

Ondrej Prochazka and Leaving the Office Behind

Cloudbase Mayhem Podcast 15 — Ondrej Prochazka

Published	2016-02-15
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/podcast-episode-15-ondrej-prochazka-and-leaving-the-office-behind/
Duration	01:00:31
Speakers	Gavin McClurg, Ondrej Prochazka
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0015-ondrej-prochazka-and-leaving-the-office-behind.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	33 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	14
Show notes	14
Transcript	14
Deutsch	26
Show notes	26
Transcript	26

English

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

Show notes

Ondrej only began flying in 2010 but last month he broke the Esfera world record (off-axis Infinity) in Mexico and sends it hard in cross country as well. Not many athletes hit switch so well when it comes to paragliding and in this episode we find out what drew Ondrej to acro initially; how important it is to go well beyond simple SIV courses; why acro is safer than XC; what it's like to be a supporter in the X-Alps- what they have done right as a team and how they plan to improve; how he's made paragliding his life on a \$6,000 annual budget (yes, you read that right) and a lot more. Enjoy!

The post Episode 15- Ondrej Prochazka and Leaving the Office Behind first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** But I have this opinion that if you do once SIV training, you will try to do some of these moves, but you will never be able to master them. You will never be able to do it on your own easily and without fear. So it does sometimes make the people have even more fear because they try to do a stall during SIV trainings, but it didn't always work out well. And they might have a fear to encounter in the real life. So I think that when I started training, somebody told me, oh, you have to do two, three hundred full stalls. And I was like looking at him and wondering, well, I have 50 and I feel I control it. But then I did 300 and I was like, oh, this guy was right.

[00:00:46] **Ondrej Prochazka:** That was Ander Prashaska recounting how important it is to work on things like stalls and not just doing it in one SIV, but doing it hundreds and hundreds of times. And that's just one little nibble of great knowledge we've got for you in this episode of the Cloud Base Mayhem. Andra is a fantastic pilot. He goes, he's switchy. Like I like to say, he goes both ways. He just set the world record for the Esfera. So he's a super dialed in acro pilot, competitive acro pilot, but he's also very skilled cross country pilot. I was just flying with him down in Mexico at the Menarca. And I actually met Andra. Andra training with Aaron Durogati last May near Aaron's hometown of Murano.

[00:01:32] Aaron was on a previous episode of the podcast, but I got I was really lucky to be able to hook up with these guys for a couple of days and train in his neck of the woods. Andra has been Aaron's supporter in the last two editions of the X-Alps and will be this summer at the X-Pyr and again in 2017 for their third go at the X-Alps. So this is a really cool talk. We talk a lot about safety and how he got into acro. Because he didn't feel like his approach in cross country was putting him in some dicey situations and he wanted to learn how to control his wing better. So there's some really valuable stuff. Right before we get into it, just a few logistical things. Thank you all again for your generous donations. It's really, I really appreciate that. They go a long ways to making this whole podcast viable.

[00:02:19] We don't fund things with sponsorship. We just do it through your good dollars there. So thank you very much. I appreciate that. I've also posted a thing about a week ago on Facebook. I'm putting together kind of we're going to do kind of an in-between cast because as these podcasts get out to more and more people, I'm starting to take a lot of questions through email and that kind of thing. And I've built up this list. And so if you have anything you want to ask me about the X-Alps or about training or about I've been writing lately, I'm just started a column for cross country. A lot of different things. I'm certainly no expert. But if you have any questions for me on sponsorship or whatever, you ask me anything you want, if you're curious about any things we're talking about here on the podcast or just with me or things you haven't seen answered, then shoot me an email through cloudbasedmayhem.com or hook up with me on Facebook and send it to me there.

[00:03:13] And at some point here, I'll put out this kind of in-between cast and I'll just answer all of your questions. So feel free to reach out. So, yeah, Andra Proshaska, let's get on with the next episode. I think you're going to enjoy this. And see you on the other side. Cheers.

[00:03:45] Andra, buddy, it is fantastic to talk to you. Welcome to the Cloudbase Mayhem. Where are you in the world right now?

[00:03:53] **Gavin McClurg:** Hi, Gavin. It's nice to have this interview with you. I'm on the Canary Islands on a little hidden island called El Hierro. I'm just in the preparation phase for this season. So doing a lot of acro. And, yeah. It's great. It's always this time of the year that I come here to enjoy the great conditions for flying that are on offer here.

[00:04:17] **Ondrej Prochazka:** And, you know, you've got a really interesting history. In my experience, people kind of go either acro or cross country. But you and I were just flying around together down in the sky at the Menarca in Mexico. And at the same time, you were out and I believe you just broke the Esfera world record. For the listeners that don't know what the Esfera is, I believe, and correct me if I'm wrong, Andra, but it's an off-axis infinity tumble that Pal Takats created. And you just broke the world record. Is that correct?

[00:04:51] **Gavin McClurg:** Yes. Actually, just before we met, I was having this little project. And you're right. It's a maneuver that is consisting of basically three phases. A rhythmic start. Then you enter infinite. And then you're dropping back down in anti-rhythmic. So basically, it's also a way how to get an infinite through the air. So the rhythmic sudden. And Pal, I think, invented it through basically trying all different things associated with this. And I mean, it's a kind of a physical maneuver. It's, you know, you don't do so many. You know, I did just nine Esferas. It's not a big number. But physically, it feels, because usually the rhythmic, it's like doing some turns of infinite.

[00:05:36] So probably altogether, nine Esferas could be more than 150. Around 200 turns of infinite, actually.

[00:05:44] **Ondrej Prochazka:** Wow. Okay. I didn't know that. Because I was reading your blog. And I watched your video. I would encourage the listeners to check that out online on your website. You know what? First things first. How do you say your last name?

[00:05:58] **Gavin McClurg:** Prochaska. Prochaska. It's actually, in English, it would be Walker. So actually, my name would be like Andrew Walker. But it's so hard to pronounce. It's really, it would be wonderful if I would have it. If I would have an English name. It's, yeah.

[00:06:15] **Ondrej Prochazka:** That's funny. Yeah. And I read from your, on the blog. And when I watched that video, you said it was really exhausting. And I know the infinity puts you through a lot of G-force. But why is the Esfera so exhausting compared to the infinity?

[00:06:31] **Gavin McClurg:** Well, it's not more or less exhausting. It's like a different kind of like physical. I mean. There's a lot of force. And I was speaking with a few people that are learning rhythmic and anti-rhythmic. And it's a lot of G-force that is asymmetric. So it's also a lot more physical. Because once you enter the infinite. And you do, let's say, an infinite record. You're kind of, let's say, centered. And you're doing just a few corrections to keep it going. I mean, of course, it's very physical to do as many as Horacio did. I mean. It's impressive how many he managed. But, you know, when you have to do the Esferas. You always have to do a rhythmic to go up.

[00:07:18] And then you always have a lot more physical force. And it's kind of more demanding for some parts of the body. But, of course, like maybe doing 50 of them would be super extreme.

[00:07:33] **Ondrej Prochazka:** What is the maximum for the infinite right now? And who holds that record?

[00:07:37] **Gavin McClurg:** So. Actually, the infinite record was done by Horacio. I think it's like 586 turns. So it's an incredible feat what he did there. And he had to actually jump from a helicopter pretty high. It will be very hard for anybody to do more turns. Or get this record really broken. I mean, the Esfera is different. So if somebody went that high like Horacio did for his record. It would be pretty interesting. Probably you would get like 10. Well, let me. 9 is for 2000 meters. So you would be able to do probably like 30 Esferas, I guess.

[00:08:17] **Ondrej Prochazka:** Oh, wow. So it's a much more involved maneuver.

[00:08:20] **Gavin McClurg:** 30 Esferas. I can't really imagine. Like that's going to be pretty insane. I mean, I'm sure that it's possible to somehow do it. Maybe like 15. I don't really know. I mean, like for me, 9 was already like. All right. Enough. Enough to tell you the truth.

[00:08:38] **Ondrej Prochazka:** That was maxing out. Okay. So I'm super fascinated to learn about where do you come to this? How did you come to this point? What's your history? And why the lean towards acro? What was the catalyst that got you into flight?

[00:08:56] **Gavin McClurg:** I think this is an interesting story because I never really wanted to. I never really wanted to focus or do acro. So when I started flying, I saw some acro videos, but I was like, okay, they exist. But nothing really that was inspiring me to do it on my own. So actually, after doing my first 300 hours of cross country, I experienced some situations which were not as clean. You know? I had two events where I could have hurt myself. And I was always putting back the idea of doing an SIB training because I was doing a really low budget life and I didn't really have enough money to pay for an SIB training.

[00:09:48] So I was like, I'm going to do it on my own somehow, but I want to do it above water. And I was always like back and forth. And then after all these hours and this experience, I was like, okay. No, I have to really start doing this training. And I was like, I'm going to do it in winter after this cross season. And I started doing stalls, of course, with some input. I checked a lot on the internet and videos. I had friends around that were doing a lot of acro. And one day it just happened that there was a lot of fresh snow in the valley and no wind because in winter there's very little valley wind. So I said, this is it. I mean, these are the perfect conditions to be safe, to have a safe box.

[00:10:35] And even if anything goes wrong and I have to throw one of the two rescues I had with me, I'm going to be in powder snow. And I mean, I always dreamed about doing it. I mean, in my head, I saw it like millions of times how the stall is going to be and how it's going to work out. And I was really looking forward to the very moment of doing it. And the first one went well and the second one went well. And then in all in all, I've spent like more than seven, eight days in a row every day going, doing ten rotations with a cable car. And I did like two, three hundred stalls within a week or ten days. So it was like a breakthrough. And I got to understand the wing really well. And I mean, it was still wintertime, so I didn't stop there.

[00:11:22] And I kind of like started to experiment and trying some deep stalls and helicopters. And all of a sudden then. Kind of the next stage was like, OK, I want to do a helicopter with or be able to do a helicopter with any wing I'm flying. And and that was like the next stage when I kind of dropped totally into Acro. And

[00:11:41] **Ondrej Prochazka:** when was this and where was this? This

[00:11:43] **Gavin McClurg:** training that I was talking about was in Austria and in the Stubai Valley, which is kind of popular for winter flying as well with the Stubai Cup being there every year in April, I think, or March. And there are pretty good conditions there. I mean, and also in many other places. And I think I did like the first I mean, the basics, all the Acro basics and like the SIV basics I did there in Austria. And then in summer I moved on to Gerlitz, which is a really nice overwater flying site in Austria as well, which enables like super cheap living with a cheap cable car and overwater flying.

[00:12:28] And. Also a great community and a nice, nice camping place with many pilots around. So as I totally, you know, got into Acro all of a sudden without really planning it. And additionally to that, like the summer and spring was really bad for cross country flying, many windy days and a lot of overdeveloping conditions. So it all fit together. And I was basically training winter and the summer. And then the fall. And the second winter in a row, just Acro. And I didn't have almost any cross-flying within almost two years. And that was also the reason why I really got back into cross-flying, because I was like, OK, I was really missing it.

[00:13:15] And I love flying cross country. And after two and a half years, I was searching for also possibilities to fly cross on the good days. And you can really mix it well if you're in a good place. So

[00:13:29] **Ondrej Prochazka:** that's interesting. So you really identified early on. You were a cross country pilot. You got about 300 hours. And then you identified that, wait a minute, to do this safely, I really need to learn Acro. And that kind of became your more or less your thing. What year was that? When did you learn?

[00:13:48] **Gavin McClurg:** You mean Acro? No, when you first started. So I started flying in 2010. Yeah, that was my first flights. Like. Because, I mean, I didn't really get instructor, like in a, I didn't really get instruction course. I got a

glider from my friend. And I was kiting a lot before I started paragliding. And the reason why I started paragliding was that somehow I started to fly a little bit more with the kite. And I thought, well, hang on a minute. I mean, I basically should be doing paragliding instead of kiting, because I really love the part of flying in kiting. So I did my own course because I just basically swam. I switched a kite for a paraglide. And I did like 20, 30, 40 hours of ground handling and started to do little flights from a small training hill.

[00:14:36] And then I started to do bigger flights. And, I mean, I, after two, three months, I wanted to fly legally and have insurance. So that was the time when I really started to search for a school that would kind of like do a quick course with me because I was flying. And I just wanted to get kind of like briefed maybe on some, I don't know. Things about the air spaces and stuff that I didn't really know about and get a license quickly. And then 2011, over winter, I did some flying. In 2011, I did this big cross country season with the 300 flying hours. And then end of, I mean, 2012, in the winter, I did this full-sail training. And then it was like 2012 summer, the bigger one above water where I learned infinite.

[00:15:25] And 2013 winter where I kind of like polished a lot of the moves. And 2013 summer, basically second acro summer, I moved to Organia, which was for sure a breakthrough because it's a great place for training above ground, of course. But making you fly a lot of hours acro in a row. And that was basically like this two-year super intensive adventure, which finished up 2013 autumn. When I went there. I went to Chile to do a lot of ground training, like more kind of waga style, which gives you a lot of feeling for the glider as well and helped me a lot in many aspects. And yeah, it was kind of like this two and a half years of intense acro stuff.

[00:16:12] **Ondrej Prochazka:** In all that time, André, did you ever have an accident?

[00:16:16] **Gavin McClurg:** I mean, I didn't have any accidents. I told you like during cross country, like 2011 at the beginning. I did like really well. I did like, I don't know, like six, seven hundred plus kilometer triangles and 160K one-way distance in the Alps. I was, I mean, for my first season and I did a lot of hours. I felt really comfy. I was controlling the glider, but because I wasn't really there with all the experience and everything. I had like these two moments where I could have really hurt myself and it all finished well. But maybe you were asking about accidents in acro. And I mean, I didn't have any, to be honest with you. I see acro as actually much safer discipline to practice because if it's done right and you're a little bit smart, you know, you do step by step.

[00:17:08] You know, you ask some friends, you don't jump on an acro wing, small one right away from the beginning, you know. And you go above water if you really have the possibility. So usually you have like hundreds of meters. Like thousands of feet almost under your ass. And it's not like flying, you know, half speed bar, like 50 meters from a ridge, which, you know, I mean, you can do the mathematics, you know. Even if you're the best pilot, things can go wrong. And in acro, you still have like two, three rescues. And additionally, you're ready to deal with a situation that might happen because you're training acro at that moment. And you have a lot of altitude.

[00:17:53] That you're always calculating with. So, I mean, you know, it's pretty safe and it gives you a nice touch for the glider and a lot of good experience. You

[00:18:04] **Ondrej Prochazka:** hit on something that I think is really important. We're often commenting about in cross country that, you know, people that haven't had SIV training or that don't do acro training, I feel, are really taking huge risks with their lives even if they don't know it. It sounds like it. It sounds like you identified that really early and you almost got into the training on your own. But how would you, what would you, what advice would you give for kind of lower hours pilots or people that hear this podcast and want to get out and get into acro? How would you advise them to do it? What's the best way to approach acro training and why? At

[00:18:45] **Gavin McClurg:** the beginning, you know, many people have fears from all this. I mean, that's understandable. But on the other hand, they might get fears from flying cross country and, I mean, they might have fears also from having a bad situation happening to them in cross country, which is the big problem. Because if you're under stress, you know, you're never going to react well. But to get back to your question, I think it's really nice if you do, if you're not really this kind of like a person that has the... Yeah. ...the possibility to try and do some steps on your own, which not many people maybe have. It's good to get SIV, like you said, with an instructor and there are many

possibilities around.

[00:19:35] Just to see if you can, you know, do at least this basic course at first and then maybe you can continue on your own, you know. You know, I have this kind of opinion and maybe many people will not like it. Or many SIV trainers will not like it. Or maybe they will like it. I don't know. But I have this opinion that if you do once SIV training, it will... You will try to do some of these moves but you will never be able to master them, you know. You will never be able to, you know, do it on your own easily and without fear. So it does sometimes make the people have even more fear because they try to do a stall during SIV trainings.

[00:20:20] Yeah. But it didn't always work out well and they might have a fear to encounter in the real life. So I think the... When I started training, somebody told me, oh, you have to do 200, 300 full stalls. And I was like looking at him and wondering, well, I have 50 and I feel I control it. But then I did 300 and I was like, oh, this guy was right because now I can do it with any glider. And I, you know, it's something that you can't really describe. It's also the confidence, you know. And with every stall, you need to deal with a different exit, asymmetric exit like this shooting, that shooting. And I think the important thing is to do not only once SIV trainings. I mean the really good pilots which are flying PWC comps, I mean they do SIV trainings when they get a new wing or they go do SIV trainings when every year like an avalanche course for people that go in the back.

[00:21:20] You know, like country skiing, you know. So you want to keep current and you want to do this on your own because if somebody has one SIV training and I come to him and I tell him, okay, now go there out in the valley with 1,000 meters and do a stall on the wing that you're flying now, he might not be able to do it, you know.

[00:21:38] **Ondrej Prochazka:** I'm really glad you said that. In 2012, I had done a few SIVs at that point and I went out to do some acro training with a friend of Jockey's. Jockey had a guy in that was... I forget his name now. It's embarrassing that I can't remember his name but he was there to just do some acro training with me. But most of the people in the class were there to do an SIV and it was so funny to watch. You know, it's the buildup. You do all those small things and it builds up to the last day when everybody's got to do their full stalls and that day everybody's just silent. That morning, you know, when they're getting the briefing from Jockey and everybody's so scared and they're so nervous. And, you know, to me, it's like... You really shouldn't be flying cross country until your stalls are like launching.

[00:22:27] There should be a non-event. It should just be something you don't even think about. It's just... It's automatic response. It's fun. It's not scary. It doesn't get your heart rate up and that you can only do that from repetition. Like you say, you know, 300 times. And I'd be curious. I didn't know that you'd only been flying since 2010. You've had some amazing success. Would you credit that? You know, you were saying you're flying 200 to 300 hours a year, maybe more. But even that, you've had a lot of success. You know, there are not a lot of people flying those kind of hours. But what would you credit your success to? Is it dedication? Is it talent? Some kind of combination?

[00:23:12] **Gavin McClurg:** I think it's a combination. I mean, over the time, you know... I mean, now I'm 30. So I'm getting to know myself as like my personality and my person as general. And I see that somehow I'm kind of like better with stuff that is like hand-managed, you know, or like all the stuff that I can kind of do with my hands. I'm a little bit more talented. And also, I'm an Arab person. Like I don't feel so comfortable in work. I don't like water, for example. So water sports are really much harder for me. But in general, I think, you know, nobody, even the most talented person, will never be able to get really good if he doesn't put a lot of dedication in it.

[00:24:01] **Ondrej Prochazka:** And tell me about the crossover back to... So you and I met this last spring when we were training together near Murano for the ex-Alps with Aaron Durogati. You were his supporter this year. You were also his supporter in 2012. I believe you're going to be his supporter this summer at the Ex-Pyr. Tell me about that relationship, how that happened. And also, you know, one of the really interesting things, I think, about your team is that you often launch during the race as well with Aaron. And you guys kind of fly together. Obviously, that's a real... That's a huge benefit for Aaron. But also, you know, I've seen you fly cross country in the Monarca. You're a very skilled cross country pilot.

[00:24:48] Can you talk a little bit more about both that team, that combination, working with Aaron, but also, you know, what's kind of your passion now? Is it more acro or is it more cross country?

[00:25:02] **Gavin McClurg:** Oh, well, that's many different questions. I'll try to go step by step. I mean, the passion, I love both, you know. It's like when I do a week or two of cross, I'm always thinking, you know, I'm going to be really happy to do, like, a few acro moves. And actually, in the end, like, I do some acro with a cross wing. I always try to fly a wing that is doing at least the basic stuff, you know, so I can, you know, do some helicopters. And it's also giving me the touch for the cross wing, so I really like to have a nice sustained deep stall with the wing and tail slide and full stall the cross country wing as well. So I always... I mean, I do, you know, let's say before a task, if there's a chance I go out a little bit to use the altitude and I do a stall or I do a helicopter, because this always keeps you to touch.

[00:25:59] I mean, even if you are the best acro pilot and you will not fly for a few months or years, you will still keep your skills to a certain level, but you will not have the muscle memory at such a high level and the confidence. So, you know, it's always a mix of muscle memory and your mental, like, awareness, if you really think you can do it and, you know, so many things are influenced just with the pure mind. If you always... If you are such a person that you always say, I can do it, great. But it's also good to have this training because this keeps you, like, have the feel that you can do it. So I love both and cross country for me is... has always been from the very first moment a great way to see the nature and also like to travel some distance and explore the mountains and I love mountains.

[00:26:51] So it's also the reason why I got into this X-Alps thing. I mean, I was always doing hike and fly and I always loved the idea of hiking up and flying down or even doing cross country. And I never thought actually I'm going to be somehow involved in this race because I would love to cross the Alps on my own, but I don't think part of the race because it's just a little bit... too extreme the race. But I met Aaron 2013 actually. Was it that... No, 2012 actually in summer when I was doing training and I was at the phase of learning Infinite and he came to the same place and he was really motivated to learn Infinite. So he was there and we were kind of...

[00:27:38] I just passed the phase. I understood what I should be doing and he was still struggling with a few parts and I was really happy to go over his video footage and give him some insights from my training and we had really good vibes and his girlfriend back then was... or it's still the same girlfriend, but his girlfriend was a friend of mine and so when they were going for X-Alps and they got nominated,

[00:28:06] they were together as a team. So he and Renata. So... But the thing is that just before the race, like three, four, five months before the race, they changed the rules and they enabled one more supporter and at that time he gave me a call and he was like, oh, you think you would be interested in doing it with us and I think you would fit in the team well. So I said, yeah, why not? I mean, I'm up for it. I mean, I felt it was like a great way how to experience the race and this crossing without having to do it on my own, you know.

