

Guy Anderson and Lessons for Everyone

Cloudbase Mayhem Podcast 23 — Guy Anderson

Published	2016-08-23
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-23-guy-anderson-and-lessons-for-everyone/
Duration	01:45:05
Speakers	Gavin McClurg, Guy Anderson
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0023-guy-anderson-and-lessons-for-everyone.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	29 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	21
Show notes	21
Transcript	21
Deutsch	41
Show notes	41
Transcript	41

English

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

Show notes

On the last day of the World Cup in Sun Valley in 2012 British pilot Guy Anderson disappeared in an area we call "no man's land." Three days later, in a heroic search effort involving thousands of man hours and a very fired up team Guy was found, in no small part due to his own monumental efforts to stay alive. Guy suffered some pretty major injuries but three months later he was flying at the top of the stack at the Superfinal and hasn't looked back since.

Transcript

[00:00:17] **Gavin McClurg:** What's up there everybody? Welcome to another episode of the Cloud Base Mayhem. We're going to start this one off a little bit differently than we typically do. This podcast is with Guy Anderson, a fantastic British pilot who's currently at the Europeans doing really well over there. Some of you know the name because you know the name and some of you probably heard about the accident he had here in Sun Valley in 2012. Went in and in a very remote part of the Pioneers and it took us a couple days to get here. It took us a couple days to find him. It was a pretty heroic effort to get him out of there and it was a pretty heroic effort on his part to get through that one. So this episode is a lot about safety and what Guy went through and the success there and his success since and coming back from some pretty major injuries.

[00:01:10] It's not a downer by any means. This is a really inspiring talk but I want to talk about and start this one off a little different because of an incident we just had here in Sun Valley a couple days ago. Nate Scales is running the Intermountain Wide Open. It's been epic. This is the second year he's done it. It's attracting some great pilots to the zone from Utah and Wyoming and Montana and Nevada and people were just sending. And a couple days ago we had maybe the best day of the year. Just fantastic. Tons of people showed up. We must have had, I don't know, 25 people on launch which is about 200 times what we normally have. And boomer day. Fantastic. Got off the hill. I think 12 of us got over Trail Creek and we were heading towards the Big Lost.

[00:01:59] We know it's a fantastic day because Nick Greece went on and did I think about 300k that day and nearly made it to Bozeman. So it was just really lining up to be a fantastic day. Clouds were lining up. Base was super high. And all of a sudden on the radio there was this terrifically bad scream. And one of the pilots went in low. Was clearly very hurt. And that rescue effort to get him out of there really I don't think could have gone much better. And so I just wanted to talk about some of the things that went down. Some of the things we did that really really worked. So you can be thinking about it in your own flying and your own kit.

[00:02:46] I'm going to be writing an article about that. In fact the article might even be out before I get this podcast out. So there will be more detail in the article both for USHPA and on my blog. So keep an eye out for that. But just some of the things that really tipped the scales in terms of the success of getting the victim out of there and getting him to the hospital in pretty record time I think. We got him out of there in about three hours. Which sounds like a lot of time. But when you start throwing helicopters in the mix and the terrain that he went down in and what we had to do to get to him. Yeah pretty heroic effort on the part of many people. Some of the things that I just wanted to kind of walk through in regards to the success of that.

[00:03:37] One was Life Flight. We used Life Flight for the helicopter extraction. I think very few of us had Life Flight membership. It's \$60 a year. If you live in the Northwest that's awfully cheap insurance. You know instead of paying for a \$15,000 helicopter ride. Make sure you've got something. When you travel make sure you've got something internationally. When you're home make sure you've got something that works at home. That one is pretty critical. You know suddenly you have a bad day and you rack up a whole massive bill. And be careful things like GEOS. You know the insurance that we get through Spot or DeLorme. They've got a paragliding.

