es ist so, ja, ich habe

[00:58:24] **Chandler Papas:** um es zu tun und es zu tun. Und ich habe mich gefragt, warum die ersten Thermik der ersten Thermik des Tages schwerer waren als die ersten Thermik des Tages. Bei den großen Sachen geht jeder hoch, die besseren Piloten machen es effizienter und haben ein besseres Verständnis davon, aber wenn du hochgehst, sind es die leichten, driftenden, seltsamen, schwankenden, die die guten und großartigen Piloten ausmachen oder nicht. Und was ich herausgefunden habe, was für mich seit dem Anfang funktioniert hat, ist, in ihnen Spaß zu haben. Wenn ich frustriert werde, wenn ich denke: Oh, da oben schießt jemand in einer hoch und ich bin in einem Bereich, in dem ich nur dieses Minimum-Sync-Ding machen und herausfinden muss, was es macht – ich liebe diesen Kram, ich liebe es. Und wenn ich das nicht tue, ist das mein Warnsignal. Wenn ich frustriert werde und denke: Ah, whoa, whoa, whoa, whoa, ich gehe hier Gleitschirmfliegen, ich bin in einem Gurtzeug und in der Luft, das ist das, wovon ich in den letzten drei Tagen geträumt habe, richtig? Ich wollte hierher und jetzt werde ich frustriert, oder? Und deshalb habe ich ein kleines... ich mache verschiedene Dinge auf meinem Flight Deck, aber in einem dieser...

[00:59:32] bei den Wettbewerben war ich dabei, ich habe zu einem Freund von mir, Dave, rübergeschaut und er hatte ein Foto von seiner Frau und seinem Kind auf seinem Flight Deck, und das war für mich ein Gamechanger. Ich habe ihn angesehen und gesagt: „Das ist eine gute Idee“, und er meinte: „Ja, das hält mich in Schach.“ Das war klasse, ich fand das super, ich fand das absolut klasse. Also habe ich ein paar Sachen umgestellt, ich habe auf mein Flight Deck ein kleines Klett-Smiley und ein Foto von der Freundin oder dem Hund oder der Familie oder was auch immer gerade los ist, und ich tausche die quasi ab, je nachdem, was in meinem Leben gerade ansteht, aber es funktioniert. Und das bedeutet nicht, dass ich will, dass du ein glücklicher, flauschiger Typ bist, der nicht weit fliegt. Das funktioniert, damit du exzellent wirst und so gut wie gewünscht in diesem Sport wirst. Die größten Athleten der Welt machen das doch auch, oder? Sie wollen diesen Geist festhalten: Das ist das, von dem ich geträumt habe, das ist ich, wie ich das Leben in vollen Zügen genieße, und ich bin hier draußen und falle aus dem Flow-Zustand, ich bin hier draußen und werde frustriert. Ja.

[01:00:34] **Gavin McClurg:** Ich habe auch festgestellt, dass es – das klingt zu einfach, aber eigentlich ist es einfach – man muss nur den Schalter umlegen. Jeff Shapiro spricht immer von der irrationalen Angst, die wir zwischen unseren Ohren haben, und man muss einfach sagen: Das ist, wofür ich hier bin. Wir wollen die Turbulenzen, das ist es, was uns nach oben bringt. Ich bin dabei, ich will das, du weißt schon, das Ziel, den DV80-Stoke. Manchmal ist das alles, was ich brauche, besonders im Frühjahr bin ich etwas eingerostet, ich bin eher im „Whoa“-Modus, ich fühle mich nicht ganz aktuell, ich habe nicht... ich habe seit Januar keine Competition mehr gemacht, weder in Via oder wo auch immer, und ich muss... ich muss „Whoa, Whoa“ statt „Whoa, das ist gruselig“ sagen. Nein, warte mal, nein, genau deshalb bin ich

hier. Ich will das, und dann boom, bist du drin, der Flow-Zustand kommt zurück und dann ist alles okay. Und das heißt nicht, dass wir nicht auf deine echten Inputs hören müssen, gruselige Sachen und Angst sind toll, aber du hast den Podcast erwähnt, den ich gerade mit Brett und dem NBA-Coach gemacht habe, und du weißt, Angst hält uns am Leben, das ist eine gute Sache, aber manchmal ist es wirklich so einfach wie einen Lichtschalter umzulegen. Du greifst einfach nach vorne, änderst deine Einstellung, boom, du bist drin, du bist gut. Ja.

