

Nick Greece and Progression

Cloudbase Mayhem Podcast 8 — Nick Greece

Published	2015-11-02
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/podcast-episode-8-nick-greece-and-progression/
Duration	01:08:28
Speakers	Gavin McClurg, Nick Greece
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0008-nick-greece-and-progression.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	17 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	16
Show notes	16
Transcript	16
Deutsch	31
Show notes	31
Transcript	31

English

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

Show notes

I met Nick Greece in Haiti in 2012. I was living in Morocco trying to figure out how to become a better pilot, and getting an invitation from Nick to fly around in the sky wasn't something I could pass up. Nick has become a great friend and one of my greatest mentors. We have worked together on film projects like 500 Miles to Nowhere, and Malawi and I'm forever trying to figure out how he's always at the top of the stack. In this episode we learn how Nick got started, how 9-11 affected his choice in careers, what brought him to Jackson Hole, his epic 204 mile flight in 2013, winning US Nationals in 2014, why the US Team hasn't done well in the Worlds, and all his own mentors in his own journey to the top.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** If there are rules in place and you want to play, then you've got to stick to the rules. If you don't stick to the rules, get out of the shop and do something else. That's what I was trying to do with the World Paragliding Series. It was an attempt to show the finger at the rules in place because I didn't like the rules. Now, if Ozone had done the same thing and said, OK, we'll make the Ozone World Series, and we'll do it by our own rules, then I would have applauded them all the way. But they were playing inside the playing field, but cheating. And I couldn't take that. I have to admit that to you.

[00:00:45] I couldn't take that. It was too much for me. A

[00:00:47] **Nick Greece:** little excerpt there from the last show with the very vocal and inquisitive and inspiring and amazing pilot, Mads Syndergaard, about the Ozone debacle last year with the Grand Prix. And Enzo Gate, too, I guess they call that. Anyway, it's a fascinating talk. I hope if you missed that one, go back and grab it. I was just re-listening to it now to grab that little soundbite. And he's got a lot of really fascinating things to say about sponsorship and about the art of winning and mental preparation and competitions. And his history is really phenomenal. Started flying competitions in 1994 and hasn't looked back since. Really excited to bring you this show. Today, I finally got a chance to sit down, although not personally, but via Skype with my great mentor and friend and film partner and flying partner, Nick Greece.

[00:01:41] Nick was our U.S. champion last year. He's represented the U.S. team in the last couple of world championships. I met Nick the first time in 2012 in Haiti. I was really just starting to kind of sharpen my teeth with cross country. Very new pilot back at the time with cross country. I was like, oh, I'm going to do this. Living in Morocco, we were getting done with the boat thing. And I'd been working with Nick with the magazine. He is the editor for Ushpo, of course. I've been working with him for years with the magazine, but we'd never met. He invited me down to Haiti, which sounded like a good adventure. So went down there and followed him around in the sky a little bit. And he's been an incredible force in my life ever since. He was very instrumental in my moving to Sun Valley and chasing distance here.

[00:02:26] And every time we get in the air or we do a film project, we work together on 500. And we've worked together in Malawi and quite a few other projects. And it's always a great pleasure. Nick is hysterical, very thoughtful, very concerned, especially these days with safety. We'll talk about some of the things going down with Ushpo and insurance. But also just his progression and history in the sport. I think you'll find this a fascinating and inspiring talk. Without further ado, Nick Greece. Mr.

[00:03:13] Grease, how are you, buddy? I'm fantastic. Thank you very much. How are you? Great. Man, it's good to sit down with you even in the virtual world. You're down in Salt Lake. I'm up in Sun Valley. It's too bad we couldn't do this in person. But I know you just got back from Iran and you're busy and we got a lot to talk about. Yeah, absolutely. What I'd love to start with, Nick, because I know all this because you and I have hung out so much together. But I think the listeners would really appreciate knowing how you went from a media dude in New York and growing up in the city and being a DJ at raves. I

[00:03:48] **Gavin McClurg:** mean, you've been around the

[00:03:48] **Nick Greece:** country and stuff to becoming a paraglider. Can you give us a little bit of history in how that transition went? Because that's not a real obvious transition.

[00:03:59] Yeah, I'm more DJed in my college dorm than around the country. I don't know, man. I've heard some of your material. It's pretty hot. Yeah, I mean, I grew up on Long Island and part of the whole New York culture. And I worked a lot, actually, in my dad's PR firms, the firms that he worked for, as just an intern or doing media lists or doing surveys on the streets, which were always fun, getting data from handing out rat traps in exchange for collecting survey samples. And, yeah, that was kind of my path. That was what I was supposed to do. That's what I was trained to do.

[00:04:43] So I went. You know, I went to college. Went through college. And after college, I went out and I did public relations for, actually, a hip-hop company in L.A. And so I was in L.A., you know, working, barely working, sleeping on my friend's floor in Venice with, like, my head in the refrigerator kind of thing. You know, I was sleeping in his kitchen because it was a one-room place. And I couldn't make enough money to survive. So I would go down. I had been dating for four years. I was dating for four years Michelle Jebb, which is, you know, they're the Gabe Jebb and Dave Jebb. And they were paraglider pilots, and they ran Torrey Pines, Gliderport. Gabe was the – he was doing weather for us at Nationals in Sierra. Is that Gabe?

[00:05:28] Yeah. Okay. Gotcha. Yeah, so it was funny. I mean, because, like, when I was in college, you know, she'd tell me – I'm like, well, what – you know, she'd say, what do your family do? Oh, they work in communications. My mom's a teacher in her. And she's like, oh, what is yours? And, you know, they're paraglider pilots. And I thought, like, what? So they're unemployed? You know? You know?

[00:05:44] They're bums? Is that what you're – like, okay, like, whatever. You know, she was super driven. She got her Ph.D. in archaeology and is, you know, is going to be a professor at the University of Michigan here. And so she was really driven. And so, yeah, but lo and behold, I would – you know, I needed money living in L.A. So I would go down to Torrey Pines, and then I would flip burgers at the restaurant. What year was this? 2001. Okay. All right. About 15 years ago. Yeah. And so I'd flip burgers at the restaurant, and I just – you know, I actually went on a tandem with her dad, which was slightly awkward. You know, like, giving you the, you know, what's your intentions with my daughter speech.

[00:06:27] Let's go fly back in this rotor. Hang on. Yeah, yeah. You're just like, this is freaky. And actually, I remember landing and being like, yeah, whatever. That was all right. You know? That wasn't that cool. Yeah, that was the same. My first tandem experience was kind of like, okay. Yeah, what's all the hubbub? But I kept flipping burgers, and I kept watching. And, you know, what drew me in was the – I guess the flow of paragliding. You know, it's just like skiing or mountain biking. It's that kind of – that rhythm and the arc of the flying. And so I just kept watching and watching, and I just – I don't know. It just, like, it sucked me in. And so I learned, and I learned in 30 days. I flew every day for 30 days. So I quit both my jobs. And all I did was, as you do when you become a paraglider, I guess.

[00:07:17] You went to paragliding rehab. Yeah, basically. And in 30 days, I flew for 30 – I got my P3 in 30 days. And then I got a job in New York on Madison Avenue at a PR firm. So, you know, I kind of was like, oh, well, my parents had worked so hard and long to bring me to the point where I would get that job. I figured I had to at least try it for a year. So I did. So I took the job, and I went for a year, and pretty shortly into it, I was like, this is hell, you know? Yeah. Well, as well, the second day was – so, yeah, my second day of work – I started September 9th, 2001. So my second day of work was September 11th, 2001. And so I saw the first plane hit from the street as I was walking to work.

[00:08:05] Holy shit. Holy shit. Yeah. And I actually – I was – you know, I was definitely – it was like – I was like, what the F was that? You know, that's insane. Because I saw a plane go behind the building and a fireball come out and go up it. And I remember thinking, you know, like, wow, I went to too many raves, maybe.

[00:08:25] That was kind of my first thought. Like, geez, that's not good. And then everybody around me was screaming. So that kind of – I was like, oh, wait, this is real. And so I called my dad. I'm like, a plane – you know, I told him, a plane just hit the World Trade Center. He worked up, you know, 50 blocks uptown from where I was. I was about two miles. I was from the World Trade Center. And, you know, he's like, calm down and go to work. It's only your

second day. He thought I was trying to get out of work. Oh, crazy. You know, the classic New Yorker mentality. Right, right, right. Get to work. Get to work. Yeah, yeah. So anyway, that was my second day. But, you know, that's a whole other story. You know, that and – you know, everybody in New York at that moment in history has a story. And they're all very interesting.

[00:09:11] But, you know, we witnessed this horrific moment in American history. But so anyway, you know, I realized after that, maybe a week or two later, that I was not going to last. I have an amazing appreciation for people who can do corporate America, do 9 to 5. I just – I don't have the constitution. They're much stronger. Do you think that, you know, you would have come to that conclusion – you would have also come to that conclusion that 9-11 not happened? Or was 9-11 just the hammer? I think 9-11 helped. I don't know. It was a long time ago now. Yeah, true. Yeah, I mean, yes, that helped. I was like, oh, hell no. You know, I think when there's ever – and, you know, it wasn't the strike necessarily. I think it was probably the commuting in for the next two weeks with the building burning.

[00:09:59] And my train line – you know, I was on the long end. I was living at home. And my train line was really heavily hit. There was a lot of people that worked in the World Trade Center. So, like, half the train was missing.

[00:10:11] So, I think it was those two weeks, really, after three weeks. I don't know. Maybe it burned for a month. I mean, it burned forever. Yeah, yeah. So, I don't know. It's kind of cliché to say, like, yeah, like, that's what did it. But that had to have helped. Sure. It fast-forwarded the process. Maybe you would have been there for three years instead of one or something. Right. So, I committed then. And also, the Yushpa magazine, you know. And I was listening to, actually, paragliding podcasts back then of Dave Jebb, you know. No way. Yeah, my co-workers would get really mad because they were terrible sounding. Like, really tinny, echoey. They're like, put some headphones on, you know. Which I did. But I was like, sorry. So, yeah. I mean, I think I had a picture of a paraglider in my cubicle that, you know.

[00:10:56] And the Yushpa magazine is what. Cross Country Magazine. And those, you know, just keeping that inspiration. And I would go and kite in windy ball fields in New York in the rotor just to get so that I could go to Mexico for a weekend. And do a thing. And do a thermal clinic, you know. So, I'd be ready. So, I would just, you know, just kite and kite and kite, you know, as much as I could. And then, you know, dream of flying. And all I did was dream of flying. And those magazines is kind of, you know. The magazines, you know, flying magazines have been a huge catalyst in my life. And that's why I'm working on them. And, you know, I hope to put out content from everybody that sends it in. And from myself. That inspires others the way I've been inspired. Yeah.

[00:11:41] We're going to talk about where you got to, you know, how you became the editor. Because CJ was running the magazine back then, of course, right? And then you're, yeah, you took it over four or five years ago. Definitely, right? Is that the timeline? Eight years ago, actually. Oh, my gosh. We've been working with you since the boat. You're right. That's a long time back. Our 100th issue is in June, actually. Wow. Cool. Congratulations. Well, yeah. Definitely. That's one of my questions down the list here. So take me back to, so you lasted in New York a year? Yeah, one year. I got a job at a ski shop so I could work on the weekends. And I worked seven days a week. And then I went, basically, I retired.

[00:12:31] I've given you all I can give. Passing this off. My grueling one year of corporate America. Yeah, I mean, I don't know what it's about, to be honest. I was in an entry-level position and basically just doing grunt work for a year. I know I didn't see daylight because I didn't smoke cigarettes. That's my regret. I wish I would have smoked cigarettes. Because then I could have gone on break.

[00:12:56] Cigarettes can actually get you daylight in a New York corporate environment, which is pretty funny. Maybe it's changed. Fifteen years is a long time. So then I went back to Torrey Pines. And Michelle, the Jebbs were basically... They were the most supportive people. And they're truly the reason why I learned to fly as quickly as I did. Because they would let me fly. I went there and started doing their PR and their communications. And then I would just fly every day. And they appreciated that. They're like, yeah, go ahead. You can have an hour. Take it to... And if there's no one there, I could fly for two hours. How were you making that a job then? Were you teaching then? Well, I was doing the communications for the glider.

[00:13:41] Oh, okay. And then I started teaching about six months in. And then I taught. And I was actually a traveling sales rep for them. So there used to be traveling sales reps in paragliding. And so they would send me to fly-ins and events. And I would sell helmets and push... As if I had a cart full of trinkets.

[00:14:06] And they would pay for my trips. And we would get Torrey Pines out there. There's an importer. And more importantly for me, I would get to go flying in different places and grow my knowledge base and grow my skill base. It sounds like pretty quickly you went from... I've never even flown Torrey. But you went from ridge soaring, Torrey, to understanding and seeing cross country. When did that whole side of your skill set start to develop? Well, I would... See, when I was there, I flew seven days a week. So... I flew at Torrey five days a week when I was working. And then I would always take my two days off. Other people, they didn't. Like Dave and Gabe, they'd work a lot. You know, like seven days a week at Torrey. I would go to the mountains.

[00:14:51] And go to... Yeah, so I would go fly in the mountains two days a week. And no matter what the weather, I was just like out there, you know? Right. And there's a place called Blossom, which has this little... It's about a 15-mile round-trip cross country route. But it's basically the perfect cross country place. You take off really low. You have to climb up to this altitude. Then you have to make one big transition to this thing that looks like El Cap. It's like a mini El Cap. And then you climb up that in order to get back. And if you don't do the valley wind part on the way back right, you land in the valley and you get in a lot of trouble. And so... What were you flying? Oh, yeah. I was on a one. You know?

[00:15:33] Awesome. I mean, I flew... I mean, that's the thing. I flew a one and then a low. Low-end one, two. And then I went to a high-end one, two. And I wanted to start racing.

[00:15:45] And that was pretty funny. Do you remember what that wing was? That was a Dragon. So I was on Paratech to begin with. A P-25 and then a P-43. Yeah, I remember every wing. And then I had an Independence Dragon II. And that was like... To me, that was like... That's why I have a hard time understanding people. And they're like, it's the wing. Because to me at the time, the wing was the shit. You know? I'm like, this wing is better than anything. This

[00:16:09] **Gavin McClurg:** is the best wing

[00:16:09] **Nick Greece:** I've ever had. It's a big thing, you know? Even if it wasn't flyable, I'd go out there and I'd side-hill land. You know? And I never would go if it was too strong. I'd always wait. I'd just sit out there in the desert and wait. You know? Until it chilled out. You know? Because at some point, it's like right before dark. I'm like, okay, now I can fly. You know? And you had kind of a unique way... Maybe I'm jumping ahead too far. But you kind of had a unique way of getting into competitions.

[00:16:37] Didn't you start flying... Did you start flying comps by kind of just jumping into them? Not actually being in the comp? Like you'd poach them? Is that accurate? Yeah, that's accurate.

[00:16:50] I forget about that every so often. Yeah, I went to... My first comp was a World Cup. Up to now, Austria. And that's where I actually met Jamie Messenger, who has become a lifelong friend.

[00:17:05] And I was just... So, yeah. So, basically, after Tori, I went through Tori. I taught there for two years. And then my girlfriend, Michelle, at the time, she got a Fulbright in Morocco. And at the same time, Bob Drury's article on Morocco had just come out about flying in the Zagora. And so I was like, well, that's all I need to see. You know?

[00:17:27] And Felix Volk also had a picture in there of jumping off a dam with his hang glider. And I thought I was getting something out of Tori. And I realized I was getting nothing. And so I sold all my possessions, including my turntables, which I still regret.

[00:17:43] And basically traveled for a year with my glider. So I had a big glider on my back. And I had all my camping stuff and all my clothes on my front. So I had two glider bags. And I was just hitchhiking. In Morocco. Yeah, from Morocco to Slovenia. Wow. Yeah. You covered some ground. Yeah, yeah. So it was over a year. I did like a language course for a month in Granada. I would look on wherever, whatever we were looking at, paragliding. Heading Earth or whatever. And I'd find where they're flying. I'm like, oh, they held a World Cup in Granada. This is 2003, 2004? Yeah, 2003 probably. Okay, yeah. Yeah, 2003, 2004. Yeah. And so they held, you know, just like we do now, that people do.

Like I was like, they had a World Cup in Granada. I'll go to a language school there for a month. And I would just go to class all morning. And then I'd take a bus out to Santa de la Vega, which is like where the Rodriguez brothers are from.

[00:18:32] And fly. And just talk Spanish. And it was amazing. But then I went to, like, a comp up in, you know, I did my first, you know, oh, let's see. No, I guess my first comp would be San Andres. Because that was in France. I don't think I went back for that. Anyway, I did a couple comps. But one of them was a World Cup. And I was like, I can't get into this. So I just went. And, you know, I was kind of broke. So I would just sneak in and eat all the food they were serving to the pilots. And I would sneak on their buses to go up to launch. But you weren't signed up. You would just. No, no. I was on a one-two. And then, like, one day I got rejected from the bus. So I was like, fuck it. I was like, well, I know that there's a, you know, there's a launch. There's a turn point up there. So I'd hike up to the turn point.

[00:19:18] I'd wait. And then as soon as I'd see them coming, I would launch. And then I'd fly with them for, like, you know, a minute before they'd leave me. And, I mean, no, I mean, some of the people, I'm like, wow, you're really doing bad. You know, like, there's always that guy or girl that you're flying with in the comp that you're like, I'm doing really bad if I'm with this person. Right, right. And it's like, God, I just got to get away from them. How could I, you know? And I was that person to, like, 150 people. Take me back to what was your mind frame back then? Was this all in a, were you just super passionate about flying and you knew that comps would teach you? Yeah. Or were you like, I'm going to win the World Cup someday? No. What was your approach? Yeah, no, no. I just was, I just wanted to go flying. Okay.

[00:20:03] And comps would teach me. And, you know, I, I mean, man, I didn't make gold for my first, like, four or five comps, maybe. You know, yeah, I mean, it's, it's funny. I never thought of, and I actually never thought I would even be in the World Cup, for sure. Never. And then, Ers Schoenauer, actually, because I was like, I was, you know, I was staying with this Swiss pilot named Andy Bierenstiel. And he brought me, he's the one who brought me to Apto now, actually. He gave me a ride there. And, and then, you know, their whole camp. And Ers still races. I'm sure, I'm sure you know him. He's a great guy. Yeah, yeah. And he's, he's the one, actually. I was like, you should come do this. And, you know, I'm like, what? Me? You know, it was one of those moments where I was like, no, I could never do this. Yeah.

[00:20:49] And I, you know, I never really thought much about it. But his friendliness kind of made me, you know, I always kept that in my mind. And so when it came, you know, as I got more and more hungry. But no, I never expected to win anything. All I wanted to do was make it to goal. Right. I mean, we had, you know, we joked that we had a team. We called it Team Big Ears. Because, you know, we would mess around coming into goal. Or, you know, and I would try to do, I would practice helis when I was first competing. You know, before the start, because I get so bored. And I wasn't very good at them.

[00:21:21] So you were, is it, so this is back, that first year, I know you, you met Jamie. Who were some other kind of mentors? Who were some other kind of, who were the, who were the? Who were the guys that led you to the cake? Well, I mean, basically that, that was just like, I was just running around like a crazy person. And meeting people, a lot of high-fiving. And, you know, Jamie and Debu, you know, we ended up traveling around together a lot. Jamie's always been better than me. So he's always someone I've looked up to for consistency. And then, you know, but so Jamie, Debu and I, we had some good times just rallying around. And that's back when Jamie was living here in Sun Valley, right?

[00:22:06] Yeah, exactly. Yeah. Okay. So who I looked up to though, like in terms of, you know, flying, you know, the, the creme de la creme back then was Steve Cox. And Martin Orlik was crushing. You know, these are the, the guys that were just always, you know, doing well. Alex Hoffer was, was another one that, you know, I would call them mentors, but they were the gold standard, you know. I'm trying to think of who else. Russ. Russ Ogden, I met that year as well. And he, we became fast friends. You know, he was an incredible pilot. He was, he was on Gradient and Avex and, but also just a really nice guy. He loved, he, he's just, you know, it was one of those people that you meet and you're like, wow, this is, we were just fast friends. So I met him at Sun Andre that year.

[00:22:51] But yeah, I mean, I looked up a lot though, at that time to Bob Drury and Jerome Malpoint, Felix Volk. You know, those are some of the guys that I was like, wow, they're out there, you know, living it and getting it and having adventures and documenting it. And so those were some of my, you know, at that time was definitely this comp thing was kind of a, I did it to get better, you know, and then it became a full addiction. But originally I was just more into like

the adventuring and documenting aspects, you know? Right. So, yeah. Cool. And then, so that, that year ended and then what you got back, you came back to the States. I came back to the States and look for somewhere to live. Um, I did a competition, uh, here on, uh, in Utah, actually, the nationals was here in September.

[00:23:38] And then, uh, I had moved to Jackson hole for, I went to Jackson hole for a competition, like a little inner, uh, intermountain league meet, um, which I had been reading about that Nate scales put on then. And that's actually the reason I moved to the intermountain West was, uh, his intermountain league meets. Um, because I've been reading about them and, uh, I was like, I want some of that. That sounds amazing. You know? Um, and, uh, so I went to Jackson for a competition and I've somehow won the competition, you know? Um, and that was a shock to everybody. It's just like a rich pilot from Torrey highs on a DHB too. Uh, just kind of come in. And so I stayed, um, and, uh, cause the flying was, it was kind of the first time I had really big mountain Rocky mountain flying, you know?

[00:24:22] And was that take me back to that time. Like you, you'd come from the Alps, which can certainly be, uh, severe and, you know, shouldn't be taken lightly, but very different than the intermountain West was, um, was it, did you find when you started flying in Jackson? Was it like, Oh man, this is awesome. Or was it like, Oh God, this is scary. It was awesome. Yeah. You liked it. You have that personality. You dug it.

[00:24:49] I was like, this is amazing. Yeah. It was, yeah. I, and I still was super, I didn't even hardly ski the first year. I would just go flying and try to work on spins and stalls over the, over the snow. You know? Um, but, uh, yeah, so, um, you know, that community too, I was really, you know, was with John hunt and who would go on to be one of my biggest mentors, um, and John Patterson and there was all this, this big chip Hilda brand and Josh Riggs. And there was this great community of pilots getting after it. Um, and, uh, and that, that's why I stayed as well. Cause I, I knew that I could, I can learn so much from them. Um, and I did, you know, I learned a tremendous amount about, you know, not just. How to be in the mountains while flying, but how to be in the mountains in general, you know, how to be in the mountains while in skiing, how to be in, you know, what, what you're looking for and just a ton of knowledge.

[00:25:39] Um, and I, you know, it was, those are 10 of the best years of my life. I moved from there. I lived there for 10 years, but, um, they'll always be in my mind, you know, 10 of the best years of my life. You and I met in 2012 down in Haiti. Um, you know, we'd been working together quite a bit in the magazine when I was out on the boat and sending you pictures and stuff, but we never actually met until Haiti. You invited me to come out there. To, to fly. I was very novice, very, um, you know, very new at the cross country game and I was looking for a place to live. Uh, you know, we, we'd been on the boat for years and years and I was moving back to North America and I asked you at the time, uh, and I've said this and printed this a million times, I'm sure you've gotten tired of this, but, but I asked you the time, you know, where, where should I move to, um, to fly in the mountains and fly big lines?

[00:26:27] Because I could kind of see, even though I sucked, I could kind of see. I could see that that was where I wanted to go. Um, you said at the time, Jackson, Owens, um, Sun Valley, you've spent quite a bit of time in, in all those places. Um, do you, do you still, is that still kind of the creme de la creme for you? Sites like that? Yeah. I mean, Utah is pretty good too. Now, I mean, at the time I, I couldn't imagine myself living in Utah. I'm liking it a lot, but the flying here is pretty, it's pretty good too. Um, but yeah, I think for, for the U S, um, yeah, I think that's still, you know, Take, take me from, take me from the time. So, you know, you, you come back, you're in Jackson, you, you, you develop these relationships with hunt and all these guys and you start to fly bigger lines.

[00:27:13] How do you go from there? I'm assuming that's kind of 2005, 2006. How do you go from there to fly in 204 miles two summers ago, which, uh, you know, took the North American foot launch record. What was that? You know, take me through that progression. Uh, well. I got a job at a group home doing social work. They would let me go for the summers. I would sign up for competitions in Europe. I would go over and meet Jamie and Debu. We would just do comps in Europe. It just opens. Nothing big, but great competitions in places like Piedrahita or San Andres or La Rana or these classic flying places. The French Alps really taught me the cross country, the style of cross country that I fly, I think still to this day.

[00:28:06] That's where I really cut my teeth for flying distance, especially La Rana. La Rana has a lot of really windy valleys that come up from every different direction, I feel like, and are all blowing in different directions. It's funny that you say La Rana. That's where I feel like I cut my teeth as well. It's an interesting place. Yeah, cool. I didn't know that.

Yeah, so I do that. That was only for a month and a half. The rest of the time, I would fly in Jackson with everyone. Then just listening to everybody talk and looking at Chip's maps where he had everybody's big flights for the last 20 years and talking about it. As well though, I think it's also bringing when people come in that are new, they bring a different perspective like you did when you went to Sun Valley.

[00:28:58] Yeah, I flew 240 miles. Your perspective maybe was different enough that you could see this line that they have made and the farmer hadn't been able to see. I think there's a little bit of that in Jackson. Yeah, so just a lot of competition and just flying as much as possible and traveling to fly as much as possible. Just life dedication for that. Working hard, double time all winter so I could fly all summer.

[00:29:24] We had this talk. It was kind of inspiration for creating this. We had this talk about listening to you and Russ and Martin and Farmer and Nate after the PWC here in Sun Valley in 2012, which was, I think at the time, my second comp. You guys just had so much knowledge to share.

[00:29:49] When you look back at that time and flying the 204 miles and winning U.S. Nationals last year, what were some of the things that you were able to do? What are some of the things that you can remember that guys like you have said? The advice that you got back in 2007, 2008. I think of you as an amazing climber. When we fly comps together, you're always on that fucking kavu wing at the top of the stack. It's unbelievable. It's always been something that I've really tried to figure out. I find it inspiring that you can just sit on top of everybody. What got you there? What were the tools or what were the lessons?

[00:30:36] Was that just practice? Did Felix Walker or somebody tell you, hey, you need to do this? Did you have a magic moment or was it just years? No. I didn't get much advice, in all honesty, for the first eight years, maybe. It's interesting that you say that. I have to cut in. Just because Nate said the same thing, that it used to be much more competitive.

[00:31:04] That's been something that I can't even imagine. When I came into it, I've always felt like knowledge has just been shared. Even at the X-Ops, people were so open with sharing everything. That's an interesting transition. Feel free to talk about that, too. I'm giving you too many questions at once. No, no. I agree. I think the rat race has had something to do with that. The Haley's have had something to do with that. Yeah, possibly. For my first eight or nine, it was really hard to get anybody to give you advice. Hunt was the first person to really be open and willing to just share whatever. I would ask him, what's the weather doing today? He would put up with my inane questions. God bless him.

[00:31:50] Tell me what he thought and tell me what his experiences were. It was definitely like you had to go out and figure it out. Hats off to guys like you and Nate that I think have really changed that. It feels to me like when new people get into the sport now, we've seen our local hero this year, Mitch Riley, go from volunteering at the PWC here in 2012 to being our U.S. champion this year. It's pretty neat to see. I think we have guys like you that we can go to constantly. I mean, talk about a few inane questions. I've been hammering you for years with this shit. Oh, no. You haven't been hammering me at all.