[00:04:19] Exclusion. So I don't believe that covers it. I might be wrong. But you know make sure you're covered. One of the things that was really critical in the success of it was keeping somebody high. We were in a place that didn't have

any cell coverage. But if you were high you could reach one of the towers. And so Matt Beechinor Farmer was staying up you know right around our legal limit or up around 18,000 feet. And he was calling the shots which was just a remarkably insane and awesome effort. You know this Sun Valley in the middle of the day. The pilot went in about 1 p.m. And so the day was smoking and booming. And it was on. And he was up there you know managing his glider and calling 911 and managing search and rescue and talking to us on the ground with his radio.

[00:05:09] Just an unbelievable effort. But I think even more important was just having somebody immediately take the lead. You've got to have a lead in this kind of a situation. Nate Scales just kind of automatically went into that zone and took the lead. And so he was calling the shots with the radio. He made the decision to keep Farmer high. He was putting people in place before we were even on the ground. So make sure you've got somebody that can just keep a level head. Be a leader. Call those shots. That was really critical. Every single one of us had a DeLorme. Having that two way texting capability is just totally critical in any kind of situation like this. In my opinion it's critical every time we fly.

[00:05:55] But in an emergency like this you would not believe the amount of two way texting we were doing. And you know at one point for example Revis had a really great spot LZ planned out for the helicopter. So bam he sends them a message. They've got his Latin long. They've got a position on him. It doesn't mean we don't have to radio it to Farmer. He doesn't have to radio it in from there. It's just done. With a spot you've got your pre. You've got your four messages that you have planned out to certain people. If you haven't set up the right people before that certain flight it's pretty much useless. I just keep. To me spot is useless. You've got a tracking device. Great. It's better than nothing. But with DeLorme you've just got the maps. You've got the two way texting.

[00:06:41] You've got the little icon you can press to see where a person is and immediately see their direction. And course from you and how far away they are. I just can't stress enough. I mean if you come and fly here in Sun Valley I would actually be pretty reticent to fly with you if all you had was a spot. They're just an inferior piece of equipment. We could not have done this rescue with spots. It's just impossible. You know number one the victim couldn't reach his DeLorme. So luckily we had a visual visual on him. So that's one thing I wanted to stress. Make sure you've got your DeLorme in a place where you can hit him. Hit the SOS if you go in hard. But we did have a visual on him. A couple other pilots Bill Belcourt Revis Gray and Evan Boucher you know put their gliders.

[00:07:28] They were they were able to land very close to the victim which was really critical to be able to get to him quickly and you know keep him calm and put him on oxygen and and then start taking vitals and relaying all that information to the rest of the team which we were then able to relay to search and rescue and the helicopter all that stuff. Was was really critical. O2 keeping the victim you know keeping his pulse and blood pressure and everything in check because we all had O2 that was that was really helped by having that. Good thing to have in your kit. First aid Revis had a really solid first aid kit but we all need to have really solid first aid kits. You know that's got to have a minimum of some pretty basic stuff. You know some pretty powerful painkillers some gauze some super glue some starry strips you know make sure you've got a pretty decent first aid kit that you carry with you all the time.

[00:08:26] You know this could have gone so much worse. You know number one if this victim had gone in and it was just a typical day here where we only got maybe two or three people on launch it would have been really hard if not impossible to get him out of there. So you know having having people around having the first aid Revis had a couple of things that are really critical in this kit. He had like an emergency blanket and he had trekking poles so he was able to build a big flight sock for when the helicopter came in. Super important. He had pen and paper in his first aid kit to keep the vitals with. Another thing really important that I don't think many other of us had. Enough food and water. You know it was a really really hot day. We all had to hike a long ways to get in there. It was you know you got to have sunblock you got to have water you got to have food.

[00:09:16] You got to have you got to keep calm and you got to move at a pace where you don't forget anything. You know you got to have people that are really thinking and working things out. What could we possibly need in there. You know in this case before the helicopter got in we were thinking OK we're going to have to carry him out. Really really I cannot emphasize how hard that is to do even when you have a perfect board to carry somebody out on a backboard or something. But you know we took a couple fence posts and we had a bunch of paraglider bags and a bunch of straps and so we could we could have fashioned one or built one. On the spot if the helicopter couldn't come in there which was

that we were actually thinking wasn't going to happen because it was such a big booming day and the train was pretty rough. A lot of times helicopters don't like to go into that kind of thing. It was a great extraction. Went really well.