[01:01:55] **Chandler Papas:** Ich liebe diese Diskussion. Ich finde, wir müssen das immer wieder in die Welt hinausbringen, und es ist die Rolle eines Instructors, auch wenn es manchmal eine kleine Herausforderung ist, nicht der Spielverderber zu sein, für den sie einen halten. Ich treibe dich nicht voran, richtig? Da gibt es diese Unterscheidung zwischen Bodenangst und Intuition, oder? Genau darüber sollten wir reden. Ja, genau. Und sie werden sagen: „Uh, weißt du, ich bin extra konservativ und ich mache das und das“, und ich sage: „Nun, Nummer eins: Du gehst Gleitschirmfliegen, also lass uns diese ‚Du-bist-konservativ‘-Sache mal beiseitelegen, okay? Lass uns das einfach aus dem Fenster werfen und uns auf die Tatsache konzentrieren, dass du hier bist und das tust. Wir wollen sicherstellen, dass du keine guten Tage verpasst, nur weil du dir am Boden aus Ängsten, für die du heute überhaupt erst gekommen bist, selbst etwas einredest. Wir wollen, dass du da oben bist, wir wollen, dass du hochkommst, und ich denke, dass viele der Grundlagen dafür so einfach wie möglich sein sollten.“

[01:03:04] Wie fühlst du dich heute auf einer Skala von eins bis zehn? Professionelle Athleten nutzen das und die sagen dann zum Beispiel: „Ich bin eine Neun, ich fühle mich super.“ Ich frage: „Warum nicht eine Zehn?“ Und sie sagen: „Ich weiß nicht.“ Natürlich wollen sie einfach nicht „Zehn“ sagen. Und ich sage: „Du bist hier, um zu paragliden, du hast die Arbeit gemacht, dein Equipment ist perfekt eingestellt, wir gehen den Berg hoch, das Wetter sieht gut aus – also okay, eine Zehn.“ Und ich sage: „Awesome, lass uns hochgehen und das machen.“ Und dann kommen die Ängste und es ist so: „Sagt dir deine Intuition gerade, dass du etwas falsch machst, oder ist das die Angst, die versucht, dich von einem guten Flugtag abzubringen?“ Weil wir darüber nachdenken müssen, und genau darum geht es beim Flow-Zustand, oder? Das ist die User-Illusion. „Flying Rags for Glory“ war ein Buch, das ich noch immer habe, ich liebe das Buch. Er spricht darüber und es stimmt: Wir denken, wir machen all diese Dinge, dabei müssen wir uns nur aus dem Weg schaffen. Und aus der Sicht eines Instructors ist das ein Tanz.

[01:04:06] Es ist wie ein Tanz, wie man den Schüler aus dem Nest schubst, den man denkt, man müsse schubsen, und dann hält man sich zurück. Es ist also schwer zu sagen, wo sie stehen, egal wie nah wir ihnen denken, zu sein. Wir spielen diesen Tanz aus: Geh da raus und mach mit, aber wisse, dass das deine Zeit ist. Und wenn es deine Zeit ist und du die Arbeit gemacht hast, dann geh los. Und wenn du auf diese Turbulenzen triffst, frag dich einfach: Passiert da gerade was? Ist das wirklich so schlimm? Ich meine, was ist da eigentlich los? Und meistens, wenn sie es so einfach halten und sagen: Das ist, wofür ich hierhergekommen bin. Ich weiß, den Gleitschirm zu spüren, der mich gerade erschreckt hat, also geh los, lass uns das machen, genau dafür bist du hier. Ja, aber da ist dieser Tanz mit den Instruktor:innen, und ich wende verschiedene Techniken an. Im Grunde bin ich ein großer Anhänger davon, dass sogar ich da oben in der Luft damit umgehe. Ich bin ein großer Anhänger davon, dass sogar ich da oben in der Luft das spüre, also ich kämpfe damit, und wir alle tun das. Und ich bin ein Overthinker, das ist meine Sache. Ich bin einfach ein Overthinker, und deshalb brauche ich es mehr als die meisten. Also versuche ich wirklich, die Dinge einfach zu halten, und die eine, die ich oft benutze, ist: Nun, da oben gibt es keinen Platz für Angst. Sobald ich in der Luft bin, ist es so: Du bist da oben, Mann. Wenn es also Intuition ist, die mir sagt, dass ich nicht mehr im Thema bin, dann finden wir das heraus und setzen das sanft ab, aber da oben gibt es keinen Platz für Angst. Komm zurück ins Spiel, Chandler. Wir sind hier oben, wir machen das. Was ist das? Was ist da los? Nun, ich weiß nicht, was das ist, es ist keine Steilwand, es ist nicht das und es ist ziemlich heftig. Und oft liegt es daran, dass ich die Luft nicht verstehe, also bin ich wie: Was ist das? Diese schlechte Stelle? Und die neigt dazu, mich zu kriegen, weil ich den Tag abrechnen möchte. Ich bin wie: Wow, Mann, ich weiß nicht, was da los ist, wenn das schlimmer wird, ist es erst 11:30 Uhr, 12 Uhr oder was. Und dann muss ich mich wieder beruhigen und sagen: Du schaffst das, das ist okay, das sind Turbulenzen. Lass uns das herausfinden, lass uns das machen, das und das, und ich kann wieder reinfinden. Aber wir alle haben damit zu tun, und das ist eine lustige Rolle für einen Instruktor mit neuen Schülern, diese Linie zu tanzen und zu sagen: Hey, schau, ich will dich da oben, das ist, wofür wir hierhergekommen sind, lass uns das machen. Und Abraham Lincoln sagte, eine feste Entscheidung zu treffen, also glücklich zu sein ist eine feste Entscheidung oder so in dieser Richtung, also einfach sich entscheiden, glücklich zu sein. Ja, und lass uns das machen. Und James Bradley hatte eine kurze Notiz in, ich glaube, es