[00:28:41] **Ondrej Prochazka:** And you guys... You guys did really well coming out of the race by the whole shot. You hit seventh in 2013 when the weather was fantastic and really good flying. I know that you had a really horrible day where you made almost no progress, really tough day where you had some damage to the wing and then a little bit better even this year you were sixth in I think more challenging weather and flying and stuff. Given that Aaron is, you know, former world champion, obviously really, really amazing pilot, what do you feel like is going right for you guys and what's holding you back from winning?

[00:29:20] **Gavin McClurg:** I mean, I will maybe, before I answer this question, I'll just say that because you mentioned in the last one that we're flying together, like the first year we didn't really fly that much together because first of all, it was illegal, I mean. So we, I mean, Aaron is very straight with the rules and he's really taking care of all little aspects and air spaces and all the stuff that can influence the race. So in the first race I was usually doing a lot of hiking like even last race but I was usually having also a very easy glider. I was flying a Gin Yeti so that didn't even give me the possibility to fly with him because of course the performance difference is incredible

[00:30:10] and I usually took a lot of things for him up like backup shoes, food, water and also nice to hike together two people for navigation and talk and just better to be two. And I would fly down back to the car and I would stay in the car and then maybe in the next part just hike again with him up. For the second race what changed was that

[00:30:38] basically we were allowed just one supporter again like 2015 last year was just one supporter but what they took out of the rules is that there was it was possible that anybody could be helping you because in the past the rules said that there is nobody that is allowed to give you any kind of support or help outside of the two supporters and therefore what happened was that the teams got really pretty big I remember I think Antoine Girard had like six or seven or eight people helping him like it was incredible big teams and we didn't really plan on changing the strategy much if you compare to the first year we didn't really plan to change the strategy we wanted to keep it very similar to 2013

[00:31:26] and we did make again a team of two supporters even though one was official and the other one was kind of like helping but I mean the same like 2013 but we had we didn't have like hyper I mean we actually what we did have we had the Yeti glider which I was thinking I'm going to be flying a lot but we also took the a backup wing for Aron which was which was then the one that I was using during the race for some flying I mean I think I did like 40 45 hours of flying during the race actually you know during the race we found out that there are so many teams having like like flying supporters so to say like sometimes even two two three people flying you know with the athlete we were like oh my gosh I mean for sure this is helpful like let's see if we can do it as well and Renata was also that was not part of the race this time she was around a lot and she wanted to help us a lot so all of a sudden she became a fourth supporter she was driving the car

[00:32:32] with Matthias they were taking care of all the food and driving and basically me and Aron we were doing all the hiking and a lot of flying and all of a sudden it turned out to be totally different than we planned I think it was an interesting aspect I mean it for sure it does help for the athlete if there is somebody flying around it helps a lot at least in the days when you're not really sure when you can take off at what time is it working already and also when you fly together it's nice it's emotional and there are a lot of people flying around it's not like all us two there's a lot of other athletes nowadays all the competitors they are such a high level that you know it's hard to really separate so I mean there were many times that me and Aron we were flying with three four other people there was like four athletes together

[00:33:28] plus me plus each of them had also flying support it was like a group of eight people sometimes it was crazy and it was like really funny so I mean in general in the end the thing is it's really really hard to kind of like keep on like you would have to be like two people flying at super same level all the time if you would like to keep up like all the time together so not always it's working like that because of course like if I get a little bit behind he's not going to wait for me of course so either I have to really come with some smart line you know to catch up which was sometimes the case or if I get a thermal and I'm you know a little bit in front I come back you know I wait or I go down you know I mean it's a pretty challenging task and we did some really beautiful flights we did some flights where we were at the beginning together but then we separated and I flew like four or five hours totally different line than he did and we met up again at one point sometimes so it was really really interesting experience and I mean I

[00:34:38] really really grateful for this for the 2015 year because I could fly in the same conditions like they did and it was pretty harsh harsh flying conditions what

[00:34:47] **Ondrej Prochazka:** would you what would you change what have you guys learned the two times as a team I imagine you're already probably plotting strategy and everything for the next one and you'll be doing the X period this summer which will be good training as well but if you guys identified things that you need to do better or is it more just luck or you know how do you how do you make less mistakes I guess yeah

[00:35:12] **Gavin McClurg:** I mean there's always many things to work on and change I mean we all wish we could fly and and do the race in such an amazing pace like Chrigel does every year it's really he is doing an amazing job and I mean for sure we identify always we identify like things that we can work on last year like 2015 edition what really failed on us was the the telephone that we got from the organization and the internet coverage and internet is such a such a crazily vital element of the race like it's amazing how dependent you know we are because of course for example if the supporter doesn't have internet I don't have a clue where Aaron is and I can't really come and help him or or talk to him or talk with him and

[00:36:07] it's it's really alpha omega of the whole thing you know so this really failed on us and we were thinking about getting satellite internet for the next edition as one little thing like having at least one gig of satellite internet for those extreme situations no matter what it's gonna cost and I mean on the on the physical side I think Aaron is really on the top

top of the whole pack I think that I mean he's also continuing to train like every day he was training already one day after the race so I mean I think that that part I mean what he was he was almost diagnosed for overtraining so I think he knows well how to really manage his training and he has good good support like good trainer so I think all this stuff is gonna be always good so we all need to just work

[00:37:02] little bit on the I mean he needs to work a little bit on the flying side because he's a great comp pilot but he doesn't have these thousands of hours of cross country and trying different lines like Chrigel does and this helps a lot during X-Alps so he's getting so much better like this year was much better than the year before but you know he's a very aggressive pilot and when it's strong condition it's really amazing for him but you know X-Alps is also flying from early day till end of the day so you need to be switching you know a little bit the strategy and flying a little bit slower towards the end of the day and I think he's he's getting there it just needs a little bit more like going out and doing his own cross country in the in the Alps and I mean he already did it

[00:37:58] this last autumn like after X-Alps he was going doing some random cross country around his home place so this is exactly what he needs to be doing and of course we're working on all these little aspects and I think let's see I mean we're gonna be for sure strong for 2017 and and we're gonna give our best and let's see what's gonna happen yeah

[00:38:24] **Ondrej Prochazka:** you guys are a great team and I'm you know really one of the main teams to watch for sure I sure had fun training with you and it's been it's been really good getting to know both of you as well I couldn't agree more with your with your thoughts there Andra one of the questions I put out a thing that I was gonna be speaking to you one of the questions we got was you know when you fly two or three hundred hours a year and you're you know you're going to Mexico and now you're in the Canaries and you'll be doing the X-Peer with with with with Aaron in Spain is your are you making a living from paragliding or how does all how does that work is it sponsorship or is because it seems like you're pretty much full time it's

[00:39:10] **Gavin McClurg:** an interesting situation for me now I'm I'm kind of living the sport but on the other hand for many people would be like surviving because I don't really have like a you know a lifestyle of of people of normal working people you know so

[00:39:31] **Ondrej Prochazka:** you're you're you're living on the cheap

[00:39:33] **Gavin McClurg:** yeah exactly so I'm really optimizing my costs and my budget I mean when I went to Mexico I didn't really I didn't really think there's a Superfinal going to happen there I didn't really plan to fly in the Monarca open I didn't really plan to to do a a Sphera world record I didn't plan anything I just saw a skyline for 350 or 400 bucks you know back and forth and I said okay let's go to Mexico this year a few friends of mine that I met in the past they were like already telling me a few years to come and and share the sky with them so I mean the paragliding community actually is the one that that I can thank the most for being able to live this kind of lifestyle and of course like simple life a few sponsors that is keeping you know keeping the whole motor the whole engine running and you know if you really want something there is it's so so simple you can get it but you know there's always a price to pay so I mean I don't have a flat I don't have a car I mean I'm I'm moving all year round I mean this time of the year is the best time of the year for me because I'm always renting a flat and I'm staying in my own plan and so I'm kind of like having more kind of a regular lifestyle throughout the year you know like in the summer I probably this year I'm gonna

[00:41:04] train for the expert maybe train a little bit accro and maybe do just some cross country with my backpack and cross the Alps you know I mean for that you don't really need to have a car you know you don't need a car you know you really need a lot of money you know in the end it's it's like simple choices but you know nowadays once you get used to some kind of a comfort it's really hard to get out of this comfort zone and and and live a simple life you know it's it's always about the choice and and it's also not gonna work out for me like this forever I mean it might happen that I'm gonna strike a big deal and I'm gonna have like a sponsor with I don't know thirty thousand bucks per year or more and and then it's going to be a different story but otherwise it's I mean I managed to to travel and I managed to do some shows and I get some invitations every year so and I always try to have a balance between between let's say cross and accro travels so I kind of get the similar airtime because now I mean probably I'm getting like hundred fifty accro hours and probably like hundred fifty cross hours so this makes like 300 plus additional 50 to 100 here and there depends so I mean like now like this year or last year I had like 350 I think or 400 hours and and anyways it's like in the early stages

when I was training more accro I was actually doing more hours I was always getting towards 500 hours now with with all the cross country no actually with all the comps with all the accro comps and the accro shows you know there's a lot of traveling and very little flying so it's actually taking like 100 150 hours out of the whole total actually let

[00:42:55] **Ondrej Prochazka:** me I'll ask you a question that you don't have to answer but I think people would find this pretty interesting what what do you think you spend in a year on your on your flying on your life but

[00:43:06] **Gavin McClurg:** when I was doing the accros training phase I was really like dedicated into accro I think I was managing a year and a half and a half and a half and a half and a half and a year like from 5,000 to euros which is like let's say 6,000 bucks I mean that's very little money taking into account I was flying like 500 hours per year the the key to to be able to do this kind of travelling is to select let's say four or five really good flying spots where you can accumulate your hours let's say if you want to do accro you go to Spain and then you move to Chile or like you find some spot for the for the spring for winter for summer and you try to get as consistent spot as possible so you know when you get there you're going to be able to stay there for three months at least because once you minimize the the traveling between one spot and another you're going to minimize of course your expenses because the travel expenses are really high secondly as you're basically dividing your year let's say into three four five stages places where let's say you're going to be always renting an apartment with some other people that are also into flying then you don't need to rent your own flat wherever you live if you would think that you're going to be living in this city you're going to be spending six thousand bucks for the apartment there plus you're going to be commuting to the flying spot like every weekend like just this uh commuting to the flying spot back and forth and weekend flying is going to give you such a high budget with the flat that you can you know travel the world and fly non-stop so so

[00:44:49] **Ondrej Prochazka:** tell me tell me this then how do you that it sounds like this is you know a completely year-round pursuit for you uh you know you're you're in your sixth it's going on seventh year of flying how do you stay two questions how do you stay motivated for it and and what is it about paragliding that has you so wrapped why are you what's what's so special about it for you well

[00:45:13] **Gavin McClurg:** paragliding is a great way how to really be in contact with the nature i think it's the unique way to to experience like flight because there are many other sports let's say skydiving or wingsuit flying which are really really cool i am sure about that i don't have so much experience in this area but it's a short short moment and high adrenaline let's say and you know many people when i fly a tandem with them they're like wow this is so calm you know and relaxing because paragliding is relaxing actually and it's a good mix of you know supportive elements and experience and all those chemicals we like the endorphins and dopamine and certain means and there's also a bit of adrenaline there as well i'm sure so i think this is the the key why whenever i'm you know sometimes you're right that the motivation can drop but it's really funny that when i get in the air i'm like really really happy and motivated but it's it's not like in when i was starting with paragliding i was really obsessed you know i was like watching the weather and i was like okay it's flyable let's go or when it was not sure it's flyable i was like spending even two hours like thinking if it is flyable or not you know checking the you know the mountain from the window checking the weather stations the conditions and thinking maybe it might be possible maybe not should i go should i not go i don't have these stages anymore so i have like i go when it's good and i try to be very efficient because there's also some work to be done you know and organize you know and do some sponsor stuff or think about projects make videos which i like to dedicate my time in so i'm i'm always like when it's not sure it's not flyable i'm really happy not to fly because i'm flying so much you know i'm like oh it's okay i mean i'm happy to have a day rest and and i'm taking all these dull moments you know out and sometimes people feel oh you're not motivated to go flying i don't see the passion it's just because i'm not sure if it's worth it and and another day i'm gonna be up there and i'm gonna be really happy about it so you know it's sometimes it's a little bit hard to keep on maintaining the acro part because you know if you go and train three hours and you're training all the time the same moves and you are doing this every day i mean i'm sure like i'm not flying acro for such a long time like let's say horacio or some guys out there and i have big respect to see horacio to train like i mean in chile i saw him train five six hours without stop and i was like wow i mean i'm impressed after being like six seven eight years i don't know how many doing this all the time over and over again i mean big respect for me

[00:48:10] sometimes you know i need i'm doing it because i like the sportive side you know i i really love to move so acrobatics is very physical at least uh for for the abdominals and and the upper body it's not so much for the for the legs

but it's really physical to do like training in very good dynamic sites where you can do every six minutes you can do a two minute three minute run where you're sweating and you're like running a marathon so i mean here on the canary islands when i train i go for three hours and today i took my friend for his first session he's like he's now sleeping you know because he's totally he's ruined so

[00:48:54] **Ondrej Prochazka:** andre when you're you mentioned you're 30 do you do you have are you living kind of moment to moment right now or do you have um goals in the sport or when you look at say 35 or 40 i know some

[00:49:10] people don't i've never been one to very you know make plans for the future but um do you have plans for the future and and and goals i'm

[00:49:19] **Gavin McClurg:** more or less like you i don't really have like super long-term goals like where i would like to be how to say it i i don't i'm not a competitive person actually so if for some people the goal would be to become a world champion or to to win a gold medal

[00:49:40] because you know it's such a it's such a little thing that that you know it's more of a like egoistic thing so i mean a few years back before i started flying i was uh or let's say 10 years back i was a i was a city kid you know i was i grew up in prague and i was i was you know not really supportive you know whenever you're a city kid like a big uh big city kid let's say i have the opportunity i have a few friends who got born in the alps and i was always dreaming you know to to to because i was doing a lot of snowboarding i was always going to the alps and i was dreaming to be born there but when i was like 22 i or 21 i thought like i need to change my life you know i wasn't i don't want to say i wasn't happy but i i was thinking a lot about you know health lifestyle and and i was thinking i was you know totally transforming the way i was living my life and i was like i was like i was like i was like i was like i was like how i eat and what i eat and at that time i also got to understand that you know eating healthy is not the whole story you need to move you know you can eat total trash but if you're doing a lot of sports you know you're gonna always get get you know like the body's gonna be kind of healthy but if you eat super healthy food bio whatever you want and you have no movement at all you're not gonna you know be cutting it so at that time of the of like being like at that age i thought okay i'm just gonna try to get out of the office i started studying university again i started to do a lot of sports i moved then for my master's to innsbruck to the in the alps and i was like buzzing you know having having a mountain that you can run up you know doing like 1800 vertical just behind your doorstep still living in a city it was a great change for me and i also could start doing a lot of paragliding there so this was the motivation and the long-term goal became more like i want to have a healthy lifestyle a sportive and and in the nature be as much in connection in nature as possible this is still my goal and the way how to achieve it is not always easy because you know how it is we need money we need to you know earn the money we need to work we need to be in the office how to get rid of the office how to get you know how to get you know how to get you know how to get you know how to get out of the office not sitting in front of the computer like an office rat like probably 95 percent of the working people have to be doing at this moment so this was this was the the idea and and i never thought it's going to be through paragliding doing the sport on let's say a professional level in a certain sense but somehow over the years it became this kind of situation

[00:52:39] where you know i have a minimalistic life but i spend so much time outside and and what i was always dreaming about probably like eight ten years ago is now kind of reality and and now it's just a question because i'm entering this phase of transformation for sure next year is how to maintain it how to see if it's possible to have a let's say a fixed place where to live maybe a house or rent whatever have more of a space how to if it's possible to bind it with a family if it's possible to have this kind of a regular environment while still keeping the possibility of being out of the office as much as possible in the nature so it's a very thin balance and a very complicated aspect of everybody's life and for sure at the moment it's really hard for me to think about these things because how can i have a serious relationship when i am every let's say six seven eight ten weeks in a different place you know yeah

[00:53:44] **Ondrej Prochazka:** and i would say as i often do about my life these are these are good problems to have aren't they you know it's it's uh you've got plenty of time to figure it out and and you know there's no rush and i think that that's where a lot of people i think make a mistake when they come out of school is they they rush because they quote unquote have to be doing something or should be doing something and you know our life is a is a short journey we don't have a lot of time so there's no there's no reason to but there's no reason to rush it you know um andre this is this is

fantastic we're just about in an hour so if you don't mind i'm going to ask you uh a friend of uh a friend of mine who lives in innsbruck actually max uh put me onto this proust questionnaire that i that i really i love so i'll ask you a few these are just kind of like quick fire questions uh you don't have to answer them quickly you can

[00:54:39] we'll sign off i really appreciate it i know it's getting very late in the canaries and i know you want to get to bed you got some training to do so um okay so here we go oh actually

[00:54:47] **Gavin McClurg:** i'm super fit

[00:54:50] **Ondrej Prochazka:** you're ready you you pounded your friend but you're okay oh

[00:54:54] **Gavin McClurg:** yeah i mean i'm training like three and three hours a day every day so i don't feel it i mean i could train longer but it's you know i i don't like to over train as well because once you that's the problem with acro that uh just that i put this little thing inside that you know when you train a lot you will have a lot of um problems with your tendons in your in your arms and it can get a little bit um i don't think it's because you know i'm on this health lifestyle approach i don't think it's really good long term to do this it's like having a tennis arm you know so i think similar thing can happen in any sport i think like hike and fly is probably one of the healthiest ones but uh you know it's like you want to be training in in a specifically intelligent way so to say but let's get on with this question i'm pretty interested in it

[00:55:45] **Ondrej Prochazka:** okay uh what is your favorite word oh fuck

[00:55:49] **Gavin McClurg:** uh nature and

[00:55:51] **Ondrej Prochazka:** what is your least favorite word illness oh good one what turns you on uh good food you and me both what turns you off i

[00:56:02] **Gavin McClurg:** think um when i feel some kind of a negative thing in the air you know when when even when people have negative energy that turns me off

[00:56:12] **Ondrej Prochazka:** what sound or noise do you love bird

[00:56:16] **Gavin McClurg:** singing you know and and i love actually the sound of the wing you know either in acro or in cross country that's really like it's so nice yeah i

[00:56:26] **Ondrej Prochazka:** agree uh and what sound or noise do you hate well

[00:56:30] **Gavin McClurg:** i hate you know this kind of a sound of an engine you know we have so many cars around but all these engines are not in a good shape i don't know if you have any ideas on how to do it genes and the smell and everything that you know puts me off of it and

[00:56:43] **Ondrej Prochazka:** what profession other other than your own would you like to attempt or do i've

[00:56:49] **Gavin McClurg:** always had this had this dream of being able to try a certain job or profession for like two weeks you know and just being able able to have the capacity to enter you know and do it professionally but you know quit uh quickly because i think i would die doing one job for for uh you know a long period of time but i'd like to try be a commercial airplane pilot could be pretty interesting even though i wouldn't like to work like that and and what and i mean there yeah there are many things to you know to to try and

[00:57:24] **Ondrej Prochazka:** what profession would you definitely not want to do i

[00:57:27] **Gavin McClurg:** think you know garbage men have a pretty tough job but i think still a garbage man in my eyes is much better than being a minor so i think minor is the least you know what i would i would never like to do you know anything in the in the mind

[00:57:47] **Ondrej Prochazka:** right it's the opposite of being in the air isn't it okay then the finally here if heaven exists what would you like to hear god say when you arrive at the pearly gates maybe

[00:57:59] **Gavin McClurg:** he's gonna say you tried your best but it wasn't enough i

[00:58:03] **Ondrej Prochazka:** like that uh a mutual friend of ours vessel he he said uh good job and i thought that i thought that was good he did a good job fantastic that's a good one and well yeah andre thank you very much i really appreciate it i thank you for your time uh thank you for your inspiration and your thoughts and your advice i think uh our listeners are going to get a lot out of that i really appreciate it um before we sign off where can people find out more about you and and how can they reach out to you if they have other questions and that kind of thing uh

[00:58:40] **Gavin McClurg:** thanks as well for having me and if anybody wants to get in contact with me i guess there is uh there are some contact details on my website i mean i'm always reachable on facebook and what is your what is your website website is like my name is uh [www.ondrej minus p-r-o-c-h-a-z-k-a](http://www.ondrej-minus-p-r-o-c-h-a-z-k-a)

[00:59:05] **Ondrej Prochazka:** great andre thanks very much buddy and uh we'll see you when we see you i'm sure i'll be seeing you soon i'm going to be in europe and in july i wish you guys the best of luck for the x-peer and for your acro competitions and your cross country flying and uh we'll see you soon buddy thank you thanks

[00:59:23] **Gavin McClurg:** a lot see you in the alps soon mate take care i

[00:59:31] **Ondrej Prochazka:** hope you enjoyed that i certainly did it's going to be really just interesting to see what uh happens in in andre's career what an amazing uh few years he's had and i hope you enjoyed it and i hope you he hasn't been flying very long but man he's already made a mark uh setting world records and supporting aaron and the X-Alps and x-peer and uh he's certainly getting after it's fun to see as always all we ask for is a buck a show uh you can find that link if you want to contribute really appreciate it if you do uh on the cloudbasedman.com any of those any of the podcasts it has the link down below the kind of description and of the athlete that i've interviewed um what else logistics uh yeah and we're also i'm doing this in between casts as i said at the top of the show uh answering your questions so if you have anything for me that you're you're not getting out of these podcasts and you want to ask something personal about the X-Alps or training or uh flying in sun valley or flying at 18 000 feet or whatever go ahead and shoot me that question and i'll answer it on the next show

[01:00:26] until then fly safe fly far and have fun cheers

Français

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

Show notes

Ondrej n'a commencé à voler qu'en 2010 mais le mois dernier, il a battu le record du monde Esfera (off-axis Infinity) au Mexique et il envoie du lourd en cross country également. Peu d'athlètes maîtrisent aussi bien le switch quand il s'agit de parapente et dans cet épisode, nous découvrons ce qui a attiré Ondrej vers l'acro initialement ; l'importance d'aller bien au-delà des simples cours SIV ; pourquoi l'acro est plus sûr que le XC ; ce que cela fait d'être un supporter dans le X-Alps — ce qu'ils ont bien fait en tant qu'équipe et comment ils prévoient de s'améliorer ; comment il a fait du parapente sa vie avec un budget annuel de 6 000 \$ (oui, vous avez bien lu) et bien plus encore. Profitez-en !