[00:10:01] The victim's going to be totally fine. You know surgery he was pretty banged up but he's going to be fine. So I guess lastly it was also a reminder to all of us to just you know watch where you're going. Watch where you're putting your glider in. You know I can't even make a call on what happened here at all. But you know if you're going into the lee and you're going to be low you know God be careful and maybe just you know if you were if you've already blown the move maybe call it a day. You know maybe just decide OK this isn't the day for me. I don't need to go in low and scratch in a place that might be dangerous. Save it for another day. You know like Nick always says fly the day not your desire. So yeah hopefully that helps.

[00:10:47] And let's go ahead and get into this talk with Guy Anderson. I think you're going to really enjoy this fantastic person and an incredible pilot. He's been at it for I think 24 years now. There's a lot to learn from this one. Stick with it. Enjoy my conversation with Guy Anderson.

[00:11:05] **Guy Anderson:** It's been some time since I have seen your face.

[00:11:12] Mr.

[00:11:15] **Gavin McClurg:** Anderson I have always wanted to say that I'm a huge fan of. I'm not a huge fan of Keanu Reeves but the Matrix. Welcome to the mayhem. It's it's really cool to finally be able to do this with you. I know you're in the middle of pretty awesome Europeans. What's happening over there.

[00:11:34] **Guy Anderson:** Well it's all it's all kicking off. It's we've had we are seven days now into into a potentially a total of nine days. And yes it's been very very racy conditions over here. Pretty full on full full bar mashing stuff. And yeah it's it's it's great great fun. Great fun.

[00:11:57] **Gavin McClurg:** And I see you're you're sitting very nicely in 17th place. So you're you're definitely in striking position. Yeah. How's it been going for you.

[00:12:06] **Guy Anderson:** Well it's all been certainly a bit of an education. We've been given the run around by honor in his own fashion. He's he's really playing the game beautifully. But yeah this is hard in this level to get a break on on anybody. They're all so good here that we've had days where you know 60 70 pilots are all arriving in goal within two minutes of each other. So to really make a jump and make it make it count is bloody hard.

[00:12:42] **Gavin McClurg:** Yeah I'll bet. Very

[00:12:43] **Guy Anderson:** exciting all the way.

[00:12:45] **Gavin McClurg:** Would you compare this to like a Superfinal or is it is it the same kind of. Caliber. I'd say

[00:12:51] **Guy Anderson:** more or less. I think I'd say the super finals probably a touch a touch higher because you've got everybody who's on form turning up and that would include some of the guys from the States and Australia and elsewhere. But but yeah you've got all of the main countries from Europe with their best guys really really showing showing how they how they fly. So it's a pretty fast and furious. Level definitely.

[00:13:21] **Gavin McClurg:** And you know honor and is just he's just having one this year. My God that guy is just wow. You know his big 300 plus F.A.I. triangles in southern France which is to me a terrifying place to fly. I know that area quite well from the ex-Alps and he's just sending it over there. What's he doing differently.

[00:13:44] **Guy Anderson:** I think honor is he's always had the speed. I think now possibly from chats he's had with Russ I don't know but he's showing a real measure of control as well which I think is it was always going to come. He's he's he's got such lovely glider skills and but he's now got an extra level of discipline I think to his flying so he can control gaggles when he wants to and he can push when he wants to as well. So he's. He's he's really is becoming the sort of amazing pilot that we all thought he would become so and he's and he's such a lovely guy at the same time there's no he's he's not arrogant in any way he's he's just a lovely really really pretty well formed guy so it's a pleasure flying with him he's always a real gent in the air is no he's not pushy in any way it's just an edit yeah a nice a nice.

[00:14:49] Yeah. Thing to share this guy with.