[00:32:36] No, you haven't. I'm being serious. I think for a lot of people that we've spent so much time and parts of our lives doing it, it's a joy to find somebody that's excited and open to learning and taking whatever information that we have. I don't teach anybody anymore. I don't guide or any of that. I only teach for fun.

[00:32:59] **Gavin McClurg:** I don't teach for fun. I don't teach for fun. I don't teach for

[00:32:59] **Nick Greece:** free because to me, it's the only way I can do it. I'm not a great teacher necessarily. I watch Farmer work or Rob Sporer or Chris Santacroce. I'm just always so impressed with their ability to teach. One of the things that actually, an unlikely thing that stuck in my mind, I asked Santa, Chris Santacroce once, like, hey, how do I climb better or how do you climb? He said, I don't know, maybe it was like eight, ten years ago. He's like, I sample a lot of air.

[00:33:38] That's always stuck with me.

[00:33:42] That's my style of flying and thermaling is that I'm trying to sample a lot of packets of air and that I'm always searching to some extent for a little better segment of the thermal and then I'm always searching in the glide for a little

better gliding line. I'm just always trying to sample as much air as I can in a day so that I can find the best bit. Yeah, I would say that if you have a flying style that's really obvious, when you're in a massive gaggle, you're always the guy that's reaching out farther. I think like you and Josh, I learned a technique from you guys. I believe it was in Valle a couple years ago where if you guys converge on a thermal together, you always go opposite directions.

[00:34:28] You're sampling basically twice the amount of air. I love that technique. I try to do it with people all the time. Most of the time, they don't know what I'm doing and they get all pissed off that I'm going the wrong way. You're right. I think about that with you. I think people, especially when they're gaggle flying, they tend to get scared of losing that lift so they stay exactly where they are. You're proving that you can do it. You're proving that you can do it. You're proving that you can sample all over the place and still stay on top. Yeah, that's a nice move. Well, I think in competition flying, it's to a fault. I actually have lost probably days because of that, especially at a World Cup level where everybody stays in one place.

[00:35:14] You have to just stay with them. But for cross country flying, which is ultimately – I mean that's the thing I always remind myself. That's what I'm most into. I got into competition because it was cross country competition. It was a competition cross country.

[00:35:28] For cross country, it works great still for me. It can be on a very small level, just even within the thermal. I think it's just like year after year after year of doing that and you start to build a good sense of space and where you should have your glider. I also fly really flat. I use a lot of outside brake and I push it out to yaw the glider. So I think that is another one. I don't fly – it's very rarely that I just like bank it up. I'm kind of a flat turner, I think. I don't know. It's hard. It's hard when people ask what kind of pilot you are. I have no idea actually.

[00:36:11] You're a good one.

[00:36:15] You know what I mean? They're like, what's your style? I'm like, I don't know. We have styles. I don't even know what the styles are to be honest.

[00:36:25] I know one of your goals was to make the U.S. team and represent us at Worlds, which you've done now twice or more. Is it the last two, right? No, just two. Yeah, the last two. There was a lot of talk when you guys went out. We always get so excited about watching. On a good day, you and Josh and Eric, who represented us the last two, can beat anybody. But in the Worlds, we've been pretty weak compared. Compared to the Swiss and the French, there are the obvious reasons for that. They have a lot more money. They have a lot more hours. It's much easier to fly in Europe. There's a whole long list. But what can we do as a nation to improve?

[00:37:15] That's a good question. I've had two terrible performances in the Worlds. For me personally, I don't want to race a paraglider for two weeks. That doesn't interest me anymore at all. One week is about the max. I really want to race a paraglider for a number of reasons. I don't have the constitution to race, to push full bar for two weeks, I think. I just wear down. I don't care that much. When my ADD kicks in, I just don't care for two weeks. It's not fun to me after day eight. It's just a job. Right. I'm doing it for fun.

[00:37:57] It's also just tremendous. You have to take three weeks off of work, essentially. It cuts into anything else you want to do that year.

[00:38:08] I don't know. I want to still do World Cups. A week is perfect for me. As a team, I don't know what we can do. Last year, I had a bit of bad luck health-wise. That was tough. Then I definitely was luck anyway. Maybe we could all get together and fly a little bit more together, but it's a weird thing, because you don't fly together during the comp. It's an individual. It's not a team sport, typically. I don't even know what the French can... They have really good briefings. They have maps.

[00:38:51] Farmer took on the role this year, and did an amazing job as team leader. Moving forward, maybe they could even figure out... we could even figure out what happens when Farmer comes on the team. altitudes for final glide you know and so that you have those written down um you know maybe do more training before we did some we did enough training last year that didn't work yeah i think we just fall apart our flying style is too aggressive for a 14-day competition too you know i know like in in switzerland this is something that i've been wanting to do for the last couple

years i just haven't been able to have the time or the schedule and stuff with stuff going on but you know like the swiss have their league like every weekend you know you're flying with you know some of the best a lot of the best pilots in the world every weekend racing and it's just it's like training you know i mean i think that we get the opportunity to fly big lines when the weather lines up but it's not the same it's not training um and it just seems like we're so spread out uh and our sites are so uh notoriously uh inconsistent that it's pretty hard to do that you know in europe even when the weather's bad you can go fly you can go set a little small task like they do at wood rat you know when the weather's not that good and it just seems it seems like we've got a lot stacked up against us but i it yeah it's curious to hear um your thoughts on that because like i said it seems like independently um you know we've got great talent it's just hard to do it as a team yeah no i think that's i think your points are very valid you know yeah we don't we don't compete enough i mean i'm i'm not

[00:40:28] i guess maybe like maybe we've made mandatory for each pilot to do at least like three competitions or four competitions that year of the world you know when you look back um you know if you could imagine yourself back to those early days when you were a 50 hour pilot maybe at the end of those 31st days at tory um what is what was what's some advice when you look back on your the beginning of your paragliding career that you would have liked to have gotten that you didn't yeah that's a good question um traveled even harder and flown in even more places now that my i'm having you know body problems in terms of my you know my back and stuff right i wish i would have gone a little harder i guess um yeah done more sivs uh yeah i don't know um i mean i've been really lucky i've been very fortunate um i've i've had a safe relatively safe uh you know track record one minor injury and invited bravo mexico at the turn point called el scroto and

[00:41:29] that's it that's a that's a great story i think you covered that with with carrie on her podcast i'll point i'll put that in the show notes if people want to listen to the el scroto tree they can they can listen to it that's a great story uh and um yeah i mean i don't know have fun keep it that's it it's it's you know it's pretty simple it's you know nate has been a huge mentor um you know bill belcourt has been a huge mentor uh flying wise as well coming back to the states just kind of helping me keep my head right and keep things in perspective and you know the main thing that nate has always stressed is like have fun you know and you know when i look at when i was having fun i was learning the most and so if you're not having fun you're not doing it right and you need to change and make you know make whatever it is you know you're doing fun for you whether that be now i like sled rides or i like you know um there's also that learning progression you know that you have to respect and it's like sometimes if you skip past it that means you're not having fun anymore you've gone past your abilities and you've gone past where the fun is um and sometimes you need to take a step back in order to you know move three steps forward um so i'm you know i think i think that don't be afraid to step back in order to move forward

[00:42:45] my my uh one of my supporters in the x-ops a guy you know uh bruce marks had a really bad crash in the sass valley one of those you know incredibly lucky to be alive and incredibly walked away um and through his reserve but too low and what didn't come out but it stopped his rotation and we won't get into too much but it really set him back um he was flying incredibly aggressively and uh really getting after it you know a couple back-to-back years of 500 hours um have you been through i mean and he's just now that was two summers ago and he's just now kind of you know he stepped way back on wings went down to a mentor this summer um and he's just now really coming back to where it's fun again um which has been a delight to see um have you gone through times like that yourself yeah i uh i threw my reserve in sun valley i was i kind of moved up to comp wings and um i was you know i went flying and and uh it was before there was a nationals in sun valley and i was tired and i just flown a couple tandems and you know i remember telling myself like oh well you need to go flying when you're tired and worked you know that's good practice it's good training um you know whereas i should have been thinking like

[00:44:01] it's time to go flying you know um and so i went up and i yeah i i took off on a comp wing and almost you know pretty much i had to throw my reserve and i got really lucky i got it out i remember thinking if this doesn't open i'm dead and as soon as i thought that it opened and then it was like oh blam and then i hit the ground um and so it was midday in sun valley you know i just got yeah got taught what was what and um and so from there i tried to get back on the i i had been given a comp wing for the first time it was like my first you know i i had a thing in the in cross country a future hero section you know and i was i was like 39th in the world wprs or 49th i don't know something like that and i

was feeling pretty pretty badass um and so it was really hard like you know and also you you know the way i had lived up to then i built kind of my identity around paragliding you know um and so it was very hard for me to take my medicine and

[00:45:01] i was flying this comp wing and i was scared and you know and also that the one that i had was something wrong with it for sure i think and i i was with nate over the boulders like pretty deep over the boulders and i just lost it and i i cascaded for about 2 000 feet um and i i pretty much flew back to Sun Valley packed it up and sold it and then stepped back you know to a two three which was the glider you know a trango two which is what you know and i i flew a two three i flew for two seasons um until i could go back to comp gliders um and uh yeah so it was it was it was good though it's like one of those you know one of those things where you know finally i listened you know and nate helped me too he's like dude you get you know get off the comp wing it's your your work you know and because i was just up there just like oh my god every little bump right can you imagine six hours oh god what was that yeah um it happens who would do that you

[00:46:01] know because there's no way um but yeah it was about putting the ego aside putting aside the fact that you know i was a comp pilot in my mind that's what i dedicated my life for the last years to doing um even you know putting away the fact that i just got this free wing for the you know i just was sponsored quote unquote doing what was right and doing what was healthy and what would help me in the long run progress as a pilot um and i think sometimes it's hard for people to see that because there's all those factors i think you're you're talking about staying in touch and in tune with where you are mentally you know when when you came out and and uh for the intermountain comp that nate had this this summer here i had just gotten back from the ex-alps and um you know we flew it was insane you flew like 38 hours in five days it was incredible i mean we'd never get weather like that here it was just perfect um and i woke up every day hoping it was going to rain because i i knew that i wasn't on my game and i knew that i was tired and uh you know i i was flying that the wing at the end of the X-Ops that went in the ocean, and I was pretty sure it wasn't tuned very well, and I just was, you know, it was kind of my first bout of flying not very confidently, and it's scary, and you really do have to listen to that, you know, and I kept flying because it was like, you were here, and it was awesome, and I felt like I just shouldn't miss a day when it was so good, but it was, you know, in some ways, it was pretty silly for me to be in the air, and I came out of that week thinking a lot about, you know, wait a minute, this is supposed to be fun.

[00:47:33] It was fun, but it wasn't fun enough.

[00:47:38] Yeah, I mean, it's a dangerous, you know, endeavor, you know, and so for me, any of these dangerous endeavors, they have to be worth it, and that's something I think everybody needs to ask themselves seriously, you know. I mean, also, too, you know, we're having some serious safety, you know, like I talked with Belcourt about this the other day, and he doesn't think it's a... He thinks it's normal. It's like a regression to the mean, our safety. You know, we've had a lot of deaths this year in the U.S., a lot of injuries. You know, we may lose our insurance because of that, and, you know, we... You know, I'm kind of of the mind that we all need to do something collectively to focus more on safety, you know, and make sure every time that you're leaving the ground that, you know, you're ready to leave the ground, and then, you know, also,

[00:48:28] we have to make sure that people that aren't going to leave the ground aren't, like, meandering around our flying sites. And my opinion is that we all have to collectively get together and make a change here in the U.S., and, you know, instead of high-fiving for the longest flight, we should be high-fiving people for safe flights or, you know, everything. Everything is good, so... A different approach. I think it was, you know, we had Nate on the show a couple shows back, and, you know, he made the decision this summer to step down from a comp glider, and he's just been, you know, loving it on his Triton, you know, an ENC glider, and really enjoying that. I think there's... That's been a common theme that's run through all these podcasts is safety and risk, and, you know, I think returning from the Owens event, you know, two major accidents out there, and I don't want to belabor the safety thing, but I agree with you.

[00:49:21] I think that, you know, the real lesson there on both of those, and, you know, you can never call it from the outside, and I don't want to diminish or demean anything that happened there, but, you know, I believe... I think the consensus was is both those guys had the opportunity to throw their reserve, you know, and what we were talking about was, you know, throw it hard and throw it early. They work. We had another reserve throw, I think, day three, and that

guy, you know, landed and packed it up and walked away, you know, no problem whatsoever, so I think it is a good thing to revisit this stuff, and... You know, make sure we're flying safe. Yeah, I've probably seen over a hundred reserve tosses in 15 years, and I've never heard of someone being injured.

[00:50:08] Wow. You know, I mean, there was days of Petrohita during the British Open. There'd be seven in a day. Golly. Amazing. This one guy, I mean, it was like he threw it like 12,000 feet. Like, he's going to come down in like an hour.

[00:50:24] Another guy, he got sucked up into a cloud, and... And... And he's on the radio, and it was really annoying. I mean, he's like, I am at 4,000 meters. He was like giving us like where he was every 10 meters. Almost like he wanted to get on there and be like, shut up and die like a man, you know?

[00:50:45] And finally, you know, he's like, I have returned to a point of no advantage. May I continue racing? You're like, what? Like, he got sucked up, spit out, and then he spiraled down and wanted to keep racing. I was like, that guy, he was a star.

[00:51:00] I would have just gone and folded up and like left. That's amazing. Well, it's interesting you bring that up because, you know, Michael Vichy, really, really good comp pilot in this year's X-Alps for the first time, he threw his reserve in the race way high, apparently, like 3,000 meters, and he landed in a lake. And, you know, I asked him about it afterwards, you know, like, hey, why'd you throw so early? And he's like, why not? You know, I lost my glider so badly, and I've never thrown my reserve. And I thought that when it first, you know, the way it went was just going to be unrecoverable. And I was over a lake. And I thought, shit, man, that is genius. Yeah. Yeah, when in doubt, whip it out. I mean, it's, so, yeah, I think we need to focus on that.

[00:51:46] You know, it's, you know, there's two theories. You know, some people say, well, you know, if you read a ski magazine, it doesn't talk about avalanches all the time. And then there's another theory that says, you know, we need to educate ourselves. And basically, you know, in the U.S. HPA magazine, you're going to start seeing accident reporting again. It's taken us a long time to figure out the legal implications for doing that. But I remember when I was, you know, a new pilot, that's the number one thing I would read, because I didn't want to do that, you know. And so I didn't want to do what these people were doing. So there's a piece of advice, actually. Always be willing to be inconvenienced. You know, one of the threads that I saw through these ads, accidents, was that I wanted to get to my car, so I crashed into this thing.

[00:52:34] I didn't want to walk, so I hit this thing. I didn't want to do this, so I decided to put it in a sketchy place instead of a sweet place that was a mile away, you know. So I would say that that's kept me out of trouble a lot. I remind myself of that a lot, you know. Like, hey, dude, like, are you just kind of lazy right now, or is this the best place to land? Especially when you're flying cross country and, you know, open distance kind of stuff where you're out in these random places. Yeah. Because, you know, really first learning, I think I got the most, one of the most valuable lessons watching an accident. And I'll relay it here, because I think it's, you know, something people should think about in that same theme of, you know, making a judgment call that could save your life and be slightly inconvenienced.

[00:53:20] I was flying outside of Annecy. It was a guided trip with a guy named Toby Cologne, and he had a really good safety record. And this, but this day, this particular, this particular day was really windy. And so he brought us to a place that was kind of down out of the mountains. It was low. It was basically a ridge-soaring site. It was on a cliff edge. And the weather was really bad. You know, big cells were coming through, and it just was not an obvious flying day. And he asked all the students, you know, before we went off, you know, what do you guys think of today? And every one of us was kind of like, I don't know, it kind of looks dicey. And Jody, my partner at the time, was the only one that was like, it's not a flying day. I'm not going. And Toby was like, I don't know. He was like, well, I think actually it's, you know, you can fly today. You just have to fly between the cells, get on the ground before something comes through, which sounds kind of ludicrous looking back.

[00:54:11] And, I mean, he was right, but then you did have to, you had to be on the ground between these things. You know, if something came through, you had to make the judgment call, when is it coming? How fast is it coming? So he relied a lot on skill that I think a lot of us didn't have. Anyway, we all launched, and I got quite lucky because I bombed.

And then as this cell kind of started coming closer to us, three people were still in the air. One guy, a very low hours pilot, maybe 50 hours, Toby and my friend Bruce, who was my supporter in the race. And I radioed to them and said, hey, this thing's coming really fast. You can see that there's a lot of wind on the ground. You know, you guys need to get on the ground or run, you know, go over the back. And Bruce and Toby ran.

[00:54:57] They were high enough that they could get over this ridge, and they ran off the back. And, you know, this poor other guy didn't have, you know, he wasn't high enough and didn't really have those skills in his toolbox. And he really, all he had was big ears. So he put in his big ears, and he was trying to get down to this field in front of this ridge right when this thing hit. And it was just like watching a horror movie. You know, his wing was completely out of control. He was getting tossed around, and then there was power lines, and we're all radioing, look out for that, and look out for that. And finally, about 30 minutes later, he was out of control. About 30 feet off the ground, his wing just went parachuted, and he hit hard. And he kind of, you know, this was the second lesson was he kind of tried to stick it instead of doing a nice PLF.

[00:55:42] Because it was big, long grass, and he maybe would have been okay, or maybe a sprain or something if he would have just rolled with it. But he tried to stick it and, you know, save the reader or save the listener all the gory details, but he got really hurt. And, you know, the whole time he was doing that, I kept thinking, God, all he's got to do is turn downwind. And ditch it into the trees. There was this huge canopy of lovely, soft French trees, you know, where he would have most likely destroyed his glider. And maybe he would have, you know, maybe he would have gotten unlucky and hit a branch pretty hard or something. Or, you know, like you did, El Scroto, the tree, but, you know, he would have most likely been completely fine. And it made me realize at that time, ever since then, I've always been looking for what are the options here.

[00:56:30] You know, because. I think eventually, if you paraglide, you will get an error that is bad. You know, you will probably push it too far at some point or not read the sky well enough and have to deal. And I think it's a good idea to be willing to inconvenience yourself or to, you know, land in water, land in a lake, land somewhere that's safer. And maybe you destroy your gear, but you get to walk away. You have, you know, since winning nationals last year. And, you know, you went to worlds, I know, but you've kind of dropped off the competition scene a little bit. What are you kind of focusing on these days? What are your what are your goals with paragliding and life? Yeah, well, I was I got injured, just a degenerative back thing.

[00:57:16] About four days into Columbia, it got really bad so that I could, you know, I couldn't really sit for more than 10 minutes. And if I did, I have to hold on to something from pain when I stood up. So I had I had back surgery. And so I've just been recovering from that. And that took a long time, just maybe finally recovering. I hesitate to even say that, but, you know, I had to kind of walk again. And then, you know, so anyway, during that time, I thought a lot about, you know, what I had been doing, what I wanted to do in the future. And for me, you know, I've been competing for so, you know, for 13 years. And that was a huge part of my life and always will be. But this year, I just you know, I only have time for one or two trips. So. And, you know, I wanted to, you know, we went to Nepal and to film the Karma Flights crew there.

[00:58:09] And then I went to Iran. So to basically, you know, check out this this culture that, you know, that our culture basically hides. And so for me, I was getting back a little bit to my roots of utilizing the canopy as a as a mechanism of travel, you know, for both in the air and on the ground. And, you know, across continents and and that's, you know, kind of I don't know, I just I'm running out of time. It's how I look at it, you know, body wise, you know, I guess it was my first realization. I had a good run, but it's my first realization that the clock is ticking. And if I want to do some of these things, I have to do them now.

[00:58:48] So, you know, competition I can do when I'm 50. Yeah. Maybe I'll be that guy on the one to just, you know, having a ball. All the young kids are like, who is this old geezer?

[00:58:58] And do you have. Do you have goals in terms of, you know, still flying big lines or, you know, I know that you recently moved to Salt Lake and you and Bill and Cody and some of the guys down there looking at some pretty interesting lines. What do you what are you and you were planning on? I think it got shut down because rain this year, but you were planning on joining the ozone team for another record breaking attempt in Texas. Are those still kind of on

your radar? Oh, yeah. Oh, yeah. I mean, that's what I mean. I mean, that's it's just the the cross country part will is still alive and stronger than ever. I mean, I had my biggest year cross country wise in a lot of years because I wasn't competing so that I could just be here.

[00:59:44] You know, during rat race, I flew 170 miles or something. And, you know, it's just because you're here. You have to be there to get it. I mean, that's how you do it. You know, you get to a certain level, but then it's just like surfing. You know, we're waiting for the swell, you know, and the swell only comes in once every five years sometimes. Right. You know. And so, yeah, I'm really enjoying that. I'm enjoying waiting for the swell. I'm enjoying just mountain biking more. And but still like, yeah, no, we're going to I'm going to go for the world record. Congratulations to Frank Brown and the crew in Brazil. Yeah. I'd like to go down there. And, you know, that's on my list next year. I'd like to go to Kiro Valley, you know, in Kenya. We've talked about that. And that's still on my list. And, yeah, there's just, you know, no, I mean, I'm if anything, you know, it's I just slowed down on competing just because of the time. You know, I just did.

[01:00:30] I couldn't justify using that time for competing and not using it for Iran. I was also trying to go to Iran with, you know, we've been trying to go to Iran. I was I was the last man standing. So, you know, and for two years. And so the way that it worked, I was pretty much on hold all summer waiting for a visa. So, yeah, it's like when I say something's got to give. And, you know, I'm working a lot more.

[01:00:54] Unfortunately, I'm buying a lot more things. Yeah.

[01:01:00] That's what. Working more means, I think, in this country.

[01:01:04] So, yeah. So it's something's got to give. But I'm going back to Nepal with a crew from Keene and we're going to finish up a project where we're documenting Karma Flights and Karma Flights' effort in Nepal. I couldn't be more proud to call on my friends, Isabella and Prem and Loxman and Nirwan and Jamie Messenger and all of the people who have donated or been a part of the effort. Tim Exley, in some way, you know, we raised this year. I've been working a lot on the cloud based foundation stuff, you know, instead of competing. I mean, that's the thing. It's like if you go to if I went to comps, I've had less time to do my volunteer stuff. And I just I mean, I'll go back next year. I'm missing it. You know, I'll do some next year.

[01:01:49] But I'm working a lot with the cloud based foundation and trying to get our theories of change dialed in and try to figure out some, you know, get a new website up and figure out how to streamline our process a little bit. And but we had, you know, after. After the earthquake, you know, the paragliding hang gliding community and the world in general donated about four hundred fifty to five hundred thousand dollars towards rebuilding Nepal through the cloud based foundation for and karma flights. And they're doing what's amazing is what they're doing with it. I mean, they make this I mean, they barely ever. I mean, it's like we still have a lot of it because they're partnering with a lot of organizations. They're really stretching out the dollar. So we partner with on most projects and, you know, they're they're doing things, you know, that I couldn't. Be more proud of and and and doing them in a way that's sustainable and transparent and you can locally based and and,

[01:02:39] you know, basically need oriented as well. So because we don't have a huge bureaucracy like a lot of these NGOs like we saw in Haiti, Gavin, we can move at the speed of need. And that's kind of a beautiful thing that I think a niche that we're really relishing. And it's also a niche that fits our paragliding mentality, you know, where it's fluid and changing. And, you know, and if the village, you know, all of a sudden it's like the village has temporary structures, but they need solar. Well, then we work on solar instead of saying, well, no, we we only do temporary shelter. There's another story. I mean, you really should interview Bella. I've let her tell her stories. But, you know, those stories, those guys, I mean, the work that they have done is nothing. I mean, it's miraculous. And so, yeah, if you see them ever buy them a beer because, I mean, they couldn't have, you know, bought them a beer.

[01:03:30] Put our, you know, our sport and our people in a better light. It's it's really, truly, truly something to behold. So I'm really I'm really grateful to go back and help tell their story and get, you know, GoPro is, you know, Gavin, you connected me with GoPro for a cause, you know, kind of to tell a few stories. And they are really excited about the Nepal one and the cloud based foundation and are going to become we're officially partnering with them to to tell the story of karma flights and of how to rebuild Nepal. And tourism in Nepal. And there's going to be a campaign to a

matching donation. So they're going to put up the first thirty thousand dollars. And, you know, we're going to you know, we'll come back to you, Gavin, get you to push us through these channels. But, you know, we as pilots need to rally around and try to raise 30 more.

[01:04:16] And and then, you know, it's the world's the our oyster. That's awesome, man. That's super inspiring. It's like it sounds like the opposite of what we saw in terms of, quote, unquote, aid in Haiti. And it's it's really nice to see dollars being put to good use like that. That's that's really neat. I've been following Bella's work on Facebook. I should get her on the show. That's just awesome. It's so cool to see. Well done. Yeah, I mean, it's it's yeah, it's and that's what I mean. It's just for me, it's, you know, you and I have worked over the years telling stories and learning how to film and filming more and more. And we've succeeded. For me, it's a real honor to utilize some of these skills that we've learned to tell the stories. Cool. Well, that's. That's a that's a really good place to end. Thank you so much, Nick.

[01:05:02] Why don't we before we sign off? I know I know sponsorship's been a really cool part of your your life the last few years. Do you want to give a shout out to to some of those groups and and then we'll we'll we'll wrap it up. And hopefully next time I see you, we'll be flying around the sky somewhere. Sounds good. Yeah. You know, a huge thank you to Kavu and Keen. Both of those companies have been the biggest supporters of hang gliding and paragliding in the U.S. and year after year have funded and supported. You know, actually, Keen was the reason why, you know, one of the reasons why Karma Flights kind of became what it is today. They Jeff Shapiro, who's been on your show and basically Jeff O'Brien and I helped start with Isabella and Prem Keen to Learn program in Nepal.

[01:05:50] And that was the kind of the cornerstone of the Karma Flights, you know, kind of office for the first four years of its existence. So thank you to Keen. For doing that, they also helped recycle paragliders into backpacks, you know, to get keep those out of the landfill. And a huge thanks to Kavu for always supporting paragliding and hang gliding. Very cool. Very cool. Well, Nick, thanks very much. Really, really, as always, appreciate your time. I always feel like every time I talk to you, I get a lot smarter and listeners enjoyed it and appreciate it, buddy. Talk to you soon. Yeah. Thank you.

[01:06:30] Well, I hope you enjoyed that. I certainly did. I have to apologize for the quality of the audio. Nick and I did that over Skype. I'm still kind of figuring that out because there's often echoes and my Internet's not great here in Ketchum sometimes. So I had quite a battle with a lot of that stuff. I tried to edit it as best I could and hopefully it wasn't too annoying. Always just such a great pleasure to sit down and speak with somebody who's had such a positive impact on my life. I hope some of the things he had to say will have a positive impact on yours as well. Thank you. As always, following in the footsteps of a podcast that I am totally addicted to, Dan Carlin's Hardcore History, highly recommended. All we ask for is a buck show. We don't have any sponsors or anything like that. And I will continue doing this. I love it. I love the education I'm getting and passing on.

[01:07:16] I hope it's really valuable. It certainly is fun. But it also allows me to buy beers and take these guys out for dinner for their time. And it goes a long way. You all have been incredibly generous. I appreciate your notes. And thanking me for doing it. That goes a long ways. If you have the time, I would love a rating on Stitcher or iTunes. Of course, that helps. This is a tiny little niche, but it's certainly been, I think, proving valuable in the human flight world. So feel free to rate us on that if you wouldn't mind. You can find me on Facebook or Instagram. If you have people that you want to recommend or you want to hear on the show, for sure, let me know. Next week, I'm sitting down with Josh Cohn. The Josh Cohn. Josh Cohn. Josh Cohn. Just out with him at U.S.