Le post Episode 15- Ondrej Prochazka and Leaving the Office Behind est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Mais j'ai cette opinion que si vous faites une seule formation SIV, vous allez essayer de faire certaines de ces manœuvres, mais vous ne pourrez jamais les maîtriser. Vous ne pourrez jamais les faire seul, facilement et sans peur. Du coup, ça peut parfois pousser les gens à avoir encore plus peur parce qu'ils essaient de faire un décrochage pendant les formations SIV, mais ça ne se passe pas toujours bien. Et ils peuvent alors avoir peur de le faire dans la vraie vie. Je pense donc que quand j'ai commencé à m'entraîner, quelqu'un m'a dit : « Oh, tu dois faire deux, trois cents décrochages complets. » Et je l'ai regardé en me demandant : « Eh bien, j'en ai fait 50 et j'ai l'impression de les contrôler. » Mais après en avoir fait 300, je me suis dit : « Oh, ce gars avait raison. »

[00:00:46] **Ondrej Prochazka:** C'était Ander Prashaska qui expliquait à quel point il est important de travailler des choses comme les décrochages, et pas seulement le faire lors d'un SIV, mais le faire des centaines et des centaines de fois. Et ce n'est qu'un petit morceau de la grande connaissance qu'on vous réserve dans cet épisode de Cloud Base Mayhem. Ander est un pilote fantastique. Il est polyvalent. Comme j'aime le dire, il fait les deux. Il vient de battre le record du monde sur l'Esfera. C'est donc un pilote d'acro super précis, un pilote d'acro de compétition, mais c'est aussi un pilote de cross country très doué. Je viens de voler avec lui au Mexique, à Menarca. Et j'ai rencontré Ander en personne. Ander s'entraînait avec Aaron Durogati en mai dernier près de la ville natale d'Aaron, Murano.

[00:01:32] Aaron était présent dans un épisode précédent du podcast, mais j'ai vraiment eu de la chance de pouvoir rejoindre ces gars-là pendant quelques jours pour m'entraîner dans leur coin. Andra a soutenu Aaron lors des deux dernières éditions du X-Alps et le soutiendra cet été pour le X-Pyr, puis à nouveau en 2017 pour leur troisième tentative du X-Alps. C'est donc une discussion vraiment intéressante. On parle beaucoup de sécurité et de la façon dont il s'est lancé dans l'acro. Parce qu'il avait l'impression que son approche en cross country le mettait dans des situations risquées et qu'il voulait apprendre à mieux contrôler son aile. Il y a donc des choses vraiment précieuses. Juste avant de commencer, quelques détails logistiques. Merci encore à tous pour vos généreuses donations. Je l'apprécie vraiment. Elles aident énormément à rendre tout ce podcast viable.

[00:02:19] On ne finance pas les choses avec des sponsors. On le fait simplement grâce à vos dons. Alors merci beaucoup, j'apprécie vraiment. J'ai aussi posté un truc il y a environ une semaine sur Facebook. Je suis en train de préparer une sorte de podcast intermédiaire parce que plus ces podcasts touchent de monde, plus je reçois beaucoup de questions par e-mail et ce genre de choses. Et j'ai constitué cette liste. Donc si vous avez quoi que ce soit à me demander sur le X-Alps, sur l'entraînement ou sur ce que j'ai écrit ces derniers temps — j'ai commencé une chronique sur le cross country, beaucoup de choses différentes. Je ne suis certainement pas un expert. Mais si vous avez des questions pour moi sur le sponsoring ou n'importe quoi d'autre, demandez-moi ce que vous voulez, si vous êtes curieux de savoir quoi que ce soit sur ce dont nous parlons ici dans le podcast, ou juste avec moi, ou des choses auxquelles vous n'avez pas vu de réponse, envoyez-moi un e-mail via cloudbasedmayhem.com ou contactez-moi sur Facebook et envoyez-le moi là-bas.

[00:03:13] Et à un moment donné, je publierai ce genre de podcast intermédiaire où je répondrai à toutes vos questions. Alors n'hésitez pas à me contacter. Bon, oui, Andra Proshaska, passons à l'épisode suivant. Je pense que vous allez apprécier. On se retrouve de l'autre côté. Salut.

[00:03:45] Andra, mon pote, c'est génial de te parler. Bienvenue sur Cloudbase Mayhem. Tu es où dans le monde en ce moment ?

[00:03:53] **Gavin McClurg:** Salut Gavin. C'est un plaisir de faire cette interview avec toi. Je suis aux îles Canaries, sur une petite île cachée appelée El Hierro. Je suis en phase de préparation pour cette saison, donc je fais beaucoup d'acro. Et oui, c'est super. C'est toujours à cette période de l'année que je viens ici pour profiter des excellentes conditions de vol qu'on y trouve.

[00:04:17] **Ondrej Prochazka:** Et, vous savez, vous avez une histoire vraiment intéressante. D'après mon expérience, les gens s'orientent soit vers l'acro, soit vers le cross country. Mais toi et moi, on venait juste de voler ensemble dans le ciel à Menarca, au Mexique. Et en même temps, tu étais dehors et je crois que tu viens de battre le record du monde de l'Esfera. Pour les auditeurs qui ne savent pas ce qu'est l'Esfera, je crois — et corrige-moi si je me trompe, Ondrej — que c'est un tonneau d'infinie hors axe que Pal Takats a créé. Et tu viens de battre le record du monde. C'est bien ça ?

[00:04:51] **Gavin McClurg:** Oui. En fait, juste avant qu'on se rencontre, je travaillais sur ce petit projet. Et tu as raison, c'est une manœuvre qui se compose essentiellement de trois phases. Un départ rythmique, puis tu entres en infinie, et enfin tu redescends en anti-rythmique. Donc, concrètement, c'est aussi une façon de faire un infinie en l'air. Le rhythmic sudden. Et Pal, je pense, l'a inventé en essayant pratiquement toutes les variantes possibles liées à ça. Je veux dire, c'est une sorte de manœuvre physique. On n'en fait pas énormément, tu sais. Je viens d'en faire neuf, ce n'est pas un chiffre énorme. Mais physiquement, ça donne l'impression d'en faire beaucoup, parce que d'habitude, le rhythmic, c'est comme faire quelques tours d'infinie.

[00:05:36] Donc, au total, neuf Esferas pourraient représenter plus de 150, voire environ 200 tours d'infinie, en fait.

[00:05:44] **Ondrej Prochazka:** Wow. D'accord. Je ne le savais pas. Parce que je lisais votre blog. Et j'ai regardé votre vidéo. J'encouragerais les auditeurs à aller voir ça en ligne sur votre site. Vous savez quoi ? Déjà, avant tout. Comment prononce-t-on votre nom de famille ?

[00:05:58] **Gavin McClurg:** Prochaska. Prochaska. En fait, en anglais, ce serait Walker. Donc mon nom serait genre Andrew Walker. Mais c'est tellement dur à prononcer. Ce serait vraiment génial si j'avais un nom anglais. C'est, ouais.

[00:06:15] **Ondrej Prochazka:** C'est marrant. Ouais. Et j'ai lu sur ton blog. Et quand j'ai regardé cette vidéo, tu disais que c'était vraiment épuisant. Et je sais que l'infinity te soumet à beaucoup de forces G. Mais pourquoi l'Esfera est-elle si épuisante par rapport à l'infinity ?

[00:06:31] **Gavin McClurg:** Eh bien, ce n'est pas plus ou moins épuisant. C'est une sorte d'effort physique différente. Je veux dire, il y a beaucoup de force. Et j'ai discuté avec quelques personnes qui apprennent le rythmique et l'anti-rythmique. C'est beaucoup de force G asymétrique. Donc c'est aussi beaucoup plus physique. Parce qu'une fois que vous entrez dans l'infinity. Et que vous faites, disons, un record d'infinity. Vous êtes en quelque sorte, disons, centré. Et vous faites juste quelques corrections pour continuer. Je veux dire, bien sûr, c'est très physique d'en faire autant que Horacio. Je veux dire, c'est impressionnant le nombre qu'il a réussi à faire. Mais, vous savez, quand vous devez faire les Esfera. Vous devez toujours faire un rythmique pour monter.

[00:07:18] Et ensuite, il y a toujours beaucoup plus de force physique. C'est un peu plus exigeant pour certaines parties du corps. Mais bien sûr, faire peut-être 50 d'entre eux serait super extrême.

[00:07:33] **Ondrej Prochazka:** Quel est le maximum pour l'infinie en ce moment ? Et qui détient ce record ?

[00:07:37] **Gavin McClurg:** Alors, en fait, le record de l'infinie a été établi par Horacio. Je crois que c'est genre 586 tours. Ce qu'il a fait est une performance incroyable. Et il a dû sauter d'un hélicoptère assez haut. Ça va être très difficile pour n'importe qui de faire plus de tours ou de battre vraiment ce record. Je veux dire, l'Esfera est différente. Donc si quelqu'un allait aussi haut qu'Horacio pour son record, ce serait plutôt intéressant. Tu en ferais probablement genre 10.

Enfin, laisse-moi voir... 9 c'est pour 2000 mètres. Donc tu pourrais probablement en faire genre 30, je suppose.

[00:08:17] **Ondrej Prochazka:** Oh, wow. C'est donc une manœuvre beaucoup plus complexe.

[00:08:20] **Gavin McClurg:** 30 Esferas. Je n'arrive pas vraiment à l'imaginer. Ça va être assez dingue. Enfin, je suis sûr que c'est possible de le faire d'une manière ou d'une autre. Peut-être genre 15. Je ne sais pas vraiment. Enfin, pour moi, 9 c'était déjà genre... Bon, ça suffit. Pour être honnête.

[00:08:38] **Ondrej Prochazka:** C'était le maximum. D'accord. Alors je suis super curieux d'en savoir plus sur comment tu en es arrivé là ? Quel est ton parcours ? Et pourquoi cette inclinaison vers l'acro ? Quel a été le catalyseur qui t'a poussé vers le vol ?

[00:08:56] **Gavin McClurg:** Je pense que c'est une histoire intéressante parce que je n'ai jamais vraiment voulu le faire. Je n'ai jamais vraiment voulu me concentrer sur l'acro. Alors quand j'ai commencé à voler, j'ai vu des vidéos d'acro, mais je me suis dit : d'accord, ça existe. Mais rien qui m'ait vraiment inspiré de le faire par moi-même. En fait, après avoir fait mes 300 premières heures de cross country, j'ai vécu des situations qui n'étaient pas très propres. Vous voyez ? J'ai eu deux incidents où j'aurais pu me blesser. Et je remettais toujours à plus tard l'idée de faire une formation SIB parce que je menais une vie avec un budget très serré et je n'avais pas vraiment assez d'argent pour payer une formation SIB.

[00:09:48] Alors je me suis dit que j'allais le faire par moi-même d'une manière ou d'une autre, mais je voulais le faire au-dessus de l'eau. Et j'hésitais tout le temps. Puis, après toutes ces heures et cette expérience, je me suis dit : d'accord, non, il faut vraiment que je commence cette formation. Et je me suis dit que je le ferais en hiver après cette saison de cross. Et j'ai commencé à faire des décrochages, bien sûr, avec quelques conseils. J'ai beaucoup cherché sur internet et dans des vidéos. J'avais des amis autour de moi qui faisaient beaucoup d'acro. Et un jour, il s'est juste produit qu'il y avait beaucoup de neige fraîche dans la vallée et pas de vent, parce qu'en hiver, il y a très peu de brise de vallée. Alors j'ai dit : c'est ça. Je veux dire, ce sont les conditions parfaites pour être en sécurité, pour avoir une zone de sécurité.

[00:10:35] Et même si quelque chose ne va pas et que je dois utiliser l'un des deux secours que j'avais avec moi, je vais atterrir dans la neige poudreuse. Je veux dire, j'ai toujours rêvé de le faire. Dans ma tête, je l'ai visualisé des millions de fois, comment le décrochage allait se passer et comment ça allait se terminer. Et j'avais vraiment hâte de vivre ce moment précis. Le premier s'est bien passé et le deuxième aussi. Et puis, au total, j'ai passé plus de sept, huit jours d'affilée, chaque jour à faire dix rotations avec un téléphérique. J'ai fait genre deux ou trois cents décrochages en une semaine ou dix jours. C'était comme une révélation. J'ai vraiment fini par bien comprendre l'aile. Et je veux dire, c'était encore l'hiver, donc je ne me suis pas arrêté là.

[00:11:22] Et j'ai commencé à expérimenter un peu, à essayer des décrochages parachutaux et des hélicoptères. Et d'un coup, l'étape suivante, c'était genre : OK, je veux faire un hélicoptère ou être capable de faire un hélicoptère avec n'importe quelle aile avec laquelle je vole. Et c'était l'étape suivante quand je me suis carrément plongé dans l'acro. Et

[00:11:41] **Ondrej Prochazka:** C'était quand et où ça ? Ça

[00:11:43] **Gavin McClurg:** L'entraînement dont je parlais s'est déroulé en Autriche, dans la vallée de Stubai, qui est assez populaire pour le vol d'hiver avec la Stubai Cup qui s'y tient chaque année en avril, je crois, ou en mars. Et il y a de pretty bonnes conditions là-bas. Je veux dire, et aussi dans beaucoup d'autres endroits. Je pense que j'ai fait les bases, toutes les bases de l'acro et les bases du SIV là-bas, en Autriche. Et puis en été, je suis passé à Gerlitz, qui est aussi un très beau site de vol au-dessus de l'eau en Autriche, ce qui permet de vivre très peu cher avec un téléphérique abordable et du vol au-dessus de l'eau.

[00:12:28] Et aussi, il y a une super communauté et un coin de camping sympa avec beaucoup de pilotes autour. Donc, je me suis mis à l'acro d'un coup sans vraiment l'avoir prévu. En plus de ça, l'été et le printemps ont été vraiment mauvais pour le cross country, avec beaucoup de journées venteuses et pas mal de conditions de développement excessif. Tout s'est enchaîné. J'ai pratiquement fait de l'entraînement l'hiver et l'été. Puis l'automne. Et le deuxième hiver d'affilée, juste de l'acro. Je n'ai fait presque aucun cross country pendant presque deux ans. Et c'était aussi la raison pour laquelle je me suis vraiment remis au cross country, parce que je me disais : OK, ça me manquait vraiment.

[00:13:15] Et j'adore faire du cross country. Et après deux ans et demi, je cherchais aussi des possibilités de faire du cross country les bons jours. Et on peut vraiment bien mélanger les deux si on est dans un bon endroit. Donc

[00:13:29] **Ondrej Prochazka:** C'est intéressant. Donc tu as vraiment identifié très tôt que tu étais un pilote cross country. Tu as fait environ 300 heures. Et ensuite tu t'es dit : « Attends une minute, pour faire ça en toute sécurité, je dois vraiment apprendre l'acro. » Et c'est devenu, plus ou moins, ton truc. C'était en quelle année ? Quand as-tu appris ?

[00:13:48] **Gavin McClurg:** Tu veux dire l'acro ? Non, quand tu as commencé. Alors, j'ai commencé à voler en 2010. Ouais, c'était mes premiers vols. Parce que, enfin, je n'ai pas vraiment pris de cours avec un instructeur. J'ai eu une aile de la part d'un ami. Et je faisais beaucoup de cerf-volant avant de commencer le parapente. La raison pour laquelle j'ai commencé le parapente, c'est que d'une manière ou d'une autre, j'ai commencé à voler un peu plus avec le cerf-volant. Et je me suis dit : « Attends une minute. » Enfin, je devrais pratiquement faire du parapente au lieu du cerf-volant, parce que j'adore vraiment la partie vol du cerf-volant. Alors j'ai fait ma propre formation parce que j'ai pratiquement juste switché. J'ai échangé un cerf-volant contre un parapente. Et j'ai fait genre 20, 30, 40 heures de maniement au sol et j'ai commencé à faire de petits vols depuis une petite colline d'entraînement.

[00:14:36] Et ensuite, j'ai commencé à faire des vols plus longs. Enfin, après deux ou trois mois, je voulais voler légalement et avoir une assurance. C'est à ce moment-là que j'ai vraiment commencé à chercher une école qui pourrait me proposer une formation rapide parce que je volais déjà. Je voulais juste être briefé sur, je ne sais pas, des trucs sur les espaces aériens et tout ce que je ne connaissais pas vraiment, et obtenir une licence rapidement. Puis en 2011, pendant l'hiver, j'ai fait quelques vols. En 2011, j'ai fait cette grosse saison de cross country avec 300 heures de vol. Et puis fin 2012, en hiver, j'ai fait cette formation en voile complète. Et puis c'était l'été 2012, le plus gros au-dessus de l'eau où j'ai appris l'infini.

[00:15:25] Et l'hiver 2013, j'ai un peu peaufiné beaucoup de manœuvres. Et l'été 2013, pratiquement mon deuxième été acro, j'ai déménagé à Organia, ce qui a été une véritable avancée parce que c'est un endroit génial pour s'entraîner au-dessus du sol, bien sûr. Mais pour faire voler beaucoup d'heures d'acro d'affilée. Et c'était essentiellement comme cette aventure super intensive de deux ans, qui s'est terminée à l'automne 2013. Quand j'y suis allé, je suis allé au Chili pour faire beaucoup d'entraînement au sol, plus du style waga, ce qui donne aussi beaucoup de sensations pour l'aile et m'a beaucoup aidé sous plusieurs aspects. Et ouais, c'était un peu comme ces deux ans et demi d'acro intensif.

[00:16:12] **Ondrej Prochazka:** Pendant tout ce temps, André, as-tu déjà eu un accident ?

[00:16:16] **Gavin McClurg:** Je veux dire, je n'ai jamais eu d'accident. Je vous ai dit que pendant le cross country, vers 2011 au début, j'ai très bien réussi. J'ai fait, je ne sais pas, des triangles de plus de six ou sept cents kilomètres et 160 km à l'aller dans les Alpes. C'était, enfin, pour ma première saison et j'ai fait beaucoup d'heures. Je me sentais vraiment à l'aise. Je maîtrisais l'aile, mais comme je n'avais pas encore toute l'expérience et tout le reste. J'ai eu deux moments où j'aurais pu vraiment me blesser et tout s'est bien terminé. Mais peut-être que vous demandiez des accidents en acro. Et je veux dire, je n'en ai pas eu, pour être honnête avec vous. Je vois l'acro comme une discipline en fait beaucoup plus sûre à pratiquer parce que si c'est bien fait et que vous êtes un peu intelligent, vous savez, vous avancez étape par étape.

[00:17:08] Tu sais, si tu demandes à des amis, on ne saute pas sur une aile acro, une petite, dès le début, tu vois. Et tu vas au-dessus de l'eau si tu en as vraiment la possibilité. Donc d'habitude, tu as genre des centaines de mètres, presque des milliers de pieds sous le cul. Et c'est pas comme voler à demi accélérateur, à 50 mètres d'une crête, ce qui, tu sais, je veux dire, tu peux faire le calcul. Même si tu es le meilleur pilote, des choses peuvent mal tourner. Et en acro, tu as encore genre deux ou trois secours. Et en plus, tu es prêt à gérer une situation qui pourrait arriver parce que tu entraînes l'acro à ce moment-là. Et tu as beaucoup d'altitude.

[00:17:53] C'est quelque chose avec lequel on calcule toujours. Je veux dire, c'est assez sûr et ça vous donne une bonne main sur l'aile et beaucoup d'expérience. Vous

[00:18:04] **Ondrej Prochazka:** Tu as touché un point que je trouve vraiment important. On fait souvent la remarque en cross country que, je trouve, les personnes qui n'ont pas fait de formation SIV ou qui ne font pas d'acro prennent de énormes risques avec leur vie, même si elles ne le savent pas. Ça semble être le cas. On dirait que tu l'as identifié très tôt et que tu as presque commencé la formation par toi-même. Mais quel conseil donnerais-tu aux pilotes ayant peu

d'heures ou aux personnes qui écoutent ce podcast et qui veulent se lancer dans l'acro ? Comment leur conseillerais-tu de s'y prendre ? Quelle est la meilleure façon d'aborder la formation acro et pourquoi ?

[00:18:45] **Gavin McClurg:** au début, vous savez, beaucoup de gens ont des craintes à cause de tout ça. Je veux dire, c'est compréhensible. Mais d'un autre côté, ils peuvent aussi avoir peur en faisant du cross country et, je veux dire, ils peuvent avoir peur de se retrouver dans une situation critique en cross country, ce qui est le gros problème. Parce que si vous êtes sous stress, vous ne réagirez jamais bien. Mais pour revenir à votre question, je pense que c'est vraiment bien si vous n'êtes pas vraiment le genre de personne qui a... Ouais... la possibilité d'essayer de faire certaines étapes par vous-même, ce que peu de gens ont peut-être. C'est bien de faire du SIV, comme vous l'avez dit, avec un instructeur, et il y a beaucoup de possibilités autour.

[00:19:35] Juste pour voir si vous pouvez, vous savez, faire au moins ce cours de base au début et ensuite peut-être continuer par vous-même, vous voyez. Vous savez, j'ai cette opinion et peut-être que beaucoup de gens ne l'aimeront pas. Ou beaucoup de formateurs SIV ne l'aimeront pas. Ou peut-être qu'ils l'aimeront. Je ne sais pas. Mais j'ai cette opinion que si vous faites une seule formation SIV, ça va... Vous allez essayer de faire certains de ces mouvements mais vous ne serez jamais capable de les maîtriser, vous voyez. Vous ne serez jamais capable de, vous savez, le faire par vous-même facilement et sans peur. Donc parfois, ça peut même donner encore plus peur aux gens parce qu'ils essaient de faire un décrochage pendant les formations SIV.