[00:14:52] **Gavin McClurg:** Fantastic way I want to talk a lot about comp flying in this in this kind of interview with you but I'd love to you know there's not a ton of information available about you online but so I wanted to just give our our listeners who aren't really familiar with you and what you're doing a little bit of background can you kind of walk back the clock and give us a brief history of guy Anderson in the air.

[00:15:18] **Guy Anderson:** Well I I got started I saw I was walking up in the Pyrenees I mean I'm in the wine business so I had I was down in Bordeaux and I had a weekend off so I headed up to the mountains just just to go walking up and up and up in the high Pyrenees and I saw a couple of guys take off and they thermal around and then flew all the way down the valley to a bar. And it took me probably four hours trekking to get to the same bar and I just thought that maybe paragliding was a better way of getting around mountains than walking so I came home told my wife about this thing I'd seen and she actually went off and bought me a weekend experience in Wales and has totally regretted it ever since.

[00:16:14] **Gavin McClurg:** That poor woman. Oh my. Yeah.

[00:16:17] **Guy Anderson:** Well I yeah because I I knew the very first moment my feet left the ground on a glide down a shitty little hill in Wales that I was totally addicted to this this silly thing and. And what year was that. That was in 1992. Oh my. And it was and I took it up at the worst possible stage I had two small girls one. One. Just just walking the other one in a pram and I would go off at a drop of a hat to Wales every every time I could to just just to learn and and get better and eventually start thermaling and yeah and I've just been totally hooked on it ever since.

[00:17:07] And who are your not a good thing not

[00:17:10] **Gavin McClurg:** a good thing for the family is it no.

[00:17:13] **Guy Anderson:** Have your girls gotten into it at all. They sort of understand but it's been. A long time and it's sort of one of those things that dad does so anyway but yeah it's it's they've been very good about it over the years. Have either of your girls gotten into flying. No I took them up from quite an early stage I took I used to put my helmet on whenever I was in charge of the girls I'd take them off and we'd we'd go flying off the cliffs in. On the south coast and I just sit zip them into my flying suit and. Put my helmet on their head and off we go and but they haven't really it's not their thing they they quite enjoy coming along on a tandem but it's it's it hasn't gripped them the way it's gripped me so but that that's great I mean everybody does it does their own thing and.

[00:18:08] So they should and

[00:18:10] **Gavin McClurg:** and so when did you start getting into comps and and who were your crew back in the day. Was that you know Eddie and John Sylvester and those guys or Russ or.

[00:18:21] **Guy Anderson:** Yeah yeah it was it was probably pre Russ when I there was Bob Drury around and yeah John Sylvester certainly and Eddie Colfax back in the day Eddie actually was the guy who taught me Eddie signed off my club pilot rating in Wales and he's a complete hooligan yeah and but yeah and we've we've shared lots of. Memorable flights ever since but yeah Eddie Eddie would have said told me to have a go at comp flying and I turfed up at the Brits in 96 I think and but in those days the comp flying was completely different we used to have to take photos of term points and it was all a bit daft I remember one one day Hugh Miller actually lost both his.

[00:19:16] Cameras because they were tied together he lost the whole lot over the side so that that screwed up his comp and I I I I did comps for a couple of years but I just decided that the technology then wasn't really up to it when you're we had one comp in more zine and we were having to go around the back one of the term points was the hotel on the top of the avorias cliff I don't know if you know avorias in. Near more zine there's a big cliff there and a bunch of hotels perched on the top and some somebody had you had to have very visible term points that people could identify whether you were insect insect or not but we were going around the back of this hotel in in a terrible howling gale and photographing the back and proving that from the room number that you could see that you were actually in sector and I was just.

[00:20:16] Thinking this is stupid that you know you're taking your hands off your brakes you're having terrible collapses as you're doing it and it was just it was too frightening for words and that and I had had a bit of a of an episode because I just got a new comp wing that might had a gradient avax back in those days and we didn't know anything about trimming of gliders it when it when we when I first got it it was fantastic but.

