

Aaron Durogati and Training to Win

Cloudbase Mayhem Podcast 12 — Aaron Durogati

Published	2015-12-03
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/podcast-episode-12-aaron-durogati-and-training-to-win/
Duration	01:13:54
Speakers	Aaron Durogati, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0012-aaron-durogati-and-training-to-win.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	40 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	15
Show notes	15
Transcript	15
Deutsch	28
Show notes	28
Transcript	28

English

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

Show notes

Aaron Durogati is only 29 years old, but he's already been a world champion, gotten 6th and 7th place in the last two Red Bull X-Alps and has a LONG list of podium finishes. A Red Bull athlete and ambassador for several other brands, the "Italian Stallion" is making a good living in the sport of paragliding and in this episode we dig into how he does it. From learning how to fly at the tender age of 15 we find out how he's approached progression, how he won the 2014 Superfinal in Colombia, how he's been training for the X-Alps (and what he'll change for the next one), what it's really like to fly in the "toughest adventure race on Earth", and ton more. Enjoy!

The post Episode 12- Aaron Durogati and Training to Win first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** And I stopped the glider, I was again headwind, and then it start immediately spinning from the other side. Then I stop it again, I keep in a kind of tail slide, I let the glider fly, and then I was like maybe 20 or 30 meters next to the cliff. And then it comes a next gust, which like just take me and threw me up with the glider was like 90 degrees next to me. I was in a kind of wingover, but somehow climbing, and it lift me up, and then it shoot me down on the lee side. So in that situation, for sure, I was kind of good to keep the glider open, but I felt I don't have the control of what I'm doing.

[00:00:52] I'm just a leaf in a strong wind, you know. And yeah, that's make me feel really small, and that was the thing which scared me the most, because I felt like this and the power which was there, it was way bigger than me, and that's what I can't control this. Pretty scary

[00:01:17] **Aaron Durogati:** tale there related from Aaron Durogati about one of his experience in this year's X-Alps. That's a little prelude of things to come. Welcome to another episode of the Cloud-Based Mayhem podcast. Before we get into this podcast with Aaron Durogati, just wanted to do a little bit of housekeeping with you all. First and foremost, thank you all so much for your generous donations. These are actually taking more and more time as I get a little bit better at editing and trying to make them a little bit cleaner. I really appreciate that and allows me to give beers and stuff to these guys when I see them. So thank you for that. Many of you have asked where you can do that. You can't do it through iTunes or Stitcher. You have to go through the website, cloudbasedmayhem.com. Each of the podcast does that. Down below the podcast and the write-up about the athlete or whoever I'm talking to is a little donate button.

[00:02:03] You'll see it there. It works through PayPal. It's pretty seamless and takes just a couple seconds. Thank you very much for that. If you don't want to miss any of these on the homepage of the Cloud-Based Mayhem, you can find where you can put in your email address, and I'll send you out a newsletter each time one of these comes out so you won't miss a podcast in the future. We don't spam. I don't sell that list to anybody else. So totally safe. If you want to communicate with me as well, give me your advice or feedback from any of these shows or people you want to have on the show or questions, feel free to link up with me either through Facebook or through that website. Aaron Durogati. This guy has a career at the age of 29 that would make most people really jealous at the age of 60.

[00:02:50] I cannot believe how much Aaron's gotten done. He started flying with his dad when he was like six years old. He started flying solo on his own when he was 15. He's only 29 now. The first time I flew with Aaron was at the Superfinal in 2014 in Colombia, which he won. He became the world champion that year. He's competed in the X-Alps now twice. He was seventh in 2013, and he was sixth this time around. He and I spent quite a bit of time together training this spring in his neck of the woods around Murano, Italy, when we were learning the course line around Turnpoint 5 to Turnpoint 6. The Brenta down to Piskorovac. So I love Aaron. He's a great guy, great personality, super passionate about the sport.

[00:03:37] He's a wicked backcountry skier, speed pilot, acro pilot, tumbles, you name it. He can do it really well on a wing. And in this episode, we get into his sponsorship contracts and how that affects what he's doing with Red Bull and

others. We talk about his tanning. We talk about his tanning business, about his dad, about how he's approached progression, mistakes he's made along the way, and how he's really switching from being kind of a purely comp pilot to more of a cross country pilot. I was quite surprised to learn this spring that the longest flight he'd had at that point was in the 2013 X-Alps, a little over 200K. I would have thought somebody like Aaron would be flying that kind of distance all the time. But it turns out for years and years, he was really just working on racing fast.

[00:04:25] And so we talk about how he's changing that. We're going to be discussing things a little bit now and advice for new people getting into the sport, aha moments. We go to a lot of really cool places in this talk. I think you're going to really enjoy it. Some fantastic, valuable lessons from a guy who has just been crushing out there. So without further ado, Aaron Durogati.

[00:04:57] Aaron, good to talk to you. I'd love to be doing this face-to-face, but I believe you're in Murano. Is that correct?

[00:05:06] **Gavin McClurg:** Yes, yes. I'm at home now. I was in Tenerife until two days ago. But now I'm back home.

[00:05:15] **Aaron Durogati:** Were you competing out in Tenerife?

[00:05:18] **Gavin McClurg:** No, I was there for photo and video shooting for Salewa. It was me and Paul Guschlbauer for five days, just five days work.

[00:05:29] **Aaron Durogati:** Oh, cool. That's fun. I'm actually having him on the podcast next week. So we'll have to dive into what you guys did together. That's a good time. Hey, you know, one of the things I wanted to dive right into is, you know, I know a lot of your fans know your history quite well. But I think a lot of the people that listen to the Mayhem, that listen to the show are maybe not as familiar with your history. Can you just take, walk me back through? You're 29 now, is that correct?

[00:05:56] **Gavin McClurg:** Yeah, yeah, I'm 29. And I actually have a big history in the paragliding. Or I'm in this scene since many years. Because my father was pilot. So I have done my first tandem with him when I was six. And of course, because my father was my hero, I want to paraglide as well. And then I have done some couple of tandem with him. But actually, when I was 10, 11, I didn't really like it to fly tandem with him as passenger. I always want to fly alone. But because I was kind of little bit crazy kid, my father just let me start to real fly when I was 15.

[00:06:47] Before I could just play a little bit with the glider on the field, but not really flying. But then with 15, he think I'm like maybe big enough to fly. And so then I start. And since ever that, I really push a lot. In Italy, it's cool because in the summer, we have three months off from the school. So in these three months, I was like flying every day. And after when the school start, I was flying in the afternoon as much as I could. And in Marano here, it's very, very easy because we have cable car everywhere. So I was just driving with my scooter to the school.

[00:07:33] To the cable car station, going up. So I was always alone going flying. Just after school, I take my small scooter going to take the glider and going flying. Till the winter. In the winter, I was skiing because I was competing in ski till 18. But then in the spring again, I was flying as much as I could. With the target actually to become professional pilot competing in the World Cup. And I have like Jimmy Parker as hero.

[00:08:07] And yes, soon I start with the competition as well. It takes me because at the time when I start, it was a bit different format in the World Cup. Like now, it's pretty easy to get into the World Cup. But when I start, it was the World Cup tour. It was not Superfinal. So the level was really high. You have to be like top five, top eight maximum. In your national to get into the World Cup. So it takes me a bit long. I start then World Cup in 2009. My first World Cup was in Korea. And then, yes, since that I was competing a lot in the World Cup. That year was the first year of the Superfinal.

[00:08:54] Which I did pretty well. It was in Italy, in Poggio Bustone. I finished fourth. And it was my first. Fourth. I was also an international team player for China. Because I have flown actually in all my life only two brands. From the beginning, I was flying Nova. And then I was flying all the prototypes from Nova. And then in the summer of 2009, Nova decided to stop the developing of prototypes, competition glider, again. again and because they have competition glider till 2000 then they stop it and then they start again and they have really good glider but then in 2009 in the

summer they decided to stop and i was super lucky because on my first workup it was in korea and i did pretty well i finished fourth and i have done some podium tasks and i got in touch with jean and then in that summer without that i asked anything um jimmy which is the jean dealer in italy contact me to um i mean that he got a call from jean that he wanted i fly for him so in that summer in 29 i because nova was stopping the competition the the prototypes and at the same time jean asked me to becomes a jean pilot and test pilot as well for him so then i moved to jean and i I fly the Superfinal on the Boomerang 7 Proto, and I finished fourth.

[00:10:33] And it was the Superfinal with the first two-liner, actually. It was Charles Cazot and Ogden was doing first and second with this Ozone two-liner. And there was Luca Donini on the Boomerang, which was third, and I was fourth. Wow, that's an amazing result. I was flying a lot of cross country competition, and then, yeah, up and down. The year after was a bit hard because Ozone has R10, R11, which was kind of a really good glider comparing what I was flying. Then was the year when I was flying Boomerang X, and Ozone has AIMS 01, which was a huge difference.

[00:11:21] But in that year, I was flying really, like, black and white. I was winning some tasks but bombing out a lot. And on the Superfinal that year, Gene comes with the Boomerang 9, which was a bit better than AIMS 01. And with the experience of having always bad glider, I felt so easy to fly. And then I won the Superfinal in Colombia in 2011. So I became World Cup winner in 2013, but it was of the World Cup of 2012 because it was in January.

[00:12:02] **Aaron Durogati:** If we rewind the clock a little bit, was your passion for competition something that brewed from your father, or was that something you just kind of latched onto on your own?

[00:12:14] **Gavin McClurg:** Well, I was always a competitive guy. Like, my father was competing, but just small. Small competition. He was a good pilot in my area, in the area where we live. And he was doing some regional competition, national competition. But he was not, like, really pushing to win or something. He has fun on the competition. He liked to do it. But for me, it was different because I was competing already in ski, and I'm very competitive. And he had the fact that since kids, I want to fly.

[00:12:59] I connected not only to fly, but I connected I want to compete and become, like, a top pilot. That was always my idea since I was a kid.

[00:13:10] **Aaron Durogati:** So that was kind of what you set to be your goal as a career?

[00:13:15] **Gavin McClurg:** Yeah, yeah.

[00:13:17] **Aaron Durogati:** That's pretty neat. That's harder. I mean, I don't think many people in my neck. I don't think many people in my neck. view it that way because it's such a smaller sport. It's quite hard to actually make a living. But you also have a tandem business. Is that correct? Or is your whole business just sponsorship and your own flying?

[00:13:37] **Gavin McClurg:** No. I have a tandem business because my father had it. Okay. So now I'm running this business. But. It gives me a lot in the in the past year, I was, I was flying a lot of tandem to, to, to earn the money which I need to compete.

[00:14:05] But luckily, in the last three years change a lot. I managed to get really good sponsor and now I'm done. I'm just managing the tandem business and flying a little bit myself. But not as before. And now I can focus more on my training and fly more my own. And in the last year, I anyway start a lot of training in matter of running and ski touring, which I really like and gym. So, yeah, let's say the last two, three years was a big step forward. But I keep running. Is

[00:14:47] **Aaron Durogati:** that training that you're doing then, is that oriented towards the ex-Alps or just being fit? And training in general?

[00:14:54] **Gavin McClurg:** No, actually, it start everything when I start to think seriously about the ex-Alps. It was like five, five to six years ago. I decide that I want to take part at the Red Bull X-Alps. And so I start, I start to train as well, my physical condition. So. So, yeah, it was, I start really to push in 2012 and, yeah, now I'm really addicted to train. I really love train.

[00:15:37] **Aaron Durogati:** It is addicting, isn't it? You mentioned when you were kind of coming up through after the World Cup in 2009, you went through a time where you were, you know, racing really fast and also bombing out as

well. I want to talk about, talk to you about. I'll talk about the strategy and tactics and, you know, what those lessons taught you. Did you, did you come out of that, you know, frustrated and deciding you had to change some things or was that really just your style? And take me from, take me from the Korean World Cup in 2009 to your win at the Superfinal in Colombia a couple years ago. What, what were the pieces of the puzzle or maybe did you have any kind of aha moments in that, in that time that.

[00:16:22] Yeah. Allowed you to, you mentioned the glider, you know, you were on a really good glider at the Superfinal, but, um, were there other things that really kind of fell into place?

[00:16:31] **Gavin McClurg:** Yes. Um, I actually, at the, at the beginning of my career in the competition, I was not, um, really pushing in front. I was more, uh, uh, tactical pilots. Like, uh, I like to be in the, in the group and the gaggle. And check out what the other does and, uh, and, uh, yeah, take like, uh, yeah, the, the, um, the opportunity to check out and to see the line from the other and then find, like, try to get the best out of it. But with this style, it's, uh, you can be really good, but, uh, I was still missing, uh, the, the, um.

[00:17:21] Um, to be able to win alone a task, you know, like to, to go in front and keep on going and be in front of the gaggle. So in still in 2009, I was more a gaggle pilot, but, uh, little by little, I, I, I, I know this. I remember that I was happy about my skills because I was able to fly with the best and, uh, and, and stay with them. But I was not able to take the. The, the season to, to go alone and to push to the goal. So in 2010, 2011, I, I set us a goal of mine to, to try to, even if I will bomb out, to take my decision and keep on going and to push in front.

[00:18:16] And, uh, yeah, it was of course good. It was sometimes a bit. It's sad because I was on the ground and the people pass me of both, but, uh, these, uh, uh, from these, I learned a lot. And, um, I, I, I think like the best, uh, the, the best pilot is the pilot, which is able to win the task, but at the same time, it's able to fly in the gaggle. And this, it's the mix, which, uh, which, uh, can, which has, uh, the best pilot. Yeah. I'm trying to, to, to, to get on this level. And, uh, yeah, I think now I have kind of, uh, I,

[00:19:03] um, yeah, I, I kind of reached this level. Sometimes now my problem is more that I want too much. And so still I bomb out sometime like in the X-Alps, but, uh, uh, well, I have fun. Like when I, when I'm leading. A gaggle or leading, uh, uh, uh, part of the task I have really fun. And so if I, if I then put on a scale, what is more important, if always has a result or having fun, I have to say, I like also to have fun. For example, like last year, it was on the, the best four days of the year.

[00:19:50] I was in a competition in Austria. It was the Austrian open. It was an international comp and we have like, uh, every day, one day, 150, one day, 160, one day, 110 kilometer. And I, the first task I bombed, I bombed out, but then I won the second one. And the third one was the longest I did task. It was 160 or 70 case. And I managed to stay in front, uh, 80 kilometer and get alone into. The goal. And that's like, super cool.

[00:20:24] **Aaron Durogati:** Yeah, that's, that's really fun. You mentioned when you and I were training and we're going to get into the X ops a little bit later on for sure. Cause that'll be a fun to talk about. But when you and I were training together for those few days, uh, the spring in, in kind of near your, near where you fly near Murano. Um, you mentioned that your, your longest flight, um, was actually in the 2013 X ops. Your longest free flight was actually in the 2013 X ops of a little over 200. K. Which really surprised me because, um, you know, of course, where you live, you have the opportunity, I know when, with good weather to do big triangles, but how do you, how do you train is I, I would have thought you'd had many, many flights, uh, of that length or much longer.

[00:21:09] But I remember you said that, uh, you really, when you free flew, uh, you were training for competitions. You were trying to fly really fast, uh, when you just fly by yourself or maybe with some friends instead. Instead of in a competition. But how do you approach, uh, your free flying versus, uh, competition flying?

[00:21:29] **Gavin McClurg:** Yeah, it's right. Uh, it, his fly was actually till that time, my longest flight because I'm, when I'm at home, I, I fly almost every day when I can, but, um, I, I done till now. I didn't really like to fly big cross country because I prefer like to fly. Small. Small task. I always fly with turn point. I have all over, uh, my, my valleys here, which is like, yeah, around, uh, 60 kilometer to the west and 40 to the east and 30 to the south. These three valleys, I have turn point everywhere. And according to day, I always build a task for me.

[00:22:15] And, uh, I try to fly this task as fast as possible. So, uh. Yeah, I like to do this and I think it's, uh, it's really good, um, for, uh, for the competition to fly always task because I put always a start. I put cylinder, I put tricky one. I put some task. I try to fly to say myself, okay, I don't, um, I try to thermal as less as possible or to thermal as much as possible or, uh, like every time I leave a thermal just to fly full. But, uh, I, I, uh, I think a lot of, uh, I played this, uh, uh, a full bar all the time. So I said some rules in my task as well. But, uh, um, I figure it out that, uh, I was missing also this, uh, cross country flight, like this long flight and, uh, because I was always thinking it's important just to be fast.

[00:23:12] But I figure it out by the way that, uh, for the ex-alps, I need also to fly, like regular cross country where it's not the most, um, like a maximum, um, uh, not, uh, beginner level flight, not a higher level flight. so important to be always as fast as possible but it's important also sometimes just to survive and to take it easy and actually i started this then after the X-Alps and i have done some long flight and then i was in india because it was the world cup there and i have done some very nice flight there in beer also cross country one i have done a 208 206 and all but yeah this india was really cool because i could also push a lot i have average of 38 39 case an hour so over 200 kilometer for triangle it was it was cool when

[00:24:08] **Aaron Durogati:** when you that is cool beer is amazing that's where i'm very fond of that place i did kind of some of my first uh bigger xc back in 2009 and 2011 is fantastic big mountains with very little wind it's it's pretty amazing spot yeah um when you look back at your career aaron uh well maybe two questions um you know if you could go back and tell your 15 year old self when your dad gave you the the wing for the first time to go play by yourself um would you have any advice for that aaron and then also when you look back uh this is the second part of that if there been any um there been any times where you've had a hard time playing and you've had a hard time playing and you've had a hard time doing things where you you know your training approach has been wrong or there's been you know mistakes or wastes of time or wastes of money when you look back i

[00:24:56] **Gavin McClurg:** don't think i waste time or money uh i could uh for sure have done better but i think uh all in all it was not bad uh this was something which my father um actually forced me fly um every year i mean he got he gave me the first year dhv1 and then uh the next year i was flying really a lot on these and then the next year i got dhv1 to 2 and then the year after dhv2 and like people which was flying much less than me after one year was already flying the dhv2 and after two years they was already on competition glider and at the time for me was i really wanted also to to to get on the competition glider fast but i think that was really the good point of my father which let me do everything step by step because in the end uh yeah like most of the guys which start with me and after two season was already flying uh uh more demanding glider some of them stop and some other didn't ever reach the level which i had because when i was changing the glider i the glider i had it was really a toy for me so like at the beginning i remember all the time when i was finished my flight and i still have some altitude above the landing i was doing like spinning collapses stall spiral negative everything and this gave me like a super good feeling about the glider and uh yeah back then i start also uh acro and um i think i think it was really good i think somehow my father never gave me like he was never really a coach but from behind he uh showed me the the somehow the the a good way and i am happy for it

[00:27:14] **Aaron Durogati:** how many how many hours would you say you fly a year do you keep track i

[00:27:19] **Gavin McClurg:** don't know exactly but i think at the beginning i was flying for sure around 300 hours 350 hours a year do

[00:27:29] **Aaron Durogati:** you think it's still up that high i

[00:27:32] **Gavin McClurg:** think i'm flying maybe even more now

[00:27:35] **Aaron Durogati:** that's fantastic if you ever had kind of a lull obviously you're super passionate about it um and you're you can see it in your eyes but i think it's still up that high i think i'm flying maybe even more now because i've always loved that about you how much you love flying but have you ever had kind of a have you ever had either an accident or a time in your career where you've had to really back off or you haven't really had the it hasn't given you the joy or you've had to maybe refine the passion

[00:27:58] **Gavin McClurg:** not really i have a low point in 2006 or five uh let me think 2006 no 2007 because but yeah i think uh just because the glider i was flying because i was flying a prototype of nova which was really bad it was kind

of uh i don't want to say dangerous but it was not that safe for sure and it was also not performing well and uh the the the combination of the two things it was uh the result was that i was really bad in the competition because actually since the beginning i was always successful i start with really small competition but i win it and then i go on a little bit bigger competition and i win it and then in two seven i i have really like a few competition where i was doing really bad i was out of the competition but uh then um yeah then it's it's turned to be super because like hannes papisch the designer made a glider which was fantastic it was like amazing cool at the time i was not that good but i think if that glider was in the hands of a good pilot he could have won uh it was maybe as good as kriegler one but uh i was flying on it and i remember very well when i got it it was uh i was with uh tony bender in aachen say in austria and uh hannes told us uh well we have to put the line on it and then he sent us up with the cable car and he say to me okay aaron if you want to fly with this glider first you have to show me that you are able to fly on it so now you go up and you make me like asymmetric collapse front collapse and stall and spin and it was very funny because i go up with hannes with tony bender and we he took off first he go out and he made the first asymmetric collapse and he did almost a tumbling and then like twist and big shit and i was like shaking i was thinking fuck now it's my time so i did it and uh yeah i i don't know if i can explain in english but at the time i was having this um wind sensor which was hanging down you know what i mean it's like

[00:30:42] okay so i don't know why i was so stupid that even by doing collapse i have it so i did the first collapse and the glider like shoot a lot and i was trying to keep the shoot it was really going for a tumble almost and when i'm super focused to stop the glider i got this uh air calculator into the eyes and i was thinking what the fuck it was yeah kind of very funny situation but at the same time i was like oh my god i'm very scary but yeah in the end i i catch the glider and then i did the front and i did the storm then i land and hannes told me okay then you can fly with this glider and uh yeah right after i go to slovenia for the slovenian championship and it was also very useful this competition because on the very first task i was in slovenia you fly a lot on the reach you push on the reach

[00:31:45] and uh i was uh yeah i was on the reach with the super glider and i remember very well that a girl passed me a girl i think from poland or czech some i don't know and she was flying on a two to three and she passed me and i was thinking no way and yeah but from that i learned really to push the bar and in the end of the competition i make a podium and uh yeah from that competition after i becomes one of the fastest pilot in the speed bar and the next competition was in italy and then i won my first

[00:32:23] task in the in the italian national so it was very funny how much but otherwise i never has really accident by flying i have true rescue just by acro by acro i have used maybe five or six rescue actually one was really really ugly i fall into the glider by training infinity at the really beginning when i was learning infinity tumbling i i fall into the canopy and uh but yeah luckily i get out from the canopy and i could throw my rescue otherwise in cross country i never threw rescue and i never has really accident except of last year i had a really stupid accident by landing with a with a

[00:33:16] which is a a glider so it's no fault of the glider at all it it was anything jet dangerous but i was climbing on a glacier uh next to the place where i'm living ortler and uh i couldn't start from the very top on the very top it's not so steep but i have to walk down because it was in the fog and i didn't have gps or compass anything and i walked down and i took off from a very steep slope so i decided to keep my crampons on and then when i was flying i was still thinking to take out my crampons but at the same time i have more than 2000 meters above the the valley floor so i was uh anyway thinking to to fly some helicopter and misty flip and so i think okay then maybe it's better i keep my crampons on because if i will take it out i will have to put in my jacket and then i was thinking if

[00:34:16] it's gonna never happen but if something happened that i have to throw the rescue i don't want to fall with the rescue and the crampons in the jacket no so i keep my my crampons on and i fly my misty and hailey just in basic acro and i go for landing and i just land kind of normal but uh it was um it was a field with grass and the crampons get stuck into the grass and the next step like take turn and broke my ankle and twist the ankle and broke the ligaments and the