war dem USHPA-Newsletter, aber er lebt in Brooklyn, ich weiß nicht, ob er noch dort lebt, und er flog nicht über lange Zeiträume. Und er ging nicht so sehr auf die USHPA-Sache ein, sicher, aber er ist sehr, sehr erfahren darin, über längere Zeit nicht zu fliegen und dann zu diesen Wettbewerben zu gehen.

[01:07:04] Und er ist sehr erfahren in dieser Einstellung. Das war seine Notiz an die USHPA-Community: Hey, sag dir auf dem Weg zum Hügel nicht, dass du schon lange nicht mehr geflogen bist. Lass uns dieses Mantra nicht wiederholen. Selbstvertrauen ist wichtig, ja, also lass uns nicht darauf fokussieren. Sagen wir stattdessen: Okay, meine Ausrüstung ist bereit, ich habe sie geputzt, ich bin bereit dafür. Das Wetter ist so, ich fahre zur guten Zeit zum Hügel, ich habe das schon mal gemacht, dafür lebe ich, ich schaffe das. Mal sehen, was das Wetter macht, und wenn es in meinem Kiting-Bereich liegt, dann lass uns Spaß haben. Aber ja, es ist eine lustige Gratwanderung, die wir da machen – dich da rauszuschicken und es zu wagen, aber gleichzeitig sicherzustellen, dass sie an der richtigen Stelle sind.

[01:07:54] **Gavin McClurg:** Oh Mann, ich kann mir das nicht vorstellen. Ich bin echt beeindruckt davon, was ihr da macht. Es ist klasse, diese Begeisterung und Leidenschaft zu teilen und gleichzeitig zu versuchen, die Leute sicher zu halten. Und ja, das ist ein schwieriger Spagat. Wir sind zwar etwas knapp bei der Zeit, aber ich habe zwei völlig unzusammenhängende Fragen an dich. Die erste ist Cuervo – ich kannte diesen Spitznamen nicht. Ich würde gerne wissen, woher Prentice's Spitzname kommt. Und die andere: Früher habe ich diese Frage am Anfang des Podcasts ständig gestellt, jetzt kommt sie nur noch ab und zu auf, aber du scheinst ein super Kandidat dafür zu sein, weil ich die Frage liebe, aber du machst das auch schon lange. Du bist schon lange dabei, weißt du, du hast mit deinem Dixon und Prentice angefangen, und diese Typen sind auch schon lange dabei. Also, ich mag diese 50-Stunden-Frage: Wenn du auf deine 50-Stunden-Version von dir zurückgehen könntest und du bist jetzt der, der du heute bist, und du könntest zu diesem Chandler zurückkehren und sagen: „Hey Mann, ich habe einen Rat für dich“, was wäre das? Also zwei völlig unzusammenhängende Fragen, aber ja, und dann beenden wir es hier.

[01:08:59] **Chandler Papas:** Cuervos Name? Keine Ahnung. Wahrscheinlich, weil er einen Ruf macht, der genau wie der einer Krähe klingt. Er macht diesen Ruf so, wenn er in der Luft ist, wenn man mit ihm fliegt, und manchmal macht er das auch so. Ich weiß, dass er das macht, vielleicht kommt es daher. Vielleicht ist das es. Ja.