[00:20:48] After probably a hundred hours of flying it it was going seriously out of trim and I just thought it was it was possibly me or something but it would it would spin the drop of a hat and in the same comp in more zine I had a bit of a deal it it collapsed in front of me it started spinning and then I managed to stop that and then it dived behind me and carried on spinning. And so I'm getting wrapped up but the brattle of the of the of the risers is is getting closer and closer my head's being forced down to my knees and just the last minute I managed to pull both risers over my head but by doing so I pulled my helmet off and so I'm dropping through so then I managed to correct it and I got it flying again and but I've been whipping past this cliff at the time which was a bit.

[00:21:46] Scary and the helmet actually landed on a chalet down below below and broke some tiles in some chalet owners roof so he was he turned up a bit later and he was pretty furious but at the same time I got ordered out of the air by this by Innes Powell who was our safety officer because I in those days you weren't allowed to fly without a helmet but it was pretty that was all pretty scary. Oh

[00:22:14] **Gavin McClurg:** that seems quite rude.

[00:22:16] **Guy Anderson:** Yeah very very rude yeah and this is the same Innes Powell safety officer who do you know you do you know Bob yeah yeah yeah well he was Innes famously came tumbling through a start gaggle and Bob came over on the radio and said mind out everybody the safety officer is coming through so we all had to part ways and let him let him come through. And

[00:22:48] **Gavin McClurg:** down through your your tumbling incident and ripping off your helmet did you manage to take the photo I

[00:22:54] **Guy Anderson:** did get the photo and I was I was ordered out of the sky to go and land and there were people but in back in those days you know gliders were not like they are now they there were people flailing around all over the place and they were they were very big floppy things that would drop out of the sky it was they're not the machines in any shape or form that we're flying today.

[00:23:17] **Gavin McClurg:** Yeah sure.

[00:23:18] **Guy Anderson:** Um but I just sort of decided about that stage that I'd had enough of um of going around um taking photographs and I didn't think it racing I like the racing side of it but I didn't like the lack of technology and that there's having to wait until three in the morning to find out that you weren't in sector and we had we used to do pin uh you'd actually have to mark in in a map where you got to with a pin. Yeah. Um it wasn't very it wasn't very tech techy and uh there was forever pin creep going on with people saying oh well if if Bob got there I got two fields further than Bob. Right. And that was about as as um scientific as we got to finding out who was the winner of a comp and it was it was all a bit of a joke but it was great fun but um yeah not not really uh measurable.

[00:24:13] **Gavin McClurg:** Things have come a long ways it makes me realize how much I missed out on. Uh if you those of you listening if you want some more really hysterical stories about taking pictures you've got to listen to the episode with Nate Scales he was the uh he he had perfected things like dropping your camera and dropping the batteries out of the camera and it's it's pretty funny. Yeah I mean

[00:24:36] **Guy Anderson:** those days.

[00:24:37] **Gavin McClurg:** Good thing that's over. I can't imagine especially in a place like this I mean god taking your hands off your brakes is a full on thing to do anyway let alone take a picture. Yeah. Yeah. Yeah. What happened then between those kind of early days and let's say Sun Valley did you uh. Well

[00:24:54] **Guy Anderson:** well I I after so I did a few years of comp flying and then I I got into a bit more of the not well a bit of vol bivouac but more vol visa um so we would disappear off and fly from uh I'd I'd get a flight to Nice I'd

meet up with Ulrich Jessup and we would fly from there up to Geneva. Yeah. Over a couple of days and I really enjoyed doing that and I did quite a bit of flying with uh two other Englishman Simon Headford and um and uh uh Tim Guilford um and we we would we would head off on silly treks through the Pyrenees and uh decide it was all dangerously unflyable but um yeah yeah we did did a bit so some of the things that you do but I know very much.

[00:25:49] The tamer version and um with the odd stop at a decent restaurant as well um which I quite enjoyed and then and then because I I'm I my wine business I had to go on trips to places you know rather lovely places like Argentina a lot we were importing quite a lot of Argentinian wine back then and uh so I'd bunk off and take my glider with me and um fly quite a lot. Yeah. Up up and down the uh the the uh the Atlas not the Atlas the um the the the mountains of uh around Mendoza and um uh and south of that.