[00:34:54] fibula bones so it was really an ugly accident it was super painful it was super bad but just for nothing just i i if i will have put more attention it will never happen because after i have two surgery and i have to keep these gifts for uh six week and then i was flying with the with the crutches and taking off on one leg and bending on the back so yeah i mean if i will have put the same attention as i have put after it will never happen it was just that i didn't put enough

attention oh good but a good lesson kind of

[00:35:34] **Aaron Durogati:** unlucky but a good lesson i guess yeah like they all are um how did you become a red bull athlete when did that happen and how did that come about yeah

[00:35:44] **Gavin McClurg:** it was like uh in 2013 i was uh uh yeah i have won the world cup and it was my first year of X-Alps so i got in touch with the red bull um actually with the red bull italy because uh they they was uh they need um an athlete to to go to the to the conference to the press conference in italy with the journalists to explain the comps and to yeah to to to talk about uh the the flying and the competition so i get in touch with them and

[00:36:26] that was uh late spring uh then i have the X-Alps where i was doing kind of okay i have like a very up and down race like uh yeah uh i was at the beginning good then i was not so good then i did really well and in the end i fucked up again but uh yeah somehow they they they they was happy with uh did with that what i do and with the overall um um overall uh package of me with the speed riding and the cross country comps and the X-Alps as well so they decided to sponsor me and yeah like this was about everything is

[00:37:17] **Aaron Durogati:** there pressure or have things changed for you in either a positive or negative way uh either through social media desires obviously when you're sponsored you have to put things out to your fan base but also for the companies that sponsor you they want that attention have you found that that's has had any change in your um either passion for the sport or the way you approach it is there is there any negative side to the sponsorship

[00:37:46] **Gavin McClurg:** um i can't i can't see a negative side actually i remember the first uh ray the first comp i did with the red bull log on my glider it was in venezuela it was a pre-world cup and there i felt a little bit like kind of not really pressure but like oh wow now i have i have to be good everybody expected i will be good right but i did i did also good and after that comp i i i yeah it was just the very first comp where i have this uh red bull log on my glider and the helmet and everything it was it was feeling bit strange but now i can see just positive side like i thanks to the red bull uh sponsor that i'm red bull athlete i get other sponsor because the biggest thing of red bull is once you have you are a red bull athletes you have a lot of visibility so it's easy to get other sponsors as well and that's give me the chance to really be focused on what i what i want to do and to train more and to fly less than them i don't do ski structure anymore which i was doing before till uh there i was a red bull athletes i was working all winter as ski instructor and just after the lessons i was skitouring myself or taking like three hours to go speed riding and then do lessons again and now i can just uh i have much more time i can train much more and i can see just positive aspect actually no

[00:39:32] **Aaron Durogati:** that's that's really cool well take me back to the Superfinal that you won in columbia when you that when you became the world champion um what what was your approach going into that race where do you like to be mentally or what was your um obviously you went into that race hoping you'd win but um you know because super finals are very long 12 days we had perfect weather we flew almost every day um you know there were the fire issues that year but other than that the flying was was pretty ideal but how do you how do you stay consistent how do you approach was your approach at the Superfinal still to just win tasks and go really hard or was it more to gaggle fly and and um you take take me through kind of your headspace that that week or those two weeks actually yeah

[00:40:20] **Gavin McClurg:** it was um the tactic it was a bit a mix of everything i according the task and the condition i was uh trying uh to to figure it out what it's gonna happen so if i felt it's gonna be a task where i have to push i tried to push if i felt it was a task where it's better to be more conservative and fly with the with the group i did it so everything was working pretty well already from the beginning when i got there i got there three days before the comp and i realized immediately that my glider was really good and uh that's uh i start to fly around the road danilo some task and

[00:41:05] i i was flying with a smile because the glider was good and i was pushing full bar everywhere and i always find a thermal to to climb so i felt like i can't bomb out in that place and so already from the very beginning i felt uh really confident and then by the way during the comp um i was keeping cool and having fun like after the the task i went every day running to to train and at the same time to to don't think about the pressure because already after the second task i was first or second and i keep like the podium all all the comps till the end i start well and i keep on going well and so i went every day running after running i have dinner i eat like usual super a lot

[00:42:04] and uh i i find like a kind of routine and um it was going everything easy actually till the very last day because uh actually with the calculation we did i have won the Superfinal already before the last task because i have uh in in front of the second but then everything fall down on the last task because uh on the briefing before the last task they give me zero point of the task before because they said that i was flying in the fire which was not and i know i can prove it but still i i was starting for the for the last task with zero point of the previous one so i was still first but i i couldn't do any mistake and uh yeah that was really ugly there i was feeling really under super pressure and i was thinking okay now i will fucked up everything i have done the perfect comps and then now i will i will do for sure a shit but uh actually like the first half of the task i was i was in the leading group and i was flying well and then i did a small mistake which becomes uh it follow with bigger and bigger mistake and i remember very well like

[00:43:34] i have to go after being in the mountain out in the flat and i was like a thousand meter lower than the first group which was maybe 30 pilots and they start to go in the flat and i know it that i can't start that i have to do to climb but i start and i was thinking okay when i did it i was thinking at the same time okay you you are done he will bomb out for sure now and then it was very nice because um thomas browner at the time was next to me and he know it that i'm going to to bomb out and he push like full bar in front of me and he find a thermal for me i thermal this thermal and i know and i say myself okay now i'm in this thermal and i have to climb as much as i can and i stay in this thermal just a little bit as long the thermal was strong and then without that i want it i leave the thermal and i go again and thomas saw me again and he again push him full bar and search another thermal for me and he find it and i went in that thermal and with that thermal i catch up the the first group and then in the end i i fly uh i was not top 10 like 15 or something like this but anyway enough to win but then in the really end they also give me back my point so then it was fine but it was uh really sketchy boy

[00:45:11] **Aaron Durogati:** i hope you got some beers for thomas that was a that was a nice move it's good to have friends on on course that's fantastic um so tell me after you win a Superfinal like that and you you mean there really isn't uh in terms of competition other than the world championships the uh um a greater thing to win how do you how do you go from there and what uh um did did you come out of that uh still just as hungry and for the next one or did you kind of take a break and go hey well i've i'm the world champion um what what where do you go from there oh

[00:45:51] **Gavin McClurg:** well uh right after it was the X-Alps and so i was really hungry for the X-Alps i really want to do it well in uh already the previous six alps and still i i keep my my my motivation for for compete i i didn't i didn't stop or slow it down i'm still like super pushing and uh obviously yeah it's the fact in the last two years i didn't have won anything big but i think that's the reason is because uh now um sometime i want too much like we said before i win with style or be in front and push in front all the time so what i really need it's like to find my balance like i had on that Superfinal and uh yeah the on on the first X-Alps i think i couldn't have won because uh i didn't have the experience it was uh it was uh it was really not possible for me to win and these X-Alps that the one which you took part as well i i think i was really well prepared but uh um uh combination of fact it's it didn't work really from the beginning for me already from the pro logo and uh after the the first day it was fucked up and the second day was fucked up and then i did a little bit good

[00:47:35] till almost monaco where i could still be third and then i fucked up again 10 kilometers before the goal so but i i still don't find exactly the reason in myself why i i think because uh yeah like the the very last day i think i i just i just see it with uh um like my my consideration of the the final glide it was just wrong so it was one it was a mistake of my and the first and the second day it was a combination of a bit bad luck and bad instrument i had so yeah that's the reason which i find out

[00:48:24] **Aaron Durogati:** that that garmin hosed us on day two you and i both had a really bad day i had a worse day than you luckily you you got out of that spot but holy cow that was a bad day for me yeah tell me will you will you do the xops again yeah

[00:48:42] **Gavin McClurg:** for sure yeah i mean i i i really dream now to win this competition so i'm really focused to train more and to prepare better and to to try to don't do the mistake i have done this year and two years ago and maybe i mean the the world cup i took me in the end uh four years to win so four years i took uh took part on the world cup and on the fourth year i managed to win so now actually i have done just two xops so yeah i have at least two more

at

[00:49:23] **Aaron Durogati:** least two more yeah we might as well do it while we're healthy isn't it it sure is a blast um that that the last night or the the night i got into the day i got into monaco and that night we sat around uh with with petio Joe and i i was like oh my god this is going to be a lot of fun and in Gushel Bauer and um we all had some pretty scary stories I was so elated and my feet were so mangled I wasn't really thinking that well that night anyway but I was so elated to be there I'd kind of uh forgotten about or just the the risk and the danger um but I remember you had some you and Onda had had a pretty serious situation uh somewhere around the Col du Galibier in France um and I I'm actually been working on a book about the ex-Alps and that that takes a big part in the book um but I remember you being really quite upset I've seen you fly when we were training last spring I saw you fly in some really rowdy conditions uh it was I think of myself as a pretty I'm not a very risk adverse pilot but that was I didn't want to take off that day and you did happily um so I know you don't mind flying and in very rowdy and rough conditions but um what have you thought about or how do you process the risk of the ex-Alps um you know as you know I'm going to add a little bit more here I spent quite a bit of time with Will Gadd on a film project with Red Bull last year and he did the first ex-Alps and he's always talking about having an acceptable margin for error and he he hated the ex-Alps he he just despised it because uh it forced him to

[00:51:03] go beyond that he was not living with an acceptable margin uh on on some of the days some of the days just forces you I think especially to be in the top 10 it forces you to um push beyond where you would normally be willing to fly um how are you is that how you feel about the ex-Alps did you sometimes push it too far um and how have you kind of resolved that going forward and into the next one yeah

[00:51:30] **Gavin McClurg:** like uh that day on the Alibier it start actually I start in Chamonix that day it was also a day where I fly 200 k's and uh when I start in Chamonix till Annecy it was really great flying it was really nice uh nice condition just normal just termaling strong pushing termaling strong pushing it was fine then I land um in Annecy I took off again I crossed the lake to the the valley to Albertville there it was also kind of difficult because it was kind of weak and we still didn't feel the the strong wind and the the wind start uh uh just before the Galibier pass and uh but still before we crossed the Galibier pass it was uh kind of okay we could like uh soar the the the North Northwest side um and um and then like jumping once it was higher jumping to the next reach

[00:52:43] the problem was after the Galibier in the valley in the Briançon Valley was around 60 k's of wind and on the pass it was also like 60 k's of wind and um actually we did like because I was with the two French there and we did like two reaches we was like kind of it it was not really soaring like before the reach we we turned like uh by headwind and then we was like flying backwards and then when we was getting next to the reach we we get kind of wave and so there we was climbing and on the top of the way we turn and we go for the next reach so it was kind of wave or soaring wave kind of this

[00:53:33] strange thing and it was working actually very well till uh two reaches was fine and then the third one I I turn again headwind but I didn't climb I I was just flying backwards and a lot and uh and I was and I was suspected to climb but I I never climbed and I was just flying back next to the cliff the big really a huge cliff and and then when I was kind of 100 meter before uh I think a kind of very strong thermal or kind of dust devil or something start and my glider by just straight fly start to spin and then I have spinning on the left or right I don't remember I make like one turn like in a mixer and I stopped the glider I was again headwind and then it start immediately spinning from the other side then I stop it again I keep in a kind of tail slide I let the glider fly and then I was

[00:54:41] like maybe 20 or 30 meters next to the cliff and then it comes a next gust which like just take me and threw me up with the glider was like 90 degrees next to me I was in a kind of wing over but somehow climbing and it lift me up and then it uh shoot me down on the on the lee side so in that situation for sure I was kind of good to keep the glider open but I felt I don't have I don't have the control of of what I'm doing I'm just a leaves in us in a in a strong wind you know and yeah that's make me feel really small and and that was the thing which scared me the most because so and so I was like oh my god what am I supposed to do I have to do this you know you know I'd be felt like this and

[00:55:36] the power which was there it was way bigger than me and what that's what i can i can't control this and then i was in the lee side there i was flying with the wind like 100 10 120 k's an hour and having like big collapse and then

reopening the glider then climbing super a lot then sinking super a lot and there i felt okay now i have really enough and uh yeah the point was i felt really uh that's it's i'm nobody there i'm just trying to keep open my glider and to save my life and then i actually want to land but uh i i called my supporter and they told me no way to land because in the valid 60 k's of god and it's like horrible so

[00:56:30] i have to to keep on flying and yeah that that was probably one of the hardest moment ever of my life because i i didn't felt that i want to be in the air in the air i didn't felt i i'm i i i have pleasure to to fly you know but uh sounds terrifying yeah it was pretty terrible but yeah i don't know somehow i don't know how i i i already right after i arrive in monaco i kind of i it's not that i forget but uh yeah the the adventure was so big and i don't know i have immediately the feeling okay if it's gonna start in one week again i will start it you know that's

[00:57:24] **Aaron Durogati:** so funny is i was the exact same way you know that that night when i went to the airport i was like oh my god i'm gonna fly to bed i was i was helped out by taking quite a bit of oxycodone for my feet so i definitely was not all with it and i hadn't really drank much at all for the whole you know nine months of training so i had a couple beers with you guys that too so i was i was definitely uh you know feeling the elation from that as well but i went to bed that night thinking i don't think this is a really reasonable amount of risk i'm not sure if i do this again and then the next morning i was just i would have just started again it's it's it's a phenomenal adventure isn't it it's really it's kind of like the uh i like what i like what hansa said at some time during the race he said it was the perfect game and i i've been comparing it um and for this book i've been writing i was i was i did a bunch of research on kind of the quote-unquote hardest and toughest adventure races in the world and i think where the the x-ops really stands alone is the uh is most of these hardest or toughest that there are is is really a matter of physical training and putting your head down and just doing it and where the where's the x-ops certainly has that in spades but it also has this element of of chess it has this element of real strategy and and you know like you said it's what what killed me early on was was racing you know it's so much better to stay in the air and go slow than it is to go fast and bomb out it's just a totally different kind of strategy and tactic that i i really enjoy it really is the perfect game isn't it

[00:58:53] **Gavin McClurg:** yeah it is so

[00:58:56] **Aaron Durogati:** you'll do it again and how how will you approach um you know you've had two really good results but how how will you go about beating Chrigel the next time around how what do you what did you learn what will you take forward what will you change one

[00:59:11] **Gavin McClurg:** point is uh it's the where i really have to work it's the the the instrument uh part navigate myself on the ground which was the the reason why we fucked up the second day and i think if we will not have such a bad day the second day the the the all competition could have been way different yeah because uh that day it was not only the the fact that we arrive a little bit later on the takeoff but it was also that i felt really really uh exhausted because it was warm we didn't have enough water we didn't have enough food and i think we went flying like maybe 30 percent of our um uh brain power you know yeah and uh i think that was that was really one one big uh fact which uh make our my one and your x helps really tough yeah

[01:00:25] **Aaron Durogati:** yeah hard to start off start off with such a bad day after having such a good day in the evening i i learned a lot from you that day you know when we got that launch you really slowed down and ate and i was so furious that you know vichy and and stanislav had caught ups and and already taken off i was i was just rushing and that's the biggest lesson for me is to not rush i should really should have waited for you we should have worked together and and i i ended up flying i did try to work with you when we got to that next uh ridge line but i was again rushing too much

[01:01:00] **Gavin McClurg:** yeah yeah this was i mean instrument and navigation on the ground it's one point where i have for sure to to be better me not during the comp but on the preparation and i think it's really important to have good internet connection so i i will uh i will try to to have either better internet or to have really proof uh offline maps which uh it can navigate me uh well that's one point and uh uh then from the flying side um i think uh i i have to fly more cross country in the way of uh okay the day it's like 10 hours or five hours i have to fly not exactly the fastest but like to use the 10 hours and uh that will bring me more far and to do this i have to to fly more cross country and a little bit uh uh try to to get really as far as possible and to use every every small time we have in the air so next year and in two years i

will fly a little bit more cross country

[01:02:27] and uh then uh yeah another point is i think uh um i will try to fly in uh different places with uh stronger condition to train in uh windy condition and uh um to get more used to this uh condition which we had this year but i'm already doing this but most of the time in my area which i know very well sure but i think it's uh it's very important to do this in area where you don't know which i don't know so well because then you have to think more and to think more about the air how it's moving around the mountain and how it's gonna be there and there and where it's the lee and where it's the roof and where maybe it's gonna be less wind and uh how to use more the wind to get where you want to fly and so on and so on and so on and so on and so on and so on you you have to get because i think it's a big difference to do this at home or in a place where you don't know because at home i i'm just caring more or less about holding the glider in really turbulent in uh turbulent condition but in other place i have to think to hold the glider but also to think where i have to fly which at home i don't have to do it because i'm flying 15 years here you

[01:03:59] **Aaron Durogati:** know it you know it on that um on that note there was i put out a thing right before we started talking to the on facebook if anybody had any questions for you one of the uh respondents was what was your favorite what's your favorite place to fly outside of competitions do you have a favorite site

[01:04:18] **Gavin McClurg:** yeah luckily it's exactly where i'm living fantastic

[01:04:22] **Aaron Durogati:** you live in an amazing place that was it was quite cool too that marano was basically right on course line so it was i spent quite a bit of time there this spring and you live in a really amazing place to fly yeah

[01:04:35] **Gavin McClurg:** i i think so because in the place where i live i have the chance to fly high mountain and glacier stuff and then just high mountain without glacier and then there is also a high plateau which is a kind of flat and it's small but it's like a bit less than 20k so i can also train kind of uh flying just the cloud cloud street and uh uh yeah like flying morass in a flatland so it's i love where i live that's

[01:05:10] **Aaron Durogati:** great it's nice to love where you live that that's half the battle isn't it um so looking more also at the at the X-Alps is there afterwards the organization uh asked all of us if there's anything they could do uh you know are there any needed changes are there any anything they can do to make it safer do you have any disappointments with the X-Alps or anything that you feel should be changed i

[01:05:38] **Gavin McClurg:** think long about it also with my supporter and i think you can't make this race safe uh the only thing which maybe could be it's uh like uh to to prolong a little bit the resting time this could make it a little bit more safe i think it's a little bit more safe i think it's a little bit more safe but that's all like during the race it was sometimes i think twice we got the message like yeah tomorrow or today it's gonna be super strong wind and uh don't fly or it doesn't make sense i mean this kind of on this kind of competition you can't forbid and flying no so yeah i don't think it's it's really it's

[01:06:37] always up to the pilot in the end yeah

[01:06:40] **Aaron Durogati:** i agree the only thing i really thought and and maybe this was the this the shape i was in when i got there i don't know but i i didn't i did not enjoy the last 100k um from a danger perspective i you know i trained in southern france uh for maybe a week back in may and actually had quite similar conditions it was very windy and really strong uh valley wind especially for that early in the year i think it was a big high pressure system and i i really didn't enjoy that part of the course i think especially because we get there when we're really exhausted um and then i really didn't enjoy monaco i i felt like the pay was a was a really dusty dirty you know i mean you're looking out at the ocean i get it i understand why they bring us there you know from a marketing standpoint but i think it would have been so glorious or it would be so glorious to end in a place like san andre or anisee or somewhere where

[01:07:34] where paragliding's a big deal you know uh i felt like monaco was it was a real real deflating end i think for the athletes i i again i get it from the marketing standpoint it's cool to go to the ocean but uh wow there's there's nobody there no one cares no one you know yeah yeah i

[01:07:54] **Gavin McClurg:** know what you mean yeah it's kind of sad i'm not for me this year you know i i already know it how is it

[01:08:04] more the first year okay right you start in monaco uh you start in salzburg in austria it's it's amazing like years ago it was even much more because we was walking a bit more in austria and i have plenty of people coming to me bring me like power bars uh doing part of the the route with me by walking or by bicycle and it was really nice you you felt like uh the people it's following and uh they they they look at you as a hero it's really nice and uh in monaco you get there and yeah it's nothing it's it's really it's really nothing nobody care like you said yeah but from the other side you know like i know this race since the beginning because i was a small kids actually on the very first six alps um and uh this idea salzburg to monaco it's still very strong you know so yeah

[01:09:18] **Aaron Durogati:** it is a special line for sure i just boy that last that last leg is tough i know you guys the three of you flew a good portion of it i did about 110k on the ground it was miserable but it was uh it was uh yeah it's just tough down there the the you there's so few places to land it's so narrow it's it's a really challenging place i mean

[01:09:39] **Gavin McClurg:** i call this valley with my girlfriend the horror valley yeah

[01:09:43] **Aaron Durogati:** exactly it was so bad this

[01:09:45] **Gavin McClurg:** year i could fly i mean i fly it also two years ago almost all the way to to monaco but uh yeah it's it's very scary like you watch down and you know that you can't land it's nothing to land it's strong wind it's like two years ago after i was in monaco i was in monaco i was in monaco after the la bonnet pass i land at four o'clock or three o'clock with huge thunderstorm flying backwards at 2300 meters and uh yeah it was really horror this year i was more lucky from the flying side uh point because it was like probably yeah um a part of the first day uh the

[01:10:34] the best day uh but uh anyway when you fly there it's super scary yeah

[01:10:41] **Aaron Durogati:** yeah it certainly is certainly is scary well aaron i i really appreciate this we've uh we've hit our hour and then some i don't want to take any more of your time that's a that's a good place to end but before we do um why don't you give a shout out to your your sponsors and then uh you know for for people that uh like following what you're doing uh how can how can people get a hold of you where where can they find you oh

[01:11:07] **Gavin McClurg:** well i'm pretty active on my social media on the on the facebook

[01:11:14] um yeah or uh on the every now and then it's get some update uh of my projects on the red bull page uh under our on the rogatti like next year i will have a very interesting project which is still kind of secret but yeah they will see soon keep

[01:11:35] **Aaron Durogati:** an eye out for that and then uh what about your sponsors why don't you just give a shout to them and and uh and then we'll sign off yeah

[01:11:43] **Gavin McClurg:** well i'm very very glad to have uh the sponsor i have i'm sponsored by by the red bull as we thought before then i have um this um saliva as a mountaineering equipment and dina fit because uh i i'm doing also a lot of skiing and speed riding and uh a big sponsor of my which which was kind of from the beginning together with gin of course which uh sponsored me already since 2009 it's uh zype dr zype which is a swedish uh brand of sunglasses and ski goggles and they are really cool guys and yeah i'm really thankful to have all of them great

[01:12:29] **Aaron Durogati:** cool well aaron thank you very much i really appreciate it thanks for your time i think uh folks are gonna love that we'll get this out uh early next week but happy holidays and uh good talking to you buddy good

[01:12:43] **Gavin McClurg:** thank you very much it was a pleasure

[01:12:47] **Aaron Durogati:** i

[01:12:50] hope you enjoyed that i certainly did always great to spend some time with such a great character in our sport uh aaron has uh really been dominating out there and it's it's fun to get his insights uh as always all we ask for is a buck a show if you got something out of that or you liked it or you liked one of the previous shows i can certainly recommend some others for you uh nate scales uh is fantastic jeff shapiro is fantastic they're all great but uh go back and check some of those out if you haven't gotten a chance i just did one recently with tom dorlado fantastic uh but yeah if you go to our

website cloudbasedmayhem.com you can see in each of the podcasts there's a little donate button send us a buck if you liked it if you got something out of it really appreciate it and also if you could uh if you listen to us on itunes or stitcher or some other way if you could give us a rating that that goes a long ways um reach out to me via the website or facebook or whatever means of communication you have you can find me all over the place if you want to see somebody on the show or you want to see things done differently or if you have any feedback i am wide open to that thank you very much thanks for your generosity and we'll catch you on the next one cheers

Français

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

Show notes

Aaron Durogati n'a que 29 ans, mais il a déjà été champion du monde, a obtenu la 6ème et la 7ème place lors des deux derniers Red Bull X-Alps et possède une LONGUE liste de podiums. Athlète Red Bull et ambassadeur de plusieurs autres marques, le "Italian Stallion" gagne bien sa vie dans le sport de la parapente et dans cet épisode, nous explorons comment il y parvient. De son apprentissage du vol à l'âge tendre de 15 ans, nous découvrons comment il a abordé sa progression, comment il a remporté la Superfinal 2014 en Colombie, comment il s'est entraîné pour le X-Alps (et ce qu'il changera pour le prochain), à quoi il ressemble vraiment de voler dans la "toughest adventure race on Earth", et bien plus encore. Profitez-en !