[01:08:00] Nationals in the Owens. And so that should be a great show. And then I'll be up in Banff for the film festival for the premiere of The Rockies Diverse with Will Gadd. And I've been promising Will Gadd on the show, so I'm bringing my audio gear. And I promise to pin him down up there. Not an easy thing to do. He's a busy guy, but I promise I'll get him on the show soon. So thank you very much for listening. I appreciate it. And we'll catch you next time. Cheers.

Français

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

Show notes

J'ai rencontré Nick Greece en Haïti en 2012. Je vivais au Maroc en essayant de trouver comment devenir un meilleur pilote, et recevoir une invitation de Nick pour voler dans le ciel n'était pas quelque chose que je pouvais refuser. Nick est devenu un grand ami et l'un de mes plus grands mentors. Nous avons travaillé ensemble sur des projets cinématographiques comme 500 Miles to Nowhere, et Malawi et je cherche sans cesse à comprendre comment il est toujours au sommet de la pile. Dans cet épisode, nous apprenons comment Nick a commencé, comment le 11 septembre a affecté son choix de carrière, ce qui l'a amené à Jackson Hole, son vol épique de 204 miles en 2013, sa victoire aux US Nationals en 2014, pourquoi l'équipe américaine ne s'est pas bienimeurée aux Worlds, et tous ses propres mentors dans son propre parcours vers le sommet.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** S'il y a des règles en place et que vous voulez jouer, alors vous devez les respecter. Si vous ne les respectez pas, sortez de la boutique et faites autre chose. C'est ce que j'essayais de faire avec la World Paragliding Series. C'était une tentative de mettre les règles au défi parce que je ne les aimais pas. Maintenant, si Ozone avait fait la même chose et dit : « OK, on va créer l'Ozone World Series et on va le faire selon nos propres règles », alors je les aurais applaudies du début à la fin. Mais ils jouaient sur le terrain, tout en trichant. Et je ne pouvais pas accepter ça. Je dois vous l'avouer.

[00:00:45] Je ne pouvais pas accepter ça. C'était trop pour moi. Un

[00:00:47] **Nick Greece:** Voici un petit extrait du dernier épisode avec le pilote très expressif, curieux, inspirant et incroyable, Mads Syndergaard, sur le fiasco Ozone de l'année dernière avec le Grand Prix. Et Enzo Gate aussi, je crois qu'ils appellent ça comme ça. Enfin bref, c'est une discussion passionnante. Si vous l'avez manqué, j'espère que vous irez le récupérer. Je viens de le réécouter pour récupérer ce petit extrait sonore. Et il a beaucoup de choses vraiment fascinantes à dire sur le sponsoring, sur l'art de gagner, la préparation mentale et les compétitions. Et son parcours est vraiment phénoménal. Il a commencé à faire des compétitions en 1994 et n'a jamais regardé en arrière depuis. Je suis vraiment ravi de vous présenter cet épisode. Aujourd'hui, j'ai enfin eu la chance de m'asseoir, bien que pas en personne, mais via Skype, avec mon grand mentor, ami, partenaire de film et de vol, Nick Greece.

[00:01:41] Nick était notre champion américain l'année dernière. Il a représenté l'équipe américaine lors des derniers championnats du monde. J'ai rencontré Nick pour la première fois en 2012 en Haïti. Je commençais tout juste à me faire la main en cross country. J'étais un pilote très novice en cross country à l'époque. Je me disais : « Oh, je vais faire ça ». On vivait au Maroc, on était en train de terminer le projet de bateau. Et j'avais travaillé avec Nick sur le magazine. Il est l'éditeur d'Ushpo, bien sûr. J'ai travaillé avec lui pendant des années sur le magazine, mais on ne s'était jamais rencontrés. Il m'a invité en Haïti, ce qui m'a semblé être une belle aventure. J'y suis donc allé et je l'ai suivi un peu dans le ciel. Et il a été une force incroyable dans ma vie depuis. Il a joué un rôle déterminant dans mon déménagement à Sun Valley et ma quête de distance ici.

[00:02:26] Et chaque fois qu'on prend le large ou qu'on fait un projet de film, on travaille ensemble sur 500. On a travaillé ensemble au Malawi et sur pas mal d'autres projets. Et c'est toujours un immense plaisir. Nick est hilarant, très réfléchi, très prévoyant, surtout ces derniers temps avec la sécurité. On va parler de certaines choses qui se passent avec Ushpo et les assurances. Mais aussi de sa progression et de son historique dans le sport. Je pense que vous trouverez cette discussion passionnante et inspirante. Sans plus attendre, Nick Greece. Monsieur.

[00:03:13] Grease, comment ça va, mon pote ? Je vais super bien, merci beaucoup. Et toi ? Super. Mec, c'est cool de s'asseoir avec toi, même dans le monde virtuel. Tu es là-bas à Salt Lake. Je suis à Sun Valley. C'est dommage qu'on ne puisse pas faire ça en personne. Mais je sais que tu viens juste de rentrer d'Iran et que tu es occupé, et on a beaucoup de choses à se dire. Ouais, absolument. Ce que j'aimerais commencer par aborder, Nick, parce que je sais tout ça parce

qu'on a passé tellement de temps ensemble. Mais je pense que les auditeurs apprécieraient vraiment de savoir comment tu es passé de mec des médias à New York, ayant grandi dans la ville et étant DJ dans des raves. J'

[00:03:48] **Gavin McClurg**: je veux dire, tu as traîné dans le milieu de

[00:03:48] **Nick Greece**: du pays et tout ça pour devenir parapentiste. Peux-tu nous raconter un peu l'histoire de cette transition ? Parce que ce n'est pas une transition évidente.

[00:03:59] Ouais, j'ai fait plus de DJ sets dans mon dortoir d'université que partout ailleurs dans le pays. Je sais pas, mec. J'ai écouté un peu de ton matos. C'est plutôt lourd. Ouais, je veux dire, j'ai grandi sur Long Island et j'ai fait partie de la culture new-yorkaise. Et j'ai beaucoup travaillé, en fait, dans les agences de RP de mon père, celles pour lesquelles il travaillait, juste comme stagiaire ou pour faire des listes de médias ou des sondages dans la rue, ce qui était toujours marrant, à récolter des données en distribuant des pièges à rats en échange d'échantillons de sondages. Et, ouais, c'était un peu mon chemin. C'était ce que j'étais censé faire. C'est ce pour quoi j'ai été formé.

[00:04:43] Alors j'y suis allé. Tu sais, j'ai fait mes études. Et après l'université, je suis parti faire des relations publiques pour, en fait, une boîte de hip-hop à L.A. Donc j'étais à L.A., tu vois, à bosser, enfin à peine bosser, à dormir par terre chez un pote à Venice, genre avec la tête dans le frigo, un truc du genre. Tu vois, je dormais dans sa cuisine parce que c'était un studio. Et je ne gagnais pas assez d'argent pour survivre. Alors j'y suis allé. Ça faisait quatre ans que je sortais avec Michelle Jebb, tu sais, avec les Gabe Jebb et Dave Jebb. Et ils étaient pilotes de parapente, et ils géraient le Torrey Pines Gliderport. Gabe était celui qui... il gérait la météo pour nous aux Nationaux à Sierra. C'est bien Gabe ?

[00:05:28] Ouais. D'accord, je vois. Ouais, c'était marrant. Je veux dire, quand j'étais à la fac, elle me disait — et moi je me disais, enfin, quoi — elle me demandait : « Qu'est-ce que fait ta famille ? » — « Oh, ils travaillent dans la communication. Ma mère est prof. » — Et elle me demande : « Ah, et les tiens ? » — Et bah, ils sont pilotes de parapente. Et je me suis dit : « Hein ? Donc ils sont au chômage ? » Tu vois ? Tu vois ?

[00:05:44] Ils sont au chômage ? C'est ça que tu as – genre, OK, peu importe. Tu sais, elle était super déterminée. Elle a eu son doctorat en archéologie et elle va, tu sais, devenir professeure à l'Université du Michigan ici. Elle était vraiment motivée. Alors, ouais, mais figure-toi que moi, je – tu sais, j'avais besoin d'argent pour vivre à L.A. Du coup, j'allais à Torrey Pines et je faisais des burgers au restaurant. C'était quelle année ? 2001. OK. Bon. Il y a environ 15 ans. Ouais. Alors, je faisais des burgers au resto, et je – tu sais, en fait, j'ai fait un vol en tandem avec son père, ce qui était un peu gênant. Tu sais, le genre de discours « quelles sont tes intentions avec ma fille ».

[00:06:27] On va repartir en vol dans ce rotor. Attends. Ouais, ouais. Tu te dis, c'est flippant. Et en fait, je me rappelle avoir atterri en me disant, ouais, bref. C'était pas terrible. Tu vois ? C'était pas si cool. Ouais, c'était pareil. Ma première expérience en tandem était un peu genre, ok. Ouais, c'est quoi tout ce foin ? Mais j'ai continué à faire des burgers, et j'ai continué à regarder. Et, tu sais, ce qui m'a attiré, c'était — je suppose que c'était le flow du parapente. Tu vois, c'est comme le ski ou le VTT. C'est ce genre de — ce rythme et la courbe du vol. Alors j'ai continué à regarder et à regarder, et j'ai juste — je ne sais pas. Ça m'a juste, genre, aspiré. Et donc j'ai appris, et j'ai appris en 30 jours. J'ai volé tous les jours pendant 30 jours. Alors j'ai quitté mes deux jobs. Et tout ce que j'ai fait, c'est ce que tu fais quand tu deviens un pratiquant de parapente, je suppose.

[00:07:17] Tu es allé en rééduc pour le parapente. Ouais, en gros. Et en 30 jours, j'ai volé pendant 30 — j'ai eu mon P3 en 30 jours. Et après, j'ai décroché un job à New York sur Madison Avenue dans une agence de RP. Alors, tu vois, je me suis dit : « Oh, bah mes parents ont tellement travaillé dur et longtemps pour m'amener au point d'obtenir ce job. Je me suis dit que je devais au moins essayer pendant un an. » Alors je l'ai fait. J'ai pris le poste, j'y suis allé pendant un an, et assez rapidement, je me suis dit : « C'est l'enfer, tu vois ? » Ouais. Enfin, aussi, le deuxième jour était — donc, ouais, mon deuxième jour de boulot — j'ai commencé le 9 septembre 2001. Donc mon deuxième jour de travail était le 11 septembre 2001. Et j'ai vu le premier avion percuter depuis la rue alors que j'allais au travail.

[00:08:05] Putain. Putain. Ouais. Et en fait, je... enfin, j'étais carrément... c'était genre... je me suis dit, c'était quoi ce bordel ? C'est dingue. Parce que j'ai vu un avion passer derrière le bâtiment et une boule de feu en sortir et monter dessus. Et je me rappelle avoir pensé, genre, wow, j'ai peut-être fait trop de raves, moi.

[00:08:25] C'était ma première pensée, en gros : « Purée, c'est pas bon ». Et puis tout le monde autour de moi hurlait. Du coup, je me suis dit : « Oh, attends, c'est réel ». Alors j'ai appelé mon père. Je lui ai dit : « Un avion... tu sais, je lui ai dit qu'un avion venait de percuter le World Trade Center ». Il bossait à environ 50 pâtés de maisons plus haut que là où j'étais. J'étais à environ trois kilomètres du World Trade Center. Et là, il me dit : « Calme-toi et va bosser. C'est seulement ton deuxième jour ». Il a cru que j'essayais de me faire avoir pour ne pas aller travailler. Oh, c'est dingue. Tu connais la mentalité typique des New-Yorkais. Exact, exact, exact. « Va bosser. Va bosser. » Ouais, ouais. Enfin bref, c'était mon deuxième jour. Mais bon, ça, c'est une autre histoire. Tu sais, tout le monde à New York à ce moment précis de l'histoire a une anecdote. Et elles sont toutes très intéressantes.

[00:09:11] Mais, vous savez, nous avons été témoins de ce moment horrible de l'histoire américaine. Enfin bref, vous savez, je me suis rendu compte après ça, peut-être une semaine ou deux plus tard, que je ne pouvais pas tenir. J'ai une admiration incroyable pour les gens qui peuvent supporter le monde de l'entreprise, le métro-boulot-dodo. Je n'ai tout simplement pas la constitution pour ça. Ils sont bien plus forts. Pensez-vous que, vous savez, vous seriez arrivé à cette conclusion — que vous seriez aussi arrivé à la conclusion que le 11 septembre n'aurait pas eu lieu ? Ou est-ce que le 11 septembre a juste été le coup de grâce ? Je pense que le 11 septembre a aidé. Je ne sais pas. C'était il y a longtemps maintenant. Ouais, c'est vrai. Ouais, je veux dire, oui, ça a aidé. Je me suis dit : oh, pas question. Vous savez, je pense que dès qu'il y a — et, vous savez, ce n'était pas forcément la grève. Je pense que c'était probablement le trajet pour aller travailler pendant les deux semaines suivantes avec le bâtiment en feu.

[00:09:59] Et ma ligne de train — vous savez, j'étais à l'autre bout. J'habitais chez mes parents. Et ma ligne de train a été vraiment durement touchée. Il y avait beaucoup de gens qui travaillaient au World Trade Center. Du coup, la moitié du train était vide.

[00:10:11] Alors, je pense que c'était pendant ces deux semaines, vraiment, après trois semaines. Je ne sais pas. Peut-être que ça a duré un mois. Enfin, ça a duré une éternité. Ouais, ouais. Alors, je ne sais pas. C'est un peu cliché de dire, genre, ouais, c'est ça qui a tout déclenché. Mais ça a dû aider. Bien sûr. Ça a accéléré le processus. Peut-être que tu aurais mis trois ans au lieu d'un ou quelque chose comme ça. C'est ça. Alors, je me suis engagé à ce moment-là. Et aussi, le magazine USHPA, tu sais. Et j'écoutais, en fait, des podcasts de parapente à l'époque, ceux de Dave Jebb, tu sais. Pas possible. Ouais, mes collègues s'énervaient vraiment parce qu'ils avaient un son terrible. Genre, vraiment grêle, avec de l'écho. Ils étaient genre, mets des écouteurs, tu sais. Ce que j'ai fait. Mais j'étais genre, désolé. Alors, ouais. Enfin, je pense que j'avais une photo d'un parapente dans mon box, tu sais.

[00:10:56] Et le magazine USHPA, c'est Cross Country Magazine. Et ces trucs, tu sais, juste pour garder cette inspiration. J'allais faire du kite dans des terrains de ballons venteux à New York dans le rotor, juste pour pouvoir aller au Mexique le week-end. Et faire un truc. Faire une clinique thermique, tu vois. Pour être prêt. Donc, je faisais juste, tu sais, du kite, du kite, du kite, autant que je pouvais. Et puis, tu sais, je rêvais de voler. Tout ce que je faisais, c'était rêver de voler. Et ces magazines, c'est un peu, tu sais. Les magazines de vol ont été un énorme catalyseur dans ma vie. Et c'est pour ça que je travaille dessus. Et, tu sais, j'espère publier du contenu de tout le monde qui l'envoie. Et le mien aussi. Pour inspirer les autres de la même manière que j'ai été inspiré. Ouais.

[00:11:41] On va parler de la façon dont tu as réussi à devenir rédacteur en chef. Parce que c'est CJ qui gérait le magazine à l'époque, bien sûr, non ? Et puis, oui, tu as repris les rênes il y a quatre ou cinq ans. C'est bien ça ? C'est la chronologie ? En fait, il y a huit ans. Oh mon Dieu. On travaille avec toi depuis l'époque du bateau. Tu as raison. Ça remonte loin. Notre 100e numéro sort en juin, en fait. Waouh. Cool. Félicitations. Eh bien, oui. Absolument. C'est l'une de mes questions dans la liste ici. Alors, remonte un peu : tu as tenu un an à New York ? Oui, un an. J'ai trouvé un job dans un magasin de ski pour pouvoir travailler le week-end. Et je travaillais sept jours sur sept. Et puis, en gros, je me suis retiré.

[00:12:31] Je vous ai tout donné. Je passe le relais. Mon année épuisante dans le monde de l'entreprise américaine. Ouais, je veux dire, je ne sais pas trop ce que c'était, pour être honnête. J'étais à un poste débutant et je faisais essentiellement du travail ingrat pendant un an. Je sais que je ne voyais pas le jour parce que je ne fumais pas de cigarettes. C'est mon regret. J'aurais aimé fumer. Parce que comme ça, j'aurais pu aller faire des pauses.

[00:12:56] Les cigarettes peuvent en fait vous permettre de voir le jour dans un environnement d'entreprise new-yorkais, ce qui est plutôt drôle. Peut-être que ça a changé. Quinze ans, c'est long. Ensuite, je suis retourné à Torrey Pines. Et Michelle, les Jebbs étaient pratiquement... C'étaient les personnes les plus encourageantes. Et ils sont vraiment la raison pour laquelle j'ai appris à voler aussi vite que je l'ai fait. Parce qu'ils me laissaient voler. Je suis allé là-bas et j'ai commencé à m'occuper de leur RP et de leur communication. Et puis, je volais tous les jours. Et ils appréciaient ça. Ils étaient genre, ouais, vas-y. Tu peux prendre une heure. Prends-la pour... Et s'il n'y avait personne, je pouvais voler pendant deux heures. Comment est-ce que tu faisais de ça un travail à ce moment-là ? Tu enseignais déjà ? Eh bien, je m'occupais de la communication pour l'aile.

[00:13:41] Oh, d'accord. Et j'ai commencé à enseigner environ six mois plus tard. Et j'ai enseigné. En fait, j'étais commercial itinérant pour eux. Il y avait des commerciaux itinérants dans le parapente à l'époque. Donc ils m'envoyaient dans des rassemblements et des événements. Et je vendais des casques et je faisais la promotion de... comme si j'avais un chariot plein de bibelots.

[00:14:06] Et ils payaient mes déplacements. Et on allait à Torrey Pines. Il y a un importateur là-bas. Et plus important pour moi, je pouvais aller voler dans différents endroits et élargir mes connaissances et mes compétences. On dirait que tu es passé assez vite de... Je n'ai jamais même volé à Torrey. Mais tu es passé du vol en pente, à Torrey, à la compréhension et à la pratique du cross country. Quand est-ce que ce côté de tes compétences a commencé à se développer ? Eh bien, je... Voyez, quand j'y étais, je volais sept jours sur sept. Donc... je volais à Torrey cinq jours par semaine quand je travaillais. Et puis je prenais toujours mes deux jours de repos. Les autres, eux non. Comme Dave et Gabe, ils travaillaient beaucoup. Vous savez, genre sept jours sur sept à Torrey. Moi, j'allais à la montagne.

[00:14:51] Et aller... Ouais, donc j'allais voler en montagne deux jours par semaine. Et peu importe la météo, j'étais juste là-bas, tu vois ? Exactement. Et il y a un endroit appelé Blossom, qui a ce petit... C'est une route de cross country d'environ 15 milles aller-retour. Mais c'est pratiquement l'endroit parfait pour le cross country. Tu décolles très bas. Tu dois monter jusqu'à cette altitude. Ensuite, tu dois faire une grande transition vers un truc qui ressemble à El Cap. C'est comme un mini El Cap. Et ensuite, tu grimpes là-dessus pour pouvoir revenir. Et si tu ne gères pas bien la partie brise de vallée sur le retour, tu atterris dans la vallée et tu vas avoir de gros problèmes. Alors... Sur quoi tu volais ? Oh, oui. J'étais sur un one. Tu vois ?

[00:15:33] Génial. Enfin, j'ai piloté... c'est ça le truc. J'ai piloté un One, puis un Low. Un modèle d'entrée de gamme, un Two. Et ensuite je suis passé sur un modèle haut de gamme, un Two. Et je voulais commencer à faire de la course.

[00:15:45] Et c'était plutôt drôle. Tu te souviens de quelle aile c'était ? C'était une Dragon. Au début, j'étais sur une Paratech. Une P-25 puis une P-43. Ouais, je me souviens de chaque aile. Et puis j'ai eu une Independence Dragon II. Et c'était genre... Pour moi, c'était genre... C'est pour ça que j'ai du mal à comprendre les gens. Ils disent : « c'est l'aile ». Parce qu'à l'époque, pour moi, l'aile était la classe, tu vois ? Je me disais : « cette aile est meilleure que n'importe quoi ». Cette

[00:16:09] **Gavin McClurg:** est la meilleure aile

[00:16:09] **Nick Greece:** que j'ai jamais eue. C'est un truc énorme, tu vois ? Même si ce n'était pas flyable, j'allais m'y mettre et je faisais un side-hill landing. Tu vois ? Et je n'y allais jamais si c'était trop fort. J'attendais toujours. Je restais juste là dans le désert à attendre. Tu vois ? Jusqu'à ce que ça se calme. Tu vois ? Parce qu'à un moment, genre juste avant la nuit, je me disais : OK, maintenant je peux voler. Tu vois ? Et tu avais une façon assez unique... Je m'avance peut-être trop. Mais tu avais une façon assez unique de te mettre dans les compétitions.

[00:16:37] Tu n'as pas commencé à faire des compétitions... en fait, tu y allais en te jetant dedans sans vraiment être inscrit ? Genre, tu les "piratais" ? C'est ça ? Ouais, c'est ça.

[00:16:50] J'oublie ça de temps en temps. Ouais, je suis allé à... Ma première compétition était une Coupe du Monde. À Autriche, pour être précis. Et c'est là que j'ai rencontré Jamie Messenger, qui est devenu un ami pour la vie.

[00:17:05] Et j'étais juste... Alors, oui. En gros, après Tori, j'ai fait Tori. J'y ai enseigné pendant deux ans. Et puis ma petite amie de l'époque, Michelle, a obtenu une bourse Fulbright au Maroc. Et au même moment, l'article de Bob Drury

sur le Maroc venait de sortir, sur le vol à Zagora. Alors je me suis dit : « Bon, c'est tout ce qu'il me reste à voir. » Vous voyez ?

[00:17:27] Et Felix Volk avait aussi une photo là-dedans, en train de sauter d'un barrage avec son deltaplane. Et je me disais que j'apprenais des trucs à Tori. Et je me suis rendu compte que je n'apprenais rien du tout. Alors j'ai vendu toutes mes possessions, y compris mes platines, ce que je regrette encore.

[00:17:43] Et j'ai voyagé pendant un an avec mon aile. J'avais une grosse aile sur le dos. Et j'avais tout mon matos de camping et tous mes vêtements devant. J'avais deux sacs à aile. Et je faisais de l'autostop. Au Maroc. Ouais, du Maroc à la Slovaquie. Waouh. Ouais, t'as fait pas mal de chemin. Ouais, ouais. Ça a duré plus d'un an. J'ai fait un cours de langue pendant un mois à Grenade. Je regardais partout où on allait, le parapente. Direction Earth ou je ne sais quoi. Et je trouvais où ils volaient. Je me disais : « Oh, ils ont organisé une Coupe du Monde à Grenade. » On est en 2003, 2004 ? Ouais, 2003 probablement. OK, ouais. Ouais, 2003, 2004. Ouais. Et donc ils ont organisé, tu sais, comme on le fait maintenant, ce que les gens font. Je me suis dit : « Ils ont eu une Coupe du Monde à Grenade. Je vais aller dans une école de langue là-bas pendant un mois. » Et je faisais cours toute la matinée. Et après, je prenais un bus pour aller à Santa de la Vega, là où viennent les frères Rodriguez.

[00:18:32] Et voler. Et juste parler espagnol. C'était incroyable. Mais ensuite, je suis allé à une compétition, tu sais, j'ai fait ma première... oh, voyons voir. Non, je pense que ma première compétition était San Andres. Parce que c'était en France. Je ne pense pas que j'y suis retourné pour ça. Enfin bref, j'ai fait quelques compétitions. Mais l'une d'elles était une Coupe du Monde. Et je me suis dit : je ne peux pas m'inscrire à ça. Alors j'y suis allé quand même. Et, tu sais, j'étais un peu fauché. Alors je me glissais discrètement pour manger toute la nourriture qu'ils servaient aux pilotes. Et je me glissais dans leurs bus pour monter au décollage. Mais tu n'étais pas inscrit. Tu faisais juste... Non, non. J'étais sur un coup de tête. Et puis, un jour, on m'a refusé l'accès au bus. Alors je me suis dit : "Allez, on s'en fout." Je me suis dit : "Eh bien, je sais qu'il y a un décollage. Il y a un point de virage là-haut." Alors je marchais jusqu'au point de virage.

[00:19:18] J'attendais. Et dès que je les voyais arriver, je décollais. Et puis je volais avec eux pendant, genre, une minute avant qu'ils ne me laissent. Et enfin, non, je veux dire, pour certaines personnes, je me disais : « Wow, tu es vraiment nul. » Tu sais, il y a toujours ce gars ou cette fille avec qui tu voles en compétition et tu te dis : « Si je suis avec cette personne, c'est que je suis vraiment mauvais. » C'est ça, c'est ça. Et c'est comme : « Mon Dieu, il faut que je m'éloigne d'eux. Comment je pourrais, tu sais ? » Et j'étais cette personne pour genre 150 gens. Ramène-moi à ton état d'esprit à l'époque ? Est-ce que tout ça était dans un... est-ce que tu étais juste super passionné par le vol et tu savais que les compétitions te feraient progresser ? Ouais. Ou est-ce que tu te disais : « Je vais gagner la Coupe du Monde un jour » ? Non. C'était quoi ton approche ? Ouais, non, non. Je voulais juste aller voler. D'accord.

[00:20:03] Et les compétitions m'apprendraient. Et, enfin, mec, je n'ai pas fait le podium pour mes quatre ou cinq premières compétitions, peut-être. Enfin, oui, c'est drôle. Je n'ai jamais pensé à ça, et je n'ai même jamais cru que je participerais à la Coupe du Monde, c'est sûr. Jamais. Et puis, Ers Schoenauer, en fait, parce que je logeais avec ce pilote suisse nommé Andy Bierenstiel. Et c'est lui qui m'a amené à Apto, en fait. Il m'a déposé là-bas. Et puis, tout leur camp. Ers fait encore des courses. Je suis sûr que tu le connais. C'est un super gars. Ouais, ouais. Et c'est lui, en fait. Je lui ai dit : « Tu devrais venir faire ça ». Et je lui ai répondu : « Quoi ? Moi ? » Tu sais, c'était l'un de ces moments où je me disais : « Non, je ne pourrais jamais faire ça ». Ouais.

[00:20:49] Et moi, je n'y ai jamais vraiment pensé. Mais sa gentillesse m'a un peu poussé, je l'ai toujours gardé en tête. Et quand c'est arrivé, alors que j'avais de plus en plus faim de réussite... Mais non, je ne m'attendais jamais à gagner quoi que ce soit. Tout ce que je voulais, c'était atteindre le but. Exactement. Je veux dire, on plaisantait en disant qu'on avait une équipe. On l'appelait Team Big Ears. Parce qu'on faisait des bêtises en arrivant au but. Ou alors, j'essayais de faire des hélicoptères quand je commençais à concourir. Tu sais, avant le départ, parce que je m'ennuyais tellement. Et je n'étais pas très doué pour ça.

[00:21:21] Alors, c'était... donc c'est à l'époque de cette première année, je sais que tu as rencontré Jamie. Qui étaient les autres sortes de mentors ? Qui étaient les... qui étaient les gars qui t'ont mené au sommet ? Eh bien, je veux dire, en gros, c'était juste... je courais partout comme un fou. Je rencontrais des gens, je faisais beaucoup de "high-fives". Et, tu sais, Jamie et Debu, on a fini par beaucoup voyager ensemble. Jamie a toujours été meilleur que moi. Alors c'est toujours

quelqu'un que j'ai admiré pour sa régularité. Et puis, tu sais, mais alors Jamie, Debu et moi, on a passé de bons moments à faire du rallye ensemble. Et c'était quand Jamie vivait ici à Sun Valley, non ?