[00:20:20] Ouais. Mais ça ne s'est pas toujours bien passé et ils peuvent avoir peur de se retrouver face à ça dans la vraie vie. Du coup, je pense que... Quand j'ai commencé ma formation, quelqu'un m'a dit : « Oh, tu dois faire 200, 300 décrochages complets. » Et je le regardais en me demandant : « Ben, j'en ai fait 50 et j'ai l'impression de maîtriser. » Mais après avoir fait les 300, je me suis dit : « Ah, ce gars avait raison », parce que maintenant je peux le faire avec n'importe quelle aile. Et c'est, tu sais, un truc qu'on ne peut pas vraiment décrire. Il y a aussi la confiance, tu sais. Et à chaque décrochage, tu dois gérer une sortie différente, une sortie asymétrique comme celle-ci, ce shoot, ce shoot-là. Et je pense que le plus important, c'est de ne pas faire qu'une seule formation SIV. Je veux dire, les vraiment bons pilotes qui font des compétitions PWC, ils font des formations SIV quand ils ont une nouvelle aile ou ils vont faire des formations SIV chaque année, comme un cours d'avalanche pour les gens qui vont en arrière.

[00:21:20] Vous savez, comme pour le ski de randonnée. Il faut rester à jour et le faire par soi-même, parce que si quelqu'un a fait une seule formation SIV et que je viens le voir pour lui dire : « OK, maintenant va là-bas dans la vallée avec 1 000 mètres et fais un décrochage sur l'aile que tu pilotes actuellement », il ne sera peut-être pas capable de le faire, vous voyez.

[00:21:38] **Ondrej Prochazka:** Je suis vraiment content que tu dises ça. En 2012, j'avais fait quelques SIV à ce moment-là et je suis allé faire de l'acro avec un ami de Jockey. Jockey avait un gars qui était... j'ai oublié son nom maintenant. C'est embarrassant que je ne m'en souviens pas, mais il était là juste pour faire de l'acro avec moi. Mais la plupart des gens dans le cours étaient là pour faire un SIV et c'était tellement drôle à regarder. Tu sais, c'est la montée en pression. Tu fais toutes ces petites choses et ça monte jusqu'au dernier jour où tout le monde doit faire ses décrochages complets et ce jour-là, tout le monde est silencieux. Ce matin-là, tu sais, quand ils reçoivent le briefing de Jockey et que tout le monde a tellement peur et est si nerveux. Et, tu sais, pour moi, c'est genre... Tu ne devrais vraiment pas faire de cross country tant que tes décrochages ne sont pas comme automatiques.

[00:22:27] Ça devrait être un non-événement. Ça devrait être quelque chose auquel on ne pense même pas. C'est juste... une réponse automatique. C'est amusant. Ce n'est pas effrayant. Ça ne fait pas monter le rythme cardiaque et on ne peut obtenir ça que par la répétition. Comme tu dis, genre 300 fois. Et je suis curieux. Je ne savais pas que tu ne volais que depuis 2010. Tu as eu des succès incroyables. Est-ce que tu l'attribues à quoi ? Tu disais que tu volais 200 à 300 heures par an, peut-être plus. Mais même avec ça, tu as eu beaucoup de succès. Tu sais, il n'y a pas beaucoup de gens qui volent autant d'heures. Alors à quoi attribues-tu ton succès ? Est-ce le dévouement ? Le talent ? Une sorte de combinaison ?

[00:23:12] **Gavin McClurg:** Je pense que c'est une combinaison. Enfin, avec le temps... Je veux dire, j'ai 30 ans maintenant. Je commence à mieux me connaître, ma personnalité et qui je suis en général. Et je vois que d'une certaine manière, je suis plutôt doué pour les choses qui demandent une gestion manuelle, ou tout ce que je peux faire avec mes mains. Je suis un peu plus talentueux là-dedans. Et aussi, je suis quelqu'un d'aérien. Je ne me sens pas très à l'aise dans le

travail, je n'aime pas l'eau, par exemple. Donc les sports nautiques sont vraiment beaucoup plus difficiles pour moi. Mais en général, je pense que personne, même la personne la plus talentueuse, ne pourra jamais devenir vraiment bon sans y mettre beaucoup de dévouement.

[00:24:01] **Ondrej Prochazka:** Et parlez-moi du passage vers... Alors, on s'est rencontrés au printemps dernier quand on s'entraînait ensemble près de Murano pour le X-Alps avec Aaron Durogati. Vous étiez son supporter cette année. Vous étiez aussi son supporter en 2012. Je crois que vous allez être son supporter cet été pour le X-Pyr. Parlez-moi de cette relation, comment ça s'est fait. Et aussi, vous savez, l'une des choses vraiment intéressantes, je pense, à propos de votre équipe, c'est que vous décollez souvent pendant la course avec Aaron. Et vous volez un peu ensemble. Évidemment, c'est un vrai... C'est un énorme avantage pour Aaron. Mais aussi, vous savez, je vous ai vu faire du cross country dans la Monarca. Vous êtes un pilote de cross country très doué.

[00:24:48] Peux-tu en dire un peu plus sur cette équipe, cette combinaison, sur le fait de travailler avec Aaron, mais aussi, quelle est ta passion aujourd'hui ? Est-ce plutôt l'acro ou le cross country ?

[00:25:02] **Gavin McClurg:** Oh, eh bien, ce sont beaucoup de questions différentes. Je vais essayer d'y aller étape par étape. Pour la passion, j'aime les deux, vous savez. C'est comme quand je fais une ou deux semaines de cross country, je me dis toujours que je vais être vraiment content de faire quelques figures d'acro. Et en fait, à la fin, je fais un peu d'acro avec une aile de cross country. J'essaie toujours de voler une aile qui fait au moins les bases, vous savez, pour que je puisse faire quelques hélicoptères. Et ça me permet aussi de prendre le toucher pour l'aile de cross country, donc j'aime vraiment avoir un beau décrochage parachutal soutenu avec l'aile et un tail slide, ainsi qu'un décrochage complet avec l'aile de cross country. Donc je fais toujours... enfin, disons qu'avant une manche, s'il y a une chance, je sors un peu pour utiliser l'altitude et je fais un décrochage ou un hélicoptère, parce que ça permet toujours de garder le toucher.

[00:25:59] Je veux dire, même si vous êtes le meilleur pilote d'acro et que vous ne volez pas pendant quelques mois ou des années, vous garderez vos compétences à un certain niveau, mais vous n'aurez plus la mémoire musculaire à un niveau aussi élevé ni la confiance. Donc, vous savez, c'est toujours un mélange de mémoire musculaire et de conscience mentale, si vous pensez vraiment que vous pouvez le faire, et tellement de choses sont influencées par le pur mental. Si vous êtes... si vous êtes le genre de personne qui dit toujours : « je peux le faire », tant mieux. Mais c'est aussi bien d'avoir cet entraînement parce que ça vous permet de garder le sentiment que vous pouvez le faire. Donc j'aime les deux, et le cross country pour moi est... a toujours été, depuis le tout premier instant, un excellent moyen de voir la nature et aussi de parcourir de la distance pour explorer les montagnes, et j'adore les montagnes.

[00:26:51] C'est aussi la raison pour laquelle je me suis mis à cette histoire de X-Alps. Je veux dire, je faisais toujours de la marche et vol et j'ai toujours aimé l'idée de monter à pied et de redescendre en volant, ou même de faire du cross country. Et je n'ai jamais pensé, en fait, que je serais d'une manière ou d'une autre impliqué dans cette course parce que j'adorerais traverser les Alpes par moi-même, mais je ne pense pas faire partie de la course parce que c'est juste un peu... trop extrême, la course. Mais j'ai rencontré Aaron en 2013 en fait. Était-ce... Non, en 2012 en fait, en été, quand je faisais mon entraînement et que j'étais à l'étape de l'apprentissage de l'Infinite et il est venu au même endroit et il était vraiment motivé pour apprendre l'Infinite. Donc il était là et on était un peu...

[00:27:38] Je venais juste de passer cette étape. J'avais compris ce que je devais faire et il avait encore du mal avec quelques passages, et j'étais vraiment content de passer ses vidéos pour lui donner quelques conseils basés sur mon entraînement. On avait une super ambiance et sa petite amie à l'époque était... enfin, c'est toujours la même petite amie, mais elle était une amie à moi, donc quand ils se sont lancés pour le X-Alps et qu'ils ont été sélectionnés,

[00:28:06] ils formaient une équipe. Donc lui et Renata. Mais le truc, c'est qu' juste avant la course, genre trois, quatre ou cinq mois avant, ils ont changé les règles et ont autorisé un supporter de plus. Et à ce moment-là, il m'a appelé et m'a dit : « Oh, tu penses que ça t'intéresserait de le faire avec nous ? Je pense que tu collerais bien à l'équipe. » Alors j'ai dit : « Ouais, pourquoi pas ? » Je veux dire, j'étais partant. Je me disais que c'était une super façon de vivre la course et cette traversée sans avoir à le faire tout seul, tu vois.

[00:28:41] **Ondrej Prochazka:** Et vous... vous avez vraiment bien performé sur l'ensemble de la course. Vous avez terminé septièmes en 2013 quand la météo était fantastique et que le vol était vraiment bon. Je sais que vous avez eu une

journée vraiment horrible où vous n'avez presque pas progressé, une journée très difficile où vous avez eu des dégâts sur l'aile, et puis un peu mieux même cette année, vous étiez sixièmes dans ce que je pense être des conditions météo et de vol plus difficiles. Étant donné qu'Aaron est, vous savez, un ancien champion du monde, évidemment un pilote vraiment, vraiment incroyable, qu'est-ce que vous avez le sentiment qui fonctionne pour vous et qu'est-ce qui vous empêche de gagner ?

[00:29:20] **Gavin McClurg:** Je veux dire, avant de répondre à cette question, je dirais juste que comme vous avez mentionné dans la précédente que nous volons ensemble, la première année, nous n'avons pas vraiment beaucoup volé ensemble parce que, avant tout, c'était illégal, enfin. Je veux dire, Aaron est très strict avec les règles et il prend vraiment soin de tous les petits aspects, des espaces aériens et de tout ce qui peut influencer la course. Donc lors de la première course, je faisais généralement beaucoup de randonnée, comme lors de la dernière course, mais j'avais aussi généralement une aile très facile. Je volais une Gin Yeti, donc ça ne me donnait même pas la possibilité de voler avec lui parce que, bien sûr, la différence de performance est incroyable.

[00:30:10] et je lui portais souvent pas mal de choses, comme des chaussures de rechange, de la nourriture, de l'eau, et c'était aussi sympa de faire de la rando ensemble à deux pour la navigation, pour discuter, et c'est juste mieux d'être deux. Et je redescendais voler jusqu'à la voiture, je restais dedans, et puis pour la partie suivante, je remontais à nouveau avec lui à pied. Pour la deuxième course, ce qui a changé, c'est que

[00:30:38] En gros, on n'avait droit qu'à un seul supporter, comme en 2015, l'année dernière il n'y en avait qu'un seul. Mais ce qu'ils ont retiré des règles, c'est qu'il était possible que n'importe qui puisse vous aider, parce qu'avant, les règles disaient que personne n'était autorisé à vous apporter du soutien ou de l'aide en dehors des deux supporters, et donc ce qui s'est passé, c'est que les équipes sont devenues vraiment énormes. Je me souviens, je pense qu'Antoine Girard avait genre six, sept ou huit personnes pour l'aider, c'était des équipes incroyablement grandes. Et on n'avait pas vraiment prévu de beaucoup changer la stratégie si on compare avec la première année, on n'avait pas vraiment prévu de changer la stratégie, on voulait rester très proche de 2013.

[00:31:26] Et on a encore formé une équipe de deux supporters, même si l'un était officiel et l'autre était plutôt là pour aider, mais enfin, c'était comme en 2013. Par contre, on n'avait pas le Hyper ; en fait, ce qu'on avait, c'était l'aile Yeti, avec laquelle je pensais voler beaucoup, mais on avait aussi pris une aile de secours pour Aron, qui était celle que j'ai utilisée pendant la course pour voler un peu. Je pense que j'ai fait genre 40 ou 45 heures de vol pendant la course, en fait. Vous savez, pendant la course, on a vu qu'il y avait tellement d'équipes qui avaient des supporters qui volaient, pour ainsi dire, parfois même deux ou trois personnes qui volaient avec l'athlète. On s'est dit : « Oh mon Dieu, c'est sûr que c'est utile, voyons si on peut faire pareil ». Et Renata aussi, elle ne faisait pas partie de la course cette fois, mais elle était beaucoup là et elle voulait beaucoup nous aider, du coup elle est devenue une quatrième supporteuse, elle conduisait la voiture.

[00:32:32] Avec Matthias, ils s'occupaient de toute la nourriture et de la conduite, et en gros, Aron et moi, on faisait toute la randonnée et beaucoup de vols, et tout à coup, ça s'est avéré totalement différent de ce qu'on avait prévu. Je pense que c'était un aspect intéressant. Je veux dire, ça aide forcément l'athlète s'il y a quelqu'un qui vole autour, ça aide beaucoup, au moins les jours où on n'est pas vraiment sûr de quand on peut décoller, à quelle heure ça marche déjà. Et aussi, quand on vole ensemble, c'est sympa, c'est émotionnel. Et il y a beaucoup de gens qui volent autour, on n'est pas juste tous les deux. Il y a beaucoup d'autres athlètes aujourd'hui, tous les compétiteurs sont d'un tel niveau qu'il est difficile de vraiment se séparer. Je veux dire, il y a eu beaucoup de fois où Aron et moi volions avec trois ou quatre autres personnes, il y avait genre quatre athlètes ensemble.

[00:33:28] en plus, chacun d'eux avait aussi un support en vol, c'était comme un groupe de huit personnes parfois, c'était dingue et vraiment marrant. Donc en général, au final, c'est vraiment très difficile de rester ensemble, il faudrait être deux personnes volant au même niveau super élevé tout le temps pour rester ensemble en permanence. Ça ne marche pas toujours comme ça parce que bien sûr, si je prends un peu de retard, il ne va pas m'attendre, évidemment. Donc soit je dois trouver une ligne vraiment intelligente pour rattraper, ce qui arrivait parfois, soit si je prends une thermique et que je suis un peu devant, je reviens, je l'attends ou je redescends. Je veux dire, c'est une manche assez exigeante et on a fait de très beaux vols. On a fait des vols où on était ensemble au début, mais ensuite on s'est séparés et j'ai volé pendant

quatre ou cinq heures sur une ligne totalement différente de la sienne, et on s'est retrouvés à un moment donné parfois. C'était vraiment une expérience très intéressante et je veux dire, je

[00:34:38] Je suis vraiment, vraiment reconnaissant pour cette année 2015 parce que j'ai pu voler dans les mêmes conditions qu'eux, et c'étaient des conditions de vol assez rudes. Quoi ?

[00:34:47] **Ondrej Prochazka:** Qu'est-ce que vous changeriez ? Qu'est-ce que vous avez appris en tant qu'équipe après ces deux fois ? J'imagine que vous êtes déjà en train de planifier la stratégie et tout le reste pour la prochaine, et vous ferez le X period cet été, ce qui sera aussi un bon entraînement. Mais si vous avez identifié des choses que vous devez améliorer, ou est-ce que c'est plutôt une question de chance ? Enfin, comment faites-vous pour faire moins d'erreurs, je suppose ?

[00:35:12] **Gavin McClurg:** Il y a toujours plein de choses à améliorer et à changer. Je veux dire, on aimerait tous pouvoir voler et faire la course à un rythme aussi incroyable que Chrigel chaque année, il fait vraiment un travail remarquable. Et bien sûr, on identifie toujours des points sur lesquels on peut travailler. Pour l'édition de l'année dernière, en 2015, ce qui nous a vraiment fait défaut, c'était le téléphone que nous avons reçu de l'organisation et la couverture internet. L'internet est un élément tellement vital de la course, c'est incroyable à quel point on en est dépendants parce que, par exemple, si le supporter n'a pas internet, je n'ai aucune idée d'où se trouve Aaron et je ne peux pas vraiment venir l'aider ou lui parler, ou parler avec lui et

[00:36:07] C'est vraiment le point de départ et d'arrivée de tout le truc, vous voyez. Donc, ça nous a vraiment mis en échec et on pensait prendre de l'internet par satellite pour la prochaine édition, juste comme un petit truc, pour avoir au moins un gig d'internet satellite pour ces situations extrêmes, peu importe le coût. Et puis, sur le plan physique, je pense qu'Aaron est vraiment au sommet du peloton. Je pense qu'il continue aussi à s'entraîner tous les jours, il s'entraînait déjà un jour après la course. Donc, je pense que pour cette partie, il a même failli être diagnostiqué pour surmenage, donc je pense qu'il sait bien comment gérer son entraînement et qu'il a un bon soutien, un bon entraîneur. Je pense donc que tout ça va toujours être bon, on doit juste continuer à travailler.

[00:37:02] Il doit travailler un peu sur le côté vol, parce que c'est un super pilote de compétition, mais il n'a pas ces milliers d'heures de cross country et d'essais de différentes lignes comme Chrigel, et ça aide beaucoup pendant le X-Alps. Il progresse énormément, cette année était bien meilleure que la précédente, mais vous savez, c'est un pilote très agressif et quand les conditions sont fortes, c'est vraiment incroyable pour lui. Mais le X-Alps, c'est aussi voler du début à la fin de la journée, donc il faut savoir adapter un peu la stratégie et voler un peu plus lentement vers la fin de la journée. Je pense qu'il y arrive, il a juste besoin d'un peu plus de pratique, comme sortir et faire ses propres cross country dans les Alpes, et je veux dire, il l'a déjà fait.

[00:37:58] cet automne dernier, après le X-Alps, il a fait du cross country un peu au hasard près de chez lui, donc c'est exactement ce qu'il doit faire et bien sûr, on travaille sur tous ces petits aspects et je pense, voyons voir, on sera forcément forts pour 2017 et on donnera le meilleur de nous-mêmes et on verra ce qui va se passer, ouais.

[00:38:24] **Ondrej Prochazka:** Vous êtes une super équipe et je suis, vous le savez, l'une des principales équipes à suivre, c'est certain. J'ai vraiment pris plaisir à m'entraîner avec vous et ça a été vraiment super d'apprendre à vous connaître tous les deux. Je ne pourrais pas être plus d'accord avec vos réflexions, Andra. L'une des questions que j'ai posées, j'allais vous en parler, c'était : quand on vole deux ou trois cents heures par an, qu'on va au Mexique, qu'on est maintenant aux Canaries et qu'on va faire l'X-Alps avec Aaron en Espagne, est-ce que vous vivez du parapente ? Comment est-ce que ça fonctionne ? Est-ce que c'est du sponsoring ou... parce qu'on dirait que vous êtes pratiquement à plein temps, c'est

[00:39:10] **Gavin McClurg:** C'est une situation intéressante pour moi, car je vis pour le sport, mais d'un autre côté, pour beaucoup de gens, ce serait plutôt de la survie, parce que je n'ai pas vraiment le mode de vie des gens qui travaillent normalement, vous voyez.

[00:39:31] **Ondrej Prochazka:** tu vis à petit prix.

[00:39:33] **Gavin McClurg:** Ouais, exactement, donc j'optimise vraiment mes coûts et mon budget. Je veux dire, quand je suis allé au Mexique, je n'ai pas vraiment pensé qu'il y aurait un Superfinal là-bas, je n'avais pas vraiment prévu de voler au Monarca Open, je n'avais pas vraiment prévu de faire un record du monde en Sphera, je n'avais rien prévu. J'ai juste vu un vol aller-retour pour 350 ou 400 balles, et je me suis dit : OK, on va au Mexique cette année. Quelques amis que j'ai rencontrés par le passé me disaient déjà depuis quelques années de venir et de partager le ciel avec eux. Donc, je veux dire, c'est vraiment la communauté du parapente que je peux le plus remercier de pouvoir vivre ce genre de mode de vie, et bien sûr, une vie simple, avec quelques sponsors qui font tourner tout le moteur, tout le système. Et tu sais, si tu veux vraiment quelque chose, c'est tellement simple, tu peux l'avoir, mais il y a toujours un prix à payer. Je veux dire, je n'ai pas d'appartement, je n'ai pas de voiture, je suis en déplacement toute l'année. Cette période de l'année est la meilleure pour moi parce que je loue toujours un appartement et je reste dans mon propre plan, donc j'ai une sorte de mode de vie plus régulier tout au long de l'année, tu vois, comme en été, cette année je vais probablement...

[00:41:04] s'entraîner pour l'expert, peut-être un peu d'accro, et faire juste un peu de cross country avec mon sac à dos et traverser les Alpes, vous voyez. Je veux dire, pour ça, on n'a pas vraiment besoin d'une voiture, vous n'avez pas besoin d'une voiture, vous n'avez pas vraiment besoin de beaucoup d'argent. Au final, ce sont des choix simples, mais aujourd'hui, une fois qu'on s'est habitué à une certaine forme de confort, c'est vraiment difficile de sortir de cette zone de confort et de vivre une vie simple. C'est toujours une question de choix, et ça ne va pas durer éternellement pour moi. Il se peut que je décroche un gros contrat et que j'aie un sponsor avec, je ne sais pas, trente mille dollars par an ou plus, et là, ce sera une autre histoire. Mais sinon, j'ai réussi à voyager, j'ai réussi à faire quelques shows et je reçois des invitations chaque année. J'essaie toujours de trouver un équilibre entre, disons, les voyages en cross et en accro, donc j'ai un temps de vol similaire parce que maintenant, je fais probablement genre cent cinquante heures d'accro et probablement cent cinquante heures de cross. Ça fait donc plus de 300, avec 50 à 100 de plus ici et là selon les périodes. Donc, cette année ou l'année dernière, j'ai fait genre 350, je pense, ou 400 heures. Et de toute façon, au début, quand je m'entraînais plus en accro, je faisais en fait plus d'heures, j'arrivais toujours vers les 500 heures. Maintenant, avec tout le cross country, non, avec toutes les compétitions, toutes les compétitions d'accro et les shows d'accro, il y a beaucoup de déplacements et très peu de vol, donc ça prend en fait genre 100-150 heures sur le total, en fait ça...