Le post Episode 12- Aaron Durogati and Training to Win est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Et j'ai stoppé l'aile, j'étais à nouveau face au vent, et là elle a commencé à tourner immédiatement de l'autre côté. Puis je l'ai arrêtée à nouveau, je suis resté dans une sorte de glissade arrière, j'ai laissé l'aile voler, et j'étais à peut-être 20 ou 30 mètres de la falaise. Et là, une rafale suivante m'a juste emporté et m'a projeté vers le haut avec l'aile qui était à 90 degrés à côté de moi. J'étais dans une sorte de wingover, mais je montais quand même, et elle m'a soulevé, puis elle m'a projeté vers le bas du côté sous le vent. Dans cette situation, c'est sûr, j'étais plutôt bon pour garder l'aile ouverte, mais j'avais l'impression de ne pas contrôler ce que je faisais.

[00:00:52] Je ne suis qu'une feuille dans un vent violent, vous voyez. Et oui, ça me fait me sentir vraiment petit, et c'est ce qui m'a le plus fait peur, parce que je sentais que cette puissance était bien plus grande que moi, et que je ne pouvais pas contrôler ça. C'était assez terrifiant.

[00:01:17] **Aaron Durogati:** Voici un récit d'Aaron Durogati sur l'une de ses expériences lors de l'X-Alps de cette année. C'est un petit avant-goût de ce qui arrive. Bienvenue dans un nouvel épisode du podcast Cloud-Based Mayhem. Avant de commencer cet épisode avec Aaron Durogati, je voulais juste faire un petit point avec vous tous. Tout d'abord, merci infiniment pour vos généreuses donations. Elles me prennent de plus en plus de temps à mesure que je m'améliore au montage pour essayer de les rendre un peu plus propres. Je l'apprécie vraiment et cela me permet d'offrir des bières et d'autres choses à ces gars quand je les vois. Alors merci pour ça. Beaucoup d'entre vous ont demandé où vous pouviez le faire. Vous ne pouvez pas le faire via iTunes ou Stitcher. Vous devez passer par le site web, cloudbasedmayhem.com. Pour chaque podcast, sous l'épisode et le texte sur l'athlète ou la personne avec qui je discute, il y a un petit bouton de donation.

[00:02:03] Vous le verrez là. Ça passe par PayPal. C'est très fluide et ça ne prend que quelques secondes. Merci beaucoup pour ça. Si vous ne voulez rien manquer sur la page d'accueil de Cloud-Based Mayhem, vous pouvez trouver l'endroit où mettre votre adresse e-mail, et je vous enverrai une newsletter à chaque fois qu'un de ces épisodes sortira pour que vous ne manquiez aucun podcast à l'avenir. On ne fait pas de spam. Je ne vends pas cette liste à personne d'autre. C'est donc totalement sûr. Si vous voulez aussi communiquer avec moi, me donner vos conseils ou vos retours sur l'une de ces émissions, ou me dire les personnes que vous aimeriez voir sur le plateau ou poser des questions, n'hésitez pas à me contacter soit via Facebook, soit via ce site web. Aaron Durogati. Ce gars a une carrière à 29 ans qui rendrait la plupart des gens vraiment jaloux à 60 ans.

[00:02:50] Je n'arrive pas à croire tout ce qu'Aaron a accompli. Il a commencé à voler avec son père quand il avait environ six ans. Il a commencé à voler en solo à 15 ans. Il n'a que 29 ans maintenant. La première fois que j'ai volé avec Aaron, c'était au Superfinal en 2014 en Colombie, qu'il a gagné. Il est devenu champion du monde cette année-là. Il a participé à l'X-Alps deux fois maintenant. Il a fini septième en 2013 et sixième cette fois-ci. Il et moi avons passé pas mal de temps ensemble à nous entraîner ce printemps dans son coin, vers Murano en Italie, quand nous apprenions la

ligne de parcours entre le Turnpoint 5 et le Turnpoint 6. La Brenta jusqu'à Piskorovac. Alors, j'adore Aaron. C'est un super gars, avec une super personnalité, et il est super passionné par le sport.

[00:03:37] C'est un skieur de backcountry incroyable, un pilote de speed, un pilote acro, il fait des tumbles, tout ce que vous voulez. Il gère ça super bien sur une aile. Et dans cet épisode, on va aborder ses contrats de sponsoring et comment cela influence ce qu'il fait avec Red Bull et les autres. On parle de son bronzage. On parle de son entreprise de bronzage, de son père, de sa façon d'aborder la progression, des erreurs qu'il a commises en chemin, et comment il passe vraiment d'un profil de pilote purement compétition à un profil plus cross country. J'ai été assez surpris d'apprendre ce printemps que le vol le plus long qu'il ait effectué à ce moment-là était lors du X-Alps 2013, un peu plus de 200 km. J'aurais pensé que quelqu'un comme Aaron parcourrait ce genre de distance tout le temps. Mais il s'avère que pendant des années, il s'est vraiment concentré sur la course rapide.

[00:04:25] On va donc parler de la façon dont il change ça. On va aborder quelques points maintenant et donner des conseils aux nouveaux venus dans le sport, des moments de révélation. On va dans plein d'endroits vraiment cools dans cette discussion. Je pense que tu vas vraiment apprécier. Des leçons fantastiques et précieuses de la part d'un gars qui a tout déchiré sur le terrain. Alors, sans plus attendre, Aaron Durogati.

[00:04:57] Aaron, ravi de te parler. J'aimerais beaucoup qu'on fasse ça en face à face, mais je crois que tu es à Murano. C'est bien ça ?

[00:05:06] **Gavin McClurg:** Oui, oui. Je suis à la maison maintenant. J'étais à Tenerife jusqu'à il y a deux jours. Mais maintenant, je suis rentré.

[00:05:15] **Aaron Durogati:** Tu as fait des compétitions à Tenerife ?

[00:05:18] **Gavin McClurg:** Non, j'y étais pour des prises de vue photo et vidéo pour Salewa. C'était moi et Paul Guschlbauer pendant cinq jours, juste cinq jours de travail.

[00:05:29] **Aaron Durogati:** Oh, cool. C'est sympa. Je reçois d'ailleurs son podcast la semaine prochaine. On va donc devoir approfondir ce que vous avez fait ensemble. C'est un bon moment. Eh, tu sais, l'une des choses que je voulais aborder tout de suite, c'est que je sais que beaucoup de tes fans connaissent bien ton parcours. Mais je pense que beaucoup de personnes qui écoutent Mayhem, qui écoutent l'émission, ne sont peut-être pas aussi familières avec ton histoire. Est-ce que tu peux me raconter ça ? Tu as 29 ans maintenant, c'est bien ça ?

[00:05:56] **Gavin McClurg:** Ouais, ouais, j'ai 29 ans. Et en fait, j'ai un long passé dans le parapente. Je suis dans ce milieu depuis de nombreuses années. Parce que mon père était pilote. J'ai fait mon premier vol en tandem avec lui quand j'avais six ans. Et bien sûr, comme mon père était mon héros, je voulais aussi faire du parapente. J'ai ensuite fait quelques tandems avec lui. Mais en fait, quand j'avais 10 ou 11 ans, je n'aimais pas vraiment voler en tandem avec lui en tant que passager. Je voulais toujours voler seul. Mais comme j'étais un peu un gamin fou, mon père m'a simplement laissé commencer à vraiment voler quand j'avais 15 ans.

[00:06:47] Avant, je pouvais juste jouer un peu avec l'aile sur le terrain, mais sans vraiment voler. Mais à 15 ans, il a pensé que j'étais peut-être assez grand pour voler. Et c'est là que j'ai commencé. Et depuis ce jour-là, j'ai vraiment beaucoup poussé. En Italie, c'est cool parce qu'en été, on a trois mois de vacances scolaires. Pendant ces trois mois, je volais tous les jours. Et quand l'école a repris, je volais l'après-midi autant que je pouvais. Et ici à Marano, c'est très, très facile parce qu'on a des télécabines partout. Alors je prenais juste mon scooter pour aller à l'école.

[00:07:33] Jusqu'à la station du téléphérique, pour monter. J'allais toujours voler tout seul. Juste après l'école, je prenais mon petit scooter pour aller chercher l'aile et aller voler. Jusqu'à l'hiver. En hiver, je faisais du ski parce que je faisais de la compétition jusqu'à mes 18 ans. Mais au printemps, j'ai recommencé à voler autant que je pouvais. Avec pour objectif de devenir pilote professionnel en compétition en Coupe du Monde. Et j'avais Jimmy Parker comme héros.

[00:08:07] Et oui, j'ai vite commencé la compétition aussi. Ça m'a pris un peu de temps parce qu'au moment où j'ai commencé, le format de la Coupe du Monde était un peu différent. Aujourd'hui, c'est assez facile d'intégrer la Coupe du Monde. Mais quand j'ai commencé, c'était le tour de la Coupe du Monde. Ce n'était pas la Superfinal. Le niveau était vraiment élevé. Il fallait être dans le top cinq, au maximum le top huit de son pays pour entrer en Coupe du Monde.

Donc ça m'a pris un peu de temps. J'ai commencé la Coupe du Monde en 2009. Ma première Coupe du Monde était en Corée. Et puis, oui, depuis là, j'ai beaucoup participé à la Coupe du Monde. Cette année-là était la première année de la Superfinal.

[00:08:54] Où j'ai plutôt bien réussi. C'était en Italie, à Poggio Bustone. J'ai fini quatrième. Et c'était ma première fois. Quatrième. J'étais aussi membre de l'équipe internationale pour la Chine. Parce qu'en fait, j'ai piloté seulement deux marques de ma vie. Dès le début, je pilotais Nova. Et puis j'ai piloté tous les prototypes de Nova. Et puis, au cours de l'été 2009, Nova a décidé d'arrêter le développement des prototypes, des ailes de compétition, encore une fois. Encore, parce qu'ils ont eu des ailes de compétition jusqu'en 2000, puis ils ont arrêté, puis ils ont recommencé et ils ont eu de très bonnes ailes, mais puis en 2009, en été, ils ont décidé d'arrêter et j'ai eu beaucoup de chance parce que lors de ma première manche, c'était en Corée et j'ai plutôt bien réussi, j'ai fini quatrième et j'ai fait quelques podiums en manche et je suis entré en contact avec Jean et puis cet été-là, sans que j'aie rien demandé, Jimmy, qui est le concessionnaire Jean en Italie, m'a contacté parce que je veux dire qu'il a reçu un appel de Jean qui voulait que je pilote pour lui, donc cet été-là en 2009, parce que Nova arrêtaient les prototypes de compétition et en même temps Jean m'a demandé de devenir un pilote Jean et aussi pilote test pour lui, donc je suis passé chez Jean et j'ai piloté la Superfinal sur le Boomerang 7 Proto, et j'ai fini quatrième.

[00:10:33] Et c'était la Superfinal avec la première deux lignes, en fait. C'était Charles Cazot et Ogden qui étaient premiers et deuxièmes avec cette deux lignes Ozone. Et il y avait Luca Donini sur la Boomerang, qui était troisième, et j'étais quatrième. Waouh, c'est un résultat incroyable. Je faisais beaucoup de compétitions de cross country, et puis, ouais, ça a monté et redescendu. L'année d'après a été un peu dure parce qu'Ozone a les R10, R11, qui étaient de vraiment bonnes ailes par rapport à ce que je pilotais. Puis c'était l'année où je pilotais la Boomerang X, et Ozone a la AIMS 01, ce qui faisait une énorme différence.

[00:11:21] Mais cette année-là, je volais vraiment en mode "noir et blanc". Je gagnais quelques manches mais je me plantais souvent. Et sur la Superfinal de cette année-là, Gene arrive avec la Boomerang 9, qui était un peu mieux que la AIMS 01. Et avec l'expérience d'avoir toujours eu de mauvaises ailes, je l'ai trouvée tellement facile à piloter. Et puis, j'ai gagné la Superfinal en Colombie en 2011. Je suis donc devenu vainqueur de la Coupe du Monde en 2013, mais c'était pour la Coupe du Monde 2012 parce que c'était en janvier.

[00:12:02] **Aaron Durogati:** Si on remonte un peu le temps, est-ce que ta passion pour la compétition vient de ton père, ou est-ce que c'est quelque chose que tu as développé par toi-même ?

[00:12:14] **Gavin McClurg:** Eh bien, j'ai toujours été un gars compétitif. Mon père faisait de la compétition, mais juste à petite échelle. Des petites compétitions. C'était un bon pilote dans ma région, là où nous vivons. Il faisait des compétitions régionales, nationales. Mais il ne cherchait pas vraiment à gagner ou quelque chose comme ça. Il s'amusait pendant la compétition. Il aimait le faire. Mais pour moi, c'était différent parce que je faisais déjà de la compétition en ski, et je suis très compétitif. Et il y a le fait que depuis que je suis enfant, je veux voler.

[00:12:59] Je ne voulais pas seulement piloter, je voulais aussi faire de la compétition et devenir, genre, un pilote de haut niveau. C'était toujours mon idée depuis que j'étais gamin.

[00:13:10] **Aaron Durogati:** Alors, c'était donc ça l'objectif que tu t'étais fixé pour ta carrière ?

[00:13:15] **Gavin McClurg:** Ouais, ouais.

[00:13:17] **Aaron Durogati:** C'est plutôt cool. C'est plus difficile. Je veux dire, je ne pense pas que beaucoup de gens dans mon milieu voient les choses comme ça parce que c'est un sport tellement restreint. C'est assez dur pour en vivre réellement. Mais tu as aussi une entreprise de tandem, c'est bien ça ? Ou est-ce que toute ton activité repose uniquement sur le sponsoring et tes propres vols ?

[00:13:37] **Gavin McClurg:** Non. J'ai une entreprise de tandem parce que mon père l'avait. Alors, maintenant, je gère cette entreprise. Mais, ça m'a beaucoup aidé : l'année dernière, je faisais beaucoup de tandems pour gagner l'argent dont j'ai besoin pour faire de la compétition.

[00:14:05] Mais heureusement, ça a beaucoup changé ces trois dernières années. J'ai réussi à décrocher de très bons sponsors et maintenant, c'est fait. Je gère juste l'entreprise de tandem et je vole un peu moi-même. Mais pas autant qu'avant. Et maintenant, je peux me concentrer davantage sur mon entraînement et voler plus pour mon propre compte. Et l'année dernière, j'ai quand même commencé beaucoup d'entraînement en course à pied et en ski de randonnée, que j'aime beaucoup, et en salle de sport. Alors, disons que les deux ou trois dernières années ont été un grand pas en avant. Mais je continue de courir. C'est

[00:14:47] **Aaron Durogati:** l'entraînement que tu fais là, c'est orienté vers le X-Alps ou c'est juste pour être en forme ? Et pour l'entraînement en général ?

[00:14:54] **Gavin McClurg:** Non, en fait, tout a commencé quand j'ai commencé à réfléchir sérieusement au X-Alps. C'était il y a environ cinq, cinq à six ans. J'ai décidé que je voulais participer au Red Bull X-Alps. Alors j'ai commencé, j'ai commencé à entraîner aussi ma condition physique. Donc, oui, j'ai vraiment commencé à me pousser en 2012 et, oui, maintenant je suis vraiment accro à l'entraînement. J'adore vraiment m'entraîner.

[00:15:37] **Aaron Durogati:** C'est addictif, non ? Vous avez mentionné qu'après la Coupe du Monde de 2009, vous avez traversé une période où vous couriez très vite mais que vous vous faisiez aussi éliminer prématurément. Je veux vous parler de la stratégie, des tactiques et de ce que ces leçons vous ont appris. Est-ce que vous en êtes ressorti frustré, en décidant que vous deviez changer certaines choses, ou était-ce vraiment votre style ? Et emmenez-moi de la Coupe du Monde en Corée en 2009 à votre victoire à la Superfinal en Colombie il y a quelques années. Quels ont été les éléments clés, ou avez-vous eu des moments de révélation pendant cette période ?

[00:16:22] Ouais. Vous avez mentionné l'aile, vous étiez sur une très bonne aile à la Superfinal, mais est-ce qu'il y a eu d'autres éléments qui se sont mis en place ?

[00:16:31] **Gavin McClurg:** Oui. En fait, au début de ma carrière en compétition, je ne cherchais pas vraiment à passer devant. J'étais plutôt un pilote tactique. J'aimais être dans le groupe, dans le "gaggle", et voir ce que faisaient les autres pour, oui, saisir l'opportunité de les observer, de voir leur ligne, puis d'essayer d'en tirer le meilleur. Mais avec ce style, on peut être vraiment bon, mais il me manquait encore...

[00:17:21] Pour être capable de gagner une manche seul, vous savez, pour aller devant, continuer et rester en tête du groupe. Donc, encore en 2009, j'étais plus un pilote de groupe, mais petit à petit, je le sais. Je me souviens que j'étais content de mes compétences parce que je pouvais voler avec les meilleurs et rester avec eux. Mais je n'étais pas capable de prendre l'initiative d'y aller seul et de pousser vers l'objectif. Donc en 2010, 2011, je me suis fixé pour objectif d'essayer, même si je finis par échouer, de prendre mes décisions, de continuer et de pousser devant.

[00:18:16] Et, ouais, c'était bien, bien sûr. C'était parfois un peu triste parce que j'étais au sol et que les gens me dépassaient tous les deux, mais, euh, de ça, j'ai beaucoup appris. Et, je pense que le meilleur pilote, c'est celui qui est capable de gagner la manche, mais en même temps, qui est capable de voler en groupe. Et c'est ce mélange qui fait le meilleur pilote. Ouais, j'essaie d'atteindre ce niveau. Et, ouais, je pense que maintenant j'ai un peu, je...

[00:19:03] euh, ouais, j'ai un peu atteint ce niveau. Parfois, maintenant, mon problème c'est plutôt que je veux trop. Du coup, je me fais encore éliminer parfois, comme dans le X-Alps, mais, enfin, je m'amuse. Genre quand je dirige un groupe ou quand je dirige une partie de la manche, je m'amuse vraiment. Donc si je mets sur une balance ce qui est le plus important, avoir toujours un résultat ou s'amuser, je dois dire que j'aime aussi m'amuser. Par exemple, l'année dernière, c'était pendant les quatre meilleurs jours de l'année.

[00:19:50] J'étais dans une compétition en Autriche. C'était l'Austrian Open. C'était une comp internationale et on avait, genre, chaque jour, un jour 150, un jour 160, un jour 110 kilomètres. Et pour la première manche, j'ai raté, j'ai fait un "bomb out", mais ensuite j'ai gagné la deuxième. Et la troisième était la plus longue manche que j'ai faite. C'était 160 ou 170 kilomètres. Et j'ai réussi à rester devant, sur 80 kilomètres, et à finir seul dans l'objectif. Et c'était super cool.

[00:20:24] **Aaron Durogati:** Ouais, c'est vraiment sympa. Tu as mentionné que quand on s'entraînait ensemble, on allait aborder les X-Ops un peu plus tard, c'est sûr. Parce que ça va être intéressant d'en parler. Mais quand on s'est entraînés ensemble pendant ces quelques jours, au printemps, près de chez toi, près de Murano... Tu as mentionné que ton vol le

plus long était en fait lors des X-Ops 2013. Ton plus long vol en liberté était en fait lors des X-Ops 2013, un peu plus de 200 km. Ce qui m'a vraiment surpris parce que, tu sais, bien sûr, là où tu habites, tu as l'opportunité, je sais, avec une bonne météo, de faire de gros triangles, mais comment tu t'entraînes ? J'aurais pensé que tu avais fait beaucoup, beaucoup de vols de cette durée ou bien plus longs.

[00:21:09] Mais je me souviens que tu as dit que, quand tu faisais du vol libre, tu t'entraînais pour les compétitions. Tu essayais de voler vraiment vite, quand tu volais seul ou peut-être avec quelques amis, au lieu d'être en compétition. Mais comment abordes-tu ton vol libre par rapport au vol en compétition ?

[00:21:29] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est ça. En fait, c'était mon vol le plus long jusqu'à présent parce que quand je suis chez moi, je vole presque tous les jours quand je peux, mais jusqu'à maintenant, je n'ai pas vraiment aimé faire de gros cross country parce que je préfère voler sur de petites manches. Je vole toujours avec des points de virage. J'en ai partout dans mes vallées ici, ce qui fait environ 60 kilomètres vers l'ouest, 40 vers l'est et 30 vers le sud. Dans ces trois vallées, j'ai des points de virage partout. Et selon la journée, je me construis toujours une manche.

[00:22:15] Et, euh, j'essaie de faire cette manche le plus vite possible. Alors, euh, ouais, j'aime bien faire ça et je pense que c'est, euh, c'est vraiment bien, euh, pour, euh, pour la compétition de voler toujours en manche parce que je mets toujours un départ. Je mets un cylindre, je mets un truc délicat. Je mets une manche. J'essaie de me dire, ok, je ne, euh, j'essaie de faire le moins de thermique possible ou de faire autant de thermique que possible ou, euh, genre à chaque fois que je quitte une thermique juste pour voler à fond. Mais, euh, je, je, euh, je pense beaucoup à, euh, j'ai fait ça, euh, euh, une barre complète tout le temps. Alors j'ai mis quelques règles dans ma manche aussi. Mais, euh, euh, je me suis rendu compte que, euh, il me manquait aussi ce, euh, vol en cross country, genre ce long vol, et, euh, parce que je pensais toujours qu'il était important d'être juste rapide.

[00:23:12] Mais j'ai fini par comprendre que pour l'X-Alps, je dois aussi faire du cross country classique, pas forcément du niveau maximum, pas du niveau débutant, mais pas non plus du niveau expert. Il est important d'être toujours aussi rapide que possible, mais il est aussi parfois important de juste survivre, de prendre son temps. En fait, j'ai commencé ça après l'X-Alps, j'ai fait des vols longs, puis j'étais en Inde parce qu'il y avait la Coupe du monde et j'ai fait de très beaux vols là-bas, des vols en cross country aussi, j'en ai fait des 208, des 206, tout. Mais ouais, l'Inde était vraiment cool parce que je pouvais aussi pousser pas mal, j'avais une moyenne de 38-39 km/h, donc plus de 200 kilomètres pour un triangle. C'était cool quand

[00:24:08] **Aaron Durogati:** Quand tu y vas, c'est cool, Beer est incroyable, j'aime beaucoup cet endroit. J'y ai fait certains de mes premiers gros XC en 2009 et 2011, c'est fantastique, de grandes montagnes avec très peu de vent, c'est un endroit assez incroyable. Ouais, quand tu regardes ton parcours, Aaron, enfin, peut-être deux questions. Tu sais, si tu pouvais revenir en arrière et dire à ton "toi" de 15 ans, quand ton père t'a donné l'aile pour la première fois pour aller voler seul, aurais-tu des conseils pour lui, Aaron ? Et ensuite, quand tu regardes en arrière — c'est la deuxième partie — y a-t-il eu des moments où tu as eu du mal à progresser, où tu as eu du mal à faire des choses où, tu sais, ton approche de l'entraînement était mauvaise, ou il y a eu des erreurs, des pertes de temps ou d'argent quand tu regardes en arrière ?