[00:26:32] **Gavin McClurg:** I don't know that. Barry Lake. Yeah I don't know that area well at all it looks like a really fun place to have adventures.

[00:26:39] **Guy Anderson:** Yeah yeah I mean it's it's it's pretty pretty epic stuff it's very very windy and uh a few a few times if you land out it can be. Just ridiculous uh I had I landed I I I had a quite a uh windy trick trek in and it was you get a lot of wave forming there which can be quite scary on on paragliders special well maybe less now but back in the day they were it was it was a bit more treacherous um uh but you you could land out only few hundred yards from a road and it would take you three or four hours uh to push your way through to uh a three or four hour ride. through the cactus plants you have to you know reuse your use your glider as a battering ram and um and just yeah so that wasn't wasn't much fun

[00:27:29] **Gavin McClurg:** ouch that's some proper kind of adventure flying is that still where is your heart in in paragliding is it more with the comps or is it more that kind of thing well

[00:27:41] **Guy Anderson:** I've got back into comps since I I loved I loved doing that and uh I love the places it takes you uh and the silly experiences you get. Yeah. Having to I used to take a fishing rod as well and um I quite like uh doing a bit of foraging um so trying to survive off what you what you you can take with you as well I I quite enjoyed that um but but yeah I've I've really got back into comp flying probably seven six seven years ago I I sort of decided to have another another go at it and the gliders are so different now um that. I I it's it's opened it up for me and I I the year of sun valley was the first uh year I got back into um what got up to a level where I had a letter to get into it into the world cups and um sun valley was actually my only my second world cup but I'd sort of put given myself that year a target that if I could possibly get a place uh to get into the Superfinal maybe.

[00:28:50] Yeah. That that was that would be that would do it for me for that year but since then um I I've I've really enjoyed the everything about it and the people are such fun and and I I totally agree with what Nate was saying that one year of world cups just one world cup is probably the same as doing as a learning experience compared is is about same as a whole year of flying cross country so um yeah it's it's a real eye opener. Yeah. What you can do when you're married like that.

[00:29:23] **Gavin McClurg:** And then you you were uh you know before the before we started the show you were telling me you guys have been doing some pretty cool uh I guess you'd call it adventure flying but more kind of one day stuff in in from your home here in Britain tell me about some of that. We've

[00:29:40] **Guy Anderson:** got a fantastic Hugh Miller the editor of cross country he set up Hugh and and Jim Mallinson. Yeah I know Jim very well my

[00:29:49] **Gavin McClurg:** first ever bivy was with uh. Was with John in in uh in beer back in two that was at nine or eleven um it was very early on and we did a little flight from beer back to top landed above Manali and spent the night in the ice and then flew back the next day and yeah he kind of introduced you know this whole bivy thing to me a few years back but those guys are great. Well

[00:30:12] **Guy Anderson:** Hugh Hugh Jim and and Jockey uh decided to set up a north. Versus the south of of Britain competition and uh it's so for just one weekend a year we all get together in in a location uh normally the middle of England and the principle is that we will travel because in England the weather's so shit most of the time uh you've got

there but there is somewhere in the UK that's going to be good um so we decided to have a a mobile competition so it's it's the top. I think. I think 30 pilots from the north versus the top 30 in the south and we all get together have a bit of a party and then head off in our cars to wherever it's going to be good so this year we um all met up in the Lake District at Jockey's Place and then the the after a big night out at um at Jockey's Center we all headed off in a coach that we we uh found that morning and headed up to Scotland to a mountain called Tinto well a mountain called Tinto.

[00:31:21] It's it's a it's a big biggish hill um but we don't really have mountains in the UK not real ones but um the biggish hill and then set a goal of 217k down into England and um uh I think out of a field of of 60 probably uh a third made it I think 20 15 or 20 people made it to to this uh little field down near Barney. That is

[00:31:51] **Gavin McClurg:** awesome. What a cool flight.