[01:09:21] **Gavin McClurg:** Ja, ich meine, er spricht irgendwie mit Tieren. Er ist halt ein Tier, sozusagen.

[01:09:27] **Chandler Papas:** Und da gibt es so etwas wie den „Crow's Wind“, bei dem viele Vögel nicht mitmachen, aber die Krähen gehen raus und machen ihr Ding. Er ist also, wisst ihr, ziemlich erfahren, er kommt in viele dieser Krähen-Windarten und geht da raus, so wie viele von euch es auch tun. Aber ja, ich weiß nicht, aber die 50-Stunden-Frage ist eine gute Frage. Ich glaube, ich erinnere mich, das in einigen älteren Podcasts gehört zu haben. Ich wäre dankbarer, euch zu sagen, dass es definitiv eine Sache gibt, die ich schätzen würde: den Weg und nicht so hungrig zu sein, weil es zu einigen beängstigenden Erfahrungen geführt hat. Es gab einige echte Beinahe-Unfälle, bei denen ich sagen kann, dass es nichts war – offensichtlich haben meine Fähigkeiten vielleicht geholfen, aber ich hatte Glück. Ich hatte keine großen Vorfälle, aber ich hatte definitiv Glück, und ein Teil davon war in dieser früheren, hungrigeren Zeit und sogar noch ein Stück darüber hinaus. Ich habe Rettungsschirme über Wasser geworfen, das ist das eine, aber ich habe einmal in der Wildnis einen geworfen, und das war einfach nur Überheblichkeit. Es war Überheblichkeit am Beschleuniger, es war Verärgerung über den lokalen Club wegen einiger Politiken. Ich war viele Jahre lang Vorstandsmitglied und Präsident und ich habe das mit mir mitgenommen, und das kannst du nicht fliegen, das kannst du nicht richtig fliegen, richtig? Also, ich meine, meine Freundin hatte einen Streit, ich gehe fliegen – das ist kein gutes Rezept, um die Dinge zu verbessern. Also habe ich viel versucht, es mit dem richtigen Flug zu meistern, trotz dessen, was los war, und es ist nicht gut ausgegangen und ich hatte Glück.

[01:11:04] Ich würde definitiv sagen, dass man dankbarer und wertschätzender sein sollte und sich einfach richtig Zeit lassen muss. Man muss wissen, dass man erst gut werden muss, bevor man schnell wird, und den Weg wirklich schätzen und mehr zur Community und zum Spirit beitragen. Das ist für mich der entscheidende Punkt, wie das mein Fliegen verbessern wird, weil ich nicht gesehen habe, dass es nicht nur um die Fähigkeiten und Techniken ging. Dustin Martin und die anderen waren wirklich gut, und es waren alles Hängegleiter, als ich anfang. Es gab zwei Gleitschirme und ich war irgendwie der Wind-Dummy für Hängegleiter, also wurde ich da draußen oft ordentlich bearbeitet. Ich habe versucht, Dinge zu tun, die über meine Verhältnisse hinausgingen, und es sind gruselige Dinge passiert, und dann hat

mich das wieder zurückgeworfen – diese wirklich knappen Situationen und Fehler.

[01:11:53] **Gavin McClurg:** Weißt du, ja.

[01:11:55] **Chandler Papas:** Und ich, ich musste das nicht durchmachen. Ich hätte früher oben sein können und einfach eine andere Einstellung haben können, so nach dem Motto: Ich muss das nicht so angehen und ich muss an einem besseren Ort sein, bevor ich fliege. Dieser mentale Aspekt war für mich nicht wirklich da, und ich wäre einfach geflogen, egal wie meine Einstellung war, und hätte die Zusammenhänge nicht gesehen. Deshalb ist dieser beängstigende Vorfall passiert. Es war so: Hey, in meinem Privatleben lief es nicht gut, ich war richtig aufgelöst und ich musste einfach hier weg und fliegen. Und ich würde das nicht tun, so würde ich das nicht machen. Ich würde langsamer werden, und das ist ein guter Rat. Ja, ja, das hat bei bestimmten Sportarten wirklich funktioniert, oder bei bestimmten Arten von...

[01:12:40] **Gavin McClurg:** Skifahren, wenn man in etwas wirklich kompetent ist, ja, ich kann Skifahren und dabei an irgendwas anderes denken, weil ich mit Skifahren aufgewachsen bin, das ist alles, was ich gemacht habe. Aber Gleitschirmfliegen, da will ich lieber voll dabei sein, ja.