[00:24:56] **Gavin McClurg:** Je ne pense pas avoir perdu de temps ou d'argent. Je pourrais certainement avoir fait mieux, mais dans l'ensemble, ce n'était pas mal. C'était quelque chose que mon père m'a en fait forcé à faire chaque année. Je veux dire, il m'a donné la DHV1 la première année, puis l'année suivante j'en ai fait énormément, et l'année d'après j'ai eu la DHV1.2, puis l'année suivante la DHV2. Et il y avait des gens qui volaient beaucoup moins que moi qui, après un an, étaient déjà sur une DHV2, et après deux ans, ils étaient déjà sur une aile de compétition. À l'époque, je voulais vraiment aussi passer rapidement sur une aile de compétition, mais je pense que c'était le bon point de mon père : il m'a laissé tout faire étape par étape. Parce qu'à la fin, comme la plupart des gars qui ont commencé avec moi et après deux saisons étaient déjà sur des ailes plus exigeantes, certains se sont arrêtés et d'autres n'ont jamais atteint le niveau que j'avais. Parce que quand je changeais d'aile, celle que j'avais était vraiment un jouet pour moi. Je me souviens au début, quand j'avais fini mon vol et qu'il me restait encore de l'altitude avant l'atterrissage, je faisais des pirouettes, des fermetures, des décrochages, des spirales négatives, tout ça. Et ça me donnait une super sensation par rapport à l'aile. Et oui, à cette époque, j'ai aussi commencé l'acro, et je pense que c'était vraiment bien. Je pense que mon père ne m'a jamais vraiment coaché, mais il m'a montré la bonne voie de derrière, et j'en suis content.

[00:27:14] **Aaron Durogati:** Combien d'heures volerais-tu par an, à ton avis ? Est-ce que tu fais le suivi ?

[00:27:19] **Gavin McClurg:** Je ne sais pas exactement, mais je pense qu'au début, je volais certainement autour de 300, 350 heures par an.

[00:27:29] **Aaron Durogati:** tu penses que c'est encore aussi élevé ? je...

[00:27:32] **Gavin McClurg:** je pense que je vole peut-être même plus maintenant

[00:27:35] **Aaron Durogati:** C'est fantastique. Si tu as déjà connu un moment de creux, c'est évidemment parce que tu es super passionné par ça, on peut le voir dans tes yeux. Mais je pense que c'est toujours aussi haut ; je pense que je vole peut-être même plus maintenant. J'ai toujours adoré chez toi à quel point tu aimes voler. Mais as-tu déjà eu, un accident ou un moment dans ta carrière où tu as dû vraiment prendre tes distances, ou quand ça ne t'a pas vraiment procuré de joie, ou quand tu as dû peut-être tempérer cette passion ?

[00:27:58] **Gavin McClurg:** Pas vraiment, j'ai eu un point bas en 2006 ou 2005... laissez-moi réfléchir, 2006, non, 2007. Parce que oui, je pense que c'était juste parce que l'aile que je pilotais, parce que je pilotais un prototype de Nova qui était vraiment mauvais. C'était genre... je ne veux pas dire dangereux, mais ce n'était pas très sûr, c'est certain, et elle ne performait pas bien non plus. Et la combinaison des deux, le résultat était que j'étais vraiment mauvais en compétition parce qu'en fait, depuis le début, j'avais toujours réussi. Je commençais par de toutes petites compétitions, je les gagnais, puis je passais à des compétitions un peu plus grandes et je les gagnais. Et puis en 2007, j'ai eu quelques compétitions où j'ai été vraiment mauvais, j'ai été éliminé. Mais ensuite, ça a tourné au mieux parce que Hannes Papisch, le concepteur, a fabriqué une aile qui était fantastique. C'était incroyable. À l'époque, je n'étais pas si bon, mais je pense que si cette aile avait été entre les mains d'un bon pilote, il aurait pu gagner. Elle était peut-être aussi bonne que la Krieger, mais c'est moi qui la pilotais. Je me souviens très bien quand je l'ai reçue, j'étais avec Tony Bender à Aachen, en Autriche, et Hannes nous a dit : « Bon, il faut mettre la ligne dessus », puis il nous a envoyés en haut avec le téléphérique et il m'a dit : « OK Aaron, si tu veux piloter cette aile, d'abord tu dois me montrer que tu es capable de la piloter. Alors monte et fais-moi des fermetures asymétriques, des fermetures avant, des décrochages et des pirouettes. » C'était très drôle parce que je suis monté avec Hannes et Tony Bender, et lui a décollé en premier, il est sorti et a fait la première fermeture asymétrique, il a failli faire un tonneau, puis une rotation et un gros truc, et je tremblais, je me disais « Putain, c'est mon tour maintenant ». Alors je l'ai fait. Et je ne sais pas si je peux l'expliquer en anglais, mais à ce moment-là, j'avais ce capteur de vent qui pendait vers le bas, vous voyez ce que je veux dire ? C'est comme...

[00:30:42] Ok, je ne sais pas pourquoi j'ai été si stupide, mais même en faisant une fermeture, je l'ai fait. J'ai fait la première fermeture et l'aile a fait un gros écart, j'essayais de maintenir la trajectoire, elle allait presque en tonneau. Et quand j'étais super concentré pour stabiliser l'aile, j'ai eu ce calculateur d'air dans les yeux et je me suis dit « putain ». Oui, c'était une situation assez drôle, mais en même temps, je me disais « oh mon dieu, c'est super flippant ». Mais bon, à la fin, j'ai rattrapé l'aile, puis j'ai fait la fermeture avant et le décrochage, puis j'ai atterri et Hannes m'a dit : « Ok, maintenant tu peux voler avec cette aile ». Et juste après, je suis allé en Slovénie pour le championnat slovène, et cette compétition a aussi été très utile parce que sur la toute première manche en Slovénie, on vole beaucoup en reach, on pousse sur le reach.

[00:31:45] et euh, oui, j'étais sur le reach avec la super aile et je me rappelle très bien qu'une fille m'a dépassé, une fille je crois de Pologne ou de République tchèque, je ne sais pas, et elle volait sur une deux-trois, elle m'a dépassé et je me suis dit : « pas possible ! » et oui, mais grâce à ça, j'ai vraiment appris à pousser l'accélérateur et à la fin de la compétition, j'ai fini sur le podium et euh, oui, après cette compétition, je suis devenu l'un des pilotes les plus rapides sur l'accélérateur et la compétition suivante était en Italie et ensuite j'ai gagné ma première

[00:32:23] manche dans le national italien, donc c'était très drôle à quel point, mais sinon je n'ai jamais vraiment eu d'accident en volant. J'ai eu des secours, juste en acro, j'ai utilisé peut-être cinq ou six parachutes de secours en fait, l'un d'eux était vraiment, vraiment moche. Je suis tombé dans l'aile en faisant de l'entraînement Infinity au tout début quand j'apprenais les tonneaux Infinity, je suis tombé dans la voile et... mais oui, heureusement je suis sorti de la voile et j'ai pu déclencher mon secours. Sinon, en cross country, je n'ai jamais déclenché de secours et je n'ai jamais vraiment eu d'accident, sauf l'année dernière où j'ai eu un accident vraiment stupide en atterrissant avec un...

[00:33:16] c'est une aile, donc ce n'est pas du tout la faute de l'aile. Ce n'était pas quelque chose de dangereux en soi, mais je grimpais sur un glacier juste à côté de l'endroit où je vis, l'Ortler, et je ne pouvais pas décoller du tout en haut. Ce n'est pas si raide, mais j'ai dû descendre à pied parce qu'il y avait du brouillard et je n'avais ni GPS ni boussole, rien. Je suis descendu et j'ai décollé d'une pente très raide, donc j'ai décidé de garder mes crampons. Ensuite, quand je volais, je pensais encore les enlever, mais en même temps, j'étais à plus de 2000 mètres au-dessus du fond de la vallée. Je pensais donc faire quelques hélicoptères et des Misty Flip, alors je me suis dit : d'accord, c'est peut-être mieux de garder mes crampons, parce que si je les enlève, je vais devoir les mettre dans ma veste, et je me demandais si

[00:34:16] ça n'arrivera jamais, mais si il arrivait quelque chose et que je devais lancer le secours, je ne voulais pas tomber avec le secours et les crampons dans la veste, non, donc je garde mes crampons et je fais mes misty et hailey juste en acro de base et je pars pour l'atterrissage et je me pose normalement mais euh c'était un champ d'herbe et les crampons se sont coincés dans l'herbe et le pas suivant, genre pour tourner, a cassé ma cheville et tordu la cheville et cassé les ligaments et le

[00:34:54] la fibula. C'était vraiment un accident moche, c'était super douloureux, c'était grave, mais pour rien, juste parce que si j'avais fait plus attention, ça ne serait jamais arrivé. Parce qu'après, j'ai eu deux chirurgies et j'ai dû garder ces attelles pendant six semaines, et après je volais avec les béquilles, je décollais sur une jambe et je me penchais en arrière. Donc ouais, je veux dire, si j'avais fait autant attention qu'après, ça ne serait jamais arrivé. C'est juste que je n'ai pas fait assez attention. Oh, c'est bien, mais c'est une bonne leçon, en quelque sorte.

[00:35:34] **Aaron Durogati:** Malchanceux, mais une bonne leçon je suppose, ouais, comme tous les autres. Comment es-tu devenu un athlète Red Bull ? Quand est-ce que ça s'est passé et comment ça s'est fait ?

[00:35:44] **Gavin McClurg:** C'était en 2013, j'ai gagné la Coupe du monde et c'était ma première année de X-Alps, alors j'ai pris contact avec Red Bull, en fait avec Red Bull Italie, parce qu'ils avaient besoin d'un athlète pour aller à la conférence de presse en Italie avec les journalistes pour expliquer les compétitions et pour parler du vol et de la compétition, donc je les ai contactés et

[00:36:26] C'était à la fin du printemps. Ensuite, j'ai fait l'X-Alps où je me suis plutôt bien débrouillé. J'ai fait une course avec beaucoup de hauts et de bas, genre, au début j'étais bon, puis moins bon, puis j'ai super bien fait et à la fin j'ai encore tout foiré. Mais bon, d'une manière ou d'une autre, ils étaient contents de ce que je faisais et du package global que je proposais avec le speed riding, les compétitions de cross country et l'X-Alps aussi. Du coup, ils ont décidé de me sponsoriser et ouais, c'était à propos de tout ça.

[00:37:17] **Aaron Durogati:** Est-ce qu'il y a une pression ou est-ce que les choses ont changé pour toi, que ce soit en bien ou en mal ? Évidemment, avec les réseaux sociaux, quand on est sponsorisé, il faut publier du contenu pour sa base de fans, mais aussi pour les entreprises qui te sponsorisent, elles veulent cette visibilité. Est-ce que tu as senti que ça a changé ta passion pour le sport ou ta façon de l'aborder ? Est-ce qu'il y a un côté négatif au sponsoring ?

[00:37:46] **Gavin McClurg:** Je ne vois pas de côté négatif, en fait. Je me souviens de la première compétition que j'ai faite avec le logo Red Bull sur mon aile, c'était au Venezuela, avant la Coupe du monde. Là, je me suis senti un peu... pas vraiment sous pression, mais plutôt genre « oh wow, maintenant je dois être bon ». Tout le monde s'attendait à ce que je sois bon, non ? Mais je l'ai été, et après cette compétition, oui, c'était juste la toute première fois que j'avais ce logo Red Bull sur mon aile, le casque et tout le reste. C'était un peu bizarre, mais maintenant je ne vois que le côté positif. Grâce au sponsoring Red Bull, comme je suis athlète Red Bull, j'obtiens d'autres sponsors parce que le plus important avec Red Bull, c'est qu'une fois que tu es athlète, tu as énormément de visibilité. C'est donc facile d'obtenir d'autres sponsors aussi, et ça me donne la chance de vraiment me concentrer sur ce que je veux faire et de m'entraîner plus, et de voler moins. Je ne fais plus d'école de ski, ce que je faisais avant d'être athlète Red Bull. Je travaillais tout l'hiver comme moniteur de ski et juste après les cours, je faisais du ski de randonnée ou je prenais trois heures pour aller faire du speed riding avant de reprendre les cours. Et maintenant, j'ai beaucoup plus de temps, je peux m'entraîner beaucoup plus et je ne vois que des aspects positifs, en fait, non.

[00:39:32] **Aaron Durogati:** C'est vraiment cool. Bon, reparlons de la Superfinal que tu as gagnée en Colombie quand tu es devenu champion du monde. Quelle était ton approche avant cette course ? Où en étais-tu mentalement ?

Évidemment, tu es parti avec l'espoir de gagner, mais comme les Superfinal sont très longues, 12 jours, on a eu une météo parfaite, on a volé presque tous les jours... il y a eu les problèmes d'incendies cette année-là, mais à part ça, le vol était assez idéal. Mais comment est-ce que tu restes constant ? Quelle était ton approche ? Est-ce que ton approche à la Superfinal était toujours de gagner les manches et de tout donner, ou était-ce plutôt de voler en groupe ? Explique-moi un peu ton état d'esprit pendant cette semaine, ou plutôt ces deux semaines.

[00:40:20] **Gavin McClurg:** C'était un peu un mélange de tout. Je m'adaptais à la manche et aux conditions, j'essayais de comprendre ce qui allait se passer. Si je sentais que c'était une manche où je devais pousser, j'essayais de pousser ; si je sentais que c'était une manche où il valait mieux être plus conservateur et voler avec le groupe, je le faisais. Tout fonctionnait plutôt bien dès le début. Je suis arrivé trois jours avant la compétition et j'ai réalisé immédiatement que mon aile était vraiment bonne, et donc j'ai commencé à voler autour de Danilo sur certaines manches et

[00:41:05] Je volais avec le sourire parce que l'aile était bonne et que je poussais à fond partout, et je trouvais toujours une thermique pour monter, donc je sentais que je ne pouvais pas me planter là. Dès le début, je me sentais vraiment confiant. Et d'ailleurs, pendant la compétition, je restais zen et je m'amusais ; après chaque manche, j'allais courir tous les jours pour m'entraîner et en même temps pour ne pas penser à la pression, parce qu'après la deuxième manche, j'étais premier ou deuxième et j'ai gardé le podium pendant toutes les manches jusqu'à la fin. Je commençais bien et je continuais sur cette lancée, donc j'allais courir tous les jours, après la course je dînais et je mangeais comme d'habitude, énormément.

[00:42:04] et j'ai trouvé une sorte de routine et en fait tout se passait facilement jusqu'au tout dernier jour parce qu'en réalité, avec les calculs qu'on a faits, j'avais déjà gagné la Superfinal avant la dernière manche parce que j'étais en tête sur la deuxième mais tout s'est effondré sur la dernière manche parce qu'au briefing avant la dernière manche, ils m'ont donné zéro point pour la manche précédente parce qu'ils disaient que je volais dans le feu, ce qui n'était pas le cas et je peux le prouver, mais quand même, je commençais la dernière manche avec zéro point de la précédente. J'étais toujours premier, mais je ne pouvais pas me permettre la moindre erreur et ouais, c'était vraiment moche là, je me sentais sous une pression énorme et je me disais : « OK, là je vais tout foutre en l'air, j'ai fait une compétition parfaite et maintenant je vais forcément faire une connerie ». Mais en fait, pendant la première moitié de la manche, j'étais dans le groupe de tête et je volais bien, puis j'ai fait une petite erreur qui a entraîné des erreurs de plus en plus grosses et je m'en souviens très bien, genre...

[00:43:34] Je devais attaquer après avoir été en montagne et être passé en plat, et j'étais à mille mètres sous le premier groupe qui comptait peut-être 30 pilotes. Ils commencent à aller en plat et je sais que je ne peux pas faire ça, que je dois monter, mais je commence et je me dis : « OK, quand je l'aurai fait, je me dis en même temps : OK, c'est fini, il va se planter à coup sûr maintenant ». Et là, c'était super sympa parce qu'à ce moment-là, Thomas Browner était à côté de moi et il savait que j'allais me planter, alors il a poussé à fond devant moi et il a trouvé une thermique pour moi. Je suis entré dans cette thermique et je me suis dit : « OK, maintenant je suis dans cette thermique et je dois monter autant que je peux ». Je suis resté dans cette thermique juste un peu, tant qu'elle était forte, et puis sans ça, je voulais la quitter et repartir. Thomas m'a encore vu, il a encore poussé à fond et a cherché une autre thermique pour moi. Il l'a trouvée, je suis entré dedans et avec cette thermique, j'ai rattrapé le premier groupe. Et à la fin, je n'étais pas dans le top 10, genre 15 ou quelque chose comme ça, mais bref, assez pour gagner. Mais puis, à la toute fin, ils m'ont aussi rendu mes points, donc c'était bon, mais c'était vraiment tendu, mec.

[00:45:11] **Aaron Durogati:** J'espère que tu as prévu des bières pour Thomas, c'était un super geste. C'est génial d'avoir des amis sur le parcours, c'est fantastique. Alors, dis-moi, après avoir gagné une Superfinal comme celle-là — et tu veux dire qu'en termes de compétition, à part les championnats du monde, il n'y a pas de chose plus grande à gagner — comment tu fais après ? Est-ce que tu en es ressorti toujours aussi affamé pour la suivante, ou est-ce que tu as pris une pause en te disant : « Bon, je suis le champion du monde » ? Où est-ce que tu en es là ?

[00:45:51] **Gavin McClurg:** Eh bien, juste après, c'était le X-Alps, donc j'étais vraiment affamé pour le X-Alps. Je voulais vraiment bien le faire, comme pour les six précédents X-Alps, et j'ai gardé ma motivation pour la compétition. Je ne me suis pas arrêté ni ralenti, je me suis toujours donné à fond. Et évidemment, le fait que je n'aie rien gagné de majeur ces deux dernières années, je pense que c'est parce que, parfois, je veux trop, comme on l'a dit avant : je veux gagner

avec style ou être devant et pousser tout le temps. Ce dont j'ai vraiment besoin, c'est de retrouver mon équilibre, comme lors de cette Superfinal. Et sur le premier X-Alps, je pense que je n'aurais pas pu gagner parce que je n'avais pas l'expérience, ce n'était vraiment pas possible pour moi de gagner. Et pour ce X-Alps auquel tu as aussi participé, je pense que j'étais vraiment bien préparé, mais c'était une combinaison de facteurs : ça n'a pas vraiment marché dès le début pour moi, dès le prologue, et après le premier jour, c'était foutu, et le deuxième jour aussi, et puis j'ai fait un peu bien.

[00:47:35] jusqu'à presque Monaco où je pouvais encore être troisième, et puis j'ai encore fait une gaffe à 10 kilomètres de l'arrivée. Mais je ne trouve toujours pas exactement la raison en moi. Je pense que c'est parce que, oui, lors du tout dernier jour, je pense que j'ai juste... j'ai vu ça avec ma considération de la glisse finale, c'était juste faux. C'était une erreur de ma part. Et pour le premier et le deuxième jour, c'était une combinaison d'un peu de malchance et de mauvais instruments que j'avais. Donc oui, c'est la raison que j'en tire.

[00:48:24] **Aaron Durogati:** Ce Garmin nous a fait tourner en bourrique le deuxième jour, on a tous les deux passé une très mauvaise journée. J'ai eu une journée pire que la tienne, heureusement tu as réussi à t'en sortir, mais purée, c'était une journée horrible pour moi. Ouais, dis-moi, est-ce que tu referas les XPO ? Ouais.

[00:48:42] **Gavin McClurg:** Carrément. Je veux vraiment gagner cette compétition maintenant, donc je me concentre pour m'entraîner davantage et mieux me préparer pour essayer de ne pas refaire les erreurs que j'ai commises cette année et il y a deux ans. Et peut-être que... je veux dire, pour la Coupe du monde, il m'a fallu quatre ans pour gagner. J'ai participé à la Coupe du monde pendant quatre ans et c'est seulement la quatrième année que j'ai réussi à gagner. Du coup, en fait, je n'ai fait que deux X-Alps jusqu'à présent, donc j'en ai encore au moins deux à faire.

[00:49:23] **Aaron Durogati:** au moins deux de plus. Ouais, on pourrait tout bien le faire tant qu'on est en bonne santé, non ? C'est clair que c'est génial. La nuit où je suis arrivé à Monaco, on s'est assis avec Petio Joe et je me suis dit : « Oh mon Dieu, ça va être trop fun ». Et avec Gushel Bauer, on a tous raconté des histoires assez flippantes. J'étais tellement ravi et mes pieds étaient tellement défoncés que je n'y pensais pas vraiment cette nuit-là, en tout cas. Mais j'étais tellement content d'être là, j'avais un peu oublié le risque et le danger. Mais je me souviens que toi et Onda aviez eu une situation assez sérieuse quelque part vers le Col du Galibier en France. Et en fait, je travaille sur un livre sur l'X-Alps et ça prend une grande partie du livre. Mais je me rappelle que tu étais vraiment très secoué. Je t'ai vu voler quand on s'entraînait le printemps dernier, je t'ai vu voler dans des conditions vraiment rudes. Je me considère comme un pilote plutôt... je ne suis pas très frileux face au risque, mais ce jour-là, je ne voulais pas décoller et toi, tu l'as fait avec plaisir. Donc je sais que tu n'as pas peur de voler dans des conditions très agitées et difficiles, mais qu'est-ce que tu as pensé ou comment tu gères le risque de l'X-Alps ? Tu sais, comme tu le sais, je vais ajouter un petit truc ici : j'ai passé pas mal de temps avec Will Gadd sur un projet de film avec Red Bull l'année dernière et il a fait le premier X-Alps. Il parle toujours d'avoir une marge d'erreur acceptable et il a détesté l'X-Alps, il le méprisait parce que ça l'a forcé à...

[00:51:03] il allait au-delà de ça, il ne vivait pas avec une marge d'erreur acceptable. Certains jours, certains jours, ça vous force, je pense, surtout pour être dans le top 10, ça vous oblige à aller au-delà de ce que vous seriez normalement prêt à voler. Comment est-ce que tu le vis, toi, le X-Alps ? Est-ce que tu as parfois poussé trop loin ? Et comment as-tu géré ça pour la suite et pour le prochain ?

[00:51:30] **Gavin McClurg:** euh, ce jour-là sur le Galibier, en fait, j'ai commencé à Chamonix. C'était aussi une journée où j'ai fait 200 km et quand j'ai commencé à Chamonix jusqu'à Annecy, c'était du super vol, c'était vraiment sympa, de bonnes conditions, juste normales, de fortes thermiques, ça poussait bien, c'était nickel. Ensuite, j'ai atterri à Annecy, j'ai décollé à nouveau, j'ai traversé le lac vers la vallée d'Albertville. Là, c'était aussi un peu difficile parce que c'était assez faible et on ne sentait pas encore le vent fort. Le vent a commencé juste avant le col du Galibier, mais avant de franchir le col, c'était plutôt correct, on pouvait planer sur le versant nord-nord-ouest et puis, une fois plus haut, on sautait vers la prochaine crête.

[00:52:43] Le problème, c'était après le Galibier, dans la vallée de la Briançonne, il y avait environ 60 km/h de vent et sur le col, c'était aussi genre 60 km/h de vent. En fait, on a fait genre deux réches parce que j'étais avec les deux Français là, et on a fait genre deux réches, c'était pas vraiment du vol plané comme avant la réche, on a tourné genre face au vent et on volait en arrière, et puis quand on arrivait à côté de la réche, on avait genre une vague, donc là on montait, et au sommet de la voie on tournait et on partait pour la réche suivante, donc c'était genre de la vague ou de la vague de vol plané, ce

genre de truc.