[00:31:53] **Guy Anderson:** Yeah and and flying over the English countryside is uh an absolute treat it's it's always sort of emerald green and you can see both coasts uh from about you know 5,000 feet where we were and um it's this comp is becoming a really special weekend I mean we've had just ridiculous um weekends for the last couple of years. We've flown probably uh sort of goals of 200k um three times uh yeah over the weekend it's ridiculous. Are you guys calling that on the on the weather

[00:32:36] **Gavin McClurg:** is is the weekend flexible or do you just keep getting lucky with

[00:32:40] **Guy Anderson:** the weather? It's it's totally mobile so we started in Scotland we all trekked down to the to the north north of England the next day was going to be good in the south so we're getting there. We're getting on the car and you drive for five hours and we all went from a little a really tiny hill sort of like 100 meter top to bottom and we flew from there down to Brighton which is 150k to to to where yeah I mean it's just ridiculous um Russ came over from uh because he he lives in France and um he he'd never flown 100k in the UK ever and uh in two days he flew 300k. Yeah. 75k so it's just unbelievable

[00:33:25] **Gavin McClurg:** that's awesome it's kind of it it's kind of along the principle that of the uh you know Nate's comp that's going on right now called the inner inner uh Intermountain Wide Open you know he runs it for two weeks and it's basically it's your four best scores on on X contest and people can fly anywhere you know it's it's kind of a bragging rights thing you know the the if the if the best scores are from Sun Valley then Sun Valley wins but it's not really the person it's more it's basically a way to get everybody to get to the top. Yeah. In the same zone and and go go flying which I mean the other day we launched here a couple days ago and there must have been 30 people on launch and we haven't seen that since the World Cup you know that just doesn't happen here usually. Yeah. There's maybe two of us so that was pretty exciting.

[00:34:10] **Guy Anderson:** That sounds brilliant. Oh well I'll hit. Yeah. It's very tricky in the flying in the UK as well because you've got all sorts of airspace restrictions and things so yeah but it's all down to just it's. there's no prize or anything it's all down to bragging rights and it's just a good fun thing to get together with other other british nutters who um who share your your addiction to a silly sport well

[00:34:37] **Gavin McClurg:** so you you started kind of getting back into comp flying six or seven years ago and you know in the last couple years i mean really since sun valley so that's what i want to ask about is it seems like you have really uh upped your game especially since that incident which is you know in some ways kind of unexpected um but how have you before we talk about the incident how have you approached um just progression and training is there training involved or um because i i believe you're defending the british title this year is that correct i

[00:35:13] **Guy Anderson:** i i did i'm sadly i lost it but i was very happy to to hand on the cup to alex coltman who who flew flew his socks off and thoroughly deserved it but uh yeah i came i came uh third in our comp this year but um yeah i was very happy to win it last last year yeah

[00:35:33] **Gavin McClurg:** and you are you are not surrounded by slouches in the air as well that's a that's a that's a hell of an achievement no

[00:35:40] **Guy Anderson:** we've got a good good we've got a very good level of pilot in the uk and we've got an exciting new um section yeah

[00:35:48] **Gavin McClurg:** so we were asking about uh how you've kind of approached training and progression and um improvement since you got back into comp flying yeah

[00:35:58] **Guy Anderson:** i i i think that um the comp is something you've got to spend time learning it it doesn't go in straight away the whole the little tricks here and there and the the whole the general uh discipline that you need to really um get to takes time i think and i i don't think however good you think you are there's there's always so many other pilots who just know how to get through a landscape quicker than you do that it takes a while before you understand the um the the sort of flow that you need to adopt so i don't think you can expect to um get to the to the high level that quickly and unless and you just got to sacrifice time with pilots that are much spending time with pilots who are much better than you are until you it starts to rub off on you um and and i've learned so much from so many people but uh probably i mean i've got a few people who i really admire in in our game and i try to match their style and i think um people like