[00:42:55] **Ondrej Prochazka:** Je vais vous poser une question, vous n'êtes pas obligé d'y répondre, mais je pense que les gens trouveraient ça assez intéressant : vous pensez dépenser combien par an pour votre pratique du vol et votre vie, mais...

[00:43:06] **Gavin McClurg:** Quand j'étais en phase d'entraînement en accros, j'étais vraiment dévoué à ça. Je pense que j'ai géré pendant un an et demi, genre de 5 000 à 6 000 euros, ce qui est très peu d'argent quand on prend en compte que je volais environ 500 heures par an. La clé pour pouvoir voyager de cette manière, c'est de choisir, disons, quatre ou cinq très bons spots de vol où vous pouvez accumuler vos heures. Si vous voulez faire de l'accros, par exemple, vous allez en Espagne, puis vous allez au Chili, ou vous trouvez un spot pour le printemps, l'hiver ou l'été, et vous essayez d'avoir le spot le plus régulier possible. Vous savez, quand vous arrivez là-bas, vous devez pouvoir y rester au moins trois mois, parce qu'une fois que vous minimisez les déplacements entre deux spots, vous minimisez bien sûr vos dépenses, car les frais de transport sont vraiment élevés. Deuxièmement, comme vous divisez essentiellement votre année en trois, quatre ou cinq étapes, où vous allez toujours louer un appartement avec d'autres personnes qui font aussi du vol, vous n'avez pas besoin de louer votre propre appartement. Si vous pensez que vous allez vivre dans cette ville, vous allez dépenser 6 000 balles pour l'appartement, plus vous allez devoir faire le trajet jusqu'au spot de vol chaque week-end ; juste ce trajet aller-retour et le vol du week-end vont vous donner un budget tellement élevé avec l'appartement que vous ne pourrez pas, vous savez, voyager dans le monde entier et voler non-stop. Alors...

[00:44:49] **Ondrej Prochazka:** Dis-moi, comment est-ce que tu fais ? On dirait que c'est une activité pour toi toute l'année. Tu es dans ta sixième, non, ta septième année de pratique. Comment est-ce que tu restes motivé ? Et qu'est-ce qu'il y a dans le parapente qui te passionne autant ? Qu'est-ce qui est si spécial pour toi ?

[00:45:13] **Gavin McClurg:** Le parapente est un excellent moyen d'être vraiment en contact avec la nature. Je pense que c'est une façon unique de vivre le vol, parce qu'il y a beaucoup d'autres sports, disons le parachutisme ou le wingsuit, qui sont vraiment, vraiment cools, j'en suis sûr, je n'ai pas beaucoup d'expérience dans ce domaine mais c'est un moment court et avec beaucoup d'adrénaline, disons. Et vous savez, beaucoup de gens, quand je fais du vol en tandem avec eux,

ils sont genre « wow, c'est tellement calme », vous savez, et relaxant, parce que le parapente est en fait relaxant, et c'est un bon mélange d'éléments de soutien, d'expérience et de tous ces produits chimiques qu'on aime, comme les endorphines et la dopamine, et certains moyens, et il y a aussi un peu d'adrénaline, j'en suis sûr. Donc je pense que c'est la clé, pourquoi parfois, vous avez raison, la motivation peut baisser, mais c'est vraiment drôle que quand je suis en l'air, je suis vraiment, vraiment heureux et motivé. Mais ce n'est pas comme quand je commençais le parapente, j'étais vraiment obsédé, vous savez, je regardais la météo et je me disais « ok, c'est flyable, on y va » ou quand ce n'était pas sûr que ce soit flyable, je passais même deux heures à me demander si c'était flyable ou pas, vous savez, en regardant la montagne par la fenêtre, en vérifiant les stations météo, les conditions et en me demandant peut-être que ce serait possible, peut-être pas, est-ce que je devrais y aller ou pas ? Je n'ai plus ces étapes-là, alors je y vais quand c'est bon et j'essaie d'être très efficace parce qu'il y a aussi du travail à faire, vous savez, à organiser, faire des trucs de sponsor ou penser à des projets, faire des vidéos dans lesquelles j'aime consacrer mon temps, donc je suis toujours genre quand ce n'est pas sûr que ce soit flyable, je suis vraiment content de ne pas voler parce que je vole tellement, vous savez, je me dis « oh, c'est pas grave », je suis content d'avoir un jour de repos et je retire tous ces moments ennuyeux, vous savez. Et parfois les gens pensent « oh, tu n'es pas motivé à aller voler, je ne vois pas la passion », c'est juste parce que je ne suis pas sûr que ça en vaille la peine, et un autre jour je serai là-haut et je serai vraiment heureux de l'être. Donc, vous savez, c'est parfois un peu difficile de continuer à maintenir la partie acro parce que, vous savez, si vous allez vous entraîner trois heures et que vous vous entraînez tout le temps sur les mêmes mouvements et que vous faites ça tous les jours... je veux dire, je suis sûr que je ne fais pas de l'acro depuis aussi longtemps que, disons, Horacio ou certains gars là-bas, et j'ai un grand respect pour voir Horacio s'entraîner, je veux dire au Chili, je l'ai vu s'entraîner cinq ou six heures sans s'arrêter et j'étais genre « wow », je suis impressionné après avoir fait ça pendant six, sept, huit ans, je ne sais pas combien de fois, tout le temps, encore et encore, je veux dire, grand respect pour moi.

[00:48:10] Parfois, vous savez, j'en fais parce que j'aime le côté sportif. J'adore bouger, et l'acro est très physique, surtout pour les abdos et le haut du corps, pas tant pour les jambes, mais c'est vraiment physique de s'entraîner sur de très bons sites dynamiques où, toutes les six minutes, tu peux faire une course de deux ou trois minutes où tu transpires et où tu as l'impression de courir un marathon. Ici, aux îles Canaries, quand je m'entraîne, je pars pour trois heures, et aujourd'hui j'ai emmené mon ami pour sa première session ; il est en train de dormir maintenant parce qu'il est complètement vanné.

[00:48:54] **Ondrej Prochazka:** André, quand tu as mentionné que tu as 30 ans, est-ce que tu vis au jour le jour en ce moment ou est-ce que tu as des objectifs dans le sport ? Quand tu te projettes à 35 ou 40 ans, par exemple, j'en sais certains...

[00:49:10] les gens ne le font pas, je n'ai jamais été du genre à, vous savez, faire des plans pour l'avenir mais est-ce que vous avez des plans pour l'avenir et des objectifs ? Je...

[00:49:19] **Gavin McClurg:** Plus ou moins comme toi, je n'ai pas vraiment d'objectifs à très long terme, genre où j'aimerais être, comment dire... Je ne suis pas quelqu'un de compétitif en fait, donc si pour certaines personnes l'objectif serait de devenir champion du monde ou de gagner une médaille d'or...

[00:49:40] parce que vous savez, c'est un truc tellement... c'est plutôt une question d'ego. Je veux dire, il y a quelques années, avant que je commence à voler, ou disons il y a 10 ans, j'étais un gamin de la ville, vous savez, j'ai grandi à Prague et je n'étais pas vraiment... vous savez, quand on est un gamin de la ville, une grande ville, disons. J'ai eu l'occasion, j'ai quelques amis nés dans les Alpes et je rêvais toujours de... parce que je faisais beaucoup de snowboard, j'allais toujours dans les Alpes et je rêvais d'être né là-bas. Mais quand j'avais 22 ans, ou 21, je me suis dit qu'il fallait que je change de vie. Je ne veux pas dire que je n'étais pas heureux, mais je pensais beaucoup à la santé, au mode de vie, et je pensais à transformer totalement ma façon de vivre. Je réfléchissais à comment je mangeais et ce que je mangeais, et à ce moment-là, j'ai aussi compris que manger sainement n'était pas toute l'histoire. Il faut bouger. Vous pouvez manger de la camelote, mais si vous faites beaucoup de sport, votre corps restera quand même en bonne santé. Mais si vous mangez de la nourriture super saine, bio ou peu importe, et que vous ne bougez pas du tout, vous n'allez pas être en forme. À cet âge-là, je me suis dit : d'accord, je vais juste essayer de sortir du bureau. J'ai recommencé mes études à l'université, j'ai commencé à faire beaucoup de sport. Je me suis ensuite installé à Innsbruck pour mon master, dans les Alpes, et j'étais surexcité, vous savez, d'avoir une montagne que l'on peut gravir, faire 1800 mètres de dénivélé juste

derrière sa porte tout en vivant en ville. C'était un grand changement pour moi et j'ai aussi pu commencer à faire beaucoup de parapente là-bas. C'était la motivation et l'objectif à long terme est devenu plutôt : je veux avoir un mode de vie sain, sportif, et dans la nature, être en connexion avec la nature autant que possible. C'est toujours mon objectif, et la façon de l'atteindre n'est pas toujours facile parce que, vous savez comment c'est, on a besoin d'argent, il faut gagner de l'argent, il faut travailler, il faut être au bureau. Comment se débarrasser du bureau ? Comment sortir du bureau sans rester assis devant l'ordinateur comme un rat de bureau, ce que probablement 95 % des travailleurs doivent faire en ce moment. C'était l'idée, et je n'ai jamais pensé que ça passerait par le parapente, en pratiquant le sport à un niveau professionnel en un certain sens, mais d'une manière ou d'une autre, au fil des années, c'est devenu cette situation.

[00:52:39] Je mène une vie minimaliste, mais je passe énormément de temps dehors et ce dont je rêvais il y a probablement huit ou dix ans est devenu une réalité. Maintenant, la question est de savoir comment maintenir ça, parce que je vais entrer dans cette phase de transformation l'année prochaine. Comment voir s'il est possible d'avoir un lieu de vie fixe, peut-être une maison ou une location, d'avoir plus d'espace... comment voir si c'est possible de l'allier à une famille, si on peut avoir ce genre d'environnement régulier tout en gardant la possibilité d'être hors du bureau le plus souvent possible, dans la nature. C'est un équilibre très précaire et un aspect très complexe de la vie de tout le monde. Et pour sûr, en ce moment, c'est vraiment difficile pour moi de penser à ces choses, parce que comment avoir une relation sérieuse quand je suis, disons, toutes les six, sept, huit ou dix semaines dans un endroit différent ?

[00:53:44] **Ondrej Prochazka:** Et je dirais, comme je le fais souvent à propos de ma vie, ce sont de bons problèmes à avoir, non ? Vous avez tout le temps nécessaire pour trouver des solutions et il n'y a aucune urgence. Je pense que c'est là que beaucoup de gens font une erreur en sortant de l'école : ils se précipitent parce qu'ils ont « l'impression » de devoir faire quelque chose ou de devoir en faire. Notre vie est un voyage court, on n'a pas beaucoup de temps, alors il n'y a aucune raison de se presser. Andre, c'est fantastique. On arrive presque au bout de l'heure, donc si ça ne vous dérange pas, je vais vous poser quelques questions. Un ami qui vit à Innsbruck, Max, m'a fait découvrir le questionnaire de Proust que j'adore vraiment. Je vais vous poser quelques questions rapides, mais vous n'êtes pas obligé d'y répondre vite, vous pouvez prendre votre temps.

[00:54:39] On va s'arrêter là, je l'apprécie vraiment. Je sais qu'il devient très tard aux Canaries et que tu veux aller te coucher, tu as un entraînement à faire. Alors, on y va. Oh, en fait...

[00:54:47] **Gavin McClurg:** Je suis en pleine forme.

[00:54:50] **Ondrej Prochazka:** T'es prêt ? T'as bien secoué ton pote, mais ça va ? Oh.

[00:54:54] **Gavin McClurg:** Ouais, je veux dire, je m'entraîne genre trois heures par jour, tous les jours, donc je ne le sens pas. Je pourrais m'entraîner plus longtemps, mais tu sais, je n'aime pas non plus trop m'entraîner, parce que une fois que... c'est ça le problème avec l'acro, c'est que je mets un petit truc à l'intérieur, tu vois, quand tu t'entraînes beaucoup, tu vas avoir beaucoup de problèmes avec tes tendons dans tes bras et ça peut devenir un peu... je ne pense pas que ce soit parce que, tu sais, j'ai cette approche de mode de vie sain, je ne pense pas que ce soit vraiment bon sur le long terme de faire ça. C'est comme avoir le coude du tennis, tu vois. Donc je pense que quelque chose de similaire peut arriver dans n'importe quel sport. Je pense que la marche et vol est probablement l'une des plus saines, mais tu sais, c'est comme si tu voulais t'entraîner d'une manière spécifiquement intelligente, pour ainsi dire. Mais passons à cette question, je suis assez intéressé par ça.

[00:55:45] **Ondrej Prochazka:** D'accord, c'est quoi ton mot préféré ? Oh, putain.

[00:55:49] **Gavin McClurg:** euh la nature et

[00:55:51] **Ondrej Prochazka:** quel est ton mot préféré ? maladie. Oh, bien vu. Qu'est-ce qui t'excite ? De la bonne cuisine. Toi et moi, on est d'accord. Qu'est-ce qui te dégoûte ? Moi,

[00:56:02] **Gavin McClurg:** Je pense que... quand je sens une sorte de négativité dans l'air, tu sais, quand même quand les gens ont une énergie négative, ça me dégoûte.

[00:56:12] **Ondrej Prochazka:** quel son ou quel bruit aimes-tu, Bir ?

[00:56:16] **Gavin McClurg:** le chant, vous savez, et j'aime vraiment le son de l'aile, vous savez, que ce soit en acro ou en cross country, c'est vraiment tellement agréable, ouais, je

[00:56:26] **Ondrej Prochazka:** Je suis d'accord. Et quel genre de son ou de bruit détestes-tu ?

[00:56:30] **Gavin McClurg:** Je déteste, tu sais, ce genre de bruit de moteur. On a tellement de voitures autour de nous, mais tous ces moteurs ne sont pas en bon état. Je ne sais pas si tu as des idées sur la façon de faire, mais les gaz, l'odeur et tout ce qui, tu sais, me dégoûte.

[00:56:43] **Ondrej Prochazka:** Quelle autre profession que la tienne aimerais-tu essayer ou exercer ? J'ai...

[00:56:49] **Gavin McClurg:** j'ai toujours eu ce rêve de pouvoir essayer un certain métier ou une certaine profession pendant genre deux semaines, vous voyez, et d'avoir la capacité d'y entrer et de le faire professionnellement, mais de pouvoir arrêter rapidement parce que je pense que je mourrais à faire le même boulot pendant une longue période, mais j'aimerais bien essayer d'être pilote de ligne commerciale, ça pourrait être assez intéressant même si je n'aimerais pas travailler comme ça, et enfin, je veux dire, oui, il y a beaucoup de choses à essayer et

[00:57:24] **Ondrej Prochazka:** quelle profession ne voudrais-tu absolument pas faire ?

[00:57:27] **Gavin McClurg:** Je pense que les éboueurs ont un métier assez dur, mais je pense quand même qu'un éboueur à mes yeux est bien mieux que d'être un mineur. Je pense que mineur est le moins... enfin, tu sais ce que je ne voudrais jamais faire, tu sais, n'importe quoi dans les mines.

[00:57:47] **Ondrej Prochazka:** C'est l'inverse d'être dans les airs, non ? Bon, alors enfin, si le paradis existe, qu'est-ce que tu aimerais entendre Dieu te dire quand tu arriveras aux portes du ciel, peut-être ?

[00:57:59] **Gavin McClurg:** il va te dire que tu as fait de ton mieux, mais que ça n'a pas suffi. Je...

[00:58:03] **Ondrej Prochazka:** Genre, un ami commun, Vessel, il a dit « bon travail » et j'ai pensé que c'était bien, il a fait du bon travail, fantastique, c'est une bonne, et enfin, oui, André, merci beaucoup, j'apprécie vraiment. Merci pour votre temps, merci pour votre inspiration et vos réflexions et vos conseils, je pense que nos auditeurs vont en tirer beaucoup. J'apprécie vraiment. Avant de nous quitter, où les gens peuvent-ils en savoir plus sur vous et comment peuvent-ils vous contacter s'ils ont d'autres questions et ce genre de choses ?

[00:58:40] **Gavin McClurg:** Merci à vous aussi de m'avoir invité. Si quelqu'un veut me contacter, je suppose qu'il y a des coordonnées sur mon site web. Je suis d'ailleurs toujours joignable sur Facebook. Et quel est votre site ? Mon site, c'est mon nom, www.ondrej-prochazka.com.

[00:59:05] **Ondrej Prochazka:** Super, André, merci beaucoup mon pote. On se verra quand on se verra, je suis sûr qu'on se verra bientôt, je vais être en Europe en juillet. Je vous souhaite bonne chance pour le X-peer, pour vos compétitions d'acro et votre cross country. On se voit bientôt, merci. Merci.

[00:59:23] **Gavin McClurg:** On en voit beaucoup. À bientôt dans les Alpes, l'ami. Prends soin de toi.

[00:59:31] **Ondrej Prochazka:** J'espère que vous avez apprécié ça, j'ai personnellement adoré. Ça va être vraiment intéressant de voir ce qui va se passer dans la carrière d'Andre. Quel parcours incroyable il a eu ces dernières années, et j'espère que vous avez aimé ça. Il n'a pas volé très longtemps, mais purée, il s'est déjà fait une place, en battant des records du monde et en soutenant Aaron, le X-Alps et le X-Peer. Il se donne à fond, c'est toujours un plaisir à voir. Tout ce qu'on demande, c'est un petit don pour le spectacle. Vous pouvez trouver le lien si vous voulez contribuer, j'apprécie vraiment si vous le faites, sur cloudbasedman.com. Tous les podcasts ont le lien juste en dessous de la description, ainsi que le profil de l'athlète que j'ai interviewé. Sinon, côté logistique, oui, et je fais aussi ça entre les épisodes, comme je l'ai dit au début de l'émission, en répondant à vos questions. Donc si vous avez quelque chose pour moi que vous n'entendez pas dans ces podcasts et que vous voulez poser une question personnelle sur le X-Alps, l'entraînement, le vol à Sun Valley, le vol à 18 000 pieds ou quoi que ce soit, n'hésitez pas à m'envoyer votre question et j'y répondrai lors de la prochaine émission.

[01:00:26] D'ici là, volez prudemment, allez loin et amusez-vous. Salut !

Deutsch

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

Show notes

Ondrej begann erst 2010 mit dem Fliegen, aber letzten Monat brach er in Mexiko den Esfera Weltrekord (off-axis Infinity) und liefert auch im Cross Country ordentlich ab. Nicht viele Athleten meistern den Switch so gut, wenn es um Paragliding geht, und in dieser Episode finden wir heraus, was Ondrej ursprünglich an Acro fasziniert hat; wie wichtig es ist, weit über einfache SIV-Kurse hinauszugehen; warum Acro sicherer ist als XC; wie es ist, ein Supporter bei den X-Alps zu sein – was sie als Team richtig gemacht haben und wie sie planen, sich zu verbessern; wie er Paragliding zu seinem Lebensinhalt gemacht hat mit einem jährlichen Budget von 6.000 \$ (ja, Sie haben richtig gelesen) und vieles mehr. Viel Spaß!

Der Beitrag Episode 15- Ondrej Prochazka and Leaving the Office Behind erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Aber ich bin der Meinung, dass man, wenn man nur ein SIV-Training macht, zwar versuchen wird, einige dieser Manöver auszuführen, sie aber niemals meistern wird. Man wird nie in der Lage sein, sie alleine, einfach und ohne Angst zu machen. Das führt manchmal dazu, dass die Leute sogar noch mehr Angst bekommen, weil sie während der SIV-Trainings versuchen, einen Stall zu machen, was aber nicht immer gut funktioniert hat. Und dann haben sie Angst davor, das im echten Leben zu erleben. Ich denke, als ich mit dem Training anfang, sagte mir jemand: „Oh, du musst zweihundert oder dreihundert Fullstalls machen.“ Und ich sah ihn an und dachte: „Tja, ich habe 50 gemacht und ich habe das Gefühl, ich beherrsche es.“ Aber dann habe ich 300 gemacht und dachte: „Oh, der Typ hatte recht.“

[00:00:46] **Ondrej Prochazka:** Das war Ander Prashaska, der erzählt hat, wie wichtig es ist, an Dingen wie Stalls zu arbeiten und diese nicht nur in einem SIV zu machen, sondern hunderte und hunderte Male. Und das ist nur ein kleiner Teil des großartigen Wissens, das wir euch in dieser Episode von Cloud Base Mayhem bieten. Ander ist ein fantastischer Pilot. Er ist vielseitig. Wie ich immer sage, er kann beides. Er hat gerade den Weltrekord für die Esfera aufgestellt. Er ist also ein extrem präziser acro Pilot, ein Wettkampf-acro Pilot, aber er ist auch ein sehr geschickter cross country Pilot. Ich bin gerade mit ihm in Mexiko am Menarca geflogen und habe Ander tatsächlich getroffen. Ander hat letzten Mai mit Aaron Durogati in der Nähe von Aarons Heimatstadt Murano trainiert.