[00:53:33] C'est bizarre, et en fait ça marchait très bien jusqu'à... les deux premières crêtes étaient correctes, mais pour la troisième, j'ai encore tourné face au vent mais je n'ai pas monté. Je volais juste beaucoup en arrière et... j'aurais dû monter mais je ne l'ai jamais fait, je restais juste en arrière à côté de la falaise, une vraiment énorme falaise. Et puis, quand j'étais à environ 100 mètres avant, je pense qu'une sorte de thermique très forte ou un tourbillon de poussière ou quelque chose a commencé et mon aile, qui volait tout droit, a commencé à piquer du nez. Et là, j'ai commencé à tourner sur la gauche ou la droite, je ne me rappelle plus, j'ai fait genre un tour comme dans un mixeur et j'ai stoppé l'aile. J'étais encore face au vent et elle a recommencé à tourner immédiatement de l'autre côté, alors je l'ai encore stoppée. Je suis resté en glissade arrière, j'ai laissé l'aile filer et là, j'étais...

[00:54:41] genre, à peut-être 20 ou 30 mètres de la falaise, et là une rafale arrive et me prend, elle me projette vers le haut avec l'aile, elle était à genre 90 degrés à côté de moi, j'étais en quelque sorte en wing-over mais je montais quand même et elle m'a soulevé, puis elle m'a projeté vers le bas du côté sous le vent. Dans cette situation, j'étais forcément pas mal pour garder l'aile ouverte, mais je sentais que je n'avais pas le contrôle de ce que je faisais, j'étais juste une feuille emportée par un vent fort, vous voyez ? Et ouais, ça m'a fait me sentir vraiment petit, et c'est ça qui m'a le plus fait peur parce que, genre, je me disais : « Oh mon Dieu, qu'est-ce que je suis censé faire ? Je dois faire ça, vous savez ? » Je me sentais comme ça et...

[00:55:36] La puissance qui était là était bien plus grande que moi et je ne pouvais pas contrôler ça. Ensuite, j'étais côté sous le vent, je volais avec un vent genre 100, 110, 120 km/h et j'avais de grosses fermetures, puis l'aile se rouvrait, puis je montais super fort, puis je sombrais super fort, et là je me suis dit : OK, maintenant j'en ai vraiment assez. Et le truc, c'est que je me sentais vraiment... c'est comme si je n'étais personne, j'essayais juste de garder mon aile ouverte et de sauver ma vie, et puis en fait je voulais atterrir, mais j'ai appelé mon support et ils m'ont dit qu'il n'y avait aucun moyen d'atterrir parce qu'il y avait un vent de 60 km/h de ouf, c'était horrible.

[00:56:30] je devais continuer à voler et ouais, ça a probablement été l'un des moments les plus difficiles de ma vie parce que je ne ressentais pas l'envie d'être en l'air, je ne ressentais pas le plaisir de voler, vous voyez, mais ça a l'air terrifiant. Ouais, c'était assez terrible, mais je ne sais pas, je ne sais pas comment, dès mon arrivée à Monaco, je me suis dit... ce n'est pas que j'oublie, mais l'aventure était tellement immense que j'ai eu immédiatement le sentiment que si ça recommençait dans une semaine, je recommencerais, vous voyez. C'est...

[00:57:24] **Aaron Durogati:** C'est marrant, j'étais exactement dans le même état, vous savez. Cette nuit-là, quand je suis allé à l'aéroport, je me disais : « Oh mon Dieu, je vais voler jusqu'au lit ». J'étais aidé par une bonne dose d'oxycodone pour mes pieds, donc je n'étais pas vraiment lucide, et je n'avais pas vraiment bu pendant les neuf mois d'entraînement, donc j'avais bu quelques bières avec vous aussi. J'étais donc clairement sous l'effet de l'euphorie, mais je me suis couché cette nuit-là en me disant : « Je ne pense pas que ce soit un risque vraiment raisonnable, je ne sais pas si je vais recommencer ». Et puis le lendemain matin, j'aurais recommencé sans hésiter. C'est une aventure phénoménale, non ? C'est vraiment... j'aime ce que Hansa a dit à un moment donné de la course, il a dit que c'était la partie parfaite, et je l'ai comparé. Pour ce livre que j'écris, j'ai fait pas mal de recherches sur les soi-disant « plus dures et les plus difficiles » courses d'aventure au monde, et je pense que là où les X-Ops se distinguent vraiment, c'est que la plupart des courses les plus dures ou les plus difficiles sont vraiment une question d'entraînement physique, de se concentrer et de foncer. Et bien sûr, les X-Ops ont ça à revendre, mais il y a aussi cet élément de jeu d'échecs, cet élément de stratégie réelle. Et comme vous l'avez dit, ce qui m'a achevé au début, c'était la course. C'est tellement mieux de rester en l'air et d'aller doucement que d'aller vite et de s'écrouler. C'est un tout autre type de stratégie et de tactique que j'apprécie vraiment. C'est vraiment la partie parfaite, n'est-ce pas ?

[00:58:53] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est tellement...

[00:58:56] **Aaron Durogati:** Tu vas le refaire, et comment vas-tu t'y prendre ? Tu as eu deux très bons résultats, mais comment vas-tu faire pour battre Chrigel la prochaine fois ? Qu'est-ce que tu as appris, qu'est-ce que tu vas retenir, qu'est-ce que tu vas changer ?

[00:59:11] **Gavin McClurg:** Le point, c'est que je dois vraiment travailler la partie instrumentation, me naviguer moi-même au sol, ce qui est la raison pour laquelle on a tout foiré le deuxième jour. Et je pense que si on n'avait pas eu une journée aussi mauvaise le deuxième jour, toute la compétition aurait pu être très différente. Ouais, parce que ce jour-là, ce n'était pas seulement le fait d'arriver un peu plus tard au décollage, c'était aussi que je me sentais vraiment, vraiment épuisé parce qu'il faisait chaud, on n'avait pas assez d'eau, pas assez de nourriture, et je pense qu'on a volé avec peut-être 30 % de nos capacités cérébrales, tu vois. Ouais, et je pense que c'était vraiment un gros facteur qui a rendu ma journée et la tienne vraiment difficiles.

[01:00:25] **Aaron Durogati:** Ouais, c'est dur de commencer avec une journée aussi nulle après avoir passé une si bonne soirée. J'ai beaucoup appris de toi ce jour-là, tu sais, quand on a eu ce décollage, tu as vraiment ralenti pour manger et j'étais tellement furieux parce que Vichy et Stanislav avaient rattrapé leur retard et étaient déjà partis. Je me précipitais, et la plus grande leçon pour moi, c'est de ne pas me précipiter. J'aurais vraiment dû attendre que tu sois prêt, on aurait dû travailler ensemble, et j'ai fini par décoller seul. J'ai essayé de travailler avec toi quand on est arrivés sur la ligne de crête suivante, mais j'ai encore trop voulu aller vite.

[01:01:00] **Gavin McClurg:** Ouais, oui, c'était... enfin, l'instrument et la navigation au sol, c'est un point sur lequel je dois absolument m'améliorer, pas pendant la compétition mais sur la préparation. Et je pense qu'il est vraiment important d'avoir une bonne connexion internet, donc je vais essayer d'avoir soit un meilleur internet, soit des cartes hors ligne vraiment fiables qui peuvent me guider. Enfin, c'est un point, et du côté du pilotage, je pense que je dois faire plus de cross country. Genre, si la journée fait 10 heures ou 5 heures, je dois voler, pas forcément à la vitesse maximale, mais pour utiliser les 10 heures, et ça me permettra d'aller plus loin. Et pour faire ça, je dois faire plus de cross country et essayer d'aller aussi loin que possible en utilisant chaque petite minute qu'on a en l'air. Donc l'année prochaine et dans deux ans, je vais faire un peu plus de cross country.

[01:02:27] Et puis, oui, un autre point c'est que je vais essayer de voler dans des endroits différents avec des conditions plus fortes pour m'entraîner en conditions venteuses et m'habituer davantage à ces conditions qu'on a eues cette année. Je le fais déjà, mais la plupart du temps dans ma région que je connais très bien, bien sûr, mais je pense qu'il est très important de le faire dans des zones que je ne connais pas si bien parce qu'on doit alors réfléchir davantage à la façon dont l'air circule autour de la montagne, comment il va être là et là, où est le gave, où est le toit, où il y aura peut-être moins de vent, et comment utiliser davantage le vent pour aller là où on veut voler, et ainsi de suite, et ainsi de suite, et ainsi de suite, et ainsi de suite, et ainsi de suite. Il faut s'y habituer parce que je pense qu'il y a une grande différence entre le faire chez soi ou dans un endroit que l'on ne connaît pas, car chez moi, je me soucie plus ou moins de maintenir l'aile dans des conditions vraiment turbulentes, mais ailleurs, je dois réfléchir à tenir l'aile mais aussi à réfléchir à où je dois voler, ce que je n'ai pas à faire chez moi parce que je vole ici depuis 15 ans.

[01:03:59] **Aaron Durogati:** D'ailleurs, sur ce point, j'ai posté un truc juste avant qu'on commence à discuter sur Facebook pour savoir si quelqu'un avait des questions pour toi. L'une des réponses était : quel est ton endroit préféré pour voler en dehors des compétitions ? Est-ce que tu as un site favori ?

[01:04:18] **Gavin McClurg:** Ouais, heureusement c'est exactement là où j'habite, c'est génial.

[01:04:22] **Aaron Durogati:** Tu habites dans un endroit incroyable. C'était aussi assez cool que Marano soit pratiquement sur la ligne de vol, j'y ai passé pas mal de temps ce printemps. Tu habites vraiment dans un endroit incroyable pour voler, ouais.

[01:04:35] **Gavin McClurg:** Je pense que oui, parce que là où j'habite, j'ai la chance de pouvoir voler en haute montagne et sur des glaciers, puis en haute montagne sans glacier, et il y a aussi un haut plateau qui est assez plat ; c'est petit, mais c'est à un peu moins de 2000 mètres, donc je peux aussi m'entraîner à voler dans les rues de nuages, ouais, genre voler dans la brume en terrain plat. J'adore là où j'habite, c'est...

[01:05:10] **Aaron Durogati:** C'est super, c'est bien d'aimer là où on vit, ça c'est déjà la moitié du chemin parcouru, non ? Alors, en regardant plus précisément l'X-Alps, l'organisation nous a tous demandé s'il y avait quelque chose qu'ils pouvaient faire, vous savez, s'il y avait des changements nécessaires, s'il y avait quoi que ce soit qu'ils puissent faire pour que ce soit plus sûr. Est-ce que vous avez des déceptions concernant l'X-Alps ou quoi que ce soit que vous pensez

devrait être changé ?

[01:05:38] **Gavin McClurg:** J'y ai bien réfléchi avec mon supporter, et je pense qu'on ne peut pas rendre cette course totalement sûre. La seule chose qui pourrait peut-être aider, c'est d'allonger un peu le temps de repos. Ça pourrait la rendre un peu plus sûre, je pense. Mais c'est tout. Pendant la course, il y a eu des moments où on a reçu le message, genre « demain ou aujourd'hui, il va y avoir un vent super fort, ne volez pas » ou « ça n'a pas de sens ». Je veux dire, dans ce genre de compétition, on ne peut pas interdire de voler. Donc non, je ne pense pas que ce soit vraiment...

[01:06:37] ça dépend toujours du pilote au final, ouais.

[01:06:40] **Aaron Durogati:** Je suis d'accord, la seule chose à laquelle j'ai vraiment pensé — et peut-être c'était l'état dans lequel j'étais en arrivant là-bas, je ne sais pas — mais je n'ai pas apprécié les 100 derniers kilomètres. D'un point de vue danger, vous savez, j'ai entraîné dans le sud de la France pendant peut-être une semaine en mai et j'ai eu des conditions assez similaires. Il y avait beaucoup de vent et une brise de vallée vraiment forte, surtout pour cette période de l'année. Je pense qu'il y avait un gros système de haute pression et je n'ai vraiment pas aimé cette partie du parcours, surtout parce qu'on arrive là-bas quand on est vraiment épuisés. Et puis, je n'ai pas du tout aimé Monaco. J'ai eu l'impression que la fin était vraiment poussiéreuse et sale, vous voyez ? Je veux dire, on regarde l'océan, je comprends pourquoi ils nous emmènent là-bas, d'un point de vue marketing, mais je pense que ça aurait été tellement glorieux, ou ce serait tellement glorieux de finir dans un endroit comme San André ou Anisee, ou quelque part où

[01:07:34] où le parapente est une chose importante, vous voyez. J'ai eu l'impression que Monaco était une fin vraiment, vraiment décevante pour les athlètes, je pense. Encore une fois, je comprends le point de vue marketing, c'est cool d'aller à l'océan, mais wow, il n'y a personne là-bas, personne ne s'en soucie, personne, vous voyez. Ouais, ouais, ouais, je...

[01:07:54] **Gavin McClurg:** Je vois ce que tu veux dire, ouais, c'est un peu triste. Pour moi cette année, je sais déjà comment ça va se passer.

[01:08:04] C'est plus pour la première année, d'accord ? Tu commences à Monaco, euh, tu commences à Salzbourg en Autriche. C'est incroyable. Il y a quelques années, c'était encore plus parce qu'on marchait un peu plus en Autriche, et j'avais plein de gens qui venaient vers moi, qui m'apportaient des barres énergétiques, qui faisaient une partie de l'itinéraire avec moi à pied ou à vélo, et c'était vraiment sympa. Tu avais l'impression que les gens te suivaient et ils te regardaient comme un héros, c'est vraiment agréable. Et à Monaco, tu arrives là-bas et ouais, il ne se passe rien, c'est vraiment rien, personne ne s'en soucie comme tu l'as dit. Mais de l'autre côté, tu sais, je connais cette course depuis le début parce que j'étais un petit gamin, en fait, lors du tout premier Six Alps. Et cette idée de Salzbourg à Monaco est toujours très forte, tu sais. Alors ouais.

[01:09:18] **Aaron Durogati:** C'est une ligne spéciale, c'est sûr. Je ne fais que dire que cette dernière étape est difficile. Je sais que vous trois, vous avez volé une bonne partie du trajet, mais j'en ai fait environ 110 km au sol. C'était misérable, mais c'était... ouais, c'est juste difficile là-bas. Il y a tellement peu d'endroits où atterrir, c'est si étroit. C'est un endroit vraiment difficile, je veux dire.

[01:09:39] **Gavin McClurg:** j'appelle cette vallée avec ma copine la vallée de l'horreur, ouais.

[01:09:43] **Aaron Durogati:** Exactement, c'était tellement mauvais ça

[01:09:45] **Gavin McClurg:** l'année dernière, je pouvais voler, je veux dire, j'ai volé il y a deux ans presque jusqu'à Monaco mais ouais, c'est très impressionnant, tu regardes en bas et tu sais que tu ne peux pas atterrir, il n'y a rien pour atterrir, il y a du vent fort, c'est comme il y a deux ans après que j'étais à Monaco, j'étais à Monaco, j'étais à Monaco, j'étais à Monaco après le col de la Bonette, j'ai atterri à quatre heures ou trois heures avec un énorme orage en volant à l'envers à 2300 mètres et ouais, c'était vraiment de l'horreur. Cette année, j'ai eu plus de chance côté vol parce que c'était probablement ouais, une partie du premier jour, le

[01:10:34] C'était le meilleur jour, mais bon, quand tu voles là-bas, c'est super flippant, ouais.

[01:10:41] **Aaron Durogati:** Ouais, c'est clair, c'est carrément flippant. Bon, Aaron, j'apprécie vraiment ça. On a dépassé l'heure et je ne veux pas te prendre plus de temps, c'est un bon moment pour s'arrêter. Mais avant, pourquoi ne

donnerais-tu pas un petit mot pour tes sponsors et, pour les gens qui suivent ce que tu fais, comment peuvent-ils te contacter ? Où peuvent-ils te trouver ?

[01:11:07] **Gavin McClurg:** Eh bien, je suis assez actif sur mes réseaux sociaux, sur Facebook.

[01:11:14] Ouais, ou enfin de temps en temps, je mets des mises à jour sur mes projets sur la page Red Bull, sous notre onglet Rogatti. L'année prochaine, j'aurai un projet très intéressant qui est encore un peu secret, mais ouais, ils le verront bientôt. Restez à l'écoute.

[01:11:35] **Aaron Durogati:** Gardez un œil ouvert pour ça et ensuite, qu'en est-il de vos sponsors ? Pourquoi ne pas leur passer un petit bonjour et on se quittera là.

[01:11:43] **Gavin McClurg:** Eh bien, je suis vraiment très content d'avoir mes sponsors. Je suis sponsorisé par Red Bull, comme on l'a dit plus tôt, puis j'ai Saliva pour l'équipement de montagne et Dynafit parce que je fais aussi beaucoup de ski et de speed riding. Et un gros sponsor qui est avec moi depuis le début, avec Gin bien sûr qui me sponsorise déjà depuis 2009, c'est Zype, ou Dr. Zype, une marque suédoise de lunettes de soleil et de masques de ski. Ce sont des gens vraiment cools et je suis vraiment reconnaissant de les avoir tous, super.

[01:12:29] **Aaron Durogati:** Super, merci beaucoup Aaron, j'apprécie vraiment. Merci pour ton temps, je pense que les gens vont adorer ça. On va publier ça au début de la semaine prochaine, mais bonnes fêtes et c'était un plaisir de discuter avec toi, mon pote. Salut.

[01:12:43] **Gavin McClurg:** Merci beaucoup, c'était un plaisir.

[01:12:47] **Aaron Durogati:** je

[01:12:50] j'espère que vous avez apprécié, j'en ai bien profité personnellement. C'est toujours un plaisir de passer du temps avec un tel personnage de notre sport. Aaron a vraiment dominé sur le terrain et c'est sympa d'avoir ses analyses. Comme toujours, tout ce qu'on demande, c'est un billet pour l'émission. Si vous avez appris quelque chose ou si vous avez aimé, ou si vous avez aimé l'une des émissions précédentes, je peux certainement vous en recommander d'autres. Nate Scales est fantastique, Jeff Shapiro est fantastique, ils sont tous excellents, mais allez voir certains de leurs contenus si vous n'avez pas encore eu l'occasion. Je viens d'en faire un avec Tom Dorlado, fantastique. Mais oui, si vous allez sur notre site cloudbasedmayhem.com, vous verrez sur chacun des podcasts qu'il y a un petit bouton de don. Envoyez-nous un billet si vous avez aimé, si vous en avez tiré quelque chose, on apprécie vraiment. Et aussi, si vous nous écoutez sur iTunes, Stitcher ou un autre support, si vous pouviez nous laisser une note, ça aide énormément. Contactez-moi via le site, Facebook ou par tout autre moyen de communication, vous pouvez me trouver partout. Si vous voulez voir quelqu'un sur l'émission, si vous voulez que les choses soient faites différemment ou si vous avez des retours, je suis tout à votre écoute. Merci beaucoup, merci pour votre générosité et on se retrouve au prochain épisode. Salut.

Deutsch

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

Show notes

Aaron Durogati ist erst 29 Jahre alt, aber er war bereits Weltmeister, belegte in den letzten zwei Red Bull X-Alps den 6. und 7. Platz und hat eine lange Liste an Podestplatzierungen. Als Red Bull Athlet und Botschafter für mehrere andere Marken verdient der „Italian Stallion“ einen guten Lebensunterhalt im Sport des Paragliding, und in dieser Episode graben wir tief in die Details, wie er das schafft. Vom Erlernen des Fliegens im jungen Alter von 15 Jahren erfahren wir, wie er seine Entwicklung angegangen ist, wie er den 2014 Superfinal in Kolumbien gewonnen hat, wie er für die X-Alps trainiert hat (und was er für die nächste ändern wird), wie es wirklich ist, im „toughest adventure race on Earth“ zu fliegen, und vieles mehr. Viel Spaß!

Der Beitrag Episode 12- Aaron Durogati and Training to Win erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Und ich habe den Gleitschirm gestoppt, ich hatte wieder Gegenwind, und dann fing er sofort von der anderen Seite an zu drehen. Dann habe ich ihn wieder gestoppt, ich blieb in einer Art Tailslide, ich ließ den Gleitschirm fliegen, und dann war ich vielleicht 20 oder 30 Meter neben der Klippe. Und dann kam der nächste Böenstoß, der mich einfach mit dem Gleitschirm hochgerissen hat, der war im 90-Grad-Winkel neben mir. Ich war in einer Art wingover, aber irgendwie steigend, und er hat mich nach oben gehoben, und dann hat er mich auf der Lee-Seite nach unten geschossen. In dieser Situation war ich zwar verdammt gut darin, den Gleitschirm offen zu halten, aber ich hatte das Gefühl, dass ich nicht die Kontrolle darüber hatte, was ich da gerade mache.

[00:00:52] Ich bin nur ein Blatt im starken Wind, weißt du? Und ja, das hat mich wirklich klein fühlen lassen, und das war das, was mich am meisten erschreckt hat, weil ich das Gefühl hatte, dass diese Kraft, die da war, viel größer als ich war, und dass ich das nicht kontrollieren kann. Ziemlich beängstigend.

[00:01:17] **Aaron Durogati:** Hier ist eine Geschichte von Aaron Durogati über eine seiner Erfahrungen bei den diesjährigen X-Alps. Das ist eine kleine Vorschau auf das, was kommt. Willkommen zu einer weiteren Episode des Cloud-Based Mayhem Podcasts. Bevor wir mit Aaron Durogati in den Podcast einsteigen, wollte ich nur kurz ein paar organisatorische Dinge mit euch klären. Zuerst einmal vielen Dank für eure großzügigen Spenden. Diese nehmen eigentlich immer mehr Zeit in Anspruch, da ich etwas besser im Schneiden werde und versuche, sie etwas sauberer zu gestalten. Ich schätze das wirklich sehr, und es ermöglicht mir, diesen Leuten Bier und so weiter zu geben, wenn ich sie sehe. Also danke dafür. Viele von euch haben gefragt, wo ihr das machen könnt. Das geht nicht über iTunes oder Stitcher. Ihr müsst über die Website cloudbasedmayhem.com gehen. Jede Podcast-Folge hat das. Unter dem Podcast und dem Bericht über den Athleten oder wen auch immer ich interviewe, gibt es einen kleinen Spenden-Button.

[00:02:03] Ihr seht das dort. Es läuft über PayPal. Es ist ziemlich reibungslos und dauert nur ein paar Sekunden. Vielen Dank dafür. Wenn ihr keines dieser Folgen auf der Homepage von Cloud-Based Mayhem verpassen wollt, könnt ihr eure E-Mail-Adresse dort eingeben, und ich schicke euch jedes Mal einen Newsletter, wenn eine neue Folge erscheint, damit ihr in Zukunft keinen Podcast verpasst. Wir spammen nicht. Ich verkaufe diese Liste nicht an irgendwenig anderen. Es ist also völlig sicher. Wenn ihr auch mit mir in Kontakt treten wollt, mir Feedback zu diesen Shows geben wollt, oder Vorschläge für Gäste oder Fragen habt, könnt ihr gerne über Facebook oder über die Website mit mir in Verbindung treten. Aaron Durogati. Dieser Typ hat mit 29 eine Karriere, die die meisten Leute mit 60 sehr eifersüchtig machen würde.