[00:22:06] Ouais, exactement. Ouais. OK. Alors, les gens que je admirais, en termes de, tu sais, de vol, la crème de la crème à l'époque, c'était Steve Cox. Et Martin Orlik était incroyable. Tu sais, c'étaient les gars qui réussissaient toujours. Alex Hoffer en était un autre que, tu sais, j'appellerais des mentors, mais ils étaient la référence absolue, tu vois. J'essaie de voir qui d'autre. Russ. Russ Ogden, je l'ai rencontré cette année-là aussi. Et on est devenus vite amis. Tu sais, c'était un pilote incroyable. Il était sur Gradient et Avex, mais c'était aussi juste un mec vraiment sympa. Il adorait, il était juste, tu sais, c'était l'un de ces gens que tu rencontres et tu te dis, wow, c'est... on est devenus vite amis. Alors, je l'ai rencontré à Sun Valley cette année-là.

[00:22:51] Mais oui, je m'inspirais beaucoup de Bob Drury, Jerome Malpoint et Felix Volk à l'époque. Vous savez, c'étaient des gars pour qui je me disais : « Waouh, ils sont là, ils vivent leur vie, ils enchaînent les aventures et ils les documentent ». Donc, à ce moment-là, c'était clairement une question de compétition, je le faisais pour progresser, mais c'est devenu une véritable addiction. Au départ, j'étais surtout plus attiré par l'aspect aventure et documentation, vous voyez ? Exactement. Donc, oui. C'est cool. Et puis, cette année s'est terminée et vous êtes rentré aux États-Unis. Je suis rentré aux États-Unis et j'ai cherché un endroit où vivre. J'ai fait une compétition ici en Utah, en fait, les nationaux étaient ici en septembre.

[00:23:38] Et puis, j'avais déménagé à Jackson Hole pour une compétition, genre une petite rencontre de la ligue intermountain, dont j'avais lu parler et que Nate Scales organisait à l'époque. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai déménagé dans l'Ouest intermountain : ses rencontres de la ligue intermountain. Parce que j'en avais lu parler et je me suis dit : « Je veux goûter à ça. Ça a l'air incroyable, tu vois ? » Et donc, je suis allé à Jackson pour une compétition et j'ai gagné, d'une manière ou d'une autre. Ça a été un choc pour tout le monde. C'est juste un pilote riche de Torrey Pines sur un DHB qui débarque comme ça. Alors je suis resté, parce que le vol, c'était la première fois que je faisais de la grosse montagne dans les Rocheuses, tu vois ?

[00:24:22] Et ça m'a rappelé cette époque. Genre, tu venais des Alpes, ce qui peut certainement être sévère et ne pas doit pas être pris à la légère, mais c'était très différent de l'Ouest intermountain. Est-ce que tu as trouvé, quand tu as commencé à voler à Jackson, que c'était genre : « Oh là là, c'est génial » ? Ou plutôt : « Oh mon Dieu, c'est flippant » ? C'était génial. Ouais. Tu as aimé. Tu as cette personnalité. Tu as adoré.

[00:24:49] J'étais en mode : c'est incroyable. Ouais, c'était ça. Et j'étais encore super novice, j'ai à peine skié la première année. Je me contentais de voler et d'essayer de bosser les pirouettes et les décrochages au-dessus de la neige, tu vois ? Mais ouais, et puis il y avait aussi cette communauté, j'étais vraiment avec John Hunt, qui allait devenir l'un de mes plus grands mentors, et John Patterson, et il y avait toute cette grande marque Chip Hilda et Josh Riggs. Il y avait cette super communauté de pilotes qui se donnaient à fond. Et c'est pour ça que je suis resté aussi. Parce que je savais que je pouvais, que je peux apprendre énormément avec eux. Et je l'ai fait, j'ai appris énormément non seulement sur la façon d'être en montagne en volant, mais sur la façon d'être en montagne en général, comment être en montagne en skiant, comment être... quoi que tu cherches, et juste une tonne de connaissances.

[00:25:39] Et, vous savez, c'étaient 10 des meilleures années de ma vie. J'ai déménagé de là. J'y ai vécu pendant 10 ans, mais elles resteront toujours dans mon esprit, vous savez, 10 des meilleures années de ma vie. Toi et moi, on s'est rencontrés en 2012 en Haïti. On avait pas mal travaillé ensemble pour le magazine quand j'étais sur le bateau et que je t'envoyais des photos et tout ça, mais on ne s'était jamais rencontrés avant Haïti. Tu m'as invité à venir là-bas. Pour voler. J'étais très novice, très, vous savez, très débutant dans le cross country et je cherchais un endroit où vivre. On était sur le bateau depuis des années et des années et je retournais en Amérique du Nord et je t'ai demandé à l'époque — et je l'ai dit et imprimé un million de fois, je suis sûr que tu en as marre de ça — mais je t'ai demandé à l'époque, vous savez, où je devrais m'installer pour voler en montagne et voler des lignes importantes ?

[00:26:27] Parce que je pouvais voir, même si j'étais nul, je pouvais voir. Je voyais que c'était là que je voulais aller. Tu as dit à l'époque : Jackson, Owens, Sun Valley... tu as passé pas mal de temps dans tous ces endroits. Est-ce que c'est toujours pour toi la crème de la crème ? Des sites comme ça ? Ouais. Je veux dire, l'Utah est plutôt bien aussi. Enfin, à l'époque, je ne m'imaginais pas vivre dans l'Utah. J'aime beaucoup, mais le vol ici est aussi très, très bon. Mais ouais, je

pense que pour les États-Unis, ouais, je pense que c'est toujours, tu sais... Raconte-moi, repars de là. Tu reviens, tu es à Jackson, tu développes ces relations avec Hunt et tous ces gars et tu commences à voler des lignes plus grandes.

[00:27:13] Comment est-ce que tu en es arrivé là ? Je suppose que c'était vers 2005, 2006. Comment est-ce que tu es passé de là à avoir parcouru 204 miles il y a deux étés, ce qui, euh, tu sais, a battu le record nord-américain en foot launch ? C'était quoi ? Tu sais, explique-moi cette progression. Euh, eh bien. J'ai eu un job dans une maison de groupe pour faire du travail social. Ils me laissaient partir pour l'été. Je m'inscrivais à des compétitions en Europe. J'y allais et je rencontrais Jamie et Debu. On faisait juste des compétitions en Europe. Ça ouvre des portes. Rien de géant, mais de super compétitions dans des endroits comme Piedrahita ou San Andres ou La Rana ou ces lieux de vol classiques. Les Alpes françaises m'ont vraiment appris le cross country, le style de cross country que je pratique, je pense, encore aujourd'hui.

[00:28:06] C'est là que j'ai vraiment fait mes armes pour la distance, surtout à La Rana. La Rana a beaucoup de vallées très venteuses qui montent de toutes les directions, j'ai l'impression, et qui soufflent toutes dans des sens différents. C'est drôle que tu mentionnes La Rana. C'est aussi là que j'ai l'impression avoir fait mes armes. C'est un endroit intéressant. Ouais, cool. Je ne savais pas. Ouais, donc je faisais ça. Ça n'a duré qu'un mois et demi. Le reste du temps, je volais à Jackson avec tout le monde. Et je me contentais d'écouter tout le monde parler et de regarder les cartes de Chip où il avait répertorié les grands vols de tout le monde pour les 20 dernières années et d'en discuter. Mais je pense aussi que ça apporte quelque chose quand les gens qui sont nouveaux arrivent, ils apportent une perspective différente comme celle que tu as eue quand tu es allé à Sun Valley.

[00:28:58] Ouais, j'ai fait 240 miles. Ton point de vue était peut-être assez différent pour que tu puisses voir cette ligne qu'ils ont tracée et que le fermier n'avait pas pu voir. Je pense qu'il y a un peu de ça à Jackson. Ouais, donc surtout beaucoup de compétition, voler autant que possible et voyager pour voler autant que possible. Juste un dévouement total pour ça. Travailler dur, faire des heures supplémentaires tout l'hiver pour pouvoir voler tout l'été.

[00:29:24] On a eu cette discussion. Ça a été une sorte d'inspiration pour créer ceci. On a parlé du fait d'écouter toi, Russ, Martin, Farmer et Nate après le PWC ici à Sun Valley en 2012, qui était, je crois, ma deuxième compétition à l'époque. Vous aviez tellement de connaissances à partager.

[00:29:49] Quand tu regardes en arrière, cette époque où tu as parcouru 204 miles et gagné les Championnats d'État l'année dernière, qu'est-ce que tu as été capable de faire ? De quoi te souviens-tu que des gars comme toi ont dit ? Les conseils que tu as reçus en 2007, 2008. Je te vois comme un grimpeur incroyable. Quand on fait des compétitions ensemble, tu es toujours sur cette putain d'aile Kavu au sommet de la pile. C'est incroyable. C'est toujours quelque chose que j'ai vraiment essayé de comprendre. Je trouve ça inspirant que tu puisses juste rester au-dessus de tout le monde. Qu'est-ce qui t'a permis d'y arriver ? Quels étaient les outils ou les leçons ?

[00:30:36] Est-ce que c'était juste de l'entraînement ? Est-ce que Felix Walker ou quelqu'un d'autre t'a dit : « Hé, tu dois faire ça » ? Est-ce que tu as eu un déclic magique ou est-ce que ça a pris des années ? Non. Pour être honnête, je n'ai pas reçu beaucoup de conseils pendant les huit premières années, peut-être. C'est intéressant que tu dises ça. Je dois intervenir. Juste parce que Nate a dit la même chose, à savoir que c'était beaucoup plus compétitif avant.

[00:31:04] C'est quelque chose que je ne peux même pas imaginer. Quand j'ai commencé, j'ai toujours eu l'impression que le savoir était partagé naturellement. Même aux X-Ops, les gens étaient très ouverts à tout partager. C'est une transition intéressante. N'hésite pas à en parler aussi. Je te pose trop de questions à la fois. Non, non. Je suis d'accord. Je pense que la course à la performance a joué un rôle là-dedans. Les Haley ont aussi eu un impact. Ouais, possiblement. Pendant mes huit ou neuf premières années, c'était vraiment difficile de faire en sorte que quelqu'un te donne des conseils. Hunt a été le premier à vraiment être ouvert et prêt à partager n'importe quoi. Je lui demandais : « Quel temps fait-il aujourd'hui ? » Il supportait mes questions stupides. Dieu le bénisse.

[00:31:50] Dis-moi ce qu'il en pensait et quelles étaient ses expériences. C'était clairement le genre de truc où il fallait aller sur le terrain pour comprendre par soi-même. Chapeau à des gars comme toi et Nate qui, je pense, ont vraiment changé ça. J'ai l'impression que quand de nouvelles personnes arrivent dans le sport maintenant, on a vu notre héros local cette année, Mitch Riley, passer de bénévole au PWC ici en 2012 à champion américain cette année. C'est assez

cool à voir. Je pense qu'on a des gars comme toi vers qui on peut se tourner constamment. Je veux dire, on peut parler de quelques questions idiotes. Ça fait des années que je te bassine avec ces conneries. Oh, non. Tu ne m'as pas bassiné du tout.

[00:32:36] Non, pas du tout. Je suis sérieux. Je pense que pour beaucoup de gens, comme nous avons passé tellement de temps et une partie de nos vies à le faire, c'est un plaisir de trouver quelqu'un d'enthousiaste et ouvert à l'apprentissage, prêt à prendre toutes les informations que nous avons. Je n'enseigne plus à personne. Je ne fais plus de guidage ou quoi que ce soit. Je n'enseigne plus que pour le plaisir.

[00:32:59] **Gavin McClurg:** Je n'enseigne pas pour le plaisir. Je n'enseigne pas pour le plaisir. Je n'enseigne pas pour

[00:32:59] **Nick Greece:** gratuitement parce que pour moi, c'est la seule façon dont je peux le faire. Je ne suis pas forcément un grand pédagogue. Je regarde le travail de Farmer ou de Rob Sporer ou de Chris Santacroce. Je suis toujours tellement impressionné par leur capacité à enseigner. L'une des choses qui, c'est assez improbable, m'est restée en tête, c'est que j'ai demandé à Chris Santacroce une fois, genre, « Hé, comment je peux grimper mieux ou comment tu grimpes ? ». Il a répondu, je ne sais pas, c'était peut-être il y a huit ou dix ans, il a dit : « Je goûte beaucoup d'air ».

[00:33:38] Ça m'est resté en tête.

[00:33:42] C'est mon style de vol en thermique : j'essaie d'échantillonner beaucoup de masses d'air et je cherche toujours, dans une certaine mesure, un meilleur segment de la thermique, puis je cherche toujours dans la descente une meilleure ligne de plané. J'essaie toujours d'échantillonner autant d'air que possible dans la journée pour trouver le meilleur passage. Ouais, je dirais que si tu as un style de vol vraiment évident, quand tu es dans une grosse formation, tu es toujours le gars qui va le plus loin. Je pense qu'avec toi et Josh, j'ai appris une technique grâce à vous. Je crois que c'était à Valle il y a quelques années, où si vous convergez ensemble sur une thermique, vous allez toujours dans des directions opposées.

[00:34:28] Tu échantillonnes pratiquement deux fois plus d'air. J'adore cette technique. J'essaie de la faire avec des gens tout le temps. La plupart du temps, ils ne savent pas ce que je fais et ils s'énervent parce que je vais dans la mauvaise direction. Tu as raison. Je pense à ça avec toi. Je pense que les gens, surtout quand ils volent en groupe, ont tendance à avoir peur de perdre cette portance alors ils restent exactement là où ils sont. Tu prouves que c'est possible. Tu prouves que tu peux échantillonner partout et rester au sommet. Ouais, c'est un beau geste. Eh bien, je pense que dans le vol en compétition, c'est poussé à l'excès. J'ai probablement perdu des journées à cause de ça, surtout au niveau de la Coupe du Monde où tout le monde reste au même endroit.

[00:35:14] Il faut juste rester avec eux. Mais pour le cross country, ce qui est au fond — je veux dire, c'est ce que je me rappelle toujours. C'est ce qui me passionne le plus. Je me suis mis à la compétition parce que c'était de la compétition de cross country. C'était une compétition de cross country.

[00:35:28] Pour le cross country, ça marche toujours super bien pour moi. Ça peut se faire à une échelle très réduite, même juste à l'intérieur d'une thermique. Je pense que c'est juste en faisant ça année après année après année que tu commences à développer une bonne perception de l'espace et de l'endroit où ton aile devrait se trouver. Je vole aussi de façon très plate. J'utilise beaucoup de frein extérieur et je le pousse pour faire l'angle de l'aile. Donc je pense que c'est un autre point. Je ne vole pas – c'est très rarement que je me contente de l'incliner. Je suis plutôt un pilote qui tourne à plat, je pense. Je ne sais pas. C'est dur. C'est dur quand les gens demandent quel genre de pilote tu es. Je n'en ai aucune idée, en fait.

[00:36:11] Tu es un bon.

[00:36:15] Vous voyez ce que je veux dire ? Ils sont genre : « C'est quoi ton style ? » Et moi je réponds : « Je ne sais pas. On a des styles. » Honnêtement, je ne sais même pas quels sont ces styles.

[00:36:25] Je sais que l'un de vos objectifs était d'intégrer l'équipe américaine et de nous représenter aux Worlds, ce que vous avez fait maintenant deux fois ou plus. C'est les deux dernières, c'est ça ? Non, juste deux. Ouais, les deux dernières. Il y a eu beaucoup de discussions quand vous êtes partis. On est toujours tellement excités de vous regarder. Les jours où ça va, toi, Josh et Eric, qui nous avez représentés les deux dernières fois, pouvez battre n'importe qui. Mais

aux Worlds, on a été assez faibles en comparaison. Comparés aux Suisses et aux Français, il y a des raisons évidentes à cela. Ils ont beaucoup plus d'argent. Ils ont beaucoup plus d'heures de vol. C'est beaucoup plus facile de voler en Europe. Il y a toute une longue liste. Mais que pouvons-nous faire en tant que nation pour nous améliorer ?

[00:37:15] C'est une bonne question. J'ai eu deux performances terribles aux Mondiaux. Personnellement, je ne veux pas faire de compétition en parapente pendant deux semaines. Ça ne m'intéresse plus du tout. Une semaine, c'est le maximum. Je ne veux vraiment pas faire de compétition en parapente pour plusieurs raisons. Je n'ai pas la constitution pour faire de la course, pour pousser à fond pendant deux semaines, je pense. Je m'épuise tout simplement. Ça ne m'importe pas tant que ça. Quand mon TDAH se manifeste, je ne m'en soucie plus pendant deux semaines. Ce n'est pas amusant pour moi après le huitième jour. C'est juste un boulot. C'est vrai. Je le fais pour le plaisir.

[00:37:57] C'est aussi énorme. Il faut prendre trois semaines de congé du boulot, en gros. Ça empiète sur tout ce que tu veux faire d'autre pendant l'année.

[00:38:08] Je ne sais pas. Je veux toujours faire les Coupes du Monde. Une semaine, c'est parfait pour moi. En tant qu'équipe, je ne sais pas ce qu'on peut faire. L'année dernière, j'ai eu un peu de mal côté santé. C'était dur. Et puis, j'ai clairement manqué de chance de toute façon. On pourrait peut-être tous se retrouver et voler un peu plus ensemble, mais c'est bizarre, parce qu'on ne vole pas ensemble pendant la compétition. C'est individuel. Ce n'est pas un sport d'équipe, en général. Je ne sais même pas ce que les Français peuvent... Ils ont de très bons briefings. Ils ont des cartes.

[00:38:51] Farmer a pris le rôle cette année et a fait un travail incroyable en tant que chef d'équipe. À l'avenir, ils pourraient même réfléchir à... on pourrait même réfléchir à ce qui se passe quand Farmer rejoint l'équipe. Les altitudes pour la finale de glisse, vous savez, pour que vous les ayez écrites. Peut-être faire plus d'entraînement avant, on en a fait, on en a fait assez l'année dernière mais ça n'a pas marché. Ouais, je pense qu'on s'effondre, notre style de vol est trop agressif pour une compétition de 14 jours. Vous savez, en Suisse, c'est quelque chose que je voulais faire depuis quelques années, mais je n'ai pas pu avoir le temps ou le planning avec tout ce qui se passe, mais vous savez, les Suisses ont leur ligue tous les week-ends, vous volez avec certains des meilleurs pilotes du monde tous les week-ends en compétition, et c'est juste comme de l'entraînement. Je veux dire, je pense qu'on a l'opportunité de voler des lignes importantes quand la météo est favorable, mais ce n'est pas pareil, ce n'est pas de l'entraînement. Et on a l'impression d'être tellement dispersés et nos sites sont si notoirement inconsistants qu'il est assez difficile de faire ça. Vous savez, en Europe, même quand la météo est mauvaise, on peut aller voler, on peut se fixer une petite manche comme ils le font à Woodrat quand la météo n'est pas si bonne. Et on a l'impression qu'on a beaucoup de choses contre nous, mais oui, c'est curieux d'entendre vos réflexions là-dessus parce que, comme je l'ai dit, on a l'impression qu'indépendamment, on a un grand talent, mais c'est difficile à faire en équipe. Ouais non, je pense que vos points sont très valides, on ne fait pas assez de compétition, je veux dire, je ne suis pas...

[00:40:28] Je suppose qu'on pourrait rendre obligatoire pour chaque pilote de faire au moins trois ou quatre compétitions par an. Quand tu regardes en arrière, si tu pouvais imaginer que tu es revenu à ces débuts, quand tu étais un pilote de 50 heures, peut-être à la fin de ces 31 jours à Tory... quel est le conseil que tu aurais aimé recevoir, en regardant le début de ta carrière en parapente, et que tu n'as pas eu ? Oui, c'est une bonne question. J'aurais voyagé encore plus et volé dans encore plus d'endroits. Maintenant que j'ai des problèmes physiques, au niveau du dos et tout ça, j'aurais aimé aller un peu plus loin, je suppose. Oui, faire plus de SIV. Je ne sais pas, j'ai vraiment eu de la chance, j'ai été très chanceux. J'ai eu un parcours relativement sûr, une blessure mineure et j'ai été invité au Bravo Mexico au point de virage appelé El Scroto et

[00:41:29] C'est ça, c'est une super histoire. Je pense que tu en as parlé avec Carrie dans son podcast, je vais le mettre dans les notes de l'émission si les gens veulent écouter l'histoire d'El Escroto. C'est une super histoire. Et enfin, je ne sais pas, amuse-toi, garde ça, c'est tout. C'est assez simple. Nate a été un mentor incroyable, Bill Belcourt aussi, surtout pour le côté pilotage, en me ramenant aux États-Unis, en m'aidant à garder la tête froide et à garder les choses en perspective. Et le truc principal que Nate a toujours souligné, c'est : amuse-toi. Quand je regarde les moments où je m'amusais, c'est là que j'apprenais le plus. Donc si tu ne t'amuses pas, c'est que tu ne fais pas les choses correctement et que tu dois changer quelque chose pour que ce que tu fais soit amusant pour toi, que ce soit maintenant que j'aime les sorties en traîne ou autre chose. Il y a aussi la progression de l'apprentissage qu'il faut respecter. Parfois, si tu la dépasses, ça veut

dire que tu ne t'amuses plus, que tu as dépassé tes capacités et que tu as dépassé le stade du plaisir. Et parfois, il faut faire un pas en arrière pour pouvoir en faire trois en avant. Donc, je pense qu'il ne faut pas avoir peur de reculer pour pouvoir avancer.

[00:42:45] l'un de mes soutiens dans les X-Ops, un gars, Bruce Marks, a eu un crash vraiment grave à Sun Valley, l'un de ces accidents où on a une chance incroyable d'être en vie et de s'en sortir, mais il a dû utiliser son parachute de secours, trop bas, et il n'est pas sorti mais il a arrêté sa rotation. On ne va pas entrer dans les détails, mais ça l'a vraiment freiné. Il volait de manière incroyablement agressive, il se donnait à fond, il a enchaîné deux années de 500 heures. Tu as déjà vécu ça ? Je veux dire, c'était il y a deux étés et il est seulement maintenant en train de prendre beaucoup de recul sur les ailes, il est retourné voir un mentor cet été, et il est enfin en train de revenir là où c'est amusant à nouveau, ce qui a été un plaisir à voir. Est-ce que tu as déjà vécu des moments comme ça ? Ouais, j'ai utilisé mon parachute de secours à Sun Valley, j'étais passé aux ailes de compétition et j'étais allé voler, c'était avant les nationaux à Sun Valley, j'étais fatigué et j'avais fait quelques tandems. Je me souviens de me dire : « Oh, bah tu dois aller voler quand tu es fatigué et que tu as travaillé, c'est un bon entraînement », alors que j'aurais dû me dire...

[00:44:01] Il était temps d'aller voler, vous voyez. Alors j'y suis allé et ouais, j'ai décollé sur une aile de compétition et j'ai presque, enfin, j'ai pratiquement dû sortir mon parachute de secours et j'ai eu vraiment de la chance, je l'ai sorti. Je me rappelle avoir pensé : si ça n'ouvre pas, je suis mort. Et dès que j'ai pensé ça, ça a ouvert et là, bam, j'ai touché le sol. C'était en milieu de journée à Sun Valley, vous voyez, je viens juste de... j'ai appris ce que c'était que ça. Et à partir de là, j'ai essayé de reprendre. On m'avait donné une aile de compétition pour la première fois, c'était comme ma première fois, vous voyez. J'avais fait un truc en cross country, une section Future Hero, vous voyez, et j'étais genre 39e au monde en WPR ou 49e, je ne sais pas, quelque chose comme ça, et je me sentais plutôt badass. Donc c'était vraiment dur, vous voyez, et aussi vu la façon dont j'avais vécu jusqu'alors, j'avais construit mon identité autour du parapente, vous voyez. Donc c'était très difficile pour moi d'accepter la réalité et de...

[00:45:01] Je volais sur cette aile de compétition et j'avais peur, et puis il y avait aussi le fait que celle que j'avais avait forcément un problème, je pense. J'étais avec Nate au-dessus des boulders, assez loin au-dessus des boulders, et j'ai juste perdu le contrôle et j'ai fait un cascadé sur environ 600 mètres. Je suis pratiquement revenu à Sun Valley, je l'ai pliée, je l'ai vendue et je suis repassé sur une 2-3, qui était l'aile, une Trango 2, vous voyez, et j'ai volé une 2-3 pendant deux saisons jusqu'à ce que je puisse revenir aux ailes de compétition. Et oui, c'était bien quand même, c'est l'un de ces moments où j'ai enfin écouté, et Nate m'a aidé aussi, il m'a dit : « Mec, lâche l'aile de compétition, c'est ton boulot », et comme j'étais juste là-haut en me disant « oh mon Dieu, chaque petite secousse, c'est juste », vous imaginez ? Six heures, oh mon Dieu, c'était quoi ça ? Oui, ça arrive, qui ferait ça ?

[00:46:01] Tu sais, parce qu'il n'y a aucune chance... mais oui, il s'agissait de mettre son ego de côté, de mettre de côté le fait que, tu sais, j'étais un pilote de compétition dans ma tête, c'est à quoi j'ai consacré ma vie ces dernières années. Même, tu sais, mettre de côté le fait que je venais de recevoir cette aile gratuite pour, tu sais, j'étais juste "parrainé", pour dire le moins, et faire ce qui était juste, ce qui était sain et ce qui m'aiderait à progresser en tant que pilote sur le long terme. Et je pense que parfois, c'est dur pour les gens de voir ça parce qu'il y a tous ces facteurs. Je pense que tu parles de rester en contact et en phase avec son état mental, tu sais, quand tu es sorti et pour la compétition Intermountain que Nate avait cet été ici, je venais juste de rentrer des X-Alps et, tu sais, on l'a volée, c'était dingue, tu as volé genre 38 heures en cinq jours, c'était incroyable. Je veux dire, on n'a jamais eu une météo pareille ici, c'était juste parfait. Et je me réveillais chaque jour en espérant qu'il allait pleuvoir parce que je savais que je n'étais pas au top de ma forme et que j'étais fatigué. Et, tu sais, je volais cette aile à la fin des X-Alps qui est tombée dans l'océan, et j'étais plutôt sûr qu'elle n'était pas très bien réglée, et j'étais juste, tu sais, c'était un peu ma première fois à voler sans être très confiant, et c'est effrayant, et il faut vraiment écouter ça, tu sais. Et j'ai continué à voler parce que c'était genre, tu étais là, et c'était génial, et j'avais l'impression que je ne devais pas rater un jour quand c'était si bon, mais c'était, tu sais, d'une certaine manière, assez idiot pour moi d'être en l'air, et je suis sorti de cette semaine en pensant beaucoup à, tu sais, attends une minute, c'est censé être amusant.

[00:47:33] C'était amusant, mais pas assez.