[01:12:50] **Chandler Papas:** Es ist diese Art von luftfahrtbasiertem Abenteuersport, wie du schon sagtest. Da gibt es diese nächste Ebene, auf die man vorbereitet sein muss, um mit solchen unerwarteten Situationen umzugehen. Also da draußen mit dieser Einstellung – das habe ich auch öfter getan, und ich hatte Glück, und so eine Sache, die möchte ich nie wieder riskieren. Das sind definitiv ein paar Dinge, die ich anders machen würde.

[01:13:15] **Gavin McClurg:** perfekte Tipps, ein toller Abschluss, ich liebe es. Und das war sehr anschaulich, das gefällt mir. Alter, ich schätze dich, deine Community schätzt dich, und ich wollte das schon lange tun – also jetzt, im Moment, ich schätze dich, Mann. Und danke, dass du das alles mit uns und mit diesem Publikum geteilt hast. Und ja, Mann, viele sichere Flüge, ich hoffe, ich sehe dich bald hier in Oregon. Dieses neue Konzept, das die da draußen machen, ist fantastisch. Ich freue mich zu sehen, dass da wieder etwas passiert, nachdem es ein paar Jahre ziemlich ruhig war. Das sind gute Nachrichten, ja.

[01:13:52] **Chandler Papas:** Es ist erstaunlich, was die da machen. Ich freue mich, hier im Sommer zu sein und in Arizona im Winter. Und danke, Gavin, du machst offensichtlich alles für die Community, was du bisher getan hast, und dein Lebenslauf ist einfach nur voller Action und Leidenschaft, einfach großartig auf so vielen Ebenen. Und weißt du, mich in die Show zu holen, hilft hoffentlich dabei, dass man nicht so einen Lebenslauf braucht wie ihr alle – hoffentlich arbeiten da draußen einige Leute für euch. Ich habe die Unterhaltung genossen und ja, mach weiter so auch du. Ich schätze dich ebenfalls, vielen Dank, danke Bruder, schätz mich ja, alles klar, bis dann.

[01:14:36] **Gavin McClurg:** Wenn ihr Cloud-based Mayhem wertvoll findet, könnt ihr uns auf viele verschiedene Arten unterstützen, die alle unglaublich wichtig sind. 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 zum Launch seid – ich weiß, dass so viele gute Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich könnt ihr die Show finanziell unterstützen. Die Produktion der 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. Wir veröffentlichen alle zwei Wochen eine Folge, also wenn ihr uns einen Dollar pro Folge gebt, sind das 25 Dollar im Jahr. Das ist deutlich weniger als ein Magazinabonnement, viel weniger als ein Latte pro Monat. Ihr werdet bemerken, dass wir keine zehn Minuten Werbung am Anfang der Show haben, obwohl uns ständig darum gebeten wird, das zu tun, glaubt mir. Ich bin der Meinung, dass Werbung ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell ist, und ich möchte, dass ihr, die Hörer, wisst, dass diese Gespräche einfach authentische Menschen sind.

[01:15:27] Wenn ihr Cloud-based Mayhem wertvoll findet, könnt ihr uns auf viele verschiedene Arten unterstützen, die alle unglaublich wichtig sind. 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 Produktion nimmt viel Zeit in Anspruch, viel Schnitt, Speicherplatz, Musik und Kosten hinter den Kulissen. Alles, was wir jemals verlangt haben, ist ein Dollar pro Folge. Wir veröffentlichen alle zwei

Wochen eine Folge, also wenn ihr uns einen Dollar pro Folge gebt, sind das 25 Dollar im Jahr – deutlich weniger als ein Magazinabonnement, viel weniger als ein Latte pro Monat. Ihr werdet bemerken, dass wir keine zehn 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 als 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, sofern ihr die Show unterstützen könnt und es euren Geldbeutel nicht belastet. Wir schätzen das wirklich sehr. Geht auf die Website, um verschiedene Möglichkeiten zu finden, die Show über [patreon.com](https://www.patreon.com) 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 Bonus-Informationen, kleinen Details, die nicht in den Podcast kommen, zusätzliche Inhalte, unsere „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, schreibt mir einfach eine E-Mail und ich richte euch ein Konto ein, ganz ohne Fragen. Hoffentlich seid ihr irgendwann in einer Position, in der ihr es könnt. Vielen Dank fürs Zuhören, danke für eure Unterstützung, wir sehen uns bei Cloud-based.