[00:02:50] Ich kann kaum glauben, wie viel Aaron schon geschafft hat. Er hat mit seinem Vater angefangen zu fliegen, als er etwa sechs Jahre alt war. Mit 15 hat er alleine angefangen zu fliegen. Er ist jetzt erst 29. Das erste Mal, dass ich mit Aaron geflogen bin, war beim Superfinal 2014 in Kolumbien, das er gewonnen hat. In diesem Jahr wurde er Weltmeister. Er hat jetzt zweimal an der X-Alps teilgenommen. 2013 war er Siebter und dieses Mal war er Sechster. Er und ich haben diesen Frühling ziemlich viel Zeit zusammen zum Training in seiner Gegend um Murano in Italien

verbracht, als wir die Kurslinie von Turnpoint 5 bis Turnpoint 6 gelernt haben. Von Brenta runter nach Piskorovac. Also, ich mag Aaron. Er ist ein toller Typ, eine tolle Persönlichkeit und extrem leidenschaftlich, was den Sport angeht.

[00:03:37] Er ist ein genialer Backcountry-Skifahrer, Speed-Pilot, acro-Pilot, macht Tumbles, ihr kennt das. Er kann das auf einem Schirm richtig gut. Und in dieser Folge gehen wir auf seine Sponsoringverträge ein und wie das beeinflusst, was er mit Red Bull und anderen macht. Wir reden über sein Bräunen. Wir sprechen über sein Bräunungsgeschäft, über seinen Vater, darüber, wie er an Fortschritte herangegangen ist, über Fehler, die er auf dem Weg gemacht hat, und wie er sich wirklich von einem eher rein wettkampforientierten Piloten zu mehr einem cross country Piloten wandelt. Ich war diesen Frühling ziemlich überrascht zu erfahren, dass sein längster Flug bis zu diesem Zeitpunkt bei den X-Alps 2013 war, etwas über 200 Kilometer. Ich hätte gedacht, dass jemand wie Aaron diese Art von Distanz ständig fliegt. Aber es stellte sich heraus, dass er jahrelang wirklich nur daran gearbeitet hat, schnell zu fliegen.

[00:04:25] Und wir sprechen darüber, wie er das verändert. Wir werden jetzt ein wenig über Dinge und Ratschläge für Neulinge im Sport sprechen, über Aha-Momente. Wir besuchen in diesem Gespräch viele richtig coole Orte. Ich denke, es wird dir richtig gut gefallen. Einige fantastische, wertvolle Lektionen von einem Typen, der da draußen einfach alles abgerissen hat. Also ohne Umschweife, Aaron Durogati.

[00:04:57] Aaron, schön mit dir zu sprechen. Ich würde das gerne persönlich machen, aber ich glaube, du bist in Murano. Ist das richtig?

[00:05:06] **Gavin McClurg:** Ja, ja. Ich bin jetzt zu Hause. Ich war bis vor zwei Tagen auf Teneriffa. Aber jetzt bin ich wieder zurück.

[00:05:15] **Aaron Durogati:** Bist du auf Teneriffa gewettet?

[00:05:18] **Gavin McClurg:** Nein, ich war da für Foto- und Videoaufnahmen für Salewa. Ich war mit Paul Guschlbauer für fünf Tage dort, einfach nur fünf Arbeitstage.

[00:05:29] **Aaron Durogati:** Oh, cool. Das ist ja spannend. Ich habe ihn eigentlich nächste Woche im Podcast. Also müssen wir dann mal tief in das eintauchen, was ihr zusammen gemacht habt. Das ist eine gute Zeit. Hey, weißt du, eines der Dinge, in die ich direkt eintauchen wollte, ist, dass ich weiß, dass viele deiner Fans deine Geschichte ziemlich gut kennen. Aber ich denke, viele der Leute, die Mayhem hören, die die Show hören, sind vielleicht nicht so vertraut mit deiner Geschichte. Kannst du mich da mal kurz durchführen? Du bist jetzt 29, ist das richtig?

[00:05:56] **Gavin McClurg:** Ja, ja, ich bin 29. Und ich habe eigentlich eine große Vergangenheit im Gleitschirmfliegen. Oder ich bin schon seit vielen Jahren in dieser Szene. Weil mein Vater Pilot war. Ich habe meinen ersten Tandemflug mit ihm gemacht, als ich sechs war. Und natürlich, weil mein Vater mein Held war, wollte ich auch Gleitschirmfliegen. Dann habe ich noch ein paar Tandemflüge mit ihm gemacht. Aber eigentlich hat es mir mit 10, 11 Jahren nicht wirklich gefallen, mit ihm als Passagier im Tandem zu fliegen. Ich wollte immer alleine fliegen. Aber weil ich so ein bisschen ein verrücktes Kind war, hat mein Vater mich erst mit 15 richtig fliegen lassen.

[00:06:47] Zuerst durfte ich nur ein bisschen mit dem Gleitschirm auf dem Feld herumspielen, aber nicht wirklich fliegen. Aber mit 15 dachte er, ich sei vielleicht groß genug zum Fliegen. Und so fing ich an. Seitdem habe ich mich wirklich sehr durchgeknaut. In Italien ist es cool, weil wir im Sommer drei Monate Schulferien haben. In diesen drei Monaten bin ich quasi jeden Tag geflogen. Und nachdem die Schule wieder angefangen hat, bin ich nachmittags so viel wie möglich geflogen. Und hier in Marano ist es sehr, sehr einfach, weil wir überall Seilbahnen haben. Ich bin also einfach mit meinem Roller zur Schule gefahren.

[00:07:33] Zur Seilbahnstation, nach oben. Ich bin zum Fliegen immer allein gegangen. Direkt nach der Schule nahm ich meinen kleinen Roller, um den Gleitschirm zu holen und zum Fliegen zu gehen. Bis zum Winter. Im Winter bin ich Ski gefahren, weil ich bis 18 teilgenommen habe. Aber dann im Frühling bin ich wieder so viel wie möglich geflogen. Mit dem Ziel eigentlich, ein Profipilot zu werden, der im World Cup antritt. Und ich hatte jemanden wie Jimmy Parker als Helden.

[00:08:07] Und ja, bald finge ich auch mit dem Wettkampf an. Das hat mich Zeit gekostet, weil es zu der Zeit, als ich anfang, ein etwas anderes Format im World Cup gab. Heute ist es ziemlich einfach, in den World Cup zu kommen. Aber

als ich anfang, war es die World Cup Tour. Es gab noch keinen Superfinal. Das Niveau war also wirklich hoch. Man musste unter den Top fünf, maximal Top acht in seinem Land sein, um in den World Cup zu kommen. Es hat mich also ein bisschen gedauert. Ich fing dann 2009 mit dem World Cup an. Mein erster World Cup war in Korea. Und seitdem bin ich viel im World Cup gestartet. Dieses Jahr war das erste Jahr des Superfinal.

[00:08:54] Das habe ich ziemlich gut gemacht. Es war in Italien, in Poggio Bustone. Ich bin auf dem vierten Platz gelandet. Und es war mein erstes Mal. Viertplatzig. Ich war auch ein internationaler Teamspieler für China. Denn ich habe in meinem ganzen Leben eigentlich nur zwei Marken geflogen. Von Anfang an habe ich Nova geflogen. Und dann habe ich alle Prototypen von Nova geflogen. Und dann im Sommer 2009 entschied Nova, die Entwicklung von Prototypen, Wettbewerbs-Gleitschirme, wieder einzustellen. Wieder, weil sie Wettbewerbs-Gleitschirme bis 2000 hatten, dann haben sie aufgehört und dann haben sie wieder angefangen und sie hatten einen wirklich guten Gleitschirm, aber dann im Sommer 2009 haben sie entschieden, aufzuhören, und ich hatte super Glück, weil mein erster Workup in Korea war und ich ziemlich gut war, ich bin auf den vierten Platz gekommen und ich habe einige Podium-Tasks geschafft und ich bin mit Jean in Kontakt gekommen und dann in diesem Sommer, ohne dass ich irgendetwas gefragt habe, hat mich Jimmy, der Jean-Händler in Italien, kontaktiert, um – ich meine, er hat einen Anruf von Jean bekommen, dass er wollte, dass ich für ihn fliege, also in diesem Sommer 2009, weil Nova die Wettbewerbs-Prototypen einstellte und gleichzeitig mich Jean bat, ein Jean-Pilot und auch ein Testpilot für ihn zu werden, also bin ich zu Jean gewechselt und ich habe den Superfinal auf dem Boomerang 7 Proto geflogen und bin auf dem vierten Platz gelandet.

[00:10:33] Und es war der Superfinal mit dem ersten Zweileiner, eigentlich. Charles Cazot und Ogden lagen auf den ersten beiden Plätzen mit diesem Ozone Zweileiner. Und da war Luca Donini auf dem Boomerang auf dem dritten Platz, und ich war Vierter. Wow, das ist ein erstaunliches Ergebnis. Ich flog viel cross country Wettbewerb, und dann, ja, mal auf, mal ab. Das Jahr danach war etwas hart, weil Ozone den R10 und R11 hatte, was im Vergleich zu dem, was ich flog, ein wirklich guter Gleitschirm war. Dann war das Jahr, in dem ich den Boomerang X flog, und Ozone hatte den AIMS 01, was ein riesiger Unterschied war.

[00:11:21] Aber in diesem Jahr flog ich wirklich, sozusagen, schwarz und weiß. Ich habe einige Tasks gewonnen, bin aber oft abgestürzt. Und beim Superfinal in diesem Jahr kam Gene mit dem Boomerang 9, der etwas besser als der AIMS 01 war. Und aufgrund der Erfahrung mit immer schlechten Gleitschirmen fühlte er sich so leicht zu fliegen an. Und dann habe ich den Superfinal in Kolumbien 2011 gewonnen. Also wurde ich 2013 World Cup-Sieger, aber es war der World Cup von 2012, weil er im Januar war.

[00:12:02] **Aaron Durogati:** Wenn wir die Uhr ein wenig zurückdrehen: War dein Wettbewerbsgeist etwas, das von deinem Vater auf dich übergegangen ist, oder war das etwas, das du dir einfach selbst angeeignet hast?

[00:12:14] **Gavin McClurg:** Nun, ich war schon immer ein Wettkampftyp. Mein Vater hat zwar auch gewettet, aber nur in kleinen Wettbewerben. Er war ein guter Pilot in unserer Gegend, dort, wo wir leben. Er hat an regionalen und nationalen Wettbewerben teilgenommen. Aber er hat nicht wirklich versucht zu gewinnen oder so. Er hatte Spaß am Wettbewerb. Er hat es gerne gemacht. Aber bei mir war es anders, weil ich schon beim Skifahren gewettet habe und sehr wettbewerbsorientiert bin. Und er hatte die Tatsache, dass ich schon als Kind fliegen wollte.

[00:12:59] Mir ging es nicht nur darum zu fliegen, sondern ich wollte auch wettbewerbsfähig sein und zu einer der Top-Piloten werden. Das war schon seit meiner Kindheit meine Idee.

[00:13:10] **Aaron Durogati:** War das also das Ziel, das du dir für deine Karriere gesetzt hast?

[00:13:15] **Gavin McClurg:** Ja, genau.

[00:13:17] **Aaron Durogati:** Das ist ziemlich cool. Das ist schwieriger. Ich meine, ich glaube nicht, dass viele in meinem Umfeld das so sehen, weil es eine so kleine Sportart ist. Es ist ziemlich schwer, davon tatsächlich seinen Lebensunterhalt zu verdienen. Aber du hast auch ein Tandem-Business, ist das richtig? Oder besteht dein ganzes Business nur aus Sponsoring und deinem eigenen Fliegen?

[00:13:37] **Gavin McClurg:** Nein. Ich habe ein Tandem-Unternehmen, weil mein Vater es hatte. Okay. Also leite ich jetzt dieses Geschäft. Aber im letzten Jahr habe ich sehr viel Tandem geflogen, um das Geld zu verdienen, das ich für

den Wettkampf brauche.

[00:14:05] Aber zum Glück hat sich in den letzten drei Jahren viel geändert. Ich habe es geschafft, einen richtig guten Sponsor zu bekommen, und jetzt bin ich fertig. Ich leite nur noch das Tandem-Geschäft und fliege selbst ein bisschen. Aber nicht mehr wie früher. Und jetzt kann ich mich mehr auf mein Training konzentrieren und öfter alleine fliegen. Und im letzten Jahr habe ich sowieso viel mit dem Laufen und Skitouren angefangen, was ich wirklich mag, und mit dem Fitnessstudio. Also, sagen wir mal, die letzten zwei, drei Jahre waren ein großer Schritt nach vorne. Aber ich laufe weiter. Ist

[00:14:47] **Aaron Durogati:** Ist das Training, das du dann machst, auf die X-Alps ausgerichtet oder einfach nur, um fit zu sein? Und Training im Allgemeinen?

[00:14:54] **Gavin McClurg:** Nein, eigentlich hat alles damit angefangen, als ich ernsthaft über die X-Alps nachzudenken begann. Das war vor etwa fünf, fünf bis sechs Jahren. Ich entschied, dass ich an der Red Bull X-Alps teilnehmen wollte. Und also fing ich an, auch meine körperliche Verfassung zu trainieren. Also, ja, ich habe 2012 richtig angefangen zu pushen und jetzt bin ich total süchtig nach dem Training. Ich liebe das Training wirklich.

[00:15:37] **Aaron Durogati:** Es ist süchtig machend, oder? Du hast erwähnt, dass du nach dem World Cup 2009 eine Zeit durchgemacht hast, in der du zwar sehr schnell gefahren bist, aber auch öfter mal abgeschmissen bist. Ich möchte mit dir über die Strategie und Taktik sprechen und darüber, was dich diese Lektionen gelehrt haben. Bist du daraus frustriert hervorgegangen und hast entschieden, dass du einige Dinge ändern musstest, oder war das wirklich einfach dein Stil? Und bring mich mal vom Koreanischen World Cup 2009 zu deinem Sieg beim Superfinal in Kolumbien vor ein paar Jahren. Was waren da die Puzzleteile oder hattest du in dieser Zeit irgendwelche Aha-Momente?

[00:16:22] Ja. Du hast den Gleitschirm erwähnt, du weißt schon, du hattest einen richtig guten Gleitschirm beim Superfinal, aber gab es noch andere Dinge, die so richtig ineinandergegriffen sind?

[00:16:31] **Gavin McClurg:** Ja. Eigentlich habe ich zu Beginn meiner Wettkampfkariere nicht wirklich vorne mitgedrückt. Ich war eher ein taktischer Pilot. Ich mochte es, in der Gruppe und im Gaggle zu sein, zu sehen, was die anderen machen und dann die Gelegenheit zu nutzen, die Linie der anderen abzuchecken und zu versuchen, das Beste daraus herauszuholen. Aber mit diesem Stil kann man zwar wirklich gut sein, aber mir hat immer noch das ... gefehlt.

[00:17:21] Um, um in der Lage zu sein, eine Task alleine zu gewinnen, weißt du, also vorne mitzuziehen, weiterzumachen und vor der Gaggle zu bleiben. Also noch 2009 war ich eher ein Gaggle-Pilot, aber, äh, Stück für Stück, ich, ich, ich weiß das. Ich erinnere mich, dass ich mit meinen Fähigkeiten zufrieden war, weil ich mit den Besten fliegen und, äh, und, und mit ihnen mithalten konnte. Aber ich war nicht in der Lage, die, die Saison zu, zu alleine zu gehen und zum Ziel zu pushen. Also 2010, 2011, habe ich mir das Ziel gesetzt, zu versuchen, selbst wenn ich ausfliege, meine Entscheidung zu treffen und weiterzumachen und vorne mitzuziehen.

[00:18:16] Und ja, es war natürlich gut. Manchmal war es ein bisschen traurig, weil ich am Boden war und die Leute an mir vorbeiflogen, aber aus diesen habe ich viel gelernt. Und ich denke, der beste Pilot ist derjenige, der in der Lage ist, die Task zu gewinnen, aber gleichzeitig in der Gaggle fliegen kann. Diese Mischung ist es, die den besten Piloten ausmacht. Ja, ich versuche, dieses Niveau zu erreichen. Und ja, ich denke, jetzt habe ich irgendwie...

[00:19:03] ja, ich habe dieses Niveau irgendwie erreicht. Mein Problem ist jetzt manchmal eher, dass ich zu viel will. Und deshalb flieg ich immer noch manchmal aus, so wie bei den X-Alps, aber na ja, ich hab Spaß. Wenn ich zum Beispiel eine Gaggle anführe oder einen Teil der Task anführe, hab ich richtig viel Spaß. Und wenn ich das dann abwäge, was wichtiger ist – immer ein Ergebnis zu haben oder Spaß zu haben –, muss ich sagen, dass mir der Spaß auch wichtig ist. Zum Beispiel war das letztes Jahr bei den besten vier Tagen des Jahres.

[00:19:50] Ich war bei einem Wettbewerb in Österreich. Es war die Austrian Open. Das war ein internationaler Wettbewerb und wir hatten so, äh, jeden Tag, an einem Tag 150, an einem Tag 160, an einem Tag 110 Kilometer. Und die erste Task habe ich verpatzt, ich bin ausgestiegen, aber dann habe ich die zweite gewonnen. Und die dritte war die längste Task, die ich gemacht habe. Sie war 160 oder 170 Kilometer. Und ich habe es geschafft, vorne zu bleiben, 80 Kilometer lang, und bin alleine ins Ziel gekommen. Und das war super cool.

[00:20:24] **Aaron Durogati:** Ja, das macht echt Spaß. Du hast erwähnt, dass wir später sicher noch ein bisschen über die X-Ops sprechen werden, weil das ein spannendes Thema ist. Aber als wir die paar Tage zusammen trainiert haben, im Frühling, in der Nähe von dort, wo du fliegst, bei Murano... Du hast erwähnt, dass dein längster Flug tatsächlich bei den X-Ops 2013 war. Dein längster Freiflug war tatsächlich bei den X-Ops 2013 mit etwas über 200 Kilometern. Das hat mich echt überrascht, weil, du weißt ja, wo du wohnst, hast du bei gutem Wetter die Möglichkeit, große Dreiecke zu fliegen, aber wie trainierst du das? Ich hätte gedacht, du hättest schon viele, viele Flüge in dieser Länge oder noch viel länger gemacht.

[00:21:09] Aber ich erinnere mich, dass du gesagt hast, dass du beim Freifliegen wirklich für Wettbewerbe trainiert hast. Du hast versucht, wirklich schnell zu fliegen, wenn du alleine oder vielleicht mit ein paar Freunden unterwegs warst, anstatt in einem Wettbewerb. Aber wie gehst du an dein Freifliegen im Vergleich zum Wettbewerbsfliegen heran?

[00:21:29] **Gavin McClurg:** Ja, das stimmt. Bis zu diesem Zeitpunkt war das eigentlich mein längster Flug, weil ich, wenn ich zu Hause bin, fast jeden Tag fliege, wenn ich kann, aber bis jetzt habe ich nicht wirklich gerne große cross country Flüge gemacht, weil ich lieber kleine Tasks fliege. Ich fliege immer mit Turnpoints. Ich habe überall in meinen Tälern hier Turnpoints, das sind so etwa 60 Kilometer im Westen, 40 im Osten und 30 im Süden. In diesen drei Tälern habe ich überall Turnpoints. Und je nach Tag baue ich mir immer eine eigene Task.

[00:22:15] Und ich versuche, diese Task so schnell wie möglich zu fliegen. Also, ja, das mag ich und ich denke, es ist wirklich gut für den Wettbewerb, immer eine Task zu fliegen, weil ich mir immer einen Start setze. Ich setze eine einfache, eine knifflige, ich setze eine Task. Ich versuche, mir selbst zu sagen: Okay, ich versuche, so wenig Thermik wie möglich zu fliegen oder so viel Thermik wie möglich oder jedes Mal eine Thermik zu verlassen, nur um voll zu fliegen. Aber ich denke, ich habe das die ganze Zeit auf der vollen Kante gespielt. Also habe ich mir auch einige Regeln für meine Task gesetzt. Aber ich habe gemerkt, dass mir auch diese cross country Flüge gefehlt haben, also diese langen Flüge, weil ich immer dachte, es sei wichtig, einfach nur schnell zu sein.

[00:23:12] Aber ich habe herausgefunden, dass ich für die X-Alps auch reguläre cross country Flüge machen muss, die nicht das Maximum sind – also nicht ein Flug auf Anfängerniveau, aber auch kein Flug auf hohem Niveau. Es ist wichtig, immer so schnell wie möglich zu sein, aber manchmal ist es auch wichtig, einfach nur zu überleben und es entspannt anzugehen. Tatsächlich habe ich damit nach den X-Alps angefangen und einige lange Flüge gemacht. Dann war ich in Indien, weil dort der World Cup war, und ich habe dort einige sehr schöne Flüge gemacht, auch cross country Flüge; ich habe 208, 206 und so weiter gemacht. Aber ja, Indien war wirklich cool, weil ich dort auch viel pushen konnte. Ich hatte einen Durchschnitt von 38 bis 39 Kilometern pro Stunde, also über 200 Kilometer für ein Dreieck. Das war cool, als...

[00:24:08] **Aaron Durogati:** Wenn du das machst, ist das cool. Biru ist fantastisch, ich mag diesen Ort sehr. Dort habe ich einige meiner ersten größeren XC-Flüge gemacht, 2009 und 2011. Es ist fantastisch, große Berge mit sehr wenig Wind. Es ist ein ziemlich erstaunlicher Ort. Ja, wenn du auf deine Karriere zurückblickst, Aaron, ähm, vielleicht zwei Fragen. Weißt du, wenn du zurückgehen könntest und deinem 15-jährigen Ich sagen würdest, als dein Vater dir zum ersten Mal den Schirm gab, alleine loszulegen – hättest du da einen Rat für dich, Aaron? Und dann auch, wenn du zurückblickst – das ist der zweite Teil davon –, gab es Zeiten, in denen du Schwierigkeiten beim Fliegen hattest oder Dinge getan hast, bei denen du weißt, dass dein Trainingsansatz falsch war oder es Fehler gab oder Zeitverschwendung oder Geldverschwendung, wenn du zurückblickst?

[00:24:56] **Gavin McClurg:** Ich glaube nicht, dass ich Zeit oder Geld verschwendet habe. Ich hätte sicher besser sein können, aber alles in allem war es nicht schlecht. Das war etwas, zu dem mich mein Vater eigentlich gezwungen hat zu fliegen – jedes Jahr. Ich meine, im ersten Jahr gab er mir den DHV 1 und im nächsten Jahr bin ich damit sehr viel geflogen, und im darauffolgenden Jahr bekam ich den DHV 1 bis 2, und danach den DHV 2. Leute, die viel weniger als ich geflogen sind, flogen nach einem Jahr schon den DHV 2 und nach zwei Jahren waren sie schon auf einem Wettkampf-Gleitschirm. Zu der Zeit wollte ich auch wirklich schnell auf einen Wettkampf-Gleitschirm umsteigen, aber ich denke, das war der gute Punkt an meinem Vater, dass er mich alles Schritt für Schritt machen ließ. Denn am Ende, ja, wie die meisten Typen, die mit mir angefangen haben und nach zwei Saisons schon an anspruchsvolleren Gleitschirmen geflogen sind, haben einige aufgehört und andere haben nie das Niveau erreicht, das ich hatte. Denn wenn

ich den Gleitschirm gewechselt habe, war der, den ich hatte, für mich wirklich ein Spielzeug. Ich erinnere mich noch gut daran, wie ich nach jedem Flug, wenn ich noch Höhe über der Landung hatte, Spinne, Klapper, Stalls, Spiralen, Negativ-Manöver und alles gemacht habe. Das gab mir ein super gutes Gefühl für den Gleitschirm. Und ja, damals habe ich auch mit acro angefangen, und ich denke, das war wirklich gut. Ich glaube, irgendwie hat mir mein Vater nie wirklich als Coach geholfen, aber von hinten hat er mir irgendwie den richtigen Weg gezeigt, und ich bin froh darüber.