[00:47:38] Ouais, je veux dire, c'est une entreprise dangereuse, et donc pour moi, toutes ces activités dangereuses doivent en valoir la peine, et c'est quelque chose que je pense que tout le monde doit se demander sérieusement. Je veux dire, aussi, on a de sérieux problèmes de sécurité, comme j'en ai parlé avec Belcourt l'autre jour, et il ne pense pas que ce soit... Il pense que c'est normal. C'est comme un retour à la moyenne, pour notre sécurité. On a eu beaucoup de morts cette année aux États-Unis, beaucoup de blessés. On pourrait perdre notre assurance à cause de ça, et, tu sais, je suis plutôt d'avis qu'on doit tous faire quelque chose collectivement pour se concentrer davantage sur la sécurité, et s'assurer que chaque fois que vous quittez le sol, que vous êtes prêts à décoller, et puis, aussi,

[00:48:28] on doit s'assurer que les gens qui ne vont pas décoller ne traînent pas, genre, dans nos zones de vol. Et mon avis, c'est qu'on doit tous se rassembler collectivement pour changer les choses ici aux États-Unis, et, vous savez, au lieu de se féliciter pour le vol le plus long, on devrait se féliciter pour les vols sûrs ou, vous savez, pour tout. Tout est bien, donc... Une approche différente. Je pense que, vous savez, on a eu Nate dans l'émission il y a quelques épisodes, et, vous savez, il a pris la décision cet été d'abandonner la compétition en aile, et il a juste, vous savez, adoré son Triton, une aile ENC, et il en profite vraiment. Je pense qu'il y a... C'est un thème récurrent qui traverse tous ces podcasts : la sécurité et le risque, et, vous savez, je pense qu'en rentrant de l'événement Owens, vous savez, avec deux accidents majeurs là-bas, je ne veux pas trop insister sur la question de la sécurité, mais je suis d'accord avec vous.

[00:49:21] Je pense que, vous savez, la vraie leçon sur ces deux cas, et, vous savez, on ne peut jamais le dire de l'extérieur, et je ne veux pas minimiser ou dénigrer ce qui s'est passé là-bas, mais, vous savez, je crois... Je pense que le consensus est que ces deux gars ont eu l'occasion de lancer leur parachute de secours, vous savez, et ce dont on parlait, c'était de le lancer fort et tôt. Ça marche. On a eu un autre lancer de parachute de secours, je crois, le troisième jour, et ce gars, vous savez, a atterri, l'a replié et est parti, vous savez, aucun problème du tout, donc je pense que c'est une bonne chose de revoir ces points, et... Vous savez, de s'assurer qu'on vole en toute sécurité. Ouais, j'ai probablement vu plus de cent lancers de parachute de secours en 15 ans, et je n'ai jamais entendu parler de quelqu'un qui ait été blessé.

[00:50:08] Wow. Je veux dire, il y a eu des jours de Petrohita pendant le British Open. Il y en avait sept par jour. Purée. Incroyable. Ce gars-là, je veux dire, il l'a lancé à genre 12 000 pieds. Genre, il va mettre une heure à redescendre.

[00:50:24] Un autre gars s'est fait aspirer par un nuage, et... et... et il était à la radio, et c'était vraiment agaçant. Je veux dire, il disait : « Je suis à 4 000 mètres. » Il nous donnait sa position tous les 10 mètres. C'était presque comme s'il voulait se mettre sur le canal pour dire : « Taisez-vous et mourez comme des hommes », vous voyez ?

[00:50:45] Et enfin, il est genre : « Je suis revenu à un point sans avantage. Puis-je continuer la course ? » Et toi, tu es en mode : « Quoi ? » Genre, il s'est fait aspirer, recracher, puis il a fait une spirale vers le bas et il voulait continuer à courir. Moi, je me suis dit : ce mec, c'était une star.

[00:51:00] Moi, je me serais juste replié et je serais parti. C'est incroyable. Eh bien, c'est intéressant que tu mentionnes ça parce que, tu sais, Michael Vichy, un vraiment très bon pilote de compétition pour la X-Alps de cette année, pour la première fois, il a lâché son parachute de secours pendant la course très haut, apparemment à genre 3 000 mètres, et il a atterri dans un lac. Et, tu sais, je lui ai demandé après, genre, « Hé, pourquoi tu l'as lâché si tôt ? » Et il m'a répondu : « Pourquoi pas ? J'ai perdu mon aile si gravement, et je n'avais jamais lâché mon parachute de secours. Et j'ai pensé que, vu la façon dont ça se passait, ça allait être irrécupérable. Et j'étais au-dessus d'un lac. Et je me suis dit : « Putain, mec, c'est du génie. » Ouais. Ouais, quand on hésite, on le sort. Je veux dire, c'est, donc, ouais, je pense qu'on doit se concentrer là-dessus.

[00:51:46] Tu sais, il y a deux théories. Certains disent que, enfin, si tu lis un magazine de ski, on n'en parle pas tout le temps. Et puis il y a une autre théorie qui dit qu'on doit s'éduquer nous-mêmes. Et en gros, dans le magazine HPA aux États-Unis, on va recommencer à voir des rapports d'accidents. Il nous a fallu longtemps pour comprendre les implications juridiques de cette pratique. Mais je me souviens quand j'étais un nouveau pilote, c'était la première chose que je lisais, parce que je ne voulais pas faire ça, tu vois. Je ne voulais pas faire ce que faisaient ces gens-là. Alors, il y a un conseil, en fait : soyez toujours prêts à être un peu gênés. Tu sais, l'un des fils conducteurs que j'ai vu à travers ces accidents, c'est que je voulais atteindre ma voiture, alors j'ai percuté ce truc.

[00:52:34] Je ne voulais pas marcher, alors j'ai percuté ce truc. Je ne voulais pas faire ça, alors j'ai décidé de me poser dans un endroit risqué au lieu d'un super endroit à un mille de là, vous voyez. Je dirais donc que ça m'a évité bien des ennuis. Je me le rappelle souvent, vous savez. Genre, « Hé mec, est-ce que tu es juste un peu paresseux là, ou est-ce que c'est le meilleur endroit pour atterrir ? ». Surtout quand on fait du cross country et des trucs en longue distance où on se retrouve dans des endroits improbables. Ouais. Parce que, pour être honnête, quand j'apprenais, je pense avoir tiré l'une des leçons les plus précieuses en regardant un accident. Et je vais la transmettre ici, parce que je pense que c'est quelque chose auquel les gens devraient réfléchir dans le même thème, celui de prendre une décision qui pourrait vous sauver la vie et vous causer un léger désagrément.

[00:53:20] Je volais près d'Annecy. C'était une sortie guidée avec un gars nommé Toby Cologne, qui avait un excellent dossier de sécurité. Mais ce jour-là, en particulier, il y avait beaucoup de vent. Il nous a donc emmenés dans un endroit un peu à l'écart des montagnes. C'était bas, essentiellement un site de vol en crête, sur le bord d'une falaise. Et la météo était vraiment mauvaise. De grosses cellules passaient, et ce n'était vraiment pas une journée de vol évidente. Il a demandé à tous les élèves, avant qu'on ne parte, ce qu'ils pensaient de la journée. Et nous étions tous un peu du genre : je ne sais pas, ça a l'air risqué. Et Jody, mon partenaire à l'époque, était le seul à dire : ce n'est pas une journée de vol, je n'y vais pas. Et Toby a répondu : je ne sais pas. Il a dit : enfin, je pense qu'en fait, on peut voler aujourd'hui. Il faut juste voler entre les cellules et se mettre au sol avant qu'une chose ne passe, ce qui semble un peu absurde avec le recul.

[00:54:11] Et je veux dire, il avait raison, mais il fallait quand même être au sol entre ces masses d'air. Vous voyez, si quelque chose arrivait, il fallait juger : quand est-ce que ça arrive ? À quelle vitesse ? Alors il comptait énormément sur une technique que je pense que beaucoup d'entre nous n'avions pas. Enfin, on a tous décollé, et j'ai eu pas mal de chance parce que j'ai plongé. Et puis, alors que cette cellule commençait à s'approcher de nous, trois personnes étaient encore en l'air. Un gars, un pilote très peu expérimenté, peut-être 50 heures, Toby et mon ami Bruce, qui était mon supporter pendant la course. Je leur ai parlé par radio en disant : « Hé, ce truc arrive vraiment vite. Vous voyez qu'il y a beaucoup de vent au sol. Vous devez vous poser ou courir, vous savez, passer derrière. » Et Bruce et Toby ont couru.

[00:54:57] Ils étaient assez hauts pour passer par-dessus cette crête, et ils ont couru vers l'arrière. Et, vous savez, ce pauvre autre gars n'était pas, vous savez, il n'était pas assez haut et n'avait pas vraiment ces compétences dans sa boîte à outils. Tout ce qu'il avait, c'était ses grandes oreilles. Alors il a mis ses grandes oreilles en action, et il essayait de se poser dans ce champ devant la crête juste au moment où ce truc a frappé. C'était comme regarder un film d'horreur. Vous savez, son aile était complètement hors de contrôle. Il se faisait secouer partout, et puis il y avait des lignes électriques, et on était tous à la radio : « attention à ça », « attention à ça ». Et finalement, environ 30 minutes plus tard, il était hors de contrôle. À environ 10 mètres du sol, son aile a juste basculé en mode parachute, et il a frappé fort. Et, vous savez, la deuxième leçon, c'est qu'il a un peu essayé de tenir la position au lieu de faire une belle PLF.

[00:55:42] Parce que c'était de la grande herbe haute, et il aurait peut-être pu s'en sortir, ou juste une entorse ou quelque chose du genre s'il avait simplement roulé avec. Mais il a essayé de se réceptionner debout et, vous savez, je vais épargner les détails sanglants à l'auditeur, mais il s'est vraiment fait mal. Et, vous savez, pendant qu'il faisait ça, je n'arrêtais pas de me dire : mon Dieu, tout ce qu'il a à faire, c'est de tourner sous le vent. Et de s'écraser dans les arbres. Il y avait cette énorme voile de magnifiques arbres français, vous savez, où il aurait très probablement détruit son aile. Et peut-être qu'il aurait, vous savez, peut-être qu'il aurait eu de la malchance et heurté une branche assez fort ou quelque chose. Ou, vous savez, comme toi, El Scroto, l'arbre, mais, vous savez, il aurait très probablement été parfaitement indemne. Et ça m'a fait réaliser à ce moment-là, et depuis lors, je cherche toujours quelles sont les options ici.

[00:56:30] Tu sais, parce que je pense qu'à la fin, si tu fais du parapente, tu finiras par faire une erreur grave. Tu vas probablement pousser trop loin à un moment donné ou ne pas lire le ciel assez bien et devoir gérer les conséquences. Et je pense que c'est une bonne idée d'être prêt à se compliquer la vie ou à, tu sais, atterrir dans l'eau, dans un lac, quelque part de plus sûr. Tu vas peut-être détruire ton matériel, mais tu pourras repartir. Tu sais, depuis que tu as gagné les nationaux l'année dernière, et tu es allé aux mondiaux, je sais, mais tu t'es un peu éloigné de la compétition. Sur quoi te concentres-tu ces jours-ci ? Quels sont tes objectifs avec le parapente et dans la vie ? Ouais, eh bien, je me suis blessé, juste un truc dégénératif au dos.

[00:57:16] Environ quatre jours après être arrivé en Colombie, c'est devenu vraiment grave, au point que je ne pouvais plus rester assis plus de 10 minutes. Et si je le faisais, je devais m'agripper à quelque chose à cause de la douleur quand je me relevais. Alors, j'ai dû me faire opérer du dos. Et je me suis juste remis de ça depuis. Ça a pris beaucoup de temps, je commence enfin peut-être à m'en remettre. J'hésite même à le dire, mais j'ai dû réapprendre à marcher. Et donc, enfin, pendant cette période, j'ai beaucoup réfléchi à ce que j'avais fait, à ce que je voulais faire à l'avenir. Pour moi, j'ai fait de la compétition pendant 13 ans. Ça a été une énorme partie de ma vie et ça le sera toujours. Mais cette année, je n'ai le temps que pour un ou deux voyages. Donc, je voulais... on est allés au Népal pour filmer l'équipe de Karma Flights là-bas.

[00:58:09] Et ensuite, je suis allé en Iran. Pour, en gros, découvrir cette culture que notre culture cache pratiquement. Pour moi, c'était un retour un peu à mes racines, utiliser le voile comme un moyen de transport, que ce soit dans les airs ou au sol, à travers les continents. Et, je ne sais pas, je manque de temps. C'est comme ça que je vois les choses, physiquement, je suppose que c'était ma première prise de conscience. J'ai eu une bonne période, mais ma première prise de conscience, c'est que le temps presse. Et si je veux faire certaines de ces choses, je dois les faire maintenant.

[00:58:48] Alors, vous savez, la compétition, je peux la faire quand j'aurai 50 ans. Ouais. Je serai peut-être ce gars qui s'amuse comme un fou. Et tous les jeunes diront : « C'est qui ce vieux débris ? »

[00:58:58] Et est-ce que tu as... Est-ce que tu as des objectifs en termes de, tu sais, continuer à enchaîner de grosses lignes ou, tu sais, je sais que tu as récemment déménagé à Salt Lake et que toi, Bill, Cody et certains des gars là-bas regardent des lignes assez intéressantes. Qu'est-ce que vous... qu'est-ce que tu prévoyais ? Je crois que ça a été annulé à cause de la pluie cette année, mais tu prévoyais de rejoindre l'équipe Ozone pour une autre tentative de record au Texas. Est-ce que c'est toujours sur ton radar ? Oh, ouais. Oh, ouais. Je veux dire, c'est ce que je veux dire. Je veux dire, c'est juste que la partie cross country est toujours vivante et plus forte que jamais. Je veux dire, j'ai eu ma meilleure année en termes de cross country depuis longtemps parce que je ne faisais pas de compétition pour pouvoir juste être ici.

[00:59:44] Tu sais, pendant la Rat Race, j'ai fait genre 170 miles ou quelque chose comme ça. Et c'est juste parce que tu es là. Il faut être sur place pour l'avoir. Je veux dire, c'est comme ça qu'on fait. Tu atteins un certain niveau, mais après c'est comme le surf. On attend la houle, et parfois la houle ne vient qu'une fois tous les cinq ans. C'est ça. Et donc, ouais, j'apprécie vraiment ça. J'apprécie d'attendre la houle. J'apprécie juste plus le VTT. Mais quand même, ouais, non, je vais aller tenter le record du monde. Félicitations à Frank Brown et à son équipe au Brésil. Ouais, j'aimerais bien aller là-bas. Et c'est sur ma liste pour l'année prochaine. J'aimerais aller dans la vallée de Kiro, au Kenya. On en a parlé. Et c'est toujours sur ma liste. Et, ouais, il n'y a juste... non, je veux dire, si c'est quelque chose, c'est que j'ai juste ralenti sur la compétition à cause du temps. Tu sais, je l'ai juste fait.

[01:00:30] Je ne pouvais pas me justifier d'utiliser ce temps pour la compétition au lieu de l'utiliser pour l'Iran. J'essayais aussi d'aller en Iran, on a essayé plusieurs fois. J'étais le dernier sur pied. Ça a duré deux ans. Du coup, la façon dont ça s'est passé, c'est que j'ai été pratiquement en attente tout l'été pour un visa. Alors, quand je dis que quelque chose doit bien lâcher, c'est ça. Et je travaille beaucoup plus.

[01:00:54] Malheureusement, j'achète beaucoup plus de choses. Ouais.

[01:01:00] C'est ça. Travailler plus signifie, je pense, dans ce pays.

[01:01:04] Alors, oui. Il faut bien que quelque chose cède. Mais je retourne au Népal avec une équipe de Keene et nous allons terminer un projet où nous documentons Karma Flights et les efforts de Karma Flights au Népal. Je ne pourrais pas être plus fier de pouvoir compter sur mes amis, Isabella, Prem, Loxman, Nirwan, Jamie Messenger et toutes les personnes qui ont fait un don ou ont participé à l'effort. Tim Exley, d'une manière ou d'une autre, vous savez, nous avons récolté cette année. J'ai beaucoup travaillé sur les trucs de la Cloud Based Foundation, vous savez, au lieu de faire de la compétition. Enfin, c'est ça le truc. Si j'allais aux compétitions, j'aurais eu moins de temps pour mes activités de bénévolat. Et je veux dire, j'y retournerai l'année prochaine. Ça me manque. Vous savez, j'en ferai certaines l'année prochaine.

[01:01:49] Mais je travaille beaucoup avec la Cloud Based Foundation pour affiner nos théories du changement, essayer de mettre en place un nouveau site web et trouver comment rationaliser un peu nos processus. Mais après le séisme, la

communauté du parapente et du deltaplane, ainsi que le monde en général, ont fait don d'environ 450 000 à 500 000 dollars pour la reconstruction du Népal via la Cloud Based Foundation pour Karma Flights. Et ce qu'ils font avec, c'est incroyable. Je veux dire, ils font ça... enfin, on en a encore beaucoup parce qu'ils s'associent à de nombreuses organisations. Ils font vraiment fructifier chaque dollar. On s'associe avec eux sur la plupart des projets et ils font des choses dont je ne pourrais pas être plus fier, et ils le font d'une manière durable et transparente, et basée localement, et...

[01:02:39] On a besoin d'être orienté par les besoins, en gros. Parce qu'on n'a pas une bureaucratie énorme comme beaucoup de ces ONG qu'on a vues en Haïti, Gavin, on peut agir à la vitesse du besoin. C'est une chose magnifique que je pense être une niche dont nous profitons vraiment. Et c'est aussi une niche qui correspond à notre mentalité de parapente, tu sais, là où c'est fluide et changeant. Et, tu sais, si le village, d'un coup, c'est comme si le village avait des structures temporaires mais qu'ils avaient besoin de solaire. Eh bien, on travaille sur le solaire au lieu de dire : « non, on ne fait que des abris temporaires ». Il y a une autre histoire. Je veux dire, tu devrais vraiment interviewer Bella. Je l'ai laissée raconter ses histoires. Mais, tu sais, ces histoires, ces gars, je veux dire, le travail qu'ils ont accompli est rien. Je veux dire, c'est miraculeux. Alors, ouais, si tu les vois, offre-leur une bière parce que, je veux dire, ils n'auraient pas pu, tu sais, s'acheter une bière.

[01:03:30] Mettre en valeur notre sport et nos gens. C'est vraiment, sincèrement, quelque chose de remarquable. Je suis vraiment reconnaissant de pouvoir revenir pour aider à raconter leur histoire et obtenir, tu sais, GoPro est, tu sais, Gavin, tu m'as mis en relation avec GoPro for a cause, pour raconter quelques histoires. Et ils sont vraiment enthousiastes pour celle du Népal et la fondation cloud based, et nous allons officiellement devenir partenaires avec eux pour raconter l'histoire de Karma Flights et de la manière de reconstruire le Népal. Et le tourisme au Népal. Il y aura une campagne de dons correspondants. Ils vont mettre les premiers trente mille dollars. Et, tu sais, on reviendra vers toi, Gavin, pour que tu nous aides à passer par ces canaux. Mais, tu sais, en tant que pilotes, nous devons nous mobiliser et essayer de récolter 30 000 de plus.

[01:04:16] Et puis, le monde est à nous. C'est génial, mec. C'est super inspirant. On dirait presque l'opposé de ce qu'on a vu en termes d'aide, entre guillemets, en Haïti. Et c'est vraiment sympa de voir de l'argent être utilisé à bon escient comme ça. C'est vraiment cool. Je suis les activités de Bella sur Facebook. Je devrais l'inviter dans l'émission. C'est juste génial. C'est tellement cool de voir ça. Bravo. Ouais, je veux dire, c'est... c'est, et c'est ce que je veux dire. Pour moi, on a travaillé ensemble au fil des années pour raconter des histoires et apprendre à filmer, et on filme de plus en plus. Et on a réussi. Pour moi, c'est un réel honneur d'utiliser certaines de ces compétences que nous avons apprises pour raconter ces histoires. Cool. Eh bien, c'est... c'est une très bonne conclusion. Merci beaucoup, Nick.

[01:05:02] Pourquoi ne pas, avant de nous quitter ? Je sais que le sponsoring a été une partie vraiment cool de ta vie ces dernières années. Est-ce que tu veux saluer certains de ces groupes et ensuite on terminera ? Et j'espère que la prochaine fois que je te verrai, on sera en train de voler quelque part dans le ciel. Ça marche. Ouais. Écoute, un immense merci à Kavu et Keen. Ces deux entreprises ont été les plus grands soutiens du deltaplane et du parapente aux États-Unis, et année après année, elles ont financé et soutenu... En fait, Keen était la raison pour laquelle, l'une des raisons pour lesquelles Karma Flights est devenue ce qu'elle est aujourd'hui. Jeff Shapiro, qui est passé sur ton émission, et essentiellement Jeff O'Brien et moi avons aidé à lancer avec Isabella et Prem Keen le programme Learn en Népal.

[01:05:50] Et ça a été une sorte de pierre angulaire pour Karma Flights, tu sais, leur bureau pendant les quatre premières années de leur existence. Alors merci à Keen pour ça. Ils ont aussi aidé à recycler des parapentes en sacs à dos, pour éviter qu'ils finissent à la décharge. Et un immense merci à Kavu pour avoir toujours soutenu le parapente et le deltaplane. Très cool. Très cool. Eh bien, Nick, merci beaucoup. Vraiment, vraiment, comme toujours, j'apprécie ton temps. J'ai toujours l'impression qu'à chaque fois que je te parle, je deviens plus intelligent et les auditeurs ont apprécié et l'apprécient, mon pote. On se parle bientôt. Ouais. Merci.

[01:06:30] Eh bien, j'espère que vous avez apprécié ça. Moi, j'ai adoré. Je dois m'excuser pour la qualité du son. Nick et moi avons fait ça sur Skype. Je suis encore en train de trouver la solution parce qu'il y a souvent des échos et ma connexion internet n'est pas géniale ici à Ketchum parfois. J'ai dû me battre pas mal avec tout ça. J'ai essayé de monter le mieux possible et j'espère que ce n'était pas trop agaçant. C'est toujours un immense plaisir de s'asseoir et de discuter avec quelqu'un qui a eu un impact aussi positif sur ma vie. J'espère que certaines des choses qu'il a dites auront un

impact positif sur la vôtre aussi. Merci. Comme toujours, je suis sur les traces d'un podcast dont je suis totalement accro, Hardcore History de Dan Carlin, je le recommande vivement. Tout ce qu'on demande, c'est un dollar par épisode. On n'a aucun sponsor ou rien du genre. Et je vais continuer à faire ça. J'adore ça. J'adore l'éducation que je reçois et que je transmets.

[01:07:16] J'espère que ce sera vraiment utile. C'est certainement amusant, mais ça me permet aussi d'acheter des bières et d'inviter ces gars à dîner pour leur temps. Et ça compte beaucoup. Vous avez tous été incroyablement généreux. J'apprécie vos notes et le fait que vous me remerciez de le faire. Ça compte énormément. Si vous avez le temps, j'adorerais avoir une note sur Stitcher ou iTunes. Bien sûr, ça aide. C'est une toute petite niche, mais je pense que ça s'avère être utile dans le monde du vol humain. Alors n'hésitez pas à nous noter si ça ne vous dérange pas. Vous pouvez me trouver sur Facebook ou Instagram. Si vous avez des gens à recommander ou que vous voulez entendre dans l'émission, dites-le-moi sans hésiter. La semaine prochaine, je m'assois avec Josh Cohn. Josh Cohn. Josh Cohn. Josh Cohn. Je sors avec lui aux U.S.

[01:08:00] Et donc, ça devrait être un super épisode. Ensuite, je serai à Banff pour le festival du film, pour la première de The Rockies Diverse avec Will Gadd. Et comme j'ai promis à Will Gadd de passer sur l'émission, j'apporte mon matériel audio. Et je lui promets de le coincer là-bas. Ce n'est pas facile à faire, c'est un homme très occupé, mais je lui promets que je l'aurai bientôt sur l'émission. Alors merci beaucoup de m'avoir écouté. J'apprécie. Et on se retrouve la prochaine fois. Salut.

Deutsch

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

Show notes

Ich habe Nick Greece 2012 in Haiti getroffen. Ich lebte damals in Marokko und versuchte herauszufinden, wie ich ein besserer Pilot werden kann, und eine Einladung von Nick, durch den Himmel zu fliegen, war etwas, das ich nicht ablehnen konnte. Nick ist zu einem großen Freund und einem meiner größten Mentoren geworden. Wir haben gemeinsam an Filmprojekten wie 500 Miles to Nowhere und Malawi gearbeitet, und ich versuche ewig herauszufinden, wie er immer ganz oben auf der Liste steht. In dieser Episode erfahren wir, wie Nick angefangen hat, wie der 11. September seine Berufswahl beeinflusst hat, was ihn nach Jackson Hole gebracht hat, seinen epischen 204 Meilen langen Flug im Jahr 2013, den Gewinn der US Nationals im Jahr 2014, warum das US-Team bei den Worlds nicht gut abgeschnitten hat und all seine eigenen Mentoren auf seinem Weg an die Spitze.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Wenn es Regeln gibt und man mitspielen will, dann muss man sich an die Regeln halten. Wenn man sich nicht an die Regeln hält, dann verlass das Geschäft und mach was anderes. Genau das habe ich mit der World Paragliding Series versucht. Es war ein Versuch, den Regeln den Mittelfinger zu zeigen, weil mir die Regeln nicht passten. Wenn Ozone das Gleiche getan hätte und gesagt hätte: Okay, wir machen die Ozone World Series und machen sie nach unseren eigenen Regeln, dann hätte ich sie den ganzen Weg lang bejubelt. Aber sie haben innerhalb des Spielfelds gespielt, aber geschummelt. Und das konnte ich nicht ertragen. Das muss ich dir eingestehen.

[00:00:45] Das konnte ich nicht ertragen. Es war mir zu viel. Ein

[00:00:47] **Nick Greece:** Hier ist ein kleiner Ausschnitt aus der letzten Show mit dem sehr ausdrucksstarken, neugierigen, inspirierenden und großartigen Piloten Mads Syndergaard über das Ozone-Debakel letztes Jahr beim Grand Prix. Und Enzo Gate, glaube ich heißen sie das auch. Wie auch immer, es ist ein faszinierendes Gespräch. Ich hoffe, wenn ihr das verpasst habt, schaut es euch noch mal an. Ich habe es gerade noch einmal angehört, um diesen kleinen Soundbite zu bekommen. Und er hat viele wirklich faszinierende Dinge zu sagen über Sponsoring, die Kunst des Gewinnens, die mentale Vorbereitung und Wettbewerbe. Und seine Geschichte ist wirklich phänomenal. Er begann 1994 mit Wettbewerbsflügen und hat sich seither nie mehr umgesehen. Ich freue mich sehr, euch diese Show zu präsentieren. Heute hatte ich endlich die Gelegenheit, mich hinzusetzen, wenn auch nicht persönlich, sondern via Skype mit meinem großen Mentor, Freund, Filmpartner und Flugpartner Nick Greece.

[00:01:41] Nick war letztes Jahr unser US-Champion. Er hat das US-Team bei den letzten paar Weltmeisterschaften vertreten. Ich habe Nick zum ersten Mal 2012 in Haiti getroffen. Ich habe damals gerade erst angefangen, mich im Bereich cross country zu beweisen. Ich war zu der Zeit ein sehr neuer Pilot im cross country Bereich. Ich dachte mir so: Oh, das werde ich machen. Ich lebte in Marokko, wir waren gerade mit der Bootssache fertig. Und ich hatte mit Nick an der Zeitschrift gearbeitet. Er ist natürlich der Herausgeber von Ushpo. Ich habe jahrelang mit ihm an der Zeitschrift gearbeitet, aber wir hatten uns noch nie getroffen. Er lud mich nach Haiti ein, was nach einem guten Abenteuer klang. Also ging ich hin und folgte ihm ein wenig am Himmel. Und er war seitdem eine unglaubliche Kraft in meinem Leben. Er war sehr maßgeblich an meinem Umzug nach Sun Valley und dem Verfolgen der Distanz hier beteiligt.