[00:01:32] Aaron war schon in einer früheren Folge des Podcasts dabei, aber ich hatte wirklich Glück, mich mit diesen Leuten für ein paar Tage zu treffen und in seiner Gegend zu trainieren. Andra war Aarons Supporter bei den letzten beiden Editionen der X-Alps und wird diesen Sommer bei der X-Pyr und wieder 2017 bei ihrem dritten Versuch der X-Alps dabei sein. Das ist also ein wirklich cooles Gespräch. Wir reden viel über Sicherheit und wie er in das acro gekommen ist. Weil er das Gefühl hatte, dass sein Ansatz im cross country ihn nicht in gefährliche Situationen brachte und er lernen wollte, seinen Schirm besser zu kontrollieren. Da steckt also wirklich wertvolles Zeug drin. Bevor wir dazu kommen, nur noch ein paar logistischen Dinge. Danke an euch alle noch einmal für eure großzügigen Spenden. Ich schätze das wirklich sehr. Sie helfen enorm dabei, diesen ganzen Podcast tragfähig zu machen.

[00:02:19] Wir finanzieren das nicht über Sponsoring. Wir machen das einfach durch eure großzügigen Spenden. Also vielen Dank, das weiß ich wirklich zu schätzen. Ich habe vor etwa einer Woche auch etwas auf Facebook gepostet. Ich bereite gerade so eine Art Zwischenfolge vor, weil ich, da dieser Podcast immer mehr Leute erreicht, immer mehr Fragen per E-Mail und so weiter bekomme. Und ich habe mir dazu eine Liste erstellt. Wenn ihr also etwas zu den X-Alps, zum Training oder zu dem fragen wollt, was ich in letzter Zeit geschrieben habe – ich habe vor Kurzem eine Kolumne für cross country gestartet – oder zu vielen anderen Dingen fragen wollt: Ich bin natürlich kein Experte. Aber wenn ihr Fragen zu Sponsoring oder irgendetwas anderem habt, fragt mich einfach alles, was ihr wollt. Wenn ihr neugierig auf Dinge seid, über die wir hier im Podcast sprechen, oder auf mich persönlich, oder auf Dinge, die noch nicht beantwortet wurden, dann schickt mir einfach eine E-Mail an cloudbasedmayhem.com oder kontaktiert mich auf

Facebook und schickt sie mir dort.

[00:03:13] Und zu einem bestimmten Zeitpunkt werde ich diese Art von Zwischen-Podcast veröffentlichen und einfach auf all eure Fragen antworten. Also zögert nicht, euch zu melden. Also ja, Andra Proshaska, lass uns mit der nächsten Episode weitermachen. Ich denke, das wird dir gefallen. Wir sehen uns auf der anderen Seite. Prost.

[00:03:45] Andra, Kumpel, es ist fantastisch, mit dir zu sprechen. Willkommen bei Cloudbase Mayhem. Wo auf der Welt bist du gerade?

[00:03:53] **Gavin McClurg:** Hallo Gavin. Es ist schön, dieses Interview mit dir zu führen. Ich bin auf den Kanaren auf einer kleinen, versteckten Insel namens El Hierro. Ich bin gerade in der Vorbereitungsphase für diese Saison und mache viel acro. Und ja, es ist toll. Zu dieser Zeit im Jahr komme ich immer hierher, um die großartigen Flugbedingungen zu genießen, die es hier gibt.

[00:04:17] **Ondrej Prochazka:** Und du hast eine wirklich interessante Geschichte. Meiner Erfahrung nach entscheiden sich die Leute entweder für acro oder cross country. Aber du und ich sind gerade erst zusammen am Himmel über Menarca in Mexiko geflogen. Und gleichzeitig warst du draußen und ich glaube, du hast gerade den Esfera-Weltrekord gebrochen. Für die Hörer, die nicht wissen, was die Esfera ist, ich glaube – und korrigiere mich, wenn ich mich irre, Ondrej –, es ist ein off-axis Infinity-Tumble, das Pal Takats erschaffen hat. Und du hast gerade den Weltrekord gebrochen. Ist das richtig?

[00:04:51] **Gavin McClurg:** Ja. Eigentlich hatte ich kurz vor unserem Treffen dieses kleine Projekt. Und du hast recht. Es ist ein Manöver, das im Grunde aus drei Phasen besteht. Ein rhythmischer Start. Dann gehst du in den Infinite. Und dann fällst du wieder in den Anti-Rhythmischen zurück. Es ist also im Grunde auch eine Art, einen Infinite durch die Luft zu bekommen. Also der rhythmische Sudden. Und Pal hat es, glaube ich, erfunden, indem er quasi alle verschiedenen Dinge ausprobiert hat, die damit zusammenhängen. Ich meine, es ist eine Art physisches Manöver. Man macht nicht so viele, weißt du? Ich habe gerade neun Esferas gemacht. Das ist keine große Zahl. Aber körperlich fühlt es sich so an, weil der rhythmische Teil normalerweise so ist, als würde man einige Infinite-Turns machen.

[00:05:36] Also insgesamt könnten neun Esferas also mehr als 150 sein. Eigentlich rund 200 Infinite-Turns.

[00:05:44] **Ondrej Prochazka:** Wow. Okay. Das wusste ich nicht. Ich habe deinen Blog gelesen und dein Video gesehen. Ich würde den Zuhörern empfehlen, sich das online auf deiner Website anzusehen. Weißt du was? Zuerst einmal: Wie spricht man deinen Nachnamen aus?

[00:05:58] **Gavin McClurg:** Prochaska. Prochaska. Auf Englisch wäre es eigentlich Walker. Mein Name wäre also eigentlich so etwas wie Andrew Walker. Aber es ist so schwer auszusprechen. Es wäre wirklich wunderbar, wenn ich einen hätte. Wenn ich einen englischen Namen hätte. Ja.

[00:06:15] **Ondrej Prochazka:** Das ist lustig. Ja. Und ich habe auf deinem Blog gelesen. Als ich mir das Video angesehen habe, hast du gesagt, es sei wirklich erschöpfend. Und ich weiß, dass die Infinity einen vielen G-Kräften aussetzt. Aber warum ist die Esfera im Vergleich zur Infinity so erschöpfend?

[00:06:31] **Gavin McClurg:** Nun, es ist nicht mehr oder weniger anstrengend. Es ist eher eine andere Art von körperlicher Belastung. Ich meine, da wirken viele Kräfte. Und ich habe mit ein paar Leuten gesprochen, die Rhythmic und Anti-Rhythmic lernen. Es ist viel G-Kraft, die asymmetrisch ist. Es ist also auch viel körperlicher. Denn sobald man in den Infinity eintritt und zum Beispiel einen Infinity-Rekord macht, ist man sozusagen zentriert und macht nur ein paar Korrekturen, um es am Laufen zu halten. Ich meine, natürlich ist es sehr körperlich, so viele wie Horacio zu machen. Es ist beeindruckend, wie viele er geschafft hat. Aber weißt du, wenn man die Esferas machen muss, muss man immer ein Rhythmic machen, um nach oben zu kommen.

[00:07:18] Und dann braucht man immer viel mehr körperliche Kraft. Und es ist für einige Körperteile irgendwie anspruchsvoller. Aber natürlich wäre es vielleicht super extrem, 50 davon zu machen.

[00:07:33] **Ondrej Prochazka:** Was ist der aktuelle Rekord für den Infinite? Und wer hält diesen Rekord?

[00:07:37] **Gavin McClurg:** Also. Eigentlich wurde der Infinite-Rekord von Horacio aufgestellt. Ich glaube, das waren so 586 Drehungen. Was er da geleistet hat, ist eine unglaubliche Leistung. Und er musste tatsächlich aus einem ziemlich hohen Hubschrauber springen. Es wird für jeden sehr schwer sein, mehr Drehungen zu machen oder diesen Rekord wirklich zu brechen. Ich meine, die Esfera ist anders. Wenn also jemand so hoch gehen würde wie Horacio für seinen Rekord, wäre das ziemlich interessant. Wahrscheinlich würdest du so 10 bekommen. Gut, lass mich sehen. 9 ist für 2000 Meter. Also könntest du wahrscheinlich so 30 Esferas machen, schätze ich.

[00:08:17] **Ondrej Prochazka:** Oh, wow. Das ist also ein viel komplexeres Manöver.

[00:08:20] **Gavin McClurg:** 30 Esferas. Ich kann mir das kaum vorstellen. Das wird ziemlich verrückt sein. Ich meine, ich bin sicher, dass es irgendwie machbar ist. Vielleicht so 15. Ich weiß es nicht wirklich. Ich meine, für mich waren 9 schon so... okay. Genug. Um ehrlich zu sein, genug.

[00:08:38] **Ondrej Prochazka:** Das war das Maximum. Okay. Also, ich bin total fasziniert zu erfahren, wie du dazu gekommen bist? Wie bist du an diesen Punkt gelangt? Was ist deine Vorgeschichte? Und warum die Tendenz zu acro? Was war der Auslöser, der dich zum Fliegen gebracht hat?

[00:08:56] **Gavin McClurg:** Ich finde das eine interessante Geschichte, weil ich es eigentlich nie wollte. Ich wollte mich nie wirklich auf acro konzentrieren oder es machen. Als ich anfang zu fliegen, habe ich zwar einige acro-Videos gesehen, aber ich dachte mir: Okay, die gibt es. Aber nichts, was mich wirklich dazu inspiriert hätte, es selbst zu machen. Eigentlich habe ich dann nach meinen ersten 300 Stunden cross country einige Situationen erlebt, die nicht so sauber waren. Weißt du? Ich hatte zwei Vorfälle, bei denen ich mich hätte verletzen können. Und ich habe die Idee, ein SIB-Training zu machen, immer wieder zurückgestellt, weil ich ein sehr knappes Budget hatte und nicht wirklich genug Geld für ein SIB-Training hatte.

[00:09:48] Also dachte ich mir, ich werde es irgendwie alleine machen, aber ich will es über dem Wasser tun. Ich war ständig hin- und hergerissen. Aber nach all diesen Stunden und dieser Erfahrung dachte ich mir: Okay, nein, ich muss wirklich mit diesem Training anfangen. Und ich sagte mir, ich werde es im Winter nach dieser Cross-Country-Saison machen. Und natürlich habe ich angefangen, Stalls zu üben, mit etwas Input. Ich habe viel im Internet und in Videos nachgeschaut. Ich hatte Freunde um mich herum, die viel acro gemacht haben. Und eines Tages passierte es einfach, dass es viel frischen Schnee im Tal gab und kein Wind, weil es im Winter sehr wenig Tailwind gibt. Also sagte ich mir, das ist es. Ich meine, das sind die perfekten Bedingungen, um sicher zu sein, um eine sichere Box zu haben.

[00:10:35] Und selbst wenn etwas schiefgeht und ich eine der beiden Rettungen, die ich dabei hatte, abwerfen muss, lande ich im Pulverschnee. Ich meine, ich habe immer davon geträumt. In meinem Kopf habe ich Millionen Mal gesehen, wie der Stall ablaufen wird und wie es funktionieren wird. Und ich habe mich wirklich auf den Moment gefreut, es zu tun. Der erste ging gut und der zweite ging auch gut. Und dann habe ich insgesamt mehr als sieben, acht Tage hintereinander jeden Tag mit der Seilbahn zehn Rotationen gemacht. Und ich habe in einer Woche oder zehn Tagen so zwei, dreihundert Stalls gemacht. Es war wie ein Durchbruch. Und ich habe den Schirm wirklich gut verstanden. Und ich meine, es war noch Winter, also habe ich nicht aufgehört.

[00:11:22] Und ich habe dann angefangen zu experimentieren und einige Sackflüge und Helikopter auszuprobieren. Und plötzlich war die nächste Stufe so: Okay, ich will einen Helikopter machen oder in der Lage sein, einen Helikopter mit jedem Schirm machen, den ich fliege. Und das war die nächste Stufe, als ich so richtig voll in acro eingetaucht bin. Und

[00:11:41] **Ondrej Prochazka:** Wann und wo war das? Das

[00:11:43] **Gavin McClurg:** Das Training, von dem ich sprach, war in Österreich im Stubaital. Das ist auch ziemlich beliebt für das Winterfliegen, da der Stubai Cup dort jedes Jahr im April, ich glaube, oder März stattfindet. Und die Bedingungen dort sind ziemlich gut. Ich meine, und das gilt auch für viele andere Orte. Ich denke, die ersten, also die Grundlagen, alle Acro-Grundlagen und auch die SIV-Grundlagen habe ich dort in Österreich gemacht. Und dann bin ich im Sommer zu Gerlitzen gewechselt, was ebenfalls ein wirklich schöner Ort für das Fliegen über Wasser in Österreich ist, der durch eine günstige Seilbahn und das Fliegen über Wasser ein super günstiges Leben ermöglicht.

[00:12:28] Und außerdem gibt es eine tolle Community und einen schönen Campingplatz mit vielen Piloten in der Gegend. Also, ich bin total, wissen Sie, plötzlich in Acro eingestiegen, ohne es wirklich geplant zu haben. Und zusätzlich dazu waren der Sommer und der Frühling wirklich schlecht für das Cross Country Fliegen, viele windige Tage und viele überentwickelte Bedingungen. Es hat also alles zusammengepasst. Ich habe im Grunde den Winter und den Sommer trainiert. Und dann den Herbst. Und den zweiten Winter in Folge nur Acro. Und ich hatte fast kein Cross-Fliegen innerhalb von fast zwei Jahren. Und das war auch der Grund, warum ich wirklich wieder zum Cross-Fliegen zurückgekehrt bin, weil ich mir dachte: Okay, ich habe es echt vermisst.

[00:13:15] Und ich liebe cross country Fliegen. Und nach zweieinhalb Jahren habe ich auch nach Möglichkeiten gesucht, an den guten Tagen cross country zu fliegen. Und wenn man an einem guten Ort ist, kann man das wirklich gut mischen. Also

[00:13:29] **Ondrej Prochazka:** Das ist interessant. Du hast also schon früh erkannt, dass du ein cross country Pilot bist. Du hattest etwa 300 Stunden drauf. Und dann hast du gemerkt: Moment mal, um das sicher zu machen, muss ich wirklich Acro lernen. Und das wurde dann so gut wie dein Ding. In welchem Jahr war das? Wann hast du das gelernt?

[00:13:48] **Gavin McClurg:** Meinst du acro? Nein, als du angefangen hast. Also, ich habe 2010 angefangen zu fliegen. Ja, das waren meine ersten Flüge. Also, ich hatte nicht wirklich einen Instruktor, ich hatte nicht wirklich einen Instruktionskurs. Ich habe einen Gleitschirm von meinem Freund bekommen. Und ich habe viel Kiten gemacht, bevor ich mit dem Gleitschirmfliegen angefangen habe. Der Grund, warum ich mit dem Gleitschirmfliegen angefangen habe, war, dass ich irgendwie angefangen habe, ein bisschen mehr mit dem Kite zu fliegen. Und ich dachte mir, Moment mal. Ich sollte eigentlich Gleitschirmfliegen statt Kiten machen, weil ich den Teil des Fliegens beim Kiten wirklich liebe. Also habe ich meinen eigenen Kurs gemacht, weil ich im Grunde einfach nur gewechselt habe. Ich habe den Kite gegen einen Gleitschirm getauscht. Und ich habe so 20, 30, 40 Stunden Groundhandling gemacht und angefangen, kleine Flüge von einem kleinen Übungshügel zu machen.

[00:14:36] Und dann habe ich angefangen, größere Flüge zu machen. Und ich wollte nach zwei, drei Monaten legal fliegen und eine Versicherung haben. Das war also der Zeitpunkt, an dem ich wirklich angefangen habe, nach einer Schule zu suchen, die mit mir so eine Art Schnellkurs machen würde, weil ich ja schon flog. Ich wollte einfach nur irgendwie über einige Dinge informiert werden, ich weiß nicht, über Lufträume und so Zeug, von dem ich nichts wusste, und schnell eine Lizenz bekommen. Und dann im Winter 2011 habe ich ein bisschen geflogen. 2011 hatte ich diese große cross country Saison mit 300 Flugstunden. Und dann Ende 2012 im Winter habe ich dieses Full-Sail-Training gemacht. Und dann war es Sommer 2012, das größere über dem Wasser, wo ich Infinite gelernt habe.

[00:15:25] Und im Winter 2013 habe ich viele der Manöver verfeinert. Im Sommer 2013, quasi mein zweiter acro-Sommer, bin ich nach Organia gezogen, was definitiv ein Durchbruch war, weil es natürlich ein großartiger Ort für Training über Land ist. Aber man muss dort viele Stunden acro hintereinander fliegen. Das war im Grunde so ein super intensives zweijähriges Abenteuer, das im Herbst 2013 endete. Als ich dann dorthin ging, bin ich nach Chile geflogen, um viel Bodentraining zu machen, eher im Waga-Stil, was einem auch ein großes Gefühl für den Gleitschirm vermittelt und mir in vielen Aspekten sehr geholfen hat. Und ja, das waren so zweieinhalb Jahre intensives acro-Zeug.

[00:16:12] **Ondrej Prochazka:** In all der Zeit, André, hattest du jemals einen Unfall?

[00:16:16] **Gavin McClurg:** Ich meine, ich hatte keine Unfälle. Ich habe dir ja gesagt, dass ich bei cross country, so um 2011 am Anfang, echt gut war. Ich habe so, ich weiß nicht, sechs, siebenhundert Pluskilometer-Dreiecke und 160 Kilometer einfache Strecke in den Alpen geflogen. Das war, ich meine, für meine erste Saison und ich habe viele Stunden gemacht. Ich habe mich wirklich wohl gefühlt. Ich hatte den Gleitschirm unter Kontrolle, aber weil ich noch nicht die ganze Erfahrung und alles hatte. Ich hatte so zwei Momente, da hätte ich mich wirklich verletzen können, aber alles ist gut ausgegangen. Aber vielleicht hast du nach Unfällen im acro gefragt. Und ich meine, ich hatte ehrlich gesagt keine. Ich sehe acro eigentlich als eine viel sicherere Disziplin zum Üben, weil wenn man es richtig macht und ein bisschen schlau ist, weißt du, macht man es Schritt für Schritt.

[00:17:08] Weißt du, wenn du Freunde fragst, springst du nicht direkt am Anfang auf einen kleinen acro Schirm. Und du fliegst über Wasser, wenn du die Möglichkeit dazu hast. Normalerweise hast du dann hunderte Meter, fast tausend Fuß

unter dem Hintern. Und das ist nicht so wie Fliegen mit halbem Beschleuniger in 50 Metern Entfernung von einem Grat, wo man, weißt du, die Mathematik dahinter kennt. Selbst wenn du der beste Pilot bist, kann etwas schiefgehen. Und im acro hast du immer noch zwei, drei Rettungsoptionen. Und zusätzlich bist du darauf vorbereitet, mit einer Situation umzugehen, die passieren könnte, weil du in diesem Moment acro trainierst. Und du hast viel Höhe.

[00:17:53] Das ist etwas, mit dem man immer rechnet. Ich meine, es ist ziemlich sicher und gibt einem ein gutes Gefühl für den Gleitschirm und viel gute Erfahrung. Du

[00:18:04] **Ondrej Prochazka:** Du hast da etwas angesprochen, das ich für sehr wichtig halte. Wir kommentieren oft, dass Leute, die keine SIV-Ausbildung hatten oder kein acro-Training machen, meiner Meinung nach ein riesiges Risiko für ihr Leben eingehen, selbst wenn sie es nicht wissen. Es klingt so. Es klingt so, als hättest du das schon sehr früh erkannt und wärst fast auf eigene Faust ins Training gegangen. Aber was würdest du, welchen Rat würdest du Piloten mit weniger Flugstunden oder Leuten geben, die diesen Podcast hören und gerne in das acro-Training einsteigen wollen? Wie würdest du ihnen raten, das anzugehen? Was ist der beste Weg, um an acro-Training heranzugehen, und warum?

[00:18:45] **Gavin McClurg:** Am Anfang haben viele Leute Angst vor all dem. Ich meine, das ist verständlich. Aber andererseits können sie auch Angst vor dem Fliegen im cross country bekommen, oder ich meine, sie können auch Angst davor haben, in eine schlechte Situation im cross country zu geraten, was das große Problem ist. Denn wenn man unter Stress steht, reagiert man einfach nicht gut. Aber um auf deine Frage zurückzukommen: Ich finde es wirklich schön, wenn du – wenn du nicht so eine Person bist, die die... Ja... die Möglichkeit hat, einige Schritte auf eigene Faust zu versuchen, was vielleicht nicht viele Leute haben. Es ist gut, SIV zu machen, wie du gesagt hast, mit einem Instruktor, und es gibt viele Möglichkeiten dazu.

[00:19:35] Nur um zu sehen, ob du zumindest diesen Basiskurs am Anfang machen kannst und dann vielleicht alleine weitermachen kannst, weißt du schon. Ich habe diese Meinung, und vielleicht werden viele Leute das nicht mögen. Oder viele SIV-Trainer werden es nicht mögen. Oder vielleicht werden sie es mögen, ich weiß nicht. Aber ich habe die Meinung, dass wenn du einmal ein SIV-Training machst, es ... du wirst versuchen, einige dieser Manöver zu machen, aber du wirst sie nie beherrschen, weißt du. Du wirst nie in der Lage sein, es alleine so einfach und ohne Angst zu machen. Deshalb haben die Leute manchmal sogar noch mehr Angst, weil sie versuchen, während des SIV-Trainings einen Stall zu machen.

[00:20:20] Ja. Aber es lief nicht immer gut und sie könnten in der Realität auf Ängste stoßen. Also ich denke, als ich mit dem Training anfang, sagte mir jemand: Oh, du musst 200, 300 Fullstalls machen. Und ich habe ihn angesehen und mich gefragt: Tja, ich habe 50 gemacht und ich habe das Gefühl, ich beherrsche es. Aber dann habe ich 300 gemacht und dachte mir: Oh, der Typ hatte recht, denn jetzt kann ich das mit jedem Gleitschirm machen. Und das ist, weißt du, etwas, das man nicht wirklich beschreiben kann. Es ist auch das Selbstvertrauen, weißt du. Und bei jedem Stall musst du mit einem anderen Ausstieg umgehen, einem asymmetrischen Ausstieg wie diesem Abdriften, diesem Abdriften. Und ich denke, das Wichtige ist, nicht nur einmal SIV-Training zu machen. Ich meine, die wirklich guten Piloten, die PWC-Wettbewerbe fliegen, die machen SIV-Training, wenn sie einen neuen Schirm bekommen, oder sie gehen jedes Jahr zum SIV-Training, so wie ein Lawinenkurs für Leute, die im Gelände unterwegs sind.