[00:27:14] **Aaron Durogati:** Wie viele, wie viele Stunden fliegst du pro Jahr? Fährst du da Buch?

[00:27:19] **Gavin McClurg:** Ich weiß es nicht genau, aber ich denke, am Anfang bin ich sicher so um die 300 bis 350 Stunden im Jahr geflogen.

[00:27:29] **Aaron Durogati:** Glaubst du, das ist immer noch so hoch? Ich...

[00:27:32] **Gavin McClurg:** ich glaube, ich fliege jetzt vielleicht sogar noch mehr

[00:27:35] **Aaron Durogati:** Das ist fantastisch. Wenn man mal eine Flaute hatte, merkt man natürlich, wie leidenschaftlich man dafür brennt – das sieht man einem einfach in den Augen an. Aber ich glaube, das ist immer noch so hoch oben da oben. Ich denke, ich fliege jetzt vielleicht sogar noch mehr, denn ich habe schon immer an dir geliebt, wie sehr du das Fliegen liebst. Aber hattest du jemals einen Unfall oder einen Moment in deiner Karriere, in dem du wirklich zurückschreiten musstest? Oder in dem es dir nicht die Freude bereitet hat oder du die Leidenschaft vielleicht ein wenig bremsen musstest?

[00:27:58] **Gavin McClurg:** Nicht wirklich. Ich hatte einen Tiefpunkt 2006 oder 2005... lass mich überlegen... 2006, nein 2007, weil... aber ja, ich glaube, nur weil der Gleitschirm, den ich flog – ich flog einen Nova-Prototyp, der echt schlecht war – er war irgendwie... ich will nicht sagen gefährlich, aber er war definitiv nicht so sicher und er hat auch nicht gut performt. Und die Kombination aus diesen beiden Dingen... das Ergebnis war, dass ich im Wettbewerb echt schlecht war, weil ich eigentlich von Anfang an immer erfolgreich war. Ich fing mit ganz kleinen Wettbewerben an, habe sie gewonnen, dann ging ich zu etwas größeren Wettbewerben und habe auch die gewonnen. Aber dann in 2007 hatte ich so ein paar Wettbewerbe, in denen ich echt schlecht war, ich war ausgeschieden. Aber dann... ja, dann wurde es super, weil Hannes Papisch, der Designer, einen Gleitschirm gebaut hat, der fantastisch war. Er war einfach unglaublich cool. Damals war ich noch nicht so gut, aber ich denke, wenn dieser Gleitschirm in den Händen eines guten Piloten gewesen wäre, hätte er gewinnen können. Er war vielleicht so gut wie der Krieger One, aber ich bin darauf geflogen und ich erinnere mich sehr gut, als ich ihn bekam. Ich war mit Tony Bender in Aachen, nein in Österreich, und Hannes sagte uns: „Nun, wir müssen die Leine daran anbringen“, und dann schickte er uns mit der Seilbahn hoch und sagte zu mir: „Okay, Aaron, wenn du mit diesem Gleitschirm fliegen willst, musst du mir zuerst zeigen, dass du darauf fliegen kannst. Also gehst du jetzt hoch und machst mir einen asymmetrischen Klapper, einen Frontklapper, einen Strömungsabriss und einen Spin.“ Es war sehr lustig, weil ich mit Hannes und Tony Bender hochging und er zuerst abging, rausging und den ersten asymmetrischen Klapper machte, fast einen Taumelschlag und dann so eine Drehung und großen Mist, und ich habe gezittert und dachte: „Verdammt, jetzt bin ich dran.“ Also habe ich es gemacht und... ja, ich weiß nicht, ob ich das auf Englisch erklären kann, aber damals hatte ich diesen Windsensor, der nach unten hing, weißt du, was ich meine? Es ist so...

[00:30:42] Okay, ich weiß nicht, warum ich so dumm war, dass ich das sogar beim Auslösen eines Klappers gemacht habe. Ich habe den ersten Klapper ausgelöst und der Gleitschirm ist total weggeschossen, und ich habe versucht, ihn zu halten. Er wollte fast in einen Tumbling gehen, und als ich mich total konzentriert habe, um den Gleitschirm zu stoppen, ist mir dieser Luftdatencomputer ins Auge geflogen und ich dachte mir: Was zum Teufel? Ja, es war eine ziemlich lustige Situation, aber gleichzeitig dachte ich mir: Oh mein Gott, das ist ja schrecklich. Aber ja, am Ende habe ich den Gleitschirm eingefangen, dann habe ich den Frontklapper und den Stall gemacht, bin gelandet und Hannes hat mir gesagt: Okay, dann darfst du mit diesem Gleitschirm fliegen. Und ja, direkt danach bin ich nach Slowenien zur slowenischen Meisterschaft geflogen, und dieser Wettbewerb war auch sehr nützlich, weil man bei der allerersten Task in Slowenien viel auf Reach fliegt, du drückst auf Reach.

[00:31:45] und äh ich war äh ja, ich war auf dem Reach mit dem Super-Gleitschirm und ich erinnere mich sehr gut, dass mir ein Mädchen vorbeiflog, ein Mädchen, ich glaube aus Polen oder Tschechien, irgendwie, ich weiß nicht, und sie flog

auf einem Zwei- bis Dreier und sie überholte mich und ich dachte, nein, auf keinen Fall, und ja, aber daraus habe ich wirklich gelernt, den Beschleuniger zu drücken, und am Ende des Wettbewerbs habe ich ein Podium erreicht und äh ja, nach diesem Wettbewerb wurde ich zu einem der schnellsten Piloten auf dem Beschleuniger und der nächste Wettbewerb war in Italien und dann habe ich meinen ersten gewonnen

[00:32:23] Task in der italienischen Nationalmeisterschaft, also war es sehr lustig, wie viel, aber ansonsten hatte ich beim Fliegen nie wirklich einen Unfall. Ich hatte nur Rettungen beim acro, beim acro habe ich vielleicht fünf oder sechs Rettungen benutzt, eine war wirklich, wirklich hässlich. Ich bin in den Gleitschirm gefallen beim Training mit dem Infinity ganz am Anfang, als ich das Infinity Tumbling lernte, ich bin in die Kappe gefallen und äh aber ja, zum Glück bin ich aus der Kappe rausgekommen und konnte meinen Rettungsschirm auswerfen. Ansonsten habe ich im cross country nie einen Rettungsschirm geworfen und hatte nie wirklich einen Unfall, außer letztes Jahr hatte ich einen richtig dummen Unfall beim Landen mit einem

[00:33:16] das ein Gleitschirm ist, also liegt es überhaupt nicht am Gleitschirm. Es war nichts wirklich Gefährliches, aber ich bin auf einem Gletscher gestiegen, direkt neben dem Ort, an dem ich wohne, am Ortler, und ich konnte nicht ganz oben starten. Ganz oben ist es nicht so steil, aber ich musste hinunterlaufen, weil es neblig war und ich kein GPS oder Kompass oder irgendwas hatte, und ich bin runtergelaufen und bin von einem sehr steilen Hang gestartet. Also entschied ich mich, meine Steigeisen anzulassen, und während ich flog, dachte ich immer noch darüber nach, die Steigeisen auszuziehen, aber gleichzeitig bin ich mehr als 2000 Meter über dem Talboden. Ich dachte also sowieso darüber nach, ein paar Helikopter und Misty-Flips zu fliegen, und ich dachte mir okay, dann ist es vielleicht besser, die Steigeisen anzulassen, weil wenn ich sie ausziehe, muss ich sie in meine Jacke tun, und dann dachte ich, ob

[00:34:16] es wird nie passieren, aber wenn etwas passiert und ich die Rettung auslösen muss, will ich nicht mit der Rettung, den Steigeisen und der Jacke runterfallen. Also behalte ich meine Steigeisen an und fliege meine Misty und Hailey nur in ganz basic acro und gehe zur Landung. Ich lande dann eigentlich ganz normal, aber es war ein Feld mit Gras und die Steigeisen haben sich im Gras verhakt. Beim nächsten Schritt, als ich die Kurve gefahren bin, ist mir der Knöchel umgeknickt, gebrochen und die Bänder sind gerissen und die

[00:34:54] die Wadenbeine. Es war also ein richtig hässlicher Unfall, es war super schmerzhaft, es war echt schlimm, aber völlig umsonst, einfach nur, wenn ich mehr aufgepasst hätte, wäre es nie passiert, weil ich danach zwei Operationen hatte und diese Gips für sechs Wochen tragen musste, und dann bin ich mit den Krücken geflogen und bin auf einem Bein abgestoßen und bin nach hinten umgeknickt. Also ja, ich meine, wenn ich die gleiche Aufmerksamkeit gezeigt hätte wie danach, wäre es nie passiert. Ich habe einfach nicht genug aufgepasst. Oh, gut, aber eine gute Lektion sozusagen.

[00:35:34] **Aaron Durogati:** Pech gehabt, aber eine gute Lektion, schätze ich ja. Ja, so ist das halt. Wie bist du denn Red Bull Athlete geworden? Wann ist das passiert und wie kam das zustande? Ja.

[00:35:44] **Gavin McClurg:** Das war so um 2013, ich hatte ja den Weltcup gewonnen und es war mein erstes Jahr bei X-Alps, also habe ich Kontakt zu Red Bull aufgenommen, eigentlich zu Red Bull Italien, weil die einen Athleten brauchten, der mit zu der Pressekonferenz in Italien mit den Journalisten gehen kann, um die Wettkämpfe zu erklären und ja, um über das Fliegen und den Wettbewerb zu sprechen, also habe ich Kontakt zu ihnen aufgenommen und

[00:36:26] Das war im späten Frühjahr, dann hatte ich die X-Alps, wo ich so ganz okay war. Ich hatte so ein richtiges Auf und Ab beim Rennen, ja, am Anfang war ich gut, dann nicht so gut, dann lief es richtig gut und am Ende habe ich es wieder vermässelt, aber ja, irgendwie waren sie zufrieden mit dem, was ich gemacht habe, und mit meinem Gesamtpaket aus dem Speedriding, den Cross Country Wettbewerben und auch den X-Alps. Also haben sie beschlossen, mich zu sponsern, und ja, das war im Grunde alles.

[00:37:17] **Aaron Durogati:** Gibt es da Druck oder haben sich Dinge für dich entweder positiv oder negativ verändert? Sowohl durch die Erwartungen in den sozialen Medien – offensichtlich musst du, wenn du gesponsert wirst, Inhalte für deine Fanbasis liefern – aber auch für die Firmen, die dich sponsern, die wollen diese Aufmerksamkeit. Hast du gemerkt, dass sich dadurch entweder deine Leidenschaft für den Sport oder deine Herangehensweise verändert hat? Gibt es da eine negative Seite an dem Sponsoring?

[00:37:46] **Gavin McClurg:** Ich kann eigentlich keine negative Seite sehen. Ich erinnere mich an den ersten Wettbewerb, den ich mit dem Red Bull Logo auf meinem Gleitschirm gemacht habe, das war in Venezuela, ein Vor-Weltcup. Da habe ich mich ein bisschen so gefühlt – nicht wirklich unter Druck, aber so: „Oh wow, jetzt muss ich gut sein.“ Alle haben erwartet, dass ich gut sein würde, oder? Aber ich war es auch. Und nach diesem Wettbewerb, ja, es war einfach der allererste Wettbewerb, bei dem ich dieses Red Bull Logo auf meinem Gleitschirm, den Helm und alles hatte. Es fühlte sich ein bisschen seltsam an. Aber jetzt sehe ich nur die positive Seite. Dank des Red Bull Sponsors, dass ich ein Red Bull Athlet bin, bekomme ich andere Sponsoren auch, weil das Größte bei Red Bull ist, dass man, sobald man ein Red Bull Athlet ist, viel Sichtbarkeit hat. Da ist es einfach, auch andere Sponsoren zu bekommen, und das gibt mir die Chance, mich wirklich auf das zu konzentrieren, was ich tun will, und mehr zu trainieren und weniger zu fliegen. Ich arbeite nicht mehr als Skilehrer, was ich vorher gemacht habe, bis ich ein Red Bull Athlet wurde. Da habe ich den ganzen Winter als Skilehrer gearbeitet und direkt nach den Stunden bin ich selbst Skitouren gegangen oder habe mir drei Stunden Zeit genommen, um Speedriding zu machen, und dann wieder Unterricht gegeben. Und jetzt habe ich viel mehr Zeit, ich kann viel mehr trainieren, und ich sehe eigentlich nur die positiven Aspekte, nein.

[00:39:32] **Aaron Durogati:** Das ist wirklich cool. Gut, nehmen wir dich zurück zum Superfinal, den du in Kolumbien gewonnen hast, als du Weltmeister wurdest. Wie war dein Ansatz vor diesem Rennen? Wie warst du mental drauf oder was war dein... offensichtlich bist du mit der Hoffnung in das Rennen gegangen, zu gewinnen, aber du weißt ja, dass Superfinals sehr lang sind, 12 Tage. Wir hatten perfektes Wetter, wir sind fast jeden Tag geflogen. Es gab dieses Problem mit den Bränden in diesem Jahr, aber abgesehen davon war das Fliegen ziemlich ideal. Aber wie bleibst du konstant? Wie war dein Ansatz? War dein Ansatz beim Superfinal immer noch, einfach die Tasks zu gewinnen und richtig Gas zu geben, oder ging es mehr darum, in der Gruppe zu fliegen? Nimm mich mal mit in deinen Kopfzustand in dieser Woche, oder in diesen zwei Wochen eigentlich.

[00:40:20] **Gavin McClurg:** Es war ähm, die Taktik war ein bisschen ein Mix aus allem. Ich habe mich nach dem Task und den Bedingungen gerichtet und habe versucht herauszufinden, was passieren wird. Wenn ich das Gefühl hatte, es wird ein Task, bei dem ich pushen muss, habe ich versucht zu pushen. Wenn ich das Gefühl hatte, es ist ein Task, bei dem es besser ist, konservativer zu sein und mit der Gruppe zu fliegen, habe ich das gemacht. Also hat alles ziemlich gut funktioniert, schon von Anfang an, als ich ankam. Ich war drei Tage vor dem Wettbewerb da und habe sofort gemerkt, dass mein Gleitschirm wirklich gut war, und äh, da habe ich angefangen, um Danilo herumzufliegen, einige Tasks und

[00:41:05] Ich bin mit einem Lächeln geflogen, weil der Gleitschirm gut war und ich überall voll Gas gab, und ich habe immer eine Thermik zum Steigen gefunden, also hatte ich das Gefühl, dass ich dort nicht einfach abstürzen konnte. Schon von Anfang an fühlte ich mich also sehr selbstbewusst. Und übrigens, während des Wettkampfs bin ich ruhig geblieben und hatte Spaß; nach jedem Task bin ich jeden Tag zum Laufen gegangen, um zu trainieren und gleichzeitig nicht an den Druck zu denken, weil ich bereits nach dem zweiten Task auf dem ersten oder zweiten Platz stand und bis zum Ende über alle Wettkämpfe hinweg auf dem Podium blieb. Ich bin gut gestartet und bin gut weitergegangen, also bin ich jeden Tag zum Laufen gegangen, danach habe ich zu Abend gegessen und habe wie üblich super viel gegessen.

[00:42:04] und ich habe so eine Art Routine gefunden und eigentlich lief alles ganz einfach bis zum letzten Tag, weil ich nach unseren Berechnungen den Superfinal eigentlich schon vor der letzten Task gewonnen hatte, da ich auf Platz zwei lag, aber dann ist bei der letzten Task alles zusammengebrochen, weil sie mir beim Briefing vor der letzten Task die Punkte der vorherigen Task abgezogen haben, weil sie meinten, ich sei in der Zone geflogen, was nicht war und ich könnte das beweisen, aber trotzdem habe ich mit null Punkten der vorherigen Task in die letzte Task gestartet. Ich war immer noch auf Platz eins, aber ich durfte keinen Fehler machen und ja, das war wirklich hässlich, ich habe mich unter extremem Druck gefühlt und gedacht, okay, jetzt werde ich alles vermasseln, ich habe die perfekten Wettkämpfe absolviert und jetzt werde ich sicher Mist bauen, aber eigentlich war ich in der ersten Hälfte der Task in der Führungsgruppe und habe gut geflogen, dann habe ich einen kleinen Fehler gemacht, der dann mit immer größeren Fehlern gefolgt ist, und ich erinnere mich sehr gut daran, wie...

[00:43:34] Ich musste nach dem Berg in die Ebene und war tausend Meter unter der ersten Gruppe, die vielleicht 30 Piloten hatte, und die fangen an, in der Ebene zu fliegen. Ich wusste, dass ich das nicht machen kann, dass ich steigen muss, aber ich fange an und denke mir gleichzeitig: Okay, wenn ich das mache, wird er sicher abbrechen. Und dann war es sehr schön, weil Thomas Browner zu der Zeit neben mir war und er wusste, dass ich abbrechen werde, und er gab voll

Gas vor mir und fand eine Thermik für mich. Ich bin in diese Thermik hineingeflogen und ich sage mir: Okay, jetzt bin ich in dieser Thermik und ich muss so viel wie möglich steigen. Und ich bleibe nur ein kleines bisschen in dieser Thermik, solange sie stark war, und dann, ohne dass ich es wollte, verlasse ich die Thermik und fliege weiter. Und Thomas sah mich wieder und gab wieder voll Gas und suchte eine andere Thermik für mich, und er fand sie, und ich flog in diese Thermik hinein, und mit dieser Thermik holte ich die erste Gruppe auf. Und am Ende bin ich geflogen – ich war nicht unter den Top 10, eher so 15 oder so, aber jedenfalls genug, um zu gewinnen. Aber dann haben sie mir ganz am Ende auch meine Punkte zurückgegeben, also war alles okay, aber es war echt knifflig, Junge.

[00:45:11] **Aaron Durogati:** Ich hoffe, du hast ein paar Bier für Thomas parat, das war eine schöne Geste. Es ist gut, Freunde auf dem Kurs zu haben, das ist fantastisch. Also sag mir, nachdem du einen solchen Superfinal gewinnst – und du meinst, es gibt im Wettbewerb außer den Weltmeisterschaften nichts Größeres zu gewinnen – wie geht es dann weiter? Bist du danach immer noch genauso hungrig auf das Nächste, oder hast du dir eine Pause gegönnt und gedacht: „Hey, ich bin Weltmeister“? Wo stehst du da dann?

[00:45:51] **Gavin McClurg:** Nun, direkt danach war die X-Alps und ich war wirklich hungrig auf die X-Alps. Ich wollte sie in den vorangegangenen sechs Alpen schon gut machen und ich habe meine Motivation für den Wettkampf beibehalten. Ich habe nicht aufgehört oder abgebremst, ich habe mich immer noch extrem reingehängt. Und offensichtlich ist die Tatsache, dass ich in den letzten zwei Jahren nichts Großes gewonnen habe, wohl deshalb, weil ich manchmal zu viel will – wie wir schon sagten, ich will mit Stil gewinnen oder vorne sein und mich ständig vorne durchsetzen. Was ich wirklich brauche, ist es, meine Balance zu finden, so wie ich sie bei diesem Superfinal hatte. Und ja, bei der ersten X-Alps denke ich, hätte ich nicht gewinnen können, weil ich die Erfahrung nicht hatte. Es war für mich wirklich nicht möglich zu gewinnen. Und bei dieser X-Alps, an der du auch teilgenommen hast, denke ich, war ich wirklich gut vorbereitet, aber es war eine Kombination aus Faktoren, es hat für mich von Anfang an nicht funktioniert, schon ab dem Pro-Logo, und nach dem ersten Tag war es im Eimer und der zweite Tag war auch im Eimer, und dann habe ich ein bisschen gut gemacht.

[00:47:35] bis fast Monaco, wo ich noch auf dem dritten Platz lag, und dann habe ich kurz vor dem Ziel, etwa 10 Kilometer vorher, wieder alles vermässelt. Aber ich finde immer noch nicht genau den Grund in mir selbst, warum. Ich denke, weil ich am allerletzten Tag meine Einschätzung zum Endgleitflug einfach falsch eingeschätzt habe. Das war ein Fehler von mir. Und am ersten und zweiten Tag war es eine Kombination aus etwas Pech und schlechten Instrumenten. Das ist also der Grund, den ich herausgefunden habe.

[00:48:24] **Aaron Durogati:** Dieses Garmin hat uns am zweiten Tag echt im Stich gelassen. Wir hatten beide einen richtig schlechten Tag, ich hatte sogar einen schlechteren als du. Zum Glück bist du aus dieser Situation rausgekommen, aber Alter, das war ein echt mieser Tag für mich. Ja, sag mal, wirst du die XPO wieder machen? Ja.

[00:48:42] **Gavin McClurg:** Auf jeden Fall. Ich meine, ich träume jetzt wirklich davon, diesen Wettbewerb zu gewinnen, deshalb konzentriere ich mich voll darauf, mehr zu trainieren und mich besser vorzubereiten, um die Fehler, die ich dieses Jahr und vor zwei Jahren gemacht habe, nicht zu wiederholen. Ich meine, beim Weltcup hat es mich am Ende vier Jahre gedauert, bis ich gewonnen habe. Ich habe vier Jahre lang am Weltcup teilgenommen und im vierten Jahr geschafft, zu gewinnen. Jetzt habe ich eigentlich erst zwei X-Alps hinter mir, also habe ich noch mindestens zwei vor mir.

[00:49:23] **Aaron Durogati:** mindestens noch zwei, ja, wir könnten es ja machen, solange wir gesund sind, oder? Es ist definitiv ein Riesenspaß. Die letzte Nacht, oder die Nacht, in der ich nach Monaco gekommen bin, da saßen wir mit Petio Joe zusammen und ich dachte mir: Oh mein Gott, das wird ein Riesenspaß. Und bei Gushel Bauer hatten wir alle ziemlich gruselige Geschichten. Ich war so begeistert und meine Füße waren so zerfleddert, dass ich an der Nacht eigentlich nicht wirklich darüber nachgedacht habe, aber ich war so froh, dort zu sein. Ich hatte das Risiko und die Gefahr irgendwie vergessen oder einfach ausgeblendet. Aber ich erinnere mich, dass du und Onda eine ziemlich ernste Situation irgendwo beim Col du Galibier in Frankreich hattet. Ich arbeite tatsächlich gerade an einem Buch über die X-Alps und das nimmt einen großen Teil des Buches ein. Aber ich erinnere mich, dass du wirklich ziemlich aufgelöst warst. Ich habe dich beim Training letzten Frühling fliegen sehen, ich habe dich in einigen wirklich wilden Bedingungen fliegen sehen. Ich sehe mich selbst als ziemlich ... ich bin kein Pilot, der sehr risikoscheu ist, aber an dem Tag wollte ich

nicht abheben und du hast es glatt gemacht. Ich weiß also, dass du es nicht scheust, in sehr wilden und rauen Bedingungen zu fliegen, aber was hast du über das Risiko der X-Alps gedacht oder wie verarbeitest du das? Wie du weißt, werde ich hier noch ein bisschen mehr hinzufügen: Ich habe letztes Jahr ziemlich viel Zeit mit Will Gadd an einem Filmprojekt mit Red Bull verbracht, und er hat die erste X-Alps gemacht. Er spricht immer davon, eine akzeptable Fehlertoleranz zu haben, und er hat die X-Alps gehasst. Er hat sie einfach verabscheut, weil sie ihn dazu gezwungen hat,

[00:51:03] er ging darüber hinaus, er lebte nicht mit einer akzeptablen Fehlertoleranz. An manchen Tagen zwingt dich das einfach – ich denke, besonders um in den Top 10 zu sein, zwingt es dich dazu, über das hinauszugehen, wo du normalerweise bereit wärst zu fliegen. Wie geht es dir damit? Wie fühlst du dich bei den X-Alps? Hast du es manchmal zu weit getrieben? Und wie hast du das für die Zukunft und für das nächste Mal gelöst?