[00:02:26] Und jedes Mal, wenn wir in die Luft gehen oder ein Filmprojekt machen, arbeiten wir gemeinsam an 500. Wir haben auch in Malawi und bei ziemlich vielen anderen Projekten zusammengearbeitet. Und es ist immer eine große Freude. Nick ist hysterisch, sehr bedacht, sehr besorgt, besonders heutzutage, was die Sicherheit angeht. Wir werden über einige der Dinge sprechen, die bei Ushpo und der Versicherung passieren. Aber auch über seine Entwicklung und Geschichte im Sport. Ich denke, ihr werdet das ein faszinierendes und inspirierendes Gespräch finden. Ohne Umschweife, Nick Greece. Mr.

[00:03:13] Grease, wie geht's dir, Kumpel? Mir geht's fantastisch. Vielen Dank. Wie geht's dir? Großartig. Mann, es ist gut, sich mit dir zusammenzusetzen, selbst in der virtuellen Welt. Du bist unten in Salt Lake. Ich bin oben in Sun Valley.

Schade, dass wir das nicht persönlich machen konnten. Aber ich weiß, du bist gerade erst aus dem Iran zurück und du bist beschäftigt, und wir haben viel zu besprechen. Ja, absolut. Was ich gerne damit anfangen würde, Nick, weil ich das alles weiß, da wir so viel Zeit zusammen verbracht haben. Aber ich denke, die Hörer würden es wirklich zu schätzen wissen zu erfahren, wie du von einem Medien-Typen in New York, der in der Stadt aufgewachsen ist und als DJ auf Raves aufgelegt hat, zu dem geworden bist, der du heute bist.

[00:03:48] **Gavin McClurg:** ich meine, du warst schon immer in der Szene.

[00:03:48] **Nick Greece:** Land und so zu Gleitschirm. Kannst du uns ein bisschen Hintergrund dazu geben, wie dieser Übergang verlaufen ist? Denn das ist keine geradezu offensichtliche Entwicklung.

[00:03:59] Ja, ich habe in meinem Wohnheim im College mehr DJed als im ganzen Land. Ich weiß nicht, Mann. Ich habe etwas von deinem Material gehört. Es ist ziemlich heiß. Ja, ich meine, ich bin auf Long Island aufgewachsen und Teil der ganzen New Yorker Kultur. Und ich habe viel gearbeitet, eigentlich in den PR-Firmen meines Vaters, den Firmen, für die er gearbeitet hat, einfach als Praktikant oder damit, Medienlisten zu erstellen oder Umfragen auf der Straße zu machen, was immer Spaß gemacht hat, Daten zu sammeln, indem man Rattenfallen gegen Umfrageproben ausgab. Und ja, das war sozusagen mein Weg. Das war das, was ich machen sollte. Das war das, wofür ich ausgebildet wurde.

[00:04:43] Also bin ich gegangen. Weißt du, ich bin zur Uni gegangen. Habe die Uni abgeschlossen. Und nach der Uni bin ich rausgegangen und habe Public Relations für eine Hip-Hop-Firma in L.A. gemacht. Also war ich in L.A., weißt du, habe gearbeitet, kaum gearbeitet, habe auf dem Boden bei meinem Freund in Venice geschlafen, so mit dem Kopf im Kühlschrank oder so. Weißt du, ich habe in seiner Küche geschlafen, weil es eine Einzimmerwohnung war. Und ich konnte nicht genug Geld verdienen, um zu überleben. Also bin ich runtergegangen. Ich war vier Jahre lang mit Michelle Jebb zusammen, das sind, weißt du, Gabe Jebb und Dave Jebb. Und die waren Gleitschirmpiloten und haben den Torrey Pines Gliderport geleitet. Gabe war der – er hat für uns das Wetter bei den Nationals in Sierra gemacht. Ist das Gabe?

[00:05:28] Ja. Okay, verstehe. Ja, also es war lustig. Ich meine, weil sie mir – als ich noch im College war – immer erzählt hat: Ich hab so gefragt: „Na, was machen deine Eltern?“ Sie meinte: „Oh, die arbeiten in der Kommunikation.“ Meine Mutter ist Lehrerin, und sie meinte: „Oh, was machen deine?“ Und dann: „Die sind Gleitschirmpiloten.“ Und ich dachte mir so: „Was? Also sind die arbeitslos?“ Weißt du? Weißt du?

[00:05:44] Sind die arbeitslos? Ist das das, was du – also okay, egal. Weißt du, sie war extrem zielstrebig. Sie hat ihren Dokortitel in Archäologie gemacht und wird hier Professor an der University of Michigan sein. Sie war also wirklich motiviert. Und ja, aber siehe da, ich – weißt du, ich brauchte Geld, um in L.A. zu leben. Also bin ich runter nach Torrey Pines und habe im Restaurant Burger gewendet. In welchem Jahr war das? 2001. Okay. Alles klar. Vor etwa 15 Jahren. Ja. Und ich habe im Restaurant Burger gewendet und ich – weißt du, ich bin tatsächlich mit ihrem Vater tandemgefliegen, was ein bisschen unangenehm war. Weißt du, so diese „Was sind deine Absichten gegenüber meiner Tochter“-Rede.

[00:06:27] Lass uns in diesem Rotor zurückfliegen. Halt dich fest. Ja, ja. Du denkst dir so: Das ist ja verrückt. Und eigentlich erinnere ich mich, wie ich gelandet bin und dachte: Ja, egal. Das war ganz okay. Weißt du? Das war nicht so cool. Ja, das war genauso. Meine erste Tandem-Erfahrung war so wie: Okay. Ja, was ist da für ein Wirbel? Aber ich habe weiter Burger gewendet und weiter zugesehen. Und, weißt du, was mich angezogen hat, war – ich schätze, der Flow beim Gleitschirmfliegen. Weißt du, das ist wie Skifahren oder Mountainbiken. Es ist diese Art von – dieser Rhythmus und der Bogen des Fliegens. Und also habe ich immer weiter zugesehen und zugesehen, und ich – ich weiß nicht. Es hat mich einfach so eingesaugt. Und also habe ich gelernt, und ich habe es in 30 Tagen gelernt. Ich bin 30 Tage lang jeden Tag geflogen. Also habe ich beide Jobs gekündigt. Und alles, was ich gemacht habe, war das, was man macht, wenn man zum Gleitschirmflieger wird, schätze ich.

[00:07:17] Du bist in eine Gleitschirmfliegen-Reha gegangen. Ja, im Grunde schon. Und in 30 Tagen bin ich 30 Mal geflogen – ich habe meine P3 in 30 Tagen gemacht. Und dann habe ich einen Job in New York an der Madison Avenue bei einer PR-Agentur bekommen. Also, ich dachte mir so: Oh, meine Eltern haben so hart und lange gearbeitet, um mich an den Punkt zu bringen, an dem ich diesen Job bekommen würde. Ich dachte, ich müsste es zumindest ein Jahr lang

versuchen. Und das habe ich auch. Ich habe den Job angenommen, bin ein Jahr lang hingegangen, und schon ziemlich schnell war ich so: Das ist die Hölle, weißt du? Ja. Tja, und auch am zweiten Tag war – also, ja, mein zweiter Arbeitstag war am 11. September 2001. Ich habe am 9. September 2001 angefangen. Also habe ich das erste Flugzeug von der Straße aus gesehen, als ich zur Arbeit gelaufen bin.

[00:08:05] Heilige Scheiße. Heilige Scheiße. Ja. Und ich – ich war – weißt du, ich war definitiv – es war so – ich dachte mir, was zum Teufel war das gerade? Das ist doch wahnsinnig. Ich habe gesehen, wie ein Flugzeug hinter das Gebäude flog und eine Feuerkugel herauskam und nach oben schoss. Und ich erinnere mich, wie ich dachte, weißt du, so nach dem Motto: Wow, vielleicht war ich auf zu vielen Raves.

[00:08:25] Das war eigentlich mein erster Gedanke. So nach dem Motto: Mist, das ist nicht gut. Und dann haben alle um mich herum geschrien. Also war ich so: Oh, warte mal, das ist echt. Und dann habe ich meinen Vater angerufen. Ich meinte so: Ein Flugzeug – weißt du, ich habe ihm gesagt, ein Flugzeug ist gerade in das World Trade Center gestürzt. Er arbeitete etwa 50 Blocks nördlich von dort, wo ich war. Ich war etwa zwei Meilen vom World Trade Center entfernt. Und er meinte so: Beruhig dich und geh zur Arbeit. Es ist erst dein zweiter Tag. Er dachte, ich wollte mich aus der Arbeit stehlen. Oh, verrückt. Die klassische New Yorker Mentalität, weißt du. Genau, genau, genau. Geh zur Arbeit. Geh zur Arbeit. Ja, ja. Wie dem auch sei, das war mein zweiter Tag. Aber das ist eine ganz andere Geschichte. Weißt du, das und – jeder in New York zu diesem Zeitpunkt der Geschichte hat eine Geschichte. Und sie sind alle sehr interessant.

[00:09:11] Aber wir haben diesen schrecklichen Moment der amerikanischen Geschichte miterlebt. Aber wie auch immer, ich habe danach, vielleicht ein oder zwei Wochen später, gemerkt, dass ich das nicht durchhalten würde. Ich habe eine enorme Anerkennung für Leute, die das amerikanische Firmenleben, den 9-to-5-Job, meistern. Ich habe einfach nicht die Konstitution dafür. Die sind viel stärker. Glaubst du, du wärst zu diesem Schluss gekommen – hättest du auch zu dem Schluss gekommen, dass 9/11 nicht passiert wäre? Oder war 9/11 einfach nur der letzte Stoß? Ich denke, 9/11 hat dazu beigetragen. Ich weiß nicht. Es ist jetzt lange her. Ja, stimmt. Ja, ich meine, ja, das hat geholfen. Ich dachte mir so: Oh, auf keinen Fall. Ich glaube, wenn es jemals – und es war nicht unbedingt der Streik. Ich denke, es war wahrscheinlich das Pendeln für die nächsten zwei Wochen mit dem brennenden Gebäude.

[00:09:59] Und meine Bahnstrecke – ich war am langen Ende. Ich wohnte noch zu Hause. Und meine Bahnstrecke war extrem hart getroffen. Da arbeiteten so viele Leute im World Trade Center. Also war quasi die Hälfte des Zuges weg.

[00:10:11] Ich glaube, es waren diese zwei Wochen, wirklich, nach drei Wochen. Ich weiß nicht. Vielleicht hat es einen Monat lang gebrannt. Ich meine, es hat ewig gebrannt. Ja, ja. Also, ich weiß nicht. Es ist irgendwie klischeehaft zu sagen, ja, das war es. Aber das muss geholfen haben. Sicher. Es hat den Prozess beschleunigt. Vielleicht wärst du da drei Jahre statt einem gewesen oder so. Richtig. Also habe ich mich dann verpflichtet. Und auch das USHPA-Magazin, weißt du. Und ich habe damals tatsächlich Paragliding-Podcasts von Dave Jebb gehört, weißt du. Keine Ahnung. Ja, meine Kollegen wurden richtig sauer, weil die so schrecklich klangen. So richtig dünn und hallig. Die meinten, setz mal Kopfhörer auf, weißt du. Was ich auch tat. Aber ich war so, tut mir leid. Also, ja. Ich meine, ich hatte ein Bild von einem Gleitschirm in meinem Cubicle, weißt du.

[00:10:56] Und das USHPA Magazine, das Cross Country Magazine. Und diese, weißt du, diese Inspiration aufrechtzuerhalten. Ich bin dann in windige Ballfelder in New York geflogen, in den Rotor, nur um so weit zu kommen, dass ich am Wochenende nach Mexiko fliegen konnte. Um da was zu machen. Um an einer Thermik-Clinic teilzunehmen, weißt du. Damit ich bereit wäre. Also bin ich einfach, weißt du, nur geflogen und geflogen und geflogen, so viel ich konnte. Und dann habe ich, weißt du, von Fliegen geträumt. Und alles, was ich getan habe, war von Fliegen träumen. Und diese Magazine sind irgendwie, weißt du. Diese Magazine, diese Flugmagazine, waren ein riesiger Katalysator in meinem Leben. Und deshalb arbeite ich an ihnen. Und ich hoffe, Inhalte von jedem zu veröffentlichen, der etwas einsendet. Und von mir selbst. Die andere so inspirieren, wie ich inspiriert wurde. Ja.

[00:11:41] Wir werden darüber sprechen, wie du dorthin gekommen bist, wie du Editor geworden bist. Weil CJ hat das Magazin damals geführt, natürlich, oder? Und dann hast du es vor vier oder fünf Jahren übernommen. Definitiv, richtig? Ist das der Zeitplan? Eigentlich vor acht Jahren. Oh mein Gott. Wir arbeiten schon mit dir seit dem Boot. Du hast recht. Das ist lange her. Unsere 100. Ausgabe ist eigentlich im Juni. Wow. Cool. Glückwunsch. Also ja. Definitiv. Das ist eine meiner Fragen auf der Liste hier. Also bring mich zurück, du hast also ein Jahr in New York ausgehalten? Ja, ein Jahr.

Ich habe einen Job in einem Skiladen bekommen, damit ich am Wochenende arbeiten konnte. Und ich habe sieben Tage die Woche gearbeitet. Und dann bin ich quasi in Rente gegangen.

[00:12:31] Ich habe euch alles gegeben, was ich geben konnte. Ich gebe das jetzt ab. Mein mühsames Jahr in der amerikanischen Corporate-Welt. Ja, ich meine, ich weiß ehrlich gesagt nicht, woran das lag. Ich war in einer Einstiegsposition und habe im Grunde ein Jahr lang nur einfache Arbeit erledigt. Ich weiß, dass ich kaum Tageslicht gesehen habe, weil ich keine Zigaretten geraucht habe. Das ist mein Bedauern. Ich wünschte, ich hätte Zigaretten geraucht. Denn dann hätte ich Pausen machen können.

[00:12:56] Zigaretten können einem in der New Yorker Konzernwelt tatsächlich eine Pause verschaffen, was ziemlich lustig ist. Vielleicht hat sich das geändert. Fünfzehn Jahre sind eine lange Zeit. Also ging ich zurück zu Torrey Pines. Und Michelle, die Jebs waren im Grunde... sie waren die unterstützendsten Leute überhaupt. Und sie sind wirklich der Grund, warum ich so schnell fliegen gelernt habe. Weil sie mich fliegen ließen. Ich ging dorthin und übernahm deren PR und Kommunikation. Und dann bin ich einfach jeden Tag geflogen. Und die haben das geschätzt. Die waren so: Ja, mach ruhig. Du kannst eine Stunde haben. Nimm sie dir... Und wenn niemand da war, konnte ich zwei Stunden fliegen. Wie hast du das dann zum Job gemacht? Hast du dann unterrichtet? Nun, ich habe die Kommunikation für den Gleitschirm gemacht.

[00:13:41] Oh, okay. Und dann habe ich nach etwa sechs Monaten angefangen zu unterrichten. Und dann habe ich unterrichtet. Ich war eigentlich deren reisender Vertriebsmitarbeiter. Früher gab es also reisende Vertriebsmitarbeiter im Bereich Gleitschirmfliegen. Und sie haben mich zu Fly-ins und Events geschickt. Und ich habe Helme verkauft und ... als hätte ich einen Wagen voller Krempel dabei.

[00:14:06] Und sie haben meine Reisen bezahlt. Und wir haben Torrey Pines da draußen bekommen. Da gibt es einen Importeur. Und was für mich wichtiger war: Ich konnte an verschiedenen Orten fliegen und meine Wissensbasis sowie meine Fähigkeiten erweitern. Es klingt so, als wärst du ziemlich schnell von... Ich bin noch nie über Torrey geflogen. Aber du bist vom Ridge Soaring, Torrey, zum Verständnis und Sehen von cross country übergegangen. Wann hat sich dieser ganze Teil deines Skillsets zu entwickeln begonnen? Nun, ich würde... Schau, als ich dort war, bin ich sieben Tage die Woche geflogen. Also... ich bin an Arbeitstagen fünf Tage die Woche über Torrey geflogen. Und dann habe ich immer meine zwei freien Tage genommen. Andere haben das nicht gemacht. Leute wie Dave und Gabe haben viel gearbeitet. Weißt du, so sieben Tage die Woche über Torrey. Ich bin in die Berge gegangen.

[00:14:51] Und ich bin... Ja, also ich bin zwei Tage die Woche in die Berge geflogen. Und egal wie das Wetter war, ich war einfach da draußen, weißt du? Richtig. Und da gibt es einen Ort namens Blossom, der diesen kleinen... Es ist eine cross country Route von etwa 15 Meilen hin und zurück. Aber es ist im Grunde der perfekte cross country Ort. Man startet sehr tief. Man muss bis auf diese Höhe aufsteigen. Dann muss man einen großen Übergang zu diesem Ding machen, das wie El Cap aussieht. Es ist wie ein Mini-El Cap. Und dann fliegt man da hoch, um zurückzukommen. Und wenn man den Teil mit dem Tailwind auf dem Rückweg nicht richtig macht, landet man im Tal und bekommt ordentlich Ärger. Und also... Was hast du geflogen? Oh, ja. Ich war auf einem One. Weißt du?

[00:15:33] Genial. Ich meine, ich habe geflogen... das ist ja das Ding. Ich habe eine One geflogen und dann eine Low. Eine Low-End One, Two. Und dann bin ich zu einer High-End One, Two gewechselt. Und ich wollte anfangen zu racen.

[00:15:45] Und das war ziemlich lustig. Weißt du noch, welcher Schirm das war? Das war ein Dragon. Ich war also anfangs bei Paratech. Ein P-25 und dann ein P-43. Ja, ich erinnere mich an jeden Schirm. Und dann hatte ich einen Independence Dragon II. Und das war so... Für mich war das so... Genau deshalb fällt es mir schwer, andere zu verstehen. Und die sagen, es liegt am Schirm. Aber für mich war der Schirm damals der Hammer, weißt du? Ich dachte mir, dieser Schirm ist besser als alles andere. Dieser

[00:16:09] **Gavin McClurg:** ist der beste Schirm

[00:16:09] **Nick Greece:** die besten Wings, die ich je hatte. Das ist eine große Sache, weißt du? Selbst wenn es nicht flugtauglich war, wäre ich rausgegangen und hätte auf der Seite gelandet. Weißt du? Und ich wäre nie gegangen, wenn es zu stark war. Ich habe immer gewartet. Ich habe einfach da in der Wüste gesessen und gewartet. Weißt du? Bis es sich beruhigt hat. Weißt du? Weil irgendwann, so kurz vor der Dämmerung, denke ich mir: Okay, jetzt kann ich fliegen.

Weißt du? Und du hattest irgendwie eine einzigartige Art... Vielleicht springe ich gerade zu weit voraus. Aber du hattest irgendwie eine einzigartige Art, in Wettbewerbe zu kommen.

[00:16:37] Bist du nicht mit dem Fliegen bei Wettbewerben angefangen... hast du die nicht einfach so mitgenommen? Ohne eigentlich offiziell dabei zu sein? Hast du die dir quasi untergeschoben? Ist das korrekt? Ja, das ist korrekt.

[00:16:50] Das vergesse ich ab und zu. Ja, ich bin nach... Mein erster Wettkampf war ein World Cup. In Österreich. Und dort habe ich Jamie Messenger kennengelernt, der seitdem ein lebenslanger Freund von mir ist.

[00:17:05] Und ich war einfach... Also ja. Im Grunde habe ich nach Tori durch Tori gegangen. Ich habe dort zwei Jahre unterrichtet. Und dann hat meine Freundin Michelle, die ich damals hatte, ein Fulbright-Stipendium für Marokko bekommen. Und genau zu der Zeit war gerade Bobs Drurys Artikel über Marokko erschienen, in dem es um das Fliegen in Zagora ging. Und da dachte ich mir, na ja, das ist alles, was ich sehen muss. Weißt du?

[00:17:27] Und Felix Volk hatte da auch ein Bild, wie er mit seinem Hänggleiter von einem Damm abspringt. Und ich dachte, ich würde aus Tori etwas mitnehmen. Aber dann wurde mir klar, dass ich gar nichts davon hatte. Also habe ich all meinen Besitz verkauft, inklusive meiner Plattenspieler, was ich immer noch bereue.

[00:17:43] Und ich bin im Grunde ein Jahr lang mit meinem Gleitschirm gereist. Ich hatte also einen großen Gleitschirm auf dem Rücken und mein ganzes Campingzeug und meine Kleidung vorne. Ich hatte also zwei Gleitschirmtaschen. Und ich bin einfach mit dem Daumen hoch unterwegs gewesen. In Marokko. Ja, von Marokko nach Slowenien. Wow. Ja, du hast echt Strecke gemacht. Ja, ja. Es war über ein Jahr. Ich habe einen Monat einen Sprachkurs in Granada gemacht. Ich habe überall nachgesehen, wo auch immer wir gerade waren, nach Gleitschirmfliegen. Heading Earth oder so. Und ich habe herausgefunden, wo sie fliegen. Ich dachte mir: Oh, die haben einen World Cup in Granada veranstaltet. Das war 2003, 2004? Ja, 2003 wahrscheinlich. Okay, ja. Ja, 2003, 2004. Ja. Und die haben ihn veranstaltet, genau wie wir es jetzt machen, wie die Leute es machen. Ich dachte mir: Die hatten einen World Cup in Granada. Ich gehe für einen Monat in eine Sprachschule dorthin. Und ich bin den ganzen Vormittag in den Unterricht gegangen. Und dann bin ich mit dem Bus nach Santa de la Vega gefahren, das ist so das Heimatdorf der Rodriguez-Brüder.

[00:18:32] Und fliegen. Und einfach Spanisch sprechen. Es war fantastisch. Aber dann bin ich zu einem Wettbewerb gefahren, ich habe meinen ersten... oh, mal sehen. Nein, ich glaube, mein erster Wettbewerb war San Andres. Der war in Frankreich. Ich glaube nicht, dass ich dafür zurückgegangen bin. Wie auch immer, ich habe ein paar Wettbewerbe mitgemacht. Aber einer davon war ein Weltcup. Und ich dachte mir, ich schaffe das nicht. Also bin ich einfach hingegangen. Und ich war irgendwie pleite. Also bin ich einfach hineingeschlichen und habe das ganze Essen gefressen, das sie den Piloten serviert haben. Und ich bin in ihre Busse geschmuggelt, um zum Start zu kommen. Aber du warst nicht angemeldet. Du hast einfach... Nein, nein. Ich war auf einer Zwei-zu-Eins-Basis. Und dann wurde ich eines Tages vom Bus abgewiesen. Also dachte ich mir, egal. Ich wusste, dass es da oben einen Start gibt, einen Wendepunkt. Also bin ich zum Wendepunkt hochgewandert.

[00:19:18] Ich habe gewartet. Und sobald ich sie kommen sah, bin ich gestartet. Dann bin ich mit ihnen geflogen, so für eine Minute, bevor sie mich zurückgelassen haben. Und ich meine, nein, bei manchen Leuten dachte ich mir so: Wow, du bist echt schlecht. Du weißt schon, es gibt immer diesen Typen oder diese Frau, mit denen du bei einem Wettkampf fliegst, und du denkst dir: Wenn ich mit dieser Person zusammen bin, bin ich echt schlecht. Genau, genau. Und man denkt sich: Gott, ich muss da bloß weg. Wie könnte ich das, weißt du? Und ich war diese Person für so 150 Leute. Bring mich mal zurück zu deiner Einstellung damals. War das alles in dem Sinne, dass du einfach nur super leidenschaftlich geflogen bist und wusstest, dass die Wettkämpfe dich lehren würden? Ja. Oder warst du eher so: Ich werde eines Tages den World Cup gewinnen? Nein. Wie war dein Ansatz? Ja, nein, nein. Ich wollte einfach nur fliegen gehen. Okay.

[00:20:03] Und die Wettbewerbe haben mich abgehärtet. Und ich meine, Mann, ich habe bei meinen ersten vier oder fünf Wettbewerben vielleicht nie Gold gewonnen. Ja, es ist lustig. Ich habe nie gedacht, dass ich überhaupt beim World Cup dabei sein würde, ganz sicher. Nie. Und dann, Ers Schoenauer, eigentlich, weil ich bei diesem Schweizer Piloten namens Andy Bierenstiel untergebracht war. Und er hat mich mitgebracht, er ist derjenige, der mich eigentlich zu Apto gebracht hat. Er hat mich dorthin gefahren. Und dann, weißt du, ihr ganzes Camp. Ers fährt immer noch Rennen. Ich bin sicher, du kennst ihn. Er ist ein toller Typ. Ja, ja. Und er ist derjenige, eigentlich. Ich sagte: Du solltest das mal machen.

Und ich war so: Was? Ich? Weißt du, das war einer dieser Momente, in denen ich dachte: Nein, das könnte ich niemals machen. Ja.

[00:20:49] Und ich, weißt du, hab mir darüber nie wirklich viele Gedanken gemacht. Aber seine Freundlichkeit hat mich irgendwie dazu gebracht, weißt du, ich hatte das immer im Hinterkopf. Und als es dann soweit war, weißt du, als ich immer hungriger wurde. Aber nein, ich habe nie erwartet, irgendwas zu gewinnen. Alles, was ich wollte, war es, das Ziel zu erreichen. Genau. Ich meine, wir haben, weißt du, scherzhaft gesagt, dass wir ein Team hätten. Wir nannten es Team Big Ears. Weil wir, weißt du, beim Tor immer rumgealzt haben. Oder, weißt du, und ich habe versucht, ich habe Helis geübt, als ich angefangen habe zu konkurrieren. Weißt du, vor dem Start, weil mir das so langweilig war. Und ich war nicht besonders gut darin.

[00:21:21] Also, du warst – also, das war damals im ersten Jahr, ich weiß, du hast Jamie getroffen. Wer waren noch andere Mentoren? Wer waren noch andere – wer waren die? Wer waren die Typen, die dich zum Ziel geführt haben? Nun, ich meine, im Grunde bin ich da einfach wie ein Verrückter herumgelaufen. Und Leute getroffen, viel High-Fiving. Und, weißt du, Jamie und Debu, wir sind am Ende viel zusammen gereist. Jamie war immer besser als ich. Er war also immer jemand, den ich wegen seiner Beständigkeit bewundert habe. Und dann, weißt du, aber Jamie, Debu und ich hatten einige gute Zeiten beim gemeinsamen Rallying. Und das war, als Jamie noch hier in Sun Valley lebte, richtig?

[00:22:06] Ja, genau. Ja. Okay. Also, wen ich bewundert habe, was das Fliegen angeht, die Creme de la Creme damals war Steve Cox. Und Martin Orlik war der Wahnsinn. Das waren die Typen, die einfach immer gut waren. Alex Hoffer war noch einer, den ich als Mentor bezeichnen würde, aber sie waren der Goldstandard, weißt du. Ich versuche zu überlegen, wer noch. Russ. Russ Ogden, den habe ich in diesem Jahr auch getroffen. Und wir sind schnell befreundet geworden. Er war ein unglaublicher Pilot. Er war bei Gradient und Avex, aber auch einfach ein wirklich netter Typ. Er war, er war einfach, weißt du, einer dieser Leute, die man trifft und denkt: Wow, das ist... wir sind einfach schnell befreundet geworden. Ich habe ihn in diesem Jahr in Sun Valley getroffen.

[00:22:51] Aber ja, ich habe damals ziemlich oft auf Bob Drury, Jerome Malpoint und Felix Volk geschaut. Das waren Leute, bei denen ich mir dachte: Wow, die sind da draußen, leben das, erleben das, machen Abenteuer und dokumentieren sie. Das waren damals einige meiner Vorbilder. Diese Wettkampf-Sache war damals definitiv so etwas, das ich gemacht habe, um besser zu werden, und dann wurde es zu einer totalen Sucht. Aber ursprünglich ging es mir mehr um die Abenteuer- und Dokumentationsaspekte, weißt du? Genau. Also ja, cool. Und dann war dieses Jahr vorbei und was hast du danach gemacht, bist du zurück in die USA gekommen? Ich bin zurück in die USA gekommen und habe nach einem Wohnort gesucht. Ich habe hier in Utah einen Wettkampf gemacht, tatsächlich waren die Meisterschaften im September hier.