[00:21:20] Weißt du, wie beim Skitourengehen. Man will auf dem Laufenden bleiben und das alleine machen, denn wenn jemand nur ein SIV-Training hatte und ich zu ihm komme und sage: Okay, jetzt geh da draußen ins Tal mit 1.000 Metern Höhe und mach einen Stall mit dem Schirm, den du gerade fliegst, dann schafft er das vielleicht nicht, weißt du.

[00:21:38] **Ondrej Prochazka:** Ich freue mich wirklich, dass du das gesagt hast. 2012 hatte ich zu diesem Zeitpunkt schon ein paar SIVs hinter mir und bin dann mit einem Freund von Jockey zum acro Training gegangen. Jockey hatte da einen Typen dabei, der... ich vergesse seinen Namen jetzt. Es ist peinlich, dass ich ihn nicht mehr weiß, aber er war da, um einfach mit mir ein bisschen acro zu trainieren. Die meisten Leute in der Gruppe waren aber da, um ein SIV zu machen, und es war so lustig mitanzusehen. Weißt du, es ist das Aufbauen. Man macht all diese kleinen Dinge und es baut sich bis zum letzten Tag auf, an dem jeder seine Fullstalls machen muss, und an diesem Tag ist jeder einfach still. An diesem Morgen, wenn sie das Briefing von Jockey bekommen, sind alle so verängstigt und so nervös. Und für mich ist das so... Man sollte eigentlich kein cross country fliegen, bis die Stalls so sitzen wie beim Start.

[00:22:27] Es sollte ein Nicht-Ereignis sein. Es sollte einfach etwas sein, worüber man gar nicht nachdenkt. Es ist einfach... eine automatische Reaktion. Es macht Spaß. Es ist nicht beängstigend. Es bringt den Puls nicht hoch, und das kann man nur durch Wiederholung erreichen. Wie du sagst, weißt du, 300 Mal. Und ich wäre neugierig. Ich wusste nicht, dass du erst seit 2010 fliegst. Du hattest einige erstaunliche Erfolge. Würdest du das auf etwas zurückführen? Du hast ja gesagt, dass du 200 bis 300 Stunden im Jahr fliegst, vielleicht sogar mehr. Aber selbst dabei hattest du viel Erfolg. Weißt du, es gibt nicht viele Leute, die diese Art von Stunden fliegen. Aber worauf würdest du deinen Erfolg zurückführen? Ist es die Hingabe? Ist es Talent? Eine Art Kombination?

[00:23:12] **Gavin McClurg:** Ich denke, es ist eine Kombination. Ich meine, mit der Zeit... ich bin jetzt 30. Ich lerne mich selbst als Persönlichkeit und als Mensch im Allgemeinen erst richtig kennen. Und ich merke, dass ich irgendwie besser mit Dingen bin, die man manuell steuern kann, oder mit allem, was ich mit meinen Händen machen kann. Da bin ich ein bisschen talentierter. Aber ich bin auch ein Landmensch. Ich fühle mich im Wasser nicht so wohl. Ich mag Wasser zum Beispiel nicht. Wassersport ist für mich also wirklich viel härter. Aber im Allgemeinen denke ich, dass niemand, selbst die talentierteste Person, jemals wirklich gut werden kann, wenn sie nicht viel Hingabe hineinsteckt.

[00:24:01] **Ondrej Prochazka:** Und erzähl mir mal vom Crossover zurück zu... Also, du und ich haben uns letzten Frühling getroffen, als wir zusammen in der Nähe von Murano für die X-Alps mit Aaron Durogati trainiert haben. Du warst dieses Jahr sein Supporter. Du warst auch 2012 sein Supporter. Ich glaube, du wirst diesen Sommer auch sein Supporter bei den X-Pyr sein. Erzähl mir von dieser Beziehung, wie das zustande kam. Und außerdem, weißt du, eine der wirklich interessanten Dinge an deinem Team ist meiner Meinung nach, dass du während des Rennens oft auch mit Aaron startest. Und ihr fliegt irgendwie zusammen. Offensichtlich ist das ein echter... das ist ein riesiger Vorteil für Aaron. Aber auch, weißt du, ich habe dich cross country in der Monarca fliegen sehen. Du bist ein sehr begabter cross country Pilot.

[00:24:48] Kannst du ein bisschen mehr über das Team erzählen, diese Kombination, die Zusammenarbeit mit Aaron, aber auch, was deine Leidenschaft ist – eher acro oder eher cross country?

[00:25:02] **Gavin McClurg:** Oh, das sind viele verschiedene Fragen. Ich versuche, das Schritt für Schritt zu nehmen. Also, was die Leidenschaft angeht, ich liebe beides. Wenn ich ein oder zwei Wochen cross country fliege, denke ich mir immer, dass ich mich danach riesig freuen werde, ein paar acro-Manöver zu machen. Und tatsächlich mache ich am Ende auch ein bisschen acro mit einem cross wing. Ich versuche immer, einen Schirm zu fliegen, der zumindest die Grundlagen beherrscht, damit ich zum Beispiel ein paar Helikopter machen kann. Und das gibt mir auch das Gefühl für den cross wing, weil ich wirklich gerne einen schönen, anhaltenden Sackflug mit dem Schirm und Tailslide sowie den Fullstall mit dem cross country Schirm mache. Also mache ich... ich meine, sagen wir mal vor einer Task, wenn ich die Chance habe, gehe ich ein bisschen raus, um die Höhe zu nutzen und mache einen Stall oder einen Helikopter, weil das einen immer im Gefühl hält.

[00:25:59] Ich meine, selbst wenn du der beste acro Pilot bist und ein paar Monate oder Jahre nicht fliegst, behältst du deine Fähigkeiten auf einem gewissen Niveau, aber du wirst nicht mehr über dieses hohe Maß an Muskelgedächtnis und Selbstvertrauen verfügen. Es ist also immer eine Mischung aus Muskelgedächtnis und deiner mentalen Wahrnehmung – ob du wirklich glaubst, dass du es kannst – und so viele Dinge werden allein durch den Geist beeinflusst. Wenn du immer... wenn du so ein Mensch bist, der immer sagt: Ich kann das, super. Aber es ist auch gut, dieses Training zu haben, weil es dir das Gefühl gibt, dass du es kannst. Ich liebe also beides, und cross country ist für mich... war von der allerersten Sekunde an eine großartige Möglichkeit, die Natur zu sehen, aber auch eine gewisse Strecke zurückzulegen, die Berge zu erkunden, und ich liebe Berge.

[00:26:51] Das ist auch der Grund, warum ich in diese X-Alps-Sache hineingezogen wurde. Ich meine, ich habe immer Hike-and-Fly gemacht und die Idee, hochzuwandern und runterzufliegen oder sogar cross country zu fliegen, hat mir immer gefallen. Und eigentlich habe ich nie gedacht, dass ich irgendwie an diesem Rennen teilnehmen würde, weil ich die Alpen zwar gerne alleine überqueren würde, aber nicht als Teil des Rennens, weil das Rennen einfach ein bisschen... zu extrem ist. Aber ich habe Aaron tatsächlich 2013 getroffen. War das... Nein, tatsächlich 2012 im Sommer, als ich trainiert habe und in der Phase war, Infinite zu lernen, und er kam an denselben Ort und war sehr motiviert, Infinite zu lernen. Er war also da und wir waren irgendwie...

[00:27:38] Ich hatte diese Phase gerade hinter mir. Ich wusste, was ich tun musste, und er hatte immer noch mit ein paar Teilen zu kämpfen, und ich war wirklich froh, mir seine Videoaufnahmen anzusehen und ihm einige Erkenntnisse aus meinem Training zu geben, und wir hatten eine richtig gute Stimmung, und seine Freundin damals war... oder es ist immer noch die gleiche Freundin, aber seine Freundin war eine Freundin von mir, und als sie also für die X-Alps loszogen und nominiert wurden,

[00:28:06] Sie waren als Team zusammen. Also er und Renata. Aber die Sache ist, dass sie kurz vor dem Rennen, so drei, vier, fünf Monate vorher, die Regeln geändert haben und einen weiteren Supporter zugelassen haben. Zu der Zeit hat er mich angerufen und meinte: „Oh, denkst du, du hättest Interesse, das mit uns zu machen? Ich glaube, du würdest gut ins Team passen.“ Also sagte ich: „Ja, warum nicht? Ich bin dabei.“ Ich hatte das Gefühl, dass es eine großartige Möglichkeit wäre, das Rennen und diese Überquerung zu erleben, ohne es alleine machen zu müssen, weißt du.

[00:28:41] **Ondrej Prochazka:** Und ihr... ihr habt beim gesamten Rennen wirklich gut abgeschnitten. Ihr seid 2013 auf Platz sieben gelandet, als das Wetter fantastisch war und das Fliegen richtig gut lief. Ich weiß, dass ihr einen wirklich schrecklichen Tag hattet, an dem ihr fast keine Fortschritte gemacht habt, einen echt harten Tag, an dem ihr Schäden am Schirm hattet, und dann etwas besser sogar dieses Jahr, ihr wart auf Platz sechs, ich glaube, bei anspruchsvollerem Wetter und schwierigerem Fliegen und so weiter. In Anbetracht dessen, dass Aaron, wie ihr wisst, ein ehemaliger Weltmeister ist und offensichtlich ein wirklich, wirklich großartiger Pilot ist, was fühlt ihr als eure Stärken und was hält euch davon ab zu gewinnen?

[00:29:20] **Gavin McClurg:** Ich werde, bevor ich diese Frage beantworte, vielleicht nur kurz sagen, dass, weil du im letzten Mal erwähnt hast, dass wir zusammen fliegen – im ersten Jahr sind wir nicht wirklich so viel zusammen geflogen, weil es erstens, ich meine, illegal war. Aaron ist sehr regelkonform und achtet wirklich auf all die kleinen Aspekte, die Lufträume und all das, was das Rennen beeinflussen kann. Im ersten Rennen bin ich also meistens viel gewandert, wie auch im letzten Rennen, aber ich hatte meistens auch einen sehr einfachen Gleitschirm. Ich flog einen Gin Yeti, was mir nicht einmal die Möglichkeit gab, mit ihm zu fliegen, weil der Leistungsunterschied natürlich unglaublich ist.

[00:30:10] und ich habe normalerweise viel Zeug für ihn hochgetragen, wie Ersatzschuhe, Essen, Wasser, und es war auch schön, zusammen zu wandern – zwei Leute für die Navigation, zum Reden und einfach besser zu sein, wenn man zu zweit ist. Und ich bin dann wieder runter zum Auto geflogen, bin im Auto geblieben und dann vielleicht im nächsten Abschnitt wieder mit ihm hochgewandert. Was sich beim zweiten Rennen geändert hat, war, dass

[00:30:38] Im Grunde durften wir wieder nur einen Supporter haben, genau wie 2015, letztes Jahr war es auch nur einer, aber was sie aus den Regeln gestrichen haben, ist, dass es möglich war, dass jeder euch helfen konnte, weil in der Vergangenheit in den Regeln stand, dass niemand außer den zwei Supportern irgendeine Art von Unterstützung oder Hilfe leisten darf, und deshalb wurden die Teams richtig groß. Ich erinnere mich, ich glaube, Antoine Girard hatte so sechs oder sieben oder acht Leute, die ihm geholfen haben, das waren unglaublich große Teams, und wir hatten eigentlich nicht vor, die Strategie viel zu ändern, wenn man sie mit dem ersten Jahr vergleicht, wir hatten nicht wirklich vor, die Strategie zu ändern, wir wollten sie sehr ähnlich wie 2013 beibehalten.

[00:31:26] und wir haben wieder ein Team aus zwei Supportern gebildet, obwohl einer offiziell war und der andere eher so mitgeholfen hat, aber ich meine, das war dasselbe wie 2013, aber wir hatten nicht wie Hyper – ich meine, was wir tatsächlich hatten, war den Yeti Gleitschirm, von dem ich dachte, ich werde viel damit fliegen, aber wir haben auch den Ersatzschirm für Aron mitgenommen, den ich dann während des Rennens für ein bisschen Fliegen benutzt habe. Ich denke, ich habe während des Rennens tatsächlich so 40, 45 Stunden geflogen. Wisst ihr, während des Rennens haben wir gemerkt, dass so viele Teams fliegende Supporter haben, sozusagen, manchmal sogar zwei oder drei Leute, die mit dem Athleten fliegen. Wir dachten uns: Oh mein Gott, das ist sicher hilfreich, schauen wir mal, ob wir das auch schaffen können. Und Renata war diesmal nicht Teil des Rennens, sie war aber viel da und wollte uns sehr helfen, also wurde sie plötzlich zur vierten Supporterin und hat das Auto gefahren.

[00:32:32] Mit Matthias haben sie sich um das ganze Essen und das Fahren gekümmert, und im Grunde haben Aron und ich das ganze Wandern und viel Fliegen gemacht, und plötzlich stellte sich heraus, dass es ganz anders war als geplant. Ich denke, das war ein interessanter Aspekt. Ich meine, es hilft dem Athleten definitiv, wenn jemand in der Nähe fliegt,

das hilft sehr, zumindest an den Tagen, an denen man nicht wirklich sicher ist, wann man abheben kann, ob es schon funktioniert usw. Und auch wenn man zusammen fliegt, ist es schön, es ist emotional. Und da fliegen so viele Leute herum, es sind nicht nur wir zwei. Heutzutage gibt es viele andere Athleten, alle Konkurrenten sind auf so einem hohen Niveau, dass es schwer ist, sie wirklich zu trennen. Ich meine, es gab viele Male, da sind Aron und ich mit drei oder vier anderen Leuten geflogen, da waren so vier Athleten zusammen.

[00:33:28] plus ich, plus jeder von ihnen hatte auch Flugunterstützung, es war manchmal wie eine Gruppe von acht Leuten, das war echt verrückt und auch richtig lustig. Also im Allgemeinen ist die Sache am Ende wirklich, wirklich schwer, weil man quasi zwei Leute bräuchte, die die ganze Zeit auf demselben extrem hohen Niveau fliegen, wenn man ständig zusammen bleiben will. Es funktioniert also nicht immer so, weil wenn ich ein bisschen zurückfalle, wird er natürlich nicht auf mich warten. Entweder muss ich also mit einer wirklich smarten Linie nachziehen, was manchmal der Fall war, oder wenn ich eine Thermik erwische und ein bisschen vorne bin, komme ich zurück, warte oder fliege runter. Ich meine, das ist eine ziemlich anspruchsvolle Task und wir hatten einige wirklich schöne Flüge, bei denen wir am Anfang zusammen waren, uns dann aber getrennt haben und ich bin vier oder fünf Stunden eine völlig andere Linie geflogen als er, und wir haben uns an einem Punkt manchmal wieder getroffen. Es war also eine wirklich, wirklich interessante Erfahrung und ich meine, ich...

[00:34:38] ich bin wirklich sehr dankbar für das Jahr 2015, weil ich unter den gleichen Bedingungen fliegen konnte wie sie, und das waren ziemlich harte, harte Flugbedingungen. Was

[00:34:47] **Ondrej Prochazka:** Was würdest du ändern? Was habt ihr als Team aus den beiden Malen gelernt? Ich stelle mir vor, ihr plant wahrscheinlich schon die Strategie und alles für das nächste Mal und ihr werdet diesen Sommer das X machen, was auch gutes Training sein wird. Aber habt ihr Dinge identifiziert, die ihr besser machen müsst, oder ist es eher Glück oder – wie macht ihr weniger Fehler? Ich schätze schon.

[00:35:12] **Gavin McClurg:** Ich meine, es gibt immer viele Dinge, an denen man arbeiten und die man ändern kann. Wir wünschen uns alle, wir könnten fliegen und das Rennen in so einem unglaublichen Tempo bestreiten wie Chrigel jedes Jahr. Er macht wirklich einen tollen Job. Und wir identifizieren natürlich immer Dinge, an denen wir arbeiten können. Bei der Ausgabe letztes Jahr, also 2015, war das, was uns wirklich schiefgegangen ist, das Telefon, das wir von der Organisation bekommen haben, und die Internetabdeckung. Internet ist so ein wahnsinnig wichtiges Element des Rennens. Es ist erstaunlich, wie abhängig wir davon sind, denn natürlich habe ich zum Beispiel keine Ahnung, wo Aaron ist, wenn der Supporter kein Internet hat, und ich kann ihm nicht wirklich helfen oder mit ihm sprechen oder mit ihm reden und

[00:36:07] Das ist wirklich das A und O der ganzen Sache, wisst ihr? Das ist bei uns total schiefgegangen und wir haben darüber nachgedacht, für die nächste Ausgabe Satelliten-Internet zu organisieren – als eine kleine Sache, um zumindest ein Gigabyte Satelliten-Internet für diese extremen Situationen zu haben, egal was es kostet. Und was die physische Seite angeht, halte ich Aaron für ganz oben im gesamten Feld. Ich denke, er trainiert auch weiterhin jeden Tag; er hat schon einen Tag nach dem Rennen trainiert. Ich denke also, dass er diesen Teil – er wurde fast auf Übertraining diagnostiziert – also weiß er genau, wie er sein Training managen muss, und er hat eine gute Unterstützung, einen guten Trainer. Ich denke, all das wird immer gut sein, wir müssen einfach nur weiterarbeiten.

[00:37:02] Er muss auf der Flugseite noch ein bisschen arbeiten, ich meine, er ist ein großartiger Wettkampfpilot, aber er hat nicht diese tausenden Stunden cross country und das Ausprobieren verschiedener Linien wie Chrigel, und das hilft bei X-Alps sehr. Er wird immer besser, dieses Jahr war viel besser als das Vorjahr, aber er ist ein sehr aggressiver Pilot und bei starken Bedingungen ist er wirklich fantastisch. Aber X-Alps bedeutet auch Fliegen vom frühen Morgen bis zum Ende des Tages, da muss man die Strategie ein bisschen anpassen und gegen Ende des Tages etwas langsamer fliegen. Ich denke, er kommt da an, er braucht nur noch ein bisschen mehr davon, also rauszugehen und seine eigenen cross country in den Alpen zu machen, und ich meine, das hat er ja schon getan.

[00:37:58] letzten Herbst, also nach X-Alps, hat er ein paar zufällige cross country Touren in seiner Heimatregion gemacht, genau das ist es, was er machen muss. Und natürlich arbeiten wir an all diesen kleinen Aspekten, und ich denke, mal sehen, wir werden für 2017 definitiv stark sein und unser Bestes geben, und mal sehen, was passiert. Ja.

[00:38:24] **Ondrej Prochazka:** Ihr seid ein tolles Team und ich bin definitiv eines der Hauptteams, auf die man achten muss. Ich hatte wirklich Spaß beim Training mit euch und es war echt schön, euch beide kennenzulernen. Da kann ich dir nur voll und ganz zustimmen, Andra. Eine der Fragen, die ich gestellt habe, als ich mit dir sprechen wollte, war: Wenn du zwei oder dreihundert Stunden im Jahr fliegst, nach Mexiko gehst, jetzt auf den Kanaren bist und dann die X-Alps mit Aaron in Spanien fliegen wirst – verdienst du dein Leben mit dem Gleitschirmfliegen oder wie funktioniert das genau? Ist das Sponsoring oder weil es so aussieht, als würdest du das quasi Vollzeit machen?

[00:39:10] **Gavin McClurg:** Das ist eine interessante Situation für mich, da ich jetzt quasi vom Sport lebe, aber für viele wäre es eher ein Überleben, weil ich nicht so einen Lebensstil wie normale Berufstätige habe, weißt du?

[00:39:31] **Ondrej Prochazka:** Du lebst halt echt billig.

[00:39:33] **Gavin McClurg:** Ja, genau, ich optimiere meine Kosten und mein Budget wirklich. Ich meine, als ich nach Mexiko geflogen bin, habe ich nicht wirklich gedacht, dass dort ein Superfinal stattfinden wird. Ich habe nicht wirklich geplant, bei der Monarca Open zu fliegen, ich habe nicht geplant, einen Sphera-Weltrekord zu machen, ich habe nichts geplant. Ich habe nur einen Flug für 350 oder 400 Dollar hin und zurück gesehen und mir gesagt: Okay, lass uns dieses Jahr nach Mexiko gehen. Ein paar Freunde, die ich früher getroffen habe, haben mir schon vor ein paar Jahren erzählt, ich solle kommen und mit ihnen den Himmel teilen. Ich meine, die Gleitschirmfliegen-Community ist eigentlich diejenige, der ich am meisten danken kann, dass ich diesen Lebensstil führen kann, und natürlich das einfache Leben, ein paar Sponsoren, die das Ganze am Laufen halten, und wenn man wirklich etwas will, ist es so einfach, man kann es bekommen, aber man muss immer einen Preis dafür zahlen. Ich meine, ich habe keine Wohnung, ich habe kein Auto, ich bin das ganze Jahr über unterwegs. Ich meine, diese Jahreszeit ist die beste Zeit des Jahres für mich, weil ich immer eine Wohnung miete und in meinem eigenen Plan bleibe, und ich habe also das ganze Jahr über eine eher regelmäßige Lebensweise, weißt du, im Sommer werde ich dieses Jahr wahrscheinlich...