[00:51:30] **Gavin McClurg:** An dem Tag am Galibier, da fing es eigentlich in Chamonix an. Das war auch ein Tag, an dem ich 200 Kilometer geflogen bin, und als ich in Chamonix bis nach Annecy gestartet bin, war das Fliegen wirklich großartig. Es waren echt schöne Bedingungen, einfach normal, starkes Thermikfliegen, das hat gut funktioniert. Dann bin ich in Annecy gelandet, bin wieder gestartet, habe den See überquert Richtung Tal nach Albertville. Dort war es auch irgendwie schwierig, weil es eher schwach war und wir den starken Wind noch nicht gespürt haben. Der Wind fing dann kurz vor dem Galibier-Pass an, aber noch bevor wir den Galibier-Pass überquert haben, war es irgendwie okay. Wir konnten auf der Nord-Nordwestseite gleiten und dann, sobald es höher wurde, zum nächsten Grat springen.

[00:52:43] Das Problem war, dass es nach dem Galibier im Brianson-Tal etwa 60 km/h Wind gab, und am Pass waren es auch so 60 km/h. Eigentlich haben wir so geflogen, weil ich mit den zwei Franzosen dort war und wir so zwei Gleitwege geschafft haben. Es war nicht wirklich Gleiten wie vorher; vor dem Gleitweg haben wir uns so in den Gegenwind gedreht und dann rückwärts geflogen, und als wir an den Gleitweg kamen, haben wir eine Art Welle erwischt, also sind wir da gestiegen, und oben am Weg haben wir uns gedreht und sind zum nächsten Gleitweg geflogen. Es war also so eine Art Welle oder Gleitwelle.

[00:53:33] Merkwürdige Sache, und eigentlich hat es sehr gut funktioniert, bis zu den zwei ersten Reachs war alles okay, aber beim dritten habe ich wieder gegen den Wind gedreht, aber ich bin nicht gestiegen. Ich bin einfach nur viel rückwärts geflogen und ich hatte erwartet zu steigen, aber ich bin nie gestiegen und bin einfach nur rückwärts neben der Klippe geflogen, einer wirklich riesigen Klippe. Und dann, als ich etwa 100 Meter davor war, fing ich an zu glauben, dass eine sehr starke Thermik oder so eine Art Staubeufel oder so anfang, und mein Gleitschirm fing plötzlich an zu trudeln, ich flog geradeaus und dann fing er an zu trudeln nach links oder rechts, ich weiß nicht mehr, ich habe so eine Drehung gemacht wie in einem Mixer und habe den Gleitschirm gestoppt, ich war wieder gegen den Wind und dann fing er sofort von der anderen Seite an zu trudeln, dann habe ich ihn wieder gestoppt, ich blieb in einer Art Heckrutsche, ich habe den Gleitschirm fliegen lassen und dann war ich...

[00:54:41] so vielleicht 20 oder 30 Meter neben der Klippe und dann kommt der nächste Böe, die mich einfach mit dem Gleitschirm hochgerissen und weggeschleudert hat, so 90 Grad neben mir. Ich war in einer Art Wing-over, aber irgendwie steigend, und es hat mich hochgehoben und dann hat es mich auf der Lee-Seite runtergeschossen. In dieser Situation war ich sicher ganz gut darin, den Gleitschirm offen zu halten, aber ich hatte das Gefühl, ich habe keine Kontrolle darüber, was ich tue. Ich bin nur ein Blatt im starken Wind, weißt du? Und ja, das hat mich wirklich klein fühlen lassen, und das war das, was mich am meisten erschreckt hat, weil ... und so, ich dachte mir: Oh mein Gott, was soll ich tun? Ich muss das hier machen, weißt du? Ich würde mich so fühlen und ...

[00:55:36] Die Kraft, die da war, war viel größer als ich und ich konnte das nicht kontrollieren. Und dann war ich auf der Lee-Seite, da bin ich mit Windgeschwindigkeiten von etwa 110 oder 120 km/h geflogen und hatte ständig große Klapper, dann öffnete sich der Gleitschirm wieder, dann bin ich super stark gestiegen und dann super stark gesunken. Da habe ich gemerkt, okay, jetzt reicht es mir wirklich. Und ja, der Punkt war, ich habe mich wirklich so gefühlt, als wäre ich niemand da, ich versuche nur, meinen Gleitschirm offen zu halten und mein Leben zu retten, und dann wollte ich eigentlich landen, aber ich habe meinen Supporter angerufen und die haben mir gesagt, keine Möglichkeit zu landen, weil der Wind mit 60 km/h aus dem Tal kommt und es ist einfach schrecklich.

[00:56:30] Ich musste weiterfliegen und ja, das war wahrscheinlich einer der härtesten Momente meines Lebens, weil ich nicht das Gefühl hatte, in der Luft sein zu wollen. Ich hatte nicht das Gefühl, dass mir das Fliegen Spaß machte, weißt du? Aber ja, das klingt schrecklich. Ja, es war ziemlich schlimm, aber ich weiß nicht, irgendwie weiß ich nicht, wie... ich hatte direkt nach meiner Ankunft in Monaco irgendwie das Gefühl, nicht dass ich es vergesse, aber ja, das Abenteuer war so gewaltig, dass ich sofort das Gefühl hatte: Okay, wenn es in einer Woche wieder anfängt, dann fange ich wieder an. Das ist...

[00:57:24] **Aaron Durogati:** Das Lustige ist, ich war genau gleich wie du, weißt du? In der Nacht, als ich zum Flughafen ging, dachte ich: Oh mein Gott, ich werde fliegen. Ich wurde ein bisschen durch die Oxycodone für meine Füße unterstützt, also war ich definitiv nicht ganz bei der Sache. Und ich hatte während der ganzen neun Monate Training eigentlich kaum was getrunken, also hatte ich mit euch auch nur ein paar Bier dazu – da habe ich die Euphorie davon definitiv auch gespürt. Aber ich ging in dieser Nacht schlafen und dachte mir: Ich glaube, das ist keine wirklich vernünftige Menge an Risiko. Ich bin mir nicht sicher, ob ich das nochmal mache. Und am nächsten Morgen hätte ich einfach wieder angefangen. Es ist ein phänomenales Abenteuer, oder? Es ist wirklich so ein bisschen wie... ich mag das, was Hansa irgendwann während des Rennens gesagt hat; er sagte, es sei das perfekte Spiel. Und ich habe es verglichen – für das Buch, das ich schreibe, habe ich eine Menge recherchiert über die sogenannten härtesten und schwierigsten Abenteurerennen der Welt. Und ich denke, wo die X-Ops wirklich einzigartig ist, ist... bei den meisten dieser härtesten oder schwierigsten Rennen geht es wirklich um körperliches Training, den Kopf runterzunehmen und es einfach zu machen. Und wo die X-Ops das definitiv in Hülle und Fülle hat, aber sie hat auch dieses Schach-Element, dieses Element der echten Strategie. Und wie du schon sagtest, was mich am Anfang umgebracht hat, war das Racing – weißt du, es ist so viel besser, in der Luft zu bleiben und langsam zu fliegen, als schnell zu sein und komplett abzustürzen. Das ist eine völlig andere Art von Strategie und Taktik, die ich wirklich genieße. Es ist wirklich das perfekte Spiel, oder?

[00:58:53] **Gavin McClurg:** Ja, es ist so...

[00:58:56] **Aaron Durogati:** Du wirst es wieder tun, aber wie wirst du es angehen? Du hattest zwei wirklich gute Ergebnisse, aber wie willst du Chrigel das nächste Mal schlagen? Was hast du gelernt, was nimmst du mit, und was wirst du ändern?

[00:59:11] **Gavin McClurg:** Der Punkt ist, äh, da muss ich wirklich an mir arbeiten, an dem Instrumententeil, mich selbst am Boden zu orientieren, was der Grund war, warum wir am zweiten Tag so verkackt haben. Und ich denke, wenn wir nicht so einen schlechten zweiten Tag gehabt hätten, hätte die ganze Competition ganz anders aussehen können. Ja, weil an dem Tag war es nicht nur die Tatsache, dass wir etwas später am Start waren, sondern ich habe mich auch wirklich, wirklich erschöpft gefühlt, weil es warm war, wir nicht genug Wasser hatten, nicht genug Essen und ich glaube, wir sind mit vielleicht 30 Prozent unserer Gehirnleistung geflogen, weißt du? Ja, und ich denke, das war ein wirklich großer Faktor, der unseren, meinen und deinen X-Help wirklich schwer gemacht hat.

[01:00:25] **Aaron Durogati:** Ja, es ist schwer, nach so einem guten Tag am Abend mit so einem schlechten Tag anzufangen. Ich habe an dem Tag viel von dir gelernt, weißt du, als wir diesen Start hatten, hast du dich wirklich verlangsamt und gegessen, und ich war so wütend, weil Vichy und Stanislav aufgeholt hatten und schon abgeflogen waren. Ich bin einfach nur gehetzt, und die wichtigste Lektion für mich ist, nicht zu hetzen. Ich hätte wirklich auf dich warten sollen, wir hätten zusammenarbeiten müssen, und am Ende bin ich geflogen – ich habe zwar versucht, mit dir zusammenzuarbeiten, als wir die nächste Kante erreicht haben, aber ich bin wieder zu sehr gehetzt.

[01:01:00] **Gavin McClurg:** Ja, genau, Instrumente und Navigation am Boden – das ist ein Punkt, an dem ich mich definitiv verbessern muss, nicht während des Wettkampfs, sondern bei der Vorbereitung. Und ich denke, es ist wirklich wichtig, eine gute Internetverbindung zu haben, also werde ich versuchen, entweder ein besseres Internet zu haben oder wirklich zuverlässige Offline-Karten zu nutzen, die mich navigieren können. Das ist ein Punkt. Und von der Flugseite her denke ich, dass ich mehr cross country fliegen muss, in dem Sinne, dass an einem Tag, der etwa 10 oder 5 Stunden dauert, ich nicht unbedingt am schnellsten fliegen muss, sondern die 10 Stunden nutzen muss, um weiter zu kommen. Um das zu tun, muss ich mehr cross country fliegen und ein bisschen versuchen, wirklich so weit wie möglich zu kommen und jede kleine Zeit, die wir in der Luft haben, zu nutzen. Also nächstes Jahr und in zwei Jahren werde ich etwas mehr cross country fliegen.

[01:02:27] Und ja, ein weiterer Punkt ist, dass ich versuchen werde, an verschiedenen Orten mit stärkeren Bedingungen zu fliegen, um unter windigen Bedingungen zu trainieren und mich mehr an diese Bedingungen zu gewöhnen, die wir dieses Jahr hatten. Das mache ich zwar schon, aber meistens in meiner Gegend, die ich sehr gut kenne, natürlich. Aber ich denke, es ist sehr wichtig, das in Gebieten zu tun, die man nicht so gut kennt, weil man dann mehr nachdenken muss – mehr darüber, wie die Luft um den Berg herum strömt, wie sie dort und dort sein wird, wo der Lee ist, wo der Grat ist, wo es vielleicht weniger Wind gibt und wie man den Wind mehr nutzen kann, um dorthin zu gelangen, wo man fliegen will, und so weiter, und so weiter. Man muss das können, weil ich denke, es ist ein großer Unterschied, das zu Hause oder an einem Ort zu tun, den man nicht kennt, denn zu Hause Sorge ich mich mehr oder weniger nur darum, den Gleitschirm in wirklich turbulenten Bedingungen zu halten, aber an einem anderen Ort muss ich nicht nur darüber nachdenken, den Gleitschirm zu halten, sondern auch darüber, wohin ich fliegen muss, was ich zu Hause nicht tun muss, weil ich hier seit 15 Jahren fliege.

[01:03:59] **Aaron Durogati:** Genau, genau. Zu diesem Punkt habe ich kurz vor unserem Gespräch auf Facebook gepostet, ob jemand Fragen an dich hat. Eine der Antworten war: Was ist dein Lieblingsort zum Fliegen abseits von Wettbewerben? Hast du einen bevorzugten Spot?

[01:04:18] **Gavin McClurg:** Ja, zum Glück wohne ich genau dort, fantastisch.

[01:04:22] **Aaron Durogati:** Du lebst an einem unglaublichen Ort. Es war auch ziemlich cool, dass Marano quasi direkt auf der Fluglinie lag, da habe ich diesen Frühling ziemlich viel Zeit verbracht. Du lebst wirklich an einem fantastischen Ort zum Fliegen.

[01:04:35] **Gavin McClurg:** Ich denke schon, weil ich dort, wo ich lebe, die Chance habe, im Hochgebirge und über Gletschern zu fliegen, und dann auch Hochgebirge ohne Gletscher. Außerdem gibt es da ein Hochplateau, das irgendwie flach ist; es ist klein, aber es liegt auf etwa 2000 Metern, sodass ich auch das Fliegen in Wolkenstraßen oder eben das Fliegen in flachem Gelände trainieren kann. Ich liebe es, wo ich lebe, das ist...

[01:05:10] **Aaron Durogati:** toll, es ist schön, seinen Wohnort zu lieben, das ist schon die halbe Miete, oder? Wenn man sich dann die X-Alps ansieht, hat die Organisation uns danach alle gefragt, ob es etwas gibt, das sie tun könnten – wissen Sie, ob es notwendige Änderungen gibt, ob sie etwas tun können, um es sicherer zu machen. Haben Sie Enttäuschungen bezüglich der X-Alps oder etwas, das Ihrer Meinung nach geändert werden sollte?

[01:05:38] **Gavin McClurg:** Ich habe lange darüber nachgedacht, auch mit meinem Supporter, und ich denke, man kann dieses Rennen nicht sicher machen. Das Einzige, was vielleicht helfen könnte, wäre, die Ruhezeiten ein wenig zu verlängern. Das könnte es ein bisschen sicherer machen, ich denke, das wäre ein bisschen sicherer, aber das ist alles. Während des Rennens gab es manchmal, ich glaube, zweimal, die Nachricht, dass es morgen oder heute super starken Wind geben wird und man nicht fliegen sollte oder es keinen Sinn ergibt. Ich meine, bei dieser Art von Wettbewerb kann man das Fliegen nicht verbieten, nein. Also ja, ich denke nicht, dass es wirklich...

[01:06:37] am Ende liegt es immer am Piloten, ja.

[01:06:40] **Aaron Durogati:** Das stimme ich zu. Das Einzige, was ich wirklich gedacht habe – und vielleicht war das die Verfassung, in der ich dort ankam, ich weiß nicht – aber ich habe die letzten 100 Kilometer nicht genossen. Was die Gefahr angeht, ich habe mich im Mai etwa eine Woche lang in Südfrankreich trainiert und tatsächlich ziemlich ähnliche Bedingungen gehabt. Es war sehr windig und wirklich starker Tailwind, besonders für diese Zeit Anfang des Jahres. Ich glaube, es war ein großes Hochdruckgebiet, und ich habe diesen Teil der Strecke wirklich nicht genossen, vor allem, weil wir dort ankommen, wenn wir völlig erschöpft sind. Und dann habe ich Monaco wirklich nicht genossen. Ich hatte das Gefühl, die Zählung war wirklich staubig und schmutzig, ich meine, man blickt auf den Ozean, ich verstehe es, ich verstehe, warum sie uns dorthin bringen, aus Marketinggründen, aber ich denke, es wäre so glorreich gewesen – es wäre so glorreich gewesen, an einem Ort wie San Andre oder Anisee oder irgendwo zu enden, wo...

[01:07:34] wo Gleitschirmfliegen eine große Sache ist, wisst ihr? Ich hatte das Gefühl, Monaco war ein wirklich, wirklich enttäuschender Abschluss für die Athleten. Ich verstehe es wieder aus Marketing-Sicht, es ist cool, ans Meer zu gehen, aber wow, da ist niemand da, es interessiert niemanden, niemanden, wisst ihr? Ja, ja, ja, ich

[01:07:54] **Gavin McClurg:** Ich verstehe, was du meinst. Ja, es ist irgendwie traurig. Für mich ist es dieses Jahr nicht so, ich weiß schon, wie es ist.

[01:08:04] mehr als im ersten Jahr, okay richtig, ihr startet in Monaco, äh ihr startet in Salzburg in Österreich, es ist es ist unglaublich, vor Jahren war es sogar noch viel mehr, weil wir in Österreich ein bisschen mehr zu Fuß gegangen sind, und ich hatte viele Leute, die zu mir kamen, mir Powerbars mitbrachten, die einen Teil der Strecke mit mir zu Fuß oder mit dem Fahrrad gemacht haben, und das war wirklich schön. Man hatte das Gefühl, die Leute folgen einem und äh sie sie sehen einen als Helden, das ist wirklich schön, und äh in Monaco kommst du an und ja, es ist nichts, es ist wirklich es ist wirklich nichts, es interessiert niemanden, wie du gesagt hast, ja, aber von der anderen Seite her, weißt du, ich kenne dieses Rennen seit dem Anfang, weil ich ein kleiner Junge war, tatsächlich bei den allerersten Six Alps, und äh diese Idee Salzburg nach Monaco ist immer noch sehr stark, weißt du, also ja.

[01:09:18] **Aaron Durogati:** Das ist definitiv eine besondere Strecke. Ich sage nur, dass das letzte Teilstück hart ist. Ich weiß, ihr drei seid einen guten Teil davon geflogen, ich hatte etwa 110 Kilometer am Boden. Es war schrecklich, aber es war halt... ja, da unten ist es einfach hart. Es gibt so wenige Landeplätze, es ist so eng. Das ist wirklich eine Herausforderung, ich meine.

[01:09:39] **Gavin McClurg:** Ich nenne dieses Tal mit meiner Freundin das Horror-Tal, ja.

[01:09:43] **Aaron Durogati:** Genau, das war so schlimm.

[01:09:45] **Gavin McClurg:** Letztes Jahr konnte ich fliegen, ich meine, ich bin vor zwei Jahren fast bis nach Monaco geflogen, aber ja, es ist sehr beängstigend. Man schaut nach unten und weiß, dass man nicht landen kann, es ist nichts zu landen, da ist starker Wind. Es war vor zwei Jahren, nachdem ich in Monaco war, ich war in Monaco, ich war in Monaco, ich war in Monaco, nach dem La Bonnet Pass, ich lande um vier oder drei Uhr bei einem riesigen Gewitter, fliege rückwärts auf 2300 Metern und ja, es war echt der Horror. Dieses Jahr hatte ich flugtechnisch mehr Glück, weil es war wahrscheinlich ja, ein Teil des ersten Tages, der

[01:10:34] Der beste Tag, aber egal, wenn man dort fliegt, ist es super gruselig, ja.

[01:10:41] **Aaron Durogati:** Ja, das ist es auf jeden Fall, das ist definitiv beängstigend. Also Aaron, ich schätze das wirklich sehr. Wir haben unsere Stunde überschritten und ich möchte nicht mehr deine Zeit beanspruchen. Das ist ein guter Punkt zum Beenden, aber bevor wir das tun, warum gibst du nicht kurz deinen Sponsoren einen Shout-out und dann, weißt du, für die Leute, die mitverfolgen, was du machst, wie können Leute dich erreichen, wo können sie dich finden?

[01:11:07] **Gavin McClurg:** Nun, ich bin ziemlich aktiv in meinen sozialen Medien, auf Facebook

[01:11:14] Ja, oder halt ab und zu gibt es Updates zu meinen Projekten auf der Red Bull-Seite unter Rogatti. Nächstes Jahr habe ich ein sehr interessantes Projekt, das noch eine ziemliche Geheimhaltung unterliegt, aber ja, die werden es bald sehen. Bleibt dran.

[01:11:35] **Aaron Durogati:** Pass auf, und dann, was ist mit deinen Sponsoren? Warum gibst du ihnen nicht einfach einen kurzen Gruß und dann verabschieden wir uns?

[01:11:43] **Gavin McClurg:** Nun, ich freue mich sehr über die Sponsoren, die ich habe. Ich werde von Red Bull gesponsert, wie wir schon besprochen haben. Dann habe ich Saliva für Bergsportausrüstung und Dina Fit, weil ich auch viel Skifahren und Speedriding mache. Und ein großer Sponsor von mir, der quasi von Anfang an dabei war, zusammen mit Gin natürlich, der mich bereits seit 2009 sponsert, ist Zype – also Dr. Zype, eine schwedische Marke für Sonnenbrillen und Skibrillen. Das sind wirklich coole Typen und ja, ich bin sehr dankbar, sie alle zu haben. Großartig.

[01:12:29] **Aaron Durogati:** Cool, also danke dir vielmals, Aaron. Ich weiß das wirklich zu schätzen. Danke für deine Zeit. Ich denke, die Leute werden das lieben. Wir werden das Anfang nächster Woche veröffentlichen, aber schöne Feiertage und es war schön mit dir zu quatschen, Kumpel. Alles Gute.

[01:12:43] **Gavin McClurg:** Vielen Dank, es war mir ein Vergnügen.

[01:12:47] **Aaron Durogati:** ich

[01:12:50] hoffe, ihr habt es genossen – ich auf jeden Fall. Es ist immer toll, Zeit mit so einem großartigen Charakter aus unserem Sport zu verbringen. Aaron hat da draußen wirklich alles dominiert, und es macht Spaß, seine Einblicke zu hören. Wie immer bitten wir nur um einen Euro für die Show. Wenn ihr etwas davon mitgenommen habt oder es euch gefallen hat oder euch eine der vorherigen Folgen gefallen hat, kann ich euch natürlich noch andere empfehlen. Nate Scales ist fantastisch, Jeff Shapiro ist fantastisch, die sind alle toll, aber schaut euch die mal an, falls ihr noch nicht dazu gekommen seid. Ich habe vor Kurzem eine mit Tom Dorlado gemacht, fantastisch. Aber ja, wenn ihr auf unsere Website cloudbasedmayhem.com geht, könnt ihr bei jedem Podcast einen kleinen Spendenbutton sehen. Schickt uns einen Euro, wenn es euch gefallen hat oder ihr etwas davon mitgenommen habt, das würde ich wirklich zu schätzen wissen. Und wenn ihr uns auf iTunes oder Stitcher oder auf irgendeine andere Weise hört, wäre eine Bewertung auch super, das hilft uns sehr. Kontaktiert mich über die Website oder Facebook oder welches Kommunikationsmittel ihr auch habt, ihr findet mich überall. Wenn ihr jemanden in der Show sehen wollt, oder wenn ihr euch vorstellt, dass Dinge anders gemacht werden, oder wenn ihr Feedback habt, bin ich absolut offen dafür. Vielen Dank, danke für eure Großzügigkeit und wir sehen uns in der nächsten Folge. Tschüss.