[00:23:38] Und dann bin ich nach Jackson Hole gezogen, ich war in Jackson Hole für einen Wettbewerb, so ein kleines Intermountain-League-Meeting, von dem ich gelesen hatte, dass Nate Scales es damals veranstaltet hat. Und das war eigentlich der Grund, warum ich in den Intermountain West gezogen bin, seine Intermountain-League-Meetings. Weil ich darüber gelesen hatte und mir dachte: Ich will das auch haben. Das klingt ja Wahnsinn, weißt du? Und also bin ich für einen Wettbewerb nach Jackson geflogen und irgendwie habe ich den Wettbewerb gewonnen, weißt du? Und das war für alle ein Schock. Da kommt einfach so ein reicher Pilot aus Torrey Pines auf einem DHB an. Und so bin ich geblieben, weil das Fliegen – das war quasi das erste Mal, dass ich so richtig große Rocky-Mountain-Flüge gemacht habe, weißt du?

[00:24:22] Und das hat mich an die Zeit zurückgebracht, als man aus den Alpen kam, die natürlich sehr rau sein können und man sie nicht auf die leichte Schulter nehmen sollte, aber sehr anders waren als der Intermountain West. War das, als du angefangen hast in Jackson zu fliegen, so: „Oh Mann, das ist der Wahnsinn“? Oder eher: „Oh Gott, das ist beängstigend“? Es war der Wahnsinn. Ja. Es hat dir gefallen. Du hast diese Persönlichkeit. Du hast es voll abgefeiert.

[00:24:49] Ich dachte mir so: Das ist der Wahnsinn. Ja, das war es. Ich war immer noch super grün, im ersten Jahr bin ich kaum Ski gefahren. Ich bin einfach nur geflogen und habe versucht, über den Schnee Pirouetten und Strömungsabritt zu üben. Weißt du? Aber ja, und diese Community auch, ich war da wirklich mit John Hunt, der später einer meiner größten Mentoren wurde, und John Patterson, und da gab es diese große Chip Hilda Brand und Josh Riggs.

Es gab diese großartige Community von Piloten, die alles gegeben haben. Und das ist auch der Grund, warum ich geblieben bin. Weil ich wusste, dass ich von ihnen so viel lernen kann. Und ich habe es getan, ich habe wahnsinnig viel darüber gelernt, nicht nur, wie man in den Bergen fliegt, sondern wie man generell in den Bergen unterwegs ist, wie man beim Skifahren in den Bergen ist, wie man das findet, wonach man sucht, und einfach eine Menge Wissen.

[00:25:39] Und ich, weißt du, das waren zehn der besten Jahre meines Lebens. Ich bin von dort weggezogen. Ich habe dort zehn Jahre gelebt, aber sie werden immer in meinem Kopf bleiben, weißt du, zehn der besten Jahre meines Lebens. Du und ich haben uns 2012 in Haiti getroffen. Wir hatten schon ziemlich viel zusammen für das Magazin gearbeitet, als ich auf dem Boot war und dir Bilder und so Zeug geschickt habe, aber wir haben uns erst in Haiti wirklich getroffen. Du hast mich eingeladen, dorthin zu kommen. Um zu fliegen. Ich war noch ein kompletter Anfänger, sehr neu im cross country Bereich und ich habe nach einem Ort zum Leben gesucht. Wir waren jahrelang auf dem Boot und ich bin zurück nach Nordamerika gezogen und ich habe dich damals gefragt – und das habe ich schon eine Million Mal gesagt und gedruckt, ich bin sicher, du bist das schon leid – aber ich habe dich damals gefragt, wohin ich ziehen sollte, um in den Bergen zu fliegen und große Lines zu fliegen?

[00:26:27] Weil ich es irgendwie sehen konnte, auch wenn ich noch schlecht war, konnte ich es sehen. Ich konnte sehen, dass das der Ort war, an den ich wollte. Du hast damals gesagt, Jackson, Owens, Sun Valley – du hast ziemlich viel Zeit in all diesen Orten verbracht. Sind das für dich immer noch die absoluten Highlights? Orte wie diese? Ja. Ich meine, Utah ist auch ziemlich gut. Damals konnte ich mir nicht vorstellen, in Utah zu leben. Es gefällt mir sehr gut, aber das Fliegen hier ist auch ziemlich gut. Aber ja, ich denke, für die USA, ja, ich denke, das sind immer noch, weißt du, nimm mich mit zurück, nimm mich mit zu der Zeit. Also, du kommst zurück, du bist in Jackson, du entwickelst diese Beziehungen zu Hunt und all diesen Typen und fängst an, größere Linien zu fliegen.

[00:27:13] Wie kommst du von da weiter? Ich nehme an, das war so um 2005, 2006. Wie kommst du von da dazu, vor zwei Sommern 204 Meilen zu fliegen, was, äh, du weißt schon, den nordamerikanischen Foot-Launch-Rekord aufgestellt hat? Was war das? Du weißt schon, nimm mich mit durch diese Entwicklung. Äh, nun ja. Ich habe einen Job in einem Wohngemeinschaftshaus in der Sozialarbeit bekommen. Die haben mich in den Sommern freigestellt. Ich habe mich für Wettbewerbe in Europa angemeldet. Ich bin rübergeflogen und habe Jamie und Debu getroffen. Wir haben einfach Wettbewerbe in Europa gemacht. Es hat sich einfach eröffnet. Nichts Großes, aber tolle Wettbewerbe an Orten wie Piedrahita oder San Andres oder La Rana oder diesen klassischen Flugorten. Die französischen Alpen haben mich wirklich im cross country unterrichtet, im Stil des cross country, den ich fliege, glaube ich, bis heute.

[00:28:06] Da habe ich meine ersten Erfahrungen in Sachen Flugdistanz gesammelt, besonders in La Rana. La Rana hat viele sehr windige Täler, die meiner Meinung nach aus jeder Richtung kommen und alle in verschiedene Richtungen wehen. Lustig, dass du La Rana erwähnst. Da habe ich meine ersten Erfahrungen auch gesammelt. Es ist ein interessanter Ort. Ja, cool. Das wusste ich nicht. Ja, also habe ich das gemacht. Das war nur für anderthalb Monate. Den Rest der Zeit bin ich mit allen in Jackson geflogen. Dann habe ich einfach allen zugehört, mir Chips Karten angesehen, auf denen die großen Flüge von allen in den letzten 20 Jahren verzeichnet waren, und darüber gesprochen. Aber ich denke auch, dass es etwas bringt, wenn Leute kommen, die neu sind; sie bringen eine andere Perspektive mit, so wie du, als du nach Sun Valley geflogen bist.

[00:28:58] Ja, ich bin 240 Meilen geflogen. Deine Perspektive war vielleicht anders genug, dass du diese Linie gesehen hast, die sie gezogen haben, und die der Farmer nicht sehen konnte. Ich denke, ein bisschen davon steckt auch in Jackson. Ja, also einfach viel Wettbewerb und so viel wie möglich fliegen und reisen, um so viel wie möglich zu fliegen. Einfach Lebensdedikation dafür. Hart arbeiten, im Winter Überstunden machen, damit ich den ganzen Sommer fliegen kann.

[00:29:24] Wir hatten dieses Gespräch. Es war irgendwie die Inspiration für die Erstellung von dem hier. Wir haben darüber gesprochen, auf dich, Russ, Martin, Farmer und Nate zu hören, nach der PWC hier in Sun Valley 2012, was damals, ich glaube, mein zweiter Wettbewerb war. Ihr hattet einfach so viel Wissen zu teilen.

[00:29:49] Wenn du auf die Zeit zurückblickst, auf die 204 Meilen und den Sieg bei den US-Meisterschaften letztes Jahr – was davon konntest du umsetzen? Was kannst du dir noch merken, was Leute wie du gesagt haben? Die Ratschläge, die du 2007 oder 2008 bekommen hast. Ich sehe dich als einen unglaublichen Kletterer. Wenn wir zusammen

Wettbewerbe fliegen, bist du immer auf diesem verdammten Kavu-Schirm ganz oben im Stack. Es ist unglaublich. Das war schon immer etwas, das ich wirklich herausfinden wollte. Ich finde es inspirierend, dass du einfach über allen anderen sitzen kannst. Was hat dich dorthin gebracht? Was waren die Werkzeuge oder die Lektionen?

[00:30:36] War das nur Übung? Hat dir Felix Walker oder jemand gesagt: Hey, das musst du so machen? Hattest du einen magischen Moment oder waren es einfach Jahre? Nein. Um ehrlich zu sein, habe ich in den ersten acht Jahren vielleicht nicht viel Rat bekommen. Es ist interessant, dass du das sagst. Ich muss kurz einhaken. Nur weil Nate dasselbe gesagt hat, dass es früher viel wettbewerbsintensiver war.

[00:31:04] Das ist etwas, das ich mir nicht einmal vorstellen kann. Als ich angefangen habe, hatte ich immer das Gefühl, dass Wissen einfach geteilt wurde. Selbst bei den X-Ops waren die Leute so offen und haben alles geteilt. Das ist ein interessanter Wandel. Erzähl ruhig auch davon. Ich stelle dir zu viele Fragen auf einmal. Nein, nein. Ich stimme dir zu. Ich denke, das „Rat Race“ hatte damit etwas zu tun. Die Haley's hatten damit etwas zu tun. Ja, möglich. In meinen ersten acht oder neun Jahren war es wirklich schwer, jemanden dazu zu bringen, einem Ratschläge zu geben. Hunt war der erste Mensch, der wirklich offen und bereit war, einfach alles zu teilen. Ich habe ihn gefragt, wie das Wetter heute ist. Er hat meine sinnlosen Fragen mitgemacht. Gott segne ihn.

[00:31:50] Erzähl mir, was er dachte und wie seine Erfahrungen waren. Man musste definitiv selbst rausgehen und es herausfinden. Hut ab vor Leuten wie dir und Nate, die das meiner Meinung nach wirklich verändert haben. Ich habe das Gefühl, wenn heute neue Leute in den Sport kommen, sehen wir unseren lokalen Helden in diesem Jahr, Mitch Riley, der von der ehrenamtlichen Arbeit bei den PWC hier im Jahr 2012 bis zum US-Champion in diesem Jahr gegangen ist. Es ist ziemlich cool das zu sehen. Ich denke, wir haben Leute wie dich, zu denen wir ständig gehen können. Ich meine, reden wir über ein paar alberne Fragen. Ich habe dich jahrelang mit diesem Mist genervt. Oh, nein. Du hast mich überhaupt nicht genervt.

[00:32:36] Nein, das hast du nicht. Ich meine das ernst. Ich glaube, für viele Leute, die so viel Zeit und Teile ihres Lebens damit verbracht haben, ist es eine Freude, jemanden zu finden, der begeistert ist, offen für das Lernen ist und jede Information aufnimmt, die wir haben. Ich unterrichte niemanden mehr. Ich gebe keine Guides oder so was. Ich unterrichte nur noch aus Spaß.

[00:32:59] **Gavin McClurg:** Ich unterrichte nicht zum Spaß. Ich unterrichte nicht zum Spaß. Ich unterrichte nicht für

[00:32:59] **Nick Greece:** kostenlos, weil es für mich der einzige Weg ist, es zu tun. Ich bin nicht unbedingt ein toller Lehrer. Ich schaue mir Farmer arbeiten an oder Rob Sporer oder Chris Santacroce. Ich bin einfach immer so beeindruckt von ihrer Fähigkeit zu lehren. Eine Sache, die mir tatsächlich – eine eher ungewöhnliche Sache – im Kopf geblieben ist: Ich habe Chris Santacroce einmal gefragt, so nach dem Motto: Hey, wie klettere ich besser oder wie kletterst du? Er sagte, ich weiß nicht, vielleicht war das vor acht, zehn Jahren. Er meinte, ich probiere viel aus.

[00:33:38] Das ist mir immer im Kopf geblieben.

[00:33:42] Das ist mein Flug- und Thermikstil: Ich versuche, viele Luftpakete abzutasten, und suche immer bis zu einem gewissen Grad nach einem etwas besseren Abschnitt der Thermik, während ich im Gleitflug ständig nach einer besseren Gleitlinie suche. Ich versuche einfach immer, an einem Tag so viel Luft wie möglich abzutasten, um das beste Stück zu finden. Ja, ich würde sagen, wenn du einen wirklich offensichtlichen Flugstil hast, bist du in einer riesigen Gruppe immer der Typ, der sich weiter ausstreckt. Ich glaube, ich habe von euch beiden, dir und Josh, eine Technik gelernt. Ich glaube, das war vor ein paar Jahren in Valle, wenn ihr gemeinsam auf eine Thermik zusteuert, fliegt ihr immer in entgegengesetzte Richtungen.

[00:34:28] Du probierst im Grunde die doppelte Menge an Luft aus. Ich liebe diese Technik. Ich versuche sie ständig mit Leuten anzuwenden. Meistens wissen sie nicht, was ich tue, und sind total sauer, weil ich in die falsche Richtung fliege. Du hast recht. Ich denke dabei an dich. Ich glaube, die Leute, besonders wenn sie in einer Gruppe fliegen, haben tendenziell Angst, den Auftrieb zu verlieren, und bleiben genau dort, wo sie sind. Du beweist, dass man es kann. Du beweist, dass man es kann. Du beweist, dass man überallhin fliegen kann und trotzdem oben bleibt. Ja, das ist ein guter Move. Nun, ich denke, im Wettkampf ist das fast schon ein Fehler. Ich habe wahrscheinlich schon Tage deswegen verloren, besonders auf World-Cup-Niveau, wo jeder an einem Ort bleibt.

[00:35:14] Man muss einfach bei ihnen bleiben. Aber beim cross country Fliegen, was letztendlich – ich meine, das ist das, was ich mir immer sage. Das ist das, was mich am meisten interessiert. Ich bin in den Wettkampf eingestiegen, weil es ein cross country Wettbewerb war. Es war ein cross country Wettbewerb.

[00:35:28] Für cross country funktioniert das für mich immer noch super. Es kann auf einem sehr kleinen Niveau sein, sogar nur innerhalb der Thermik. Ich denke, nach Jahr für Jahr, in dem man das macht, fängt man an, ein gutes Gefühl für den Raum zu entwickeln und zu wissen, wo dein Gleitschirm sein sollte. Ich fliege auch sehr flach. Ich nutze viel Außenbremse und drücke sie raus, um den Gleitschirm zu girieren. Also, das ist noch einer. Ich fliege nicht – es ist sehr selten, dass ich ihn einfach so ankippe. Ich bin eher ein flacher Turner, glaube ich. Ich weiß nicht. Es ist schwer. Es ist schwer, wenn Leute fragen, was für ein Pilot man ist. Ich habe eigentlich keine Ahnung.

[00:36:11] Du bist ein guter.

[00:36:15] Wisst ihr, was ich meine? Die fragen so: „Was ist dein Stil?“ Und ich denke mir: „Ich weiß nicht. Wir haben Stile. Ehrlich gesagt weiß ich nicht mal, was diese Stile überhaupt sind.“

[00:36:25] Ich weiß, eines deiner Ziele war es, in das US-Team zu kommen und uns bei den Worlds zu vertreten, was du jetzt schon zweimal oder öfter getan hast. Es waren die letzten beiden, richtig? Nein, nur zwei. Ja, die letzten beiden. Es wurde viel geredet, als ihr losgezogen seid. Wir sind beim Zuschauen immer so aufgeregt. An einem guten Tag können du, Josh und Eric, die uns die letzten beiden vertreten haben, jeden schlagen. Aber bei den Worlds waren wir im Vergleich ziemlich schwach. Im Vergleich zu den Schweizern und den Franzosen gibt es dafür offensichtliche Gründe. Die haben viel mehr Geld. Die haben viel mehr Stunden. In Europa ist es viel einfacher zu fliegen. Es gibt eine ganze lange Liste. Aber was können wir als Nation tun, um uns zu verbessern?

[00:37:15] Das ist eine gute Frage. Ich hatte zwei schreckliche Leistungen bei den Weltmeisterschaften. Ich persönlich möchte nicht zwei Wochen lang mit einem Gleitschirmrennen fahren. Das interessiert mich überhaupt nicht mehr. Eine Woche ist das Maximum. Ich möchte aus mehreren Gründen nicht zwei Wochen lang mit einem Gleitschirmrennen fahren. Ich denke, ich habe nicht die Konstitution, um zwei Wochen lang zu rennen und voll auf die Bremse zu gehen. Ich werde einfach erschöpft. Es ist mir nicht so wichtig. Wenn meine ADHS einsetzt, ist mir das für zwei Wochen völlig egal. Nach dem achten Tag macht es mir keinen Spaß mehr. Es ist einfach nur Arbeit. Genau, ich mache das ja aus Spaß.

[00:37:57] Es ist auch einfach enorm. Man muss im Grunde drei Wochen von der Arbeit frei nehmen. Das geht auf Kosten von allem anderen, was man in dem Jahr noch machen möchte.

[00:38:08] Ich weiß nicht. Ich möchte trotzdem noch an den World Cups teilnehmen. Eine Woche ist für mich perfekt. Als Team weiß ich nicht, was wir machen können. Letztes Jahr hatte ich gesundheitlich etwas Pech. Das war hart. Und dann hatte ich sowieso definitiv Pech. Vielleicht könnten wir uns alle mal zusammenfinden und ein bisschen mehr zusammen fliegen, aber das ist eine komische Sache, weil man während des Wettkampfs nicht zusammen fliegt. Es ist eine Einzelleistung. Es ist normalerweise kein Teamsport. Ich weiß nicht mal, was die Franzosen können... Sie haben wirklich gute Briefings. Sie haben Karten.

[00:38:51] Farmer hat dieses Jahr die Rolle übernommen und eine tolle Arbeit als Teamleiter geleistet. Für die Zukunft könnten sie vielleicht sogar herausfinden... wir könnten sogar herausfinden, was passiert, wenn Farmer ins Team kommt. Höhen für den Endgleitflug, weißt du, damit du die schriftlich hast. Vielleicht mehr Training machen, bevor wir... wir haben letztes Jahr genug Training gemacht, das hat nicht funktioniert. Ja, ich glaube, wir zerfallen einfach. Unser Flugstil ist zu aggressiv für einen 14-Tage-Wettbewerb, weißt du. Ich weiß, in der Schweiz ist das etwas, das ich in den letzten paar Jahren machen wollte, ich hatte nur nicht die Zeit oder den Zeitplan und so mit allem, was los war. Aber weißt du, die Schweizer haben ihre Liga, jedes Wochenende fliegst du mit einigen der besten, vielen der besten Piloten der Welt, jedes Wochenende Rennen, und es ist einfach wie Training. Ich meine, ich denke, wir haben die Gelegenheit, große Linien zu fliegen, wenn das Wetter passt, aber es ist nicht dasselbe, es ist kein Training. Und es scheint einfach so, als wären wir so verstreut und unsere Flugplätze sind so berüchtigt unbeständig, dass es ziemlich schwer ist, das zu machen. Weißt du, in Europa kannst du sogar bei schlechtem Wetter fliegen gehen, du kannst eine kleine Task setzen, wie sie es bei Woodrat machen, wenn das Wetter nicht so gut ist. Und es scheint, als hätten wir viele Dinge gegen uns, aber ich... ja, es ist interessant, deine Gedanken dazu zu hören, weil wie gesagt, scheint es so, als

hätten wir unabhängig voneinander großartiges Talent, aber es ist schwer, das als Team zu machen. Ja, nein, ich denke, deine Punkte sind sehr valide. Ja, wir konkurrieren nicht genug. Ich meine, ich bin nicht...

[00:40:28] Ich schätze, wir könnten es vielleicht dazu machen, dass jeder Pilot mindestens drei oder vier Wettbewerbe pro Jahr absolvieren muss. Wenn du auf die Welt zurückblickst – wenn du dich zurück in diese frühen Tage versetzen könntest, als du ein Pilot mit 50 Flugstunden warst, vielleicht am Ende dieser 31 Tage in Tory – was wäre ein Rat, den du gerne bekommen hättest, den du aber nicht hattest, wenn du auf den Beginn deiner Gleitschirmfliegen-Karriere zurückblickst? Ja, das ist eine gute Frage. Ich wäre noch härter gereist und an noch mehr Orten geflogen. Jetzt, wo ich körperliche Probleme habe, was meinen Rücken und so angeht, wünschte ich, ich wäre ein bisschen härter gegangen, ich schätze. Ja, mehr SIVs gemacht. Ja, ich weiß nicht, ich hatte wirklich Glück, ich war sehr begünstigt. Ich hatte eine relativ sichere Bilanz, eine kleinere Verletzung und dann Bravo Mexiko am Turnpoint namens El Escoto und

[00:41:29] Das ist eine tolle Geschichte. Ich glaube, du hast das mit Carrie in ihrem Podcast schon abgedeckt. Ich werde das in die Shownotes schreiben, falls Leute die El Scroto-Geschichte hören wollen. Das ist eine super Geschichte. Und ja, ich meine, ich weiß nicht, hab Spaß, behalt das bei. Das ist es. Es ist ziemlich einfach. Nate war ein riesiger Mentor, Bill Belcourt war auch ein riesiger Mentor, was das Fliegen angeht, als ich in die USA zurückkam, und hat mir einfach geholfen, meinen Kopf klar zu behalten und die Dinge in Perspektive zu setzen. Und das Wichtigste, was Nate immer betont hat, ist: Hab Spaß. Wenn ich darauf zurückblicke, als ich Spaß hatte, habe ich am meisten gelernt. Wenn du also keinen Spaß hast, machst du es nicht richtig und du musst etwas ändern und dafür sorgen, dass das, was du tust, für dich Spaß macht – egal ob es jetzt Sled-Rides sind oder was auch immer. Es gibt da auch diese Lernprogression, die man respektieren muss. Wenn man diese manchmal überspringt, bedeutet das, dass man keinen Spaß mehr hat, weil man seine Fähigkeiten überschritten hat und der Spaß vorbei ist. Und manchmal muss man einen Schritt zurückgehen, um drei Schritte vorwärts zu machen. Also denke ich, hab keine Angst davor, einen Schritt zurückzugehen, um voranzukommen.

[00:42:45] Einer meiner Unterstützer bei den X-Ops, ein Typ namens Bruce Marks, hatte einen richtig schlimmen Absturz in Sun Valley – einer dieser unglaublich glücklichen Fälle, dass er überlebt hat und fast unverseht davon wegkam. Er hat seinen Rettungsschirm ausgelöst, aber er war zu tief und er ist nicht ausgezogen, aber er hat seine Rotation gestoppt. Wir gehen jetzt nicht zu tief ins Detail, aber es hat ihn echt zurückgeworfen. Er ist unglaublich aggressiv geflogen und hat wirklich alles gegeben, ein paar Jahre hintereinander mit 500 Stunden – hast du das schon durchgemacht? – und das war vor zwei Sommern, und er ist jetzt erst so richtig wieder dorthin zurückgekehrt, wo es wieder Spaß macht, indem er diesen Sommer bei einem Mentor zu Schirmen zurückgegangen ist. Es war eine Freude zu sehen. Hast du selbst schon mal solche Zeiten durchgemacht? Ja, ich habe meinen Rettungsschirm in Sun Valley ausgelöst, als ich auf Wettkampfschirme umgestiegen bin. Ich bin geflogen, und das war vor den Meisterschaften in Sun Valley. Ich war müde und hatte gerade ein paar Tandemflüge hinter mir, und ich erinnere mich, wie ich mir gesagt habe: „Oh, du musst fliegen, wenn du müde und erschöpft bist, das ist gute Übung, gutes Training.“ Dabei hätte ich denken sollen...

[00:44:01] Es war Zeit zum Fliegen, weißt du. Also bin ich hochgegangen und ja, ich bin auf einem Comp-Schirm gestartet und musste fast, ja, fast schon meinen Rettungsschirm auslösen. Ich hatte echt Glück, dass ich ihn ausgepackt habe. Ich erinnere mich, wie ich dachte: Wenn der nicht aufgeht, bin ich tot. Und sobald ich das dachte, ging er auf, und dann war es so wie – bumm – und ich bin auf den Boden gekracht. Es war Mittag in Sun Valley, weißt du, ich habe eben gelernt, was Sache ist. Und von da an habe ich versucht, wieder auf den Comp-Schirm zu wechseln. Ich hatte zum ersten Mal einen Comp-Schirm bekommen, das war so mein erstes Mal, weißt du. Ich hatte eine Sache im cross country, eine Future Hero Section, weißt du, und ich war so auf Platz 39 der Welt bei den WPRs oder 49, ich weiß nicht, so etwas in der Art, und ich fühlte mich ziemlich badass. Und deshalb war es echt hart, weißt du, und auch die Art, wie ich bis dahin gelebt hatte – ich hatte meine Identität irgendwie um das Gleitschirmfliegen herum aufgebaut, weißt du. Und deshalb war es für mich sehr schwer, meine Medizin zu schlucken und

[00:45:01] Ich flog diesen Wettkampf-Schirm und hatte Angst, und außerdem glaube ich, dass mit dem, den ich hatte, definitiv etwas nicht stimmte. Ich war mit Nate über den Boulders, ziemlich tief über den Boulders, und plötzlich verlor ich die Kontrolle und ging etwa 600 Meter in die Kaskade. Ich flog dann praktisch zurück nach Sun Valley, packte ihn ein, verkaufte ihn und stieg zurück auf einen Two-Three, das war der Gleitschirm, ein Trango Two, ihr wisst schon, und

ich flog einen Two-Three für zwei Seasons, bis ich wieder zu Wettkampf-Gleitschirmen zurückkehren konnte. Ja, es war gut, aber es war eine dieser Sachen, bei denen ich endlich zugehört habe, und Nate hat mir auch geholfen. Er meinte so: „Alter, lass den Wettkampf-Schirm, das ist deine Arbeit.“ Und weil ich da oben einfach nur dachte: „Oh mein Gott, jede kleine Turbulenz“, könnt ihr euch das vorstellen? Sechs Stunden, oh Gott, was war das? Ja, das passiert, wer würde das machen?

[00:46:01] weißt du, weil das ist unmöglich. Aber ja, es ging darum, das Ego beiseite zu schieben, die Tatsache beiseite zu schieben, dass ich in meinem Kopf ein Wettkampfpilot war – das ist es, wofür ich mich in den letzten Jahren hingeegeben habe. Sogar die Tatsache beiseite zu schieben, dass ich diesen kostenlosen Schirm bekommen hatte, weil ich quasi „gesponsert“ war. Es ging darum, das Richtige zu tun, das Gesunde zu tun und das, was mir langfristig helfen würde, mich als Pilot weiterzuentwickeln. Und ich denke, manchmal ist es für Leute schwer das zu sehen, weil da all diese Faktoren eine Rolle spielen. Ich denke, du sprichst davon, in Kontakt zu bleiben und im Einklang mit dem zu sein, wo man mental gerade steht. Weißt du, als du rausgekommen bist und für den Intermountain-Wettkampf, den Nate diesen Sommer hier hatte, war ich gerade erst von den X-Alps zurückgekommen und wir sind geflogen, das war wahnsinnig. Du bist in fünf Tagen etwa 38 Stunden geflogen, das war unglaublich. Ich meine, wir haben hier nie so ein Wetter hatten, es war einfach perfekt. Und ich bin jeden Tag aufgewacht und habe gehofft, dass es regnet, weil ich wusste, dass ich nicht in Form war und dass ich müde war. Und weißt du, ich bin mit dem Schirm geflogen, den ich am Ende der X-Alps hatte, der ins Meer ging, und ich war mir ziemlich sicher, dass er nicht sehr gut eingestellt war, und ich war einfach, weißt du, es war irgendwie meine erste Phase des Fliegens ohne viel Selbstvertrauen, und das ist beängstigend, und man muss darauf wirklich hören. Und ich bin weitergefliegen, weil es so war: Du bist hier, und es war toll, und ich hatte das Gefühl, ich sollte keinen Tag verpassen, wenn es so gut war, aber es war, weißt du, in gewisser Weise ziemlich albern von mir, in der Luft zu sein, und ich bin aus dieser Woche herausgekommen und habe viel darüber nachgedacht: Moment mal, das soll doch Spaß machen.