[00:41:04] ich trainiere vielleicht für den Experten, trainiere ein bisschen Acro und mache vielleicht nur etwas cross country mit meinem Rucksack und überquere die Alpen, weißt du? Ich meine, dafür braucht man eigentlich kein Auto, weißt du, man braucht kein Auto, man braucht nicht wirklich viel Geld, weißt du, am Ende sind es einfache Entscheidungen, aber weißt du, heutzutage, wenn man sich an eine gewisse Art von Komfort gewöhnt hat, ist es wirklich schwer, aus dieser Komfortzone herauszukommen und ein einfaches Leben zu führen, weißt du? Es geht immer um die Entscheidung, und es wird für mich auch nicht ewig so weitergehen. Ich meine, es könnte sein, dass ich einen großen Deal lande und einen Sponsor mit, ich weiß nicht, 30.000 Dollar pro Jahr oder mehr habe, und dann wird es eine andere Geschichte sein. Aber ansonsten, ich meine, ich schaffe es zu reisen und ich schaffe es einige Shows zu machen und ich bekomme jedes Jahr einige Einladungen, und ich versuche immer, ein Gleichgewicht zwischen sagen wir mal Cross- und Acro-Reisen zu halten, sodass ich eine ähnliche Flugzeit bekomme, weil ich jetzt, ich meine, wahrscheinlich so 150 Acro-Stunden bekomme und wahrscheinlich so 150 Cross-Stunden, das macht also 300 plus zusätzliche 50 bis 100 hier und da, je nachdem. Ich meine, jetzt dieses Jahr oder letztes Jahr hatte ich so 350, ich glaube, oder 400 Stunden, und sowieso, in der Anfangsphase, als ich mehr Acro trainiert habe, habe ich tatsächlich mehr Stunden gemacht, ich bin immer Richtung 500 Stunden gekommen. Jetzt mit dem ganzen cross country, nein, eigentlich mit all den Wettkämpfen, mit all den Acro-Wettkämpfen und den Acro-Shows, weißt du, gibt es viel Reisen und sehr wenig Fliegen, es nimmt also eigentlich so 100 bis 150 Stunden von der Gesamtsumme weg, eigentlich...

[00:42:55] **Ondrej Prochazka:** Ich stelle dir mal eine Frage, die du nicht beantworten musst, aber ich denke, die Leute würden das ziemlich interessant finden: Was glaubst du, gibst du im Jahr für dein Fliegen und dein Leben aus? Aber

[00:43:06] **Gavin McClurg:** Als ich die Acro-Trainingsphase hatte, war ich total auf Acro fixiert. Ich glaube, ich habe über ein Jahr und ein halbes, also so ein Jahr und ein halbes, von 5.000 auf 6.000 Euro investiert. Das ist also sagen wir mal 6.000 Dollar. Ich meine, das ist sehr wenig Geld, wenn man bedenkt, dass ich so 500 Stunden pro Jahr geflogen bin. Der Schlüssel, um diese Art von Reisen zu ermöglichen, ist, sich zum Beispiel vier oder fünf wirklich gute Flugplätze auszusuchen, an denen man seine Stunden sammeln kann. Wenn du zum Beispiel Acro machen willst, gehst du nach Spanien und dann ziehst du nach Chile oder du findest einen Spot für den Frühling, den Winter oder den Sommer und versuchst, so beständig wie möglich zu bleiben. Damit du weißt, wenn du dort ankommst, kannst du dort mindestens drei Monate bleiben, denn sobald du die Reisen zwischen den einzelnen Spots minimierst, minimierst du natürlich auch

deine Ausgaben, weil die Reisekosten wirklich hoch sind. Zweitens, da du dein Jahr im Grunde in drei, vier oder fünf Stationen unterteilst, an denen du zum Beispiel immer eine Wohnung mit anderen Leuten mietest, die auch fliegen, dann musst du keine eigene Wohnung mieten. Wenn du denkst, dass du in dieser Stadt leben würdest, würdest du 6.000 Dollar für die Wohnung ausgeben, plus du müsstest jedes Wochenende zum Flugplatz pendeln – nur dieses Pendeln hin und zurück und das Fliegen am Wochenende würde dir ein so hohes Budget für die Wohnung kosten, dass du nicht mehr die Welt bereisen und nonstop fliegen könntest. Also...

[00:44:49] **Ondrej Prochazka:** Erzähl mir mal, wie machst du das? Das klingt so, als wäre das für dich eine ganzjährige Leidenschaft. Du bist jetzt im sechsten, fast siebten Jahr des Fliegens – wie bleibst du motiviert? Und was genau hat es mit dem Gleitschirmfliegen auf dich, dass dich das so packt? Was ist für dich daran so besonders?

[00:45:13] **Gavin McClurg:** Gleitschirmfliegen ist eine großartige Möglichkeit, wirklich in Kontakt mit der Natur zu sein. Ich denke, es ist die einzigartige Art, Flug zu erleben, denn es gibt viele andere Sportarten, sagen wir Fallschirmspringen oder Wingsuit-Fliegen, die wirklich, wirklich cool sind, da bin ich mir sicher, ich habe in diesem Bereich nicht so viel Erfahrung, aber es ist ein kurzer Moment und viel Adrenalin, sagen wir mal. Und wisst ihr, viele Leute, wenn ich mit ihnen Tandem fliege, sagen sie: Wow, das ist so ruhig und entspannend, weil Gleitschirmfliegen tatsächlich entspannend ist und eine gute Mischung aus unterstützenden Elementen, Erfahrung und all diesen Chemikalien ist, die wir mögen, wie Endorphine und Dopamin und gewisse Mittel, und da ist auch ein bisschen Adrenalin dabei, bin ich mir sicher. Ich denke, das ist der Schlüssel, warum – manchmal hast du recht, dass die Motivation sinken kann – aber es ist wirklich lustig, dass ich, wenn ich in der Luft bin, wirklich, wirklich glücklich und motiviert bin. Aber es ist nicht so wie, als ich mit dem Gleitschirmfliegen anfang, da war ich richtig besessen, ich habe das Wetter beobachtet und dachte: Okay, es ist flugfähig, lass uns gehen. Oder wenn es nicht sicher war, ob es flugfähig ist, habe ich sogar zwei Stunden damit verbracht zu überlegen, ob es flugfähig ist oder nicht, das Gebirge aus dem Fenster gecheckt, die Wetterstationen, die Bedingungen und darüber nachgedacht, ob es vielleicht möglich sein könnte, vielleicht nicht, ob ich gehen sollte oder nicht. Diese Phasen habe ich nicht mehr, ich gehe, wenn es gut ist, und ich versuche sehr effizient zu sein, weil es auch Arbeit zu erledigen gibt, wissen Sie, organisieren, Sponsoring-Sachen machen oder über Projekte nachdenken, Videos machen, wofür ich gerne meine Zeit widme. Also bin ich immer so, wenn es nicht sicher flugfähig ist, bin ich wirklich froh, nicht zu fliegen, weil ich so viel fliege, ich denke mir: Oh, es ist okay, ich bin froh, einen Ruhetag zu haben, und ich nehme all diese langweiligen Momente raus. Und manchmal denken Leute: Oh, du bist nicht motiviert zu fliegen, ich sehe keine Leidenschaft. Das liegt nur daran, dass ich mir nicht sicher bin, ob es sich lohnt, und am nächsten Tag werde ich da oben sein und mich wirklich darüber freuen. Also ist es manchmal ein bisschen hart, den acro-Teil aufrechtzuerhalten, weil wenn man drei Stunden trainiert und ständig die gleichen Moves trainiert und das jeden Tag macht... ich bin mir sicher, ich fliege nicht so lange acro wie sagen wir Horacio oder einige Typen da draußen, und ich habe großen Respekt davor, Horacio zu sehen trainieren, ich meine, in Chile habe ich ihn gesehen trainieren, fünf, sechs Stunden ohne Pause, und ich dachte: Wow, ich bin beeindruckt, nach sechs, sieben, acht Jahren, ich weiß nicht wie viele, das die ganze Zeit immer wieder zu tun. Ich habe großen Respekt davor.

[00:48:10] Manchmal, weißt du, mache ich es, weil mir die sportliche Seite gefällt. Ich liebe es wirklich, mich zu bewegen, und Akrobatik ist sehr physisch, zumindest für die Bauchmuskeln und den Oberkörper, nicht so sehr für die Beine, aber es ist wirklich anstrengend, in sehr guten dynamischen Spots zu trainieren, wo man alle sechs Minuten eine zwei- oder dreiminütige Laufpassage machen kann, bei der man schwitzt und sich anfühlt, als würde man einen Marathon laufen. Hier auf den Kanaren gehe ich zum Beispiel drei Stunden lang trainieren, und heute habe ich meinen Freund zu seiner ersten Session mitgenommen – der schläft jetzt, weil er völlig fertig ist.

[00:48:54] **Ondrej Prochazka:** Andre, du hast erwähnt, dass du 30 bist. Lebst du gerade eher von Moment zu Moment oder hast du Ziele im Sport? Wenn du zum Beispiel mit 35 oder 40 denkst, weiß ich, dass einige...

[00:49:10] Leute, ich bin nicht der Typ, der sehr, wissen Sie, Pläne für die Zukunft macht, aber haben Sie Pläne für die Zukunft und Ziele? Ich bin...

[00:49:19] **Gavin McClurg:** Eher so wie du, ich habe nicht wirklich super langfristige Ziele, wie ich sagen soll, wo ich sein möchte. Ich bin eigentlich keine wettbewerbsorientierte Person. Wenn das Ziel für manche Leute wäre, Weltmeister

zu werden oder eine Goldmedaille zu gewinnen...

[00:49:40] Weil es eben so eine kleine Sache ist, eher so eine egoistische Sache. Ich meine, vor ein paar Jahren, bevor ich angefangen habe zu fliegen – oder sagen wir vor 10 Jahren – war ich ein Stadtkind. Ich bin in Prag aufgewachsen und war nicht wirklich unterstützt, weißt du, wenn man ein Stadtkind ist, so ein Kind aus einer Großstadt. Ich habe die Gelegenheit, ich habe ein paar Freunde, die in den Alpen geboren wurden, und ich habe immer davon geträumt, dort geboren zu sein, weil ich viel Snowboarding gemacht habe und immer in die Alpen gefahren bin. Aber als ich so 21 oder 22 war, dachte ich mir, ich muss mein Leben ändern. Ich will nicht sagen, dass ich unglücklich war, aber ich habe viel über Gesundheit und Lebensstil nachgedacht und ich habe mir überlegt, mein Leben komplett umzukrempeln – wie ich esse und was ich esse. Und zu der Zeit habe ich auch verstanden, dass gesundes Essen nicht die ganze Geschichte ist. Man muss sich bewegen. Man kann totalen Müll essen, aber wenn man viel Sport treibt, wird der Körper irgendwie gesund bleiben. Aber wenn man supergesundes Essen isst, Bio oder was auch immer du willst, und sich überhaupt nicht bewegt, dann wird man nicht fit. In dem Alter dachte ich mir also: Okay, ich werde versuchen, aus dem Büro herauszukommen. Ich habe wieder angefangen zu studieren, habe viel Sport gemacht und bin dann für meinen Master nach Innsbruck in die Alpen gezogen. Ich war total begeistert, einen Berg zu haben, den man hochlaufen kann, so 1800 Höhenmeter direkt vor der Haustür, während man immer noch in einer Stadt lebt. Das war eine große Veränderung für mich und ich konnte dort auch viel mit dem Gleitschirmfliegen anfangen. Das war die Motivation und das langfristige Ziel wurde eher: Ich möchte einen gesunden, sportlichen Lebensstil in der Natur haben, so weit wie möglich mit der Natur verbunden sein. Das ist immer noch mein Ziel, und der Weg dorthin ist nicht immer einfach, weil wir wissen, wie es ist: Wir brauchen Geld, wir müssen es verdienen, wir müssen arbeiten, wir müssen im Büro sein. Wie kommt man aus dem Büro raus? Nicht vor dem Computer sitzen wie eine Büroratte, was wahrscheinlich 95 Prozent der arbeitenden Menschen im Moment tun müssen. Das war die Idee, und ich habe nie gedacht, dass es durch das Gleitschirmfliegen sein wird, diesen Sport auf einem gewissen professionellen Niveau auszuüben, aber irgendwie ist es über die Jahre zu dieser Situation geworden.

[00:52:39] Ich führe ja ein minimalistisches Leben, aber ich verbringe so viel Zeit draußen, und was ich vor vielleicht acht oder zehn Jahren immer geträumt habe, ist jetzt irgendwie Realität. Und jetzt ist es nur noch die Frage, weil ich nächstes Jahr sicher in diese Transformationsphase gehe, wie ich das aufrechterhalten kann. Wie ich sehe, ob es möglich ist, einen festen Wohnort zu haben, vielleicht ein Haus oder eine Wohnung, mehr Platz zu haben. Wie es möglich ist, das mit einer Familie zu verbinden, ob man diese Art von regelmäßiger Umgebung haben kann und trotzdem die Möglichkeit behält, so oft wie möglich aus dem Büro und in die Natur zu kommen. Es ist ein sehr schmaler Grat und ein sehr komplizierter Aspekt im Leben von jedem. Und momentan ist es für mich wirklich schwer, über diese Dinge nachzudenken, denn wie soll ich eine ernsthafte Beziehung führen, wenn ich alle sechs, sieben, acht oder zehn Wochen an einem anderen Ort bin?

[00:53:44] **Ondrej Prochazka:** und ich würde sagen, wie ich oft über mein Leben sage: Das sind gute Probleme, die man haben kann, oder? Weißt du, du hast genug Zeit, um das herauszufinden, und es gibt keinen Zeitdruck. Ich denke, da machen viele Leute einen Fehler, wenn sie die Schule beenden; sie hetzen, weil sie angeblich etwas tun müssen oder etwas tun sollten. Und unser Leben ist eine kurze Reise, wir haben nicht viel Zeit, also gibt es keinen Grund, sich zu beeilen. Weißt du, Andre, das ist fantastisch. Wir sind in etwa einer Stunde fertig, also wenn es dir nichts ausmacht, werde ich dich um ein paar Fragen bitten. Ein Freund von mir, der in Innsbruck lebt, Max, hat mich auf diesen Proust-Fragebogen aufmerksam gemacht, den ich wirklich liebe. Ich werde dir ein paar stellen, das sind eher so schnelle Fragen, du musst sie nicht schnell beantworten, du kannst...

[00:54:39] Wir machen dann Schluss, ich weiß das wirklich zu schätzen. Ich weiß, dass es auf den Kanaren schon sehr spät wird und dass du ins Bett willst, weil du noch trainieren musst. Also, okay, hier geht's los. Oh, eigentlich

[00:54:47] **Gavin McClurg:** Ich bin topfit.

[00:54:50] **Ondrej Prochazka:** Du bist bereit. Du hast deinen Freund ordentlich umgehauen, aber dir geht's gut? Oh.

[00:54:54] **Gavin McClurg:** Ja, ich meine, ich trainiere so drei bis drei Stunden am Tag, jeden Tag, also merke ich es nicht. Ich könnte zwar länger trainieren, aber ich möchte mich auch nicht übertrainieren, weil das ist das Problem bei acro – ich habe da so eine kleine Sache im Kopf, dass man, wenn man viel trainiert, viele Probleme mit den Sehnen in

den Armen bekommt, und das kann ein bisschen... ich glaube nicht, dass es daran liegt, dass ich diesen Gesundheits-Lifestyle-Ansatz habe, ich glaube nicht, dass es langfristig wirklich gut ist, das zu machen. Es ist wie ein Tennisarm, weißt du? Ich denke, Ähnliches kann in jedem Sport passieren. Ich denke, Hike-and-Fly ist wahrscheinlich einer der gesündesten, aber du weißt schon, man will auf eine spezifisch intelligente Weise trainieren, sozusagen. Aber lass uns mit der Frage weitermachen, ich bin ziemlich interessiert daran.

[00:55:45] **Ondrej Prochazka:** Okay, was ist dein Lieblingswort? Oh, verdammt.

[00:55:49] **Gavin McClurg:** äh Natur und

[00:55:51] **Ondrej Prochazka:** Was ist dein am wenigsten Lieblingswort? Krankheit. Oh, ein guter. Was macht dich heiß? Gutes Essen. Wir beide. Was macht dich ab? Ich...

[00:56:02] **Gavin McClurg:** Ich denke, wenn ich so eine negative Stimmung in der Luft spüre, weißt du, wenn selbst wenn Menschen negative Energie ausstrahlen, das schreckt mich ab.

[00:56:12] **Ondrej Prochazka:** Welches Geräusch oder welche Lautstärke liebst du, Bir?

[00:56:16] **Gavin McClurg:** das Singen, weißt du, und ich liebe eigentlich das Geräusch des Schirms, weißt du, egal ob im acro oder im cross country, das ist wirklich so schön, ja, ich

[00:56:26] **Ondrej Prochazka:** Stimmt. Und welches Geräusch oder welche Lärmquelle hasst du denn?

[00:56:30] **Gavin McClurg:** Ich hasse, wissen Sie, diese Art von Motorengeräuschen. Wir haben so viele Autos um uns herum, aber all diese Motoren sind nicht in einem guten Zustand. Ich weiß nicht, ob Sie eine Idee haben, wie man das macht, aber der Geruch und alles andere, wissen Sie, das schreckt mich einfach ab und

[00:56:43] **Ondrej Prochazka:** Welchen Beruf außer deinem eigenen würdest du gerne ausprobieren oder ausüben? Ich habe...

[00:56:49] **Gavin McClurg:** ich hatte schon immer diesen Traum, mal für so zwei Wochen einen bestimmten Job oder Beruf auszuprobieren, weißt du, und einfach die Kapazität zu haben, da einzusteigen und ihn professionell auszuüben, aber dann eben schnell wieder aufzuhören, weil ich glaube, ich würde sterben, wenn ich einen Job für eine lange Zeit machen müsste. Aber ich würde gerne mal versuchen, kommerzieller Flugzeugpilot zu werden, das könnte ziemlich interessant sein, auch wenn ich nicht so arbeiten möchte, und ich meine, da gibt es ja viele Dinge zu probieren und

[00:57:24] **Ondrej Prochazka:** Welchen Beruf würdest du auf keinen Fall ausüben wollen?

[00:57:27] **Gavin McClurg:** Ich denke, Müllabfuhr ist ein ziemlich harter Job, aber ich finde, ein Müllmann ist in meinen Augen immer noch viel besser als ein Minor. Ich denke, Minor ist das Schlimmste, was – du weißt schon, was ich nie machen würde, weißt du, irgendetwas im Bereich der... im Geist.

[00:57:47] **Ondrej Prochazka:** Genau, das ist das Gegenteil von „in der Luft zu sein“, oder? Okay, dann die finale Frage: Wenn es ein Himmel gibt, was würdest du gerne von Gott hören, wenn du an den Perltoren ankommst? Vielleicht...

[00:57:59] **Gavin McClurg:** Er wird sagen, du hast dein Bestes gegeben, aber es war nicht genug. Ich...

[00:58:03] **Ondrej Prochazka:** So, äh, ein gemeinsamer Freund von uns, Vessel, er hat gesagt, äh, gute Arbeit, und ich dachte, ich dachte, das war gut, er hat gute Arbeit geleistet, fantastisch, das ist eine gute, und na ja, ja, Andre, vielen Dank, ich weiß das wirklich zu schätzen. Ich danke dir für deine Zeit, äh, danke für deine Inspiration und deine Gedanken und deinen Rat. Ich denke, äh, unsere Hörer werden viel daraus mitnehmen. Ich weiß das wirklich zu schätzen. Ähm, bevor wir uns verabschieden, wo können Leute mehr über dich erfahren und wie können sie dich kontaktieren, wenn sie andere Fragen haben und so weiter?

[00:58:40] **Gavin McClurg:** Danke auch für die Einladung. Wenn mich jemand kontaktieren möchte, gibt es auf meiner Website Kontaktinformationen. Ich bin außerdem immer auf Facebook erreichbar. Und wie lautet deine Website? Die Website ist mein Name, also www.ondrej-prochazka.

[00:59:05] **Ondrej Prochazka:** Alles klar, Andre, vielen Dank, Kumpel. Wir sehen uns, wenn wir uns sehen, ich bin sicher, wir sehen uns bald. Ich werde im Juli in Europa sein. Ich wünsche euch viel Erfolg für das X-Peer und für eure acro Wettbewerbe und euer cross country Fliegen. Wir sehen uns bald, Kumpel. Danke, danke.

[00:59:23] **Gavin McClurg:** viel gesehen, bis bald in den Alpen, Kumpel, pass auf dich auf.

[00:59:31] **Ondrej Prochazka:** Ich hoffe, euch hat das gefallen, mir hat es auf jeden Fall. Es wird wirklich interessant sein zu sehen, was in Andres Karriere passiert. Was für ein unglaubliches paar Jahre er hinter sich hat. Ich hoffe, es hat euch gefallen und ich hoffe, ihr wisst, dass er noch nicht sehr lange fliegt, aber Mann, er hat sich schon einen Namen gemacht, indem er Weltrekorde aufstellt und Aaron, die X-Alps und X-Peer unterstützt. Er gibt definitiv alles, es ist immer wieder toll das zu sehen. Alles, was wir euch bitten, ist einen kleinen Beitrag für die Show. Ihr findet den Link, falls ihr etwas beitragen wollt, ich schätze es wirklich sehr, wenn ihr das tut, auf cloudbasedman.com. Bei jedem dieser Podcasts steht der Link unten in der Beschreibung, zusammen mit dem Athleten, den ich interviewt habe, und sonstigen Logistikdetails. Und ich mache das, wie ich oben in der Show gesagt habe, zwischen den Folgen, um eure Fragen zu beantworten. Wenn ihr also etwas habt, das ihr in diesen Podcasts nicht bekommt, und ihr etwas Persönliches über die X-Alps, das Training, das Fliegen in Sun Valley oder das Fliegen auf 18.000 Fuß oder was auch immer fragen wollt, schießt mir die Frage einfach zu und ich werde sie in der nächsten Show beantworten.

[01:00:26] Bis dahin: Fliegt sicher, fliegt weit und habt Spaß. Cheers!