[00:47:33] Es hat Spaß gemacht, aber es war nicht genug Spaß.

[00:47:38] Ja, ich meine, es ist ein gefährliches Unterfangen, und deshalb müssen für mich alle diese gefährlichen Unterfangen es wert sein, und das ist etwas, das sich meiner Meinung nach jeder ernsthaft selbst fragen muss. Ich meine, außerdem haben wir es mit ernsthaften Sicherheitsmängeln zu tun, wie ich neulich mit Belcourt darüber gesprochen habe, und er findet nicht, dass es ein... Er denkt, es sei normal. Es ist wie eine Rückkehr zum Mittelwert, was unsere Sicherheit angeht. Wir hatten dieses Jahr viele Todesfälle in den USA, viele Verletzungen. Wir könnten deswegen unsere Versicherung verlieren, und ich bin der Meinung, dass wir alle kollektiv etwas tun müssen, um uns mehr auf die Sicherheit zu konzentrieren und sicherzustellen, dass ihr jedes Mal, wenn ihr abhebt, bereit seid abzuheben, und dann auch noch,

[00:48:28] wir müssen sicherstellen, dass Leute, die nicht abheben wollen, nicht einfach so um unsere Flugplätze herumschlendern. Und meiner Meinung nach müssen wir uns alle kollektiv zusammennemen und hier in den USA etwas ändern. Anstatt uns für den längsten Flug gegenseitig die Fünf zu geben, sollten wir uns für sichere Flüge oder eben für alles, was gut läuft, gegenseitig die Fünf geben. Ein anderer Ansatz. Ich glaube, wir hatten Nate vor ein paar Folgen in der Show, und er hat diesen Sommer beschlossen, auf einen Wettkampf-Gleitschirm zu verzichten, und er genießt es einfach total auf seinem Triton, einem ENC-Gleitschirm, und hat richtig Spaß daran. Ich denke, das war ein roter Faden in all diesen Podcasts: Sicherheit und Risiko. Und ich denke, nach der Rückkehr von der Owens-Veranstaltung, da gab es zwei schwere Unfälle, und ich will das Thema Sicherheit nicht überstrapazieren, aber ich stimme dir zu.

[00:49:21] Ich denke, die eigentliche Lehre aus beiden Fällen ist, dass man das von außen nie wirklich beurteilen kann, und ich möchte das Geschehene dort nicht schmälern oder herabwürdigen, aber ich glaube... Ich denke, der Konsens ist, dass beide Typen die Möglichkeit hatten, ihren Rettungsschirm zu ziehen, und worüber wir gesprochen haben, war, ihn kräftig und früh zu ziehen. Sie funktionieren. Wir hatten noch einen Fall mit einem Rettungsschirm-Auslösen, ich glaube, an Tag drei, und der Typ ist gelandet, hat ihn eingepackt und ist einfach weitergegangen, überhaupt kein Problem. Also finde ich es gut, solche Themen wieder aufzugreifen und sicherzustellen, dass wir sicher fliegen. Ja, ich habe in 15 Jahren wahrscheinlich über hundert Rettungsschirm-Auslösungen gesehen und noch nie von jemandem gehört, der sich verletzt hat.

[00:50:08] Wow. Ich meine, es gab Tage mit Petrohita während der British Open. Da waren sieben an einem Tag. Wahnsinn. Dieser eine Typ, ich meine, der hat den so weit geworfen, das waren so 12.000 Fuß. Der wird wohl erst in einer Stunde runterkommen.

[00:50:24] Ein anderer Typ wurde in eine Wolke aufgesaugt, und... und... und er war im Funk, und das war echt nervig. Ich meine, er meinte so: Ich bin auf 4.000 Metern. Er hat uns quasi alle 10 Meter gesagt, wo er ist. Fast so, als wollte er da rein und sagen: Halt die Klappe und stirb wie ein Mann, weißt du?

[00:50:45] Und schließlich sagt er so: Ich bin an einen Punkt zurückgekehrt, an dem ich keinen Vorteil mehr habe. Darf ich weiterrennen? Ich dachte mir nur: Was? Also, er wurde hochgesaugt, wieder ausgespuckt und dann ist er in eine Spirale gerutscht und wollte trotzdem weiterrennen. Ich dachte mir, der Typ ist ein Star.

[00:51:00] Ich hätte einfach zusammengeklappt und abgebrochen. Das ist Wahnsinn. Also, es ist interessant, dass du das ansprichst, weil Michael Vichy, ein wirklich, wirklich guter Wettkampfpilot, der dieses Jahr zum ersten Mal bei den X-Alps dabei war, hat seinen Rettungsschirm mitten im Rennen schon sehr hoch ausgepackt, anscheinend so bei 3.000 Metern, und ist in einem See gelandet. Und ich habe ihn danach danach gefragt, so nach dem Motto: Hey, warum hast du das so früh gemacht? Und er meinte: Warum nicht? Ich hatte meinen Gleitschirm so extrem verloren und ich hatte meinen Rettungsschirm noch nie ausgepackt. Und ich dachte, als es anging, so wie es lief, wäre das einfach nicht mehr zu retten. Und ich war über einem See. Und ich dachte mir: Scheiße, Mann, das ist genial. Ja. Ja, im Zweifel einfach rausziehen. Ich meine, also ja, ich denke, da müssen wir uns darauf konzentrieren.

[00:51:46] Weißt du, da gibt es zwei Theorien. Manche Leute sagen, wenn man ein Ski-Magazin liest, wird nicht ständig über Lawinen berichtet. Und dann gibt es die andere Theorie, dass wir uns selbst weiterbilden müssen. Im Grunde wird man im US HPA Magazin wieder anfangen, Unfallberichte zu sehen. Es hat uns lange gedauert, die rechtlichen Auswirkungen dafür zu klären. Aber ich erinnere mich, als ich noch ein neuer Pilot war, dass das das Erste war, was ich gelesen habe, weil ich das nicht machen wollte. Ich wollte nicht das tun, was diese Leute getan haben. Da gibt es eigentlich einen Rat: Sei immer bereit, ein bisschen umständlich zu sein. Einer der Punkte, die mir bei diesen Berichten über Unfälle aufgefallen sind, war, dass ich zu meinem Auto wollte und deshalb in dieses Ding gekracht bin.

[00:52:34] Ich wollte nicht laufen, also bin ich gegen das Ding gefahren. Ich wollte das nicht machen, also habe ich mich entschieden, es an einem riskanten Ort abzustellen, anstatt an einem tollen Platz, der eine Meile entfernt war, wisst ihr schon. Ich würde sagen, dass mich das oft aus der Patsche gerettet hat. Ich erinnere mich oft daran, wisst ihr schon. So nach dem Motto: Hey, Alter, bist du gerade einfach nur faul oder ist das der beste Landeplatz? Besonders wenn man cross country fliegt und so weite Strecken zurücklegt, wo man an diesen zufälligen Orten unterwegs ist. Ja, denn ganz am Anfang, ich denke, habe ich eine der wertvollsten Lektionen daraus gelernt, dass ich mir einen Unfall angesehen habe. Und ich werde das hier weitergeben, weil ich denke, dass das etwas ist, über das die Leute nachdenken sollten – in diesem Zusammenhang, eine Entscheidung zu treffen, die dein Leben retten kann, auch wenn es etwas umständlicher ist.

[00:53:20] Ich war in der Nähe von Annecy unterwegs. Es war eine geführte Tour mit einem Typen namens Toby Cologne, der eine wirklich gute Sicherheitsbilanz hatte. Aber an diesem speziellen Tag war es extrem windig. Er brachte uns an einen Ort, der etwas abseits der Berge lag. Es war niedrig, im Grunde ein Ort zum Hangsoaren, direkt an einer Klippenkante. Und das Wetter war echt schlecht. Es zogen große Zellen durch, und es war absolut kein offensichtlicher Flugtag. Er fragte alle Schüler, bevor wir losflogen: „Was denkt ihr über den heutigen Tag?“ Und wir alle waren so: „Ich weiß nicht, es sieht irgendwie riskant aus.“ Und Toby, mein Partner zu der Zeit, war der Einzige, der sagte: „Das ist kein Flugtag. Ich gehe nicht.“ Und Toby war so: „Ich weiß nicht. Also, ich denke eigentlich, man kann heute fliegen. Man muss nur zwischen den Zellen fliegen und vor dem Durchzug auf den Boden kommen“, was rückblickend irgendwie lächerlich klingt.

[00:54:11] Und ich meine, er hatte recht, aber man musste dann eben zwischen diesen Dingen auf den Boden kommen. Wenn also etwas durchkam, musste man die Entscheidung treffen: Wann kommt es? Wie schnell kommt es? Er verließ sich also sehr auf Fähigkeiten, die ich denke, viele von uns nicht hatten. Wie dem auch sei, wir sind alle gestartet, und ich hatte ziemlich Glück, weil ich direkt abgetaucht bin. Und als diese Zelle dann näher auf uns zukam, waren noch drei Leute in der Luft. Ein Typ, ein Pilot mit sehr wenig Flugstunden, vielleicht 50 Stunden, Toby und mein Freund Bruce,

der mein Supporter beim Rennen war. Ich funkte ihnen rein und sagte: Hey, das Ding kommt echt schnell. Ihr seht, dass am Boden viel Wind ist. Ihr müsst auf den Boden oder rennen, wisst ihr, über die Rückseite weg. Und Bruce und Toby sind gerannt.

[00:54:57] Sie waren hoch genug, um über diesen Grat zu kommen, und sie rannten über die Rückseite weg. Und, weißt du, dieser arme andere Typ war nicht hoch genug und hatte diese Fähigkeiten nicht wirklich in seinem Werkzeugkasten. Er hatte wirklich nur seine großen Ohren. Also setzte er seine großen Ohren ein und versuchte, auf dieses Feld vor dem Grat zu kommen, genau in dem Moment, als das Ding einschlug. Es war wie in einem Horrorfilm. Sein Schirm war komplett außer Kontrolle. Er wurde herumgeschleudert, und dann waren da Stromleitungen, und wir haben alle über Funk gerufen: Pass auf das auf, und pass auf das auf. Und schließlich, etwa 30 Minuten später, war er außer Kontrolle. Etwa 9 Meter über dem Boden ging sein Schirm einfach wie ein Fallschirm nach unten, und er schlug hart auf. Und er hat, weißt du, das war die zweite Lektion, er hat versucht, es zu abzufangen, anstatt eine saubere PLF zu machen.

[00:55:42] Weil es hohes, langes Gras war, wäre es vielleicht okay gewesen, oder vielleicht nur eine Verstauchung oder so, wenn er sich einfach mit dem Aufprall abgerollt hätte. Aber er hat versucht, auf den Füßen zu bleiben und, ich will den Zuhörern die blutigen Details ersparen, aber er wurde schwer verletzt. Und während er das die ganze Zeit gemacht hat, dachte ich mir ständig: Gott, er muss nur leevogabwärts drehen. Und ihn in die Bäume abwerfen. Da gab es diese riesige Kappe aus herrlichen, weichen französischen Bäumen, wo er höchstwahrscheinlich seinen Gleitschirm zerstört hätte. Und vielleicht hätte er, weißt du, vielleicht hatte er Pech und wäre ziemlich hart gegen einen Ast gestoßen oder so. Oder, weißt du, wie du es gemacht hast, El Scroto, gegen den Baum, aber er wäre höchstwahrscheinlich völlig okay gewesen. Und das hat mir damals klar gemacht, und seitdem achte ich immer darauf, welche Optionen ich hier habe.

[00:56:30] Weißt du, weil... Ich denke, wenn man Gleitschirmfliegen geht, wird man irgendwann einen Fehler machen, der schlimm wird. Du wirst es wahrscheinlich irgendwann zu weit treiben oder den Himmel nicht gut genug lesen und dich damit auseinandersetzen müssen. Und ich denke, es ist eine gute Idee, bereit zu sein, sich selbst etwas umständlicher zu machen oder, weißt du, im Wasser zu landen, in einem See, irgendwo, wo es sicherer ist. Vielleicht zerstörst du deine Ausrüstung, aber du kannst davon weggehen. Du hast, weißt du, seit dem Gewinn der Meisterschaften letztes Jahr... und du bist zur Weltmeisterschaft gegangen, ich weiß, aber du bist irgendwie ein bisschen von der Wettkampfszene zurückgetreten. Worauf konzentrierst du dich heutzutage so? Was sind deine Ziele beim Gleitschirmfliegen und im Leben? Ja, nun, ich habe mich verletzt, nur eine degenerative Rückenangelegenheit.

[00:57:16] Etwa vier Tage nach Kolumbien wurde es richtig schlimm, sodass ich mich nicht mehr als zehn Minuten hinsetzen konnte. Und wenn ich es tat, musste ich mich beim Aufstehen vor Schmerzen an etwas festhalten. Also hatte ich eine Rückenoperation. Und seither erhole ich mich davon. Das hat lange gedauert, ich bin vielleicht gerade erst langsam wieder auf dem Weg der Besserung. Ich zögere sogar, das so zu sagen, aber ich musste quasi wieder lernen zu gehen. Und während dieser Zeit habe ich viel darüber nachgedacht, was ich bisher gemacht habe und was ich in Zukunft tun wollte. Ich habe schließlich 13 Jahre lang gewettet. Das war ein riesiger Teil meines Lebens und wird es immer sein. Aber dieses Jahr habe ich nur Zeit für ein oder zwei Reisen. Und ich wollte – wir sind nach Nepal geflogen, um das Karma Flights Team dort zu filmen.

[00:58:09] Und dann bin ich nach Iran geflogen. Um im Grunde diese Kultur zu erkunden, die unsere Kultur eigentlich versteckt. Für mich ging es darum, ein bisschen zu meinen Wurzeln zurückzukehren, die Kappe als Reiseinstrument zu nutzen, sowohl in der Luft als auch am Boden. Und das über Kontinente hinweg. Und das ist, ich weiß nicht, mir läuft die Zeit davon. So sehe ich das körperlich, ich schätze, das war meine erste Erkenntnis. Ich hatte eine gute Zeit, aber meine erste Erkenntnis ist, dass die Uhr tickt. Und wenn ich einige dieser Dinge machen will, muss ich sie jetzt tun.

[00:58:48] Also, Wettbewerbe kann ich mit 50 noch machen. Ja. Vielleicht bin ich dann der Typ, der einfach nur Spaß hat, während die jungen Kids sich fragen: Wer ist dieser alte Knacker?

[00:58:58] Und hast du... hast du Ziele in Bezug darauf, weißt du, immer noch große Lines zu fliegen? Ich weiß, dass ihr vor kurzem nach Salt Lake gezogen seid und du, Bill, Cody und einige der anderen Jungs dort euch einige ziemlich interessante Lines ansieht. Was hast du... was hattest du geplant? Ich glaube, es wurde dieses Jahr wegen des Regens abgesagt, aber du hattest geplant, dem Ozone-Team für einen weiteren Rekordversuch in Texas beizutreten. Stehen die noch irgendwie auf deinem Schirm? Oh, ja. Oh, ja. Ich meine, das ist es. Ich meine, der cross country Teil ist immer

noch am Leben und stärker als je zuvor. Ich meine, ich hatte mein größtes Jahr in Sachen cross country seit vielen Jahren, weil ich nicht mehr gewettet habe, damit ich einfach hier sein kann.

[00:59:44] Weißt du, während des Rat Race bin ich so 170 Meilen geflogen oder so. Und es liegt einfach daran, dass man hier sein muss. Man muss vor Ort sein, um das zu schaffen. Ich meine, so funktioniert das. Du erreichst ein gewisses Niveau, aber dann ist es wie beim Surfen. Wir warten auf die Dünung, und die kommt manchmal nur alle fünf Jahre. Genau. Weißt du. Und also, ja, das genieße ich wirklich. Ich genieße es, auf die Dünung zu warten. Ich genieße das Mountainbiken einfach mehr. Aber trotzdem, ja, nein, ich werde versuchen, den Weltrekord zu brechen. Glückwunsch an Frank Brown und das Team in Brasilien. Ja, ich würde gerne dorthin gehen. Und das steht für nächstes Jahr auf meiner Liste. Ich würde gerne ins Kiro Valley in Kenia, weißt du. Wir haben darüber gesprochen. Und das steht immer noch auf meiner Liste. Und ja, es ist halt, nein, ich meine, wenn überhaupt, habe ich das Wettkampffahren nur wegen der Zeit etwas ausgebremst. Weißt du, ich habe es einfach nur getan.

[01:00:30] Ich konnte es mir nicht rechtfertigen, die Zeit für Wettkämpfe zu nutzen und nicht für den Iran. Ich habe auch versucht, in den Iran zu gehen, wir haben das schon immer versucht. Ich war der Letzte, der noch stand. Und das für zwei Jahre. Und so, wie das lief, war ich den ganzen Sommer über quasi auf Warteschleife, weil ich auf ein Visum gewartet habe. Also ja, wenn ich sage, dass irgendwas nachgeben muss. Und ich arbeite viel mehr.

[01:00:54] Leider kaufe ich viel mehr Sachen. Ja.

[01:01:00] Das ist es. Mehr zu arbeiten bedeutet, denke ich, in diesem Land.

[01:01:04] Also, ja. Irgendwas muss nachgeben. Aber ich fliege mit einem Team aus Keene zurück nach Nepal, um ein Projekt abzuschließen, bei dem wir Karma Flights und deren Bemühungen in Nepal dokumentieren. Ich könnte nicht stolzer sein, auf meine Freunde Isabella, Prem, Loxman, Nirwan, Jamie Messenger und all die Leute zurückgreifen zu können, die gespendet oder Teil dieser Initiative waren. Tim Exley, irgendwie haben wir dieses Jahr das erreicht. Ich habe viel an den Sachen der Cloud Based Foundation gearbeitet, anstatt zu konkurrieren. Das ist das Ding. Wenn ich zu Wettbewerben gegangen wäre, hätte ich weniger Zeit für meine ehrenamtliche Arbeit gehabt. Und ich meine, ich werde nächstes Jahr wieder hingehen. Ich vermisse es. Ich werde nächstes Jahr einige machen.

[01:01:49] Ich arbeite viel mit der Cloud-based Foundation und versuche, unsere Theorie des Wandels zu präzisieren, eine neue Website aufzusetzen und herauszufinden, wie wir unsere Prozesse etwas effizienter gestalten können. Aber nach dem Erdbeben haben die Gleitschirm- und Hanggliding-Community und die Welt im Allgemeinen etwa 450.000 bis 500.000 Dollar für den Wiederaufbau Nepals über die Cloud-based Foundation für Karma Flights gespendet. Und das Erstaunliche ist, was sie damit machen. Ich meine, sie machen das kaum jemals. Es ist so, als hätten wir noch viel davon übrig, weil sie mit vielen Organisationen zusammenarbeiten. Sie lassen den Dollar wirklich weit reichen. Wir arbeiten bei den meisten Projekten mit ihnen zusammen und sie machen Dinge, auf die ich nicht stolzer sein könnte, und sie tun das auf eine Weise, die nachhaltig und transparent ist und lokal verankert ist und...

[01:02:39] Wir müssen uns im Grunde auch am Bedarf orientieren. Da wir nicht über eine riesige Bürokratie wie viele dieser NGOs verfügen, die wir in Haiti gesehen haben, Gavin, können wir in der Geschwindigkeit des Bedarfs handeln. Und das ist irgendwie etwas Schönes, eine Nische, die wir wirklich sehr schätzen. Es ist auch eine Nische, die zu unserer Gleitschirmfliegen-Mentalität passt, wo alles fließend und veränderlich ist. Und wenn das Dorf zum Beispiel plötzlich temporäre Strukturen hat, aber Solarenergie braucht, dann arbeiten wir an der Solarenergie, anstatt zu sagen: „Nein, wir machen nur Notunterkünfte.“ Da gibt es noch eine andere Geschichte. Ich meine, du solltest Bella wirklich interviewen. Ich habe sie ihre Geschichten erzählen lassen. Aber diese Geschichten, diese Typen, ich meine, die Arbeit, die sie geleistet haben, ist nichts – ich meine, es ist ein Wunder. Und also, ja, wenn du sie mal siehst, spendier ihnen ein Bier, denn die hätten sich, weißt du, kein Bier kaufen können.

[01:03:30] ...unseren Sport und unsere Leute in ein besseres Licht zu rücken. Es ist wirklich, wahrhaftig, etwas Beeindruckendes anzusehen. Deshalb bin ich wirklich dankbar, zurückzukehren und dazu beizutragen, ihre Geschichte zu erzählen und zu bekommen – du weißt schon, Gavin, du hast mich mit GoPro for a Cause verbunden, um ein paar Geschichten zu erzählen. Und sie sind wirklich begeistert von der Nepal-Geschichte und der Cloud-basierten Stiftung und werden offiziell Partner von uns, um die Geschichte von Karma Flights und den Wiederaufbau Nepals zu erzählen.

Und den Tourismus in Nepal. Es wird eine Kampagne für eine Matching-Spende geben. Sie werden die ersten 30.000 Dollar aufbringen. Und wir kommen auf dich zurück, Gavin, um dich zu bitten, uns durch diese Kanäle zu bringen. Aber wir als Piloten müssen uns zusammenschließen und versuchen, weitere 30.000 zu sammeln.

[01:04:16] Und dann ist die Welt quasi unser Spielplatz. Das ist klasse, Mann. Das ist super inspirierend. Es klingt nach dem Gegenteil von dem, was wir in Bezug auf die sogenannte Hilfe in Haiti gesehen haben. Und es ist wirklich schön zu sehen, wie Geld auf diese Weise sinnvoll eingesetzt wird. Das ist echt klasse. Ich verfolge Bellas Arbeit auf Facebook. Ich sollte sie mal in die Show holen. Das ist einfach toll. Es ist so cool zu sehen. Gut gemacht. Ja, ich meine, das ist... ja, das ist es. Und das meine ich damit. Für mich ist es, wissen Sie, Sie und ich haben über die Jahre Geschichten erzählt und gelernt, wie man filmt, und immer mehr gefilmt. Und wir haben Erfolg gehabt. Für mich ist es eine echte Ehre, einige dieser Fähigkeiten, die wir gelernt haben, einzusetzen, um die Geschichten zu erzählen. Cool. Gut, das ist... das ist ein wirklich guter Punkt zum Abschluss. Vielen Dank, Nick.

[01:05:02] Warum machen wir nicht, bevor wir uns verabschieden? Ich weiß, Sponsoring war in den letzten Jahren ein wirklich cooler Teil deines Lebens. Möchtest du einigen dieser Gruppen einen Shout-out geben, und dann machen wir Schluss? Und hoffentlich fliegen wir beim nächsten Mal irgendwo am Himmel herum. Klingt gut. Ja. Also, ein riesiges Dankeschön an Kavu und Keen. Beide Unternehmen waren die größten Unterstützer von Hang Gliding und Gleitschirmfliegen in den USA und haben Jahr für Jahr finanziell unterstützt und gefördert. Eigentlich war Keen einer der Gründe, warum Karma Flights zu dem geworden ist, was es heute ist. Jeff Shapiro, der schon in deiner Show war, und im Grunde Jeff O'Brien und ich haben mit Isabella und Prem Keen das Learn-Programm in Nepal mitbegründet.

[01:05:50] Und das war quasi der Grundpfeiler von Karma Flights, weißt du, quasi das Büro für die ersten vier Jahre ihrer Existenz. Also danke an Keen dafür. Die haben auch geholfen, Gleitschirme zu Rucksäcken zu recyceln, um sie aus der Müllverbrennung fernzuhalten. Und ein riesiges Dankeschön an Kavu, weil sie Gleitschirmfliegen und Drachenfliegen immer unterstützen. Sehr cool. Sehr cool. Also, Nick, vielen Dank. Wirklich, wirklich, wie immer, danke für deine Zeit. Ich habe immer das Gefühl, dass ich jedes Mal, wenn ich mit dir rede, viel schlauer werde, und die Hörer haben es genossen und schätzen es, Kumpel. Bis bald. Ja. Danke.

[01:06:30] Nun, ich hoffe, es hat euch gefallen. Mir hat es auf jeden Fall gefallen. Ich muss mich für die Audioqualität entschuldigen. Nick und ich haben das über Skype gemacht. Ich versuche das noch herauszufinden, weil es oft Echos gibt und mein Internet hier in Ketchum manchmal nicht so toll ist. Ich hatte also ziemlich zu kämpfen mit all dem Zeug. Ich habe versucht, es so gut wie möglich zu schneiden, und hoffentlich war es nicht zu nervig. Es ist immer so ein Vergnügen, sich mit jemandem zusammenzusetzen, der so einen positiven Einfluss auf mein Leben hatte. Ich hoffe, dass einige der Dinge, die er gesagt hat, auch einen positiven Einfluss auf euer Leben haben werden. Danke. Wie immer, ich folge in den Fußstapfen eines Podcasts, von dem ich total süchtig bin: Dan Carlin's Hardcore History, sehr zu empfehlen. Alles, was wir uns wünschen, ist ein Dollar pro Folge. Wir haben keine Sponsoren oder so etwas. Und ich werde das weiterhin machen. Ich liebe es. Ich liebe die Bildung, die ich bekomme und weitergebe.

[01:07:16] Ich hoffe, es ist wirklich wertvoll. Es macht auf jeden Fall Spaß. Aber es ermöglicht mir auch, Bier zu kaufen und diese Leute für ihre Zeit zum Abendessen einzuladen. Und das ist eine große Hilfe. Ihr wart alle unglaublich großzügig. Ich schätze eure Nachrichten und dass ihr mir dankt, dass ich das mache. Das bedeutet mir viel. Wenn ihr Zeit habt, würde ich mich über eine Bewertung auf Stitcher oder iTunes freuen. Das hilft natürlich. Das ist zwar eine winzige Nische, aber ich denke, es hat sich definitiv als wertvoll in der Welt des menschlichen Fliegens erwiesen. Also feel free, uns darauf zu bewerten, wenn ihr nichts dagegen habt. Ihr könnt mich auf Facebook oder Instagram finden. Wenn ihr Leute habt, die ihr empfehlen wollt oder die ihr in der Show hören wollt, lasst es mich auf jeden Fall wissen. Nächste Woche setze ich mich mit Josh Cohn zusammen. Josh Cohn. Josh Cohn. Josh Cohn. Gerade erst mit ihm bei U.S.

[01:08:00] Und das sollte eine tolle Show werden. Danach bin ich in Banff zum Filmfestival für die Premiere von The Rockies Diverse mit Will Gadd. Ich habe Will Gadd in der Show versprochen, also bringe ich mein Audio-Equipment mit. Und ich verspreche, ihn dort zu erwischen. Ist nicht einfach, er ist ein vielbeschäftigter Typ, aber ich verspreche euch, dass ich ihn bald in der Show dabei habe. Also vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze das sehr. Und wir hören uns beim nächsten Mal. Prost.