[00:37:17] well Russ Ogden is is a is a complete legend and the way he flies is is uh it's hard to emulate because he's so good but i like i like his style i like uh i like nick Nick Greece style as well um he's a great climber which i think is the main the main skill that you need to achieve if you can climb climb well with a with a in a good gaggle then you can generally fiddle your way towards the front um that's one skill i think gliding i love the way charles guzzo glides he always uh can seemingly get from just just from the top from the bottom to the top on a on a long glide just by being a bit more intelligent than everybody else um so but i i just think it takes time you know in our game um and you'll only you'll only get to a

[00:38:18] level if you if you can put in the hard yards and um and and um and observe those around you who who are really doing a good job how much are you flying every year i fly i spoke about 300 hours a year a lot and quite a lot um and that's uh i try to do as as much as i can in in competition um because i think it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's i think that's really that's really where you can measure how you're improving or if you're improving or not um but it's such a hard game though as there's a there's a there is an element of of luck and i used to yeah i i used to think that i was always being a bit hard done by but your luck your luck improves the more practice you put in um it's funny how some people are more lucky

[00:39:16] **Gavin McClurg:** than others

[00:39:16] **Guy Anderson:** isn't it yeah yeah but then but then you can have um some it's such a there is an element of lottery in this even we had this week we you know pepe maleke who is i think one of the one of the the best pilots he he won the competition in gemona the world the last world cup in gemona in italy uh and and he had been flying brilliantly he bombed this week um two k's from the start gate the whole he he did appeared to do nothing wrong but the air swallowed him up and he was gliding off and doing nothing that he wouldn't normally do that would end normally he'd end up right at the front and would win it but this day he ended up landing scratching his head and going well how did that happen so that's the i think it's the lovely thing about this spot sport is that you just never quite know where it's going to take you and it can it can be uh on an amazing journey and you can end up winning a task uh or it can be uh it can be uh it can be uh it can be uh it can be put you on your ass and um and you end up and you think that you don't even don't even know where to start right scratching

[00:40:26] **Gavin McClurg:** your head out in the field not in the middle of nowhere what the hell just happened it happens to everybody doesn't it yeah um it is of the 300 hours how much of that would you say is comp versus just free flying just approximately percentage wise i

[00:40:40] **Guy Anderson:** would say about about 50 50 about 50 i love i mean i just love flying i'll go flying on a crappy day in england quite happily uh i love i've got a new tandem which i'm enjoying um any any form of being in the air especially if you can if you can get up to get up and away from a hill is is fun so

[00:41:07] **Gavin McClurg:** 20 give or take 24 years of flying um is have there been times where you haven't had that passion or desire or uh there have been times where you've gone off to to other things or has it been pretty consistently epic it's

[00:41:24] **Guy Anderson:** the one thing in my life that i'd say has been a consistent grip uh i i love doing everything i i like i like playing any or any game i'll play you know i i love skiing uh i i go quite hard when i ski i i love fishing i love

playing tennis i'll do anything but the one thing i keep coming back to is is flying i'm i'm i can't i can't get away from it i i'm i'm the worst person to go driving with because i'm all got my head up looking at clouds all the way my wife hates hates it i might she says i'm either looking in a river or i'm looking up at the clouds i'm very rarely looking where i'm going so

[00:42:14] **Gavin McClurg:** the of the 300 hours you said about 50 50 you're comp flying and then you're you're free flying um when you're free flying are you really actively working on things that will help your car are you thinking about okay like this is a skill i really need to work on or is it more just uh going out to have a good time and those skills you know obviously they just add up and stack up anyway regardless every time we're in the air it's you're you're getting better but um are you quite active about your training to to bring it across to confine i think

[00:42:47] **Guy Anderson:** i'm always trying to improve my yeah

[00:42:50] **Gavin McClurg:** yeah yeah yeah yeah yeah yeah yeah yeah yeah yeah yeah yeah yeah yeah yeah yeah

[00:42:50] **Guy Anderson:** I mean it all comes back down to glider handling and how confident you are in various scenarios when it when it when you've got to be you've got to use your skills to at all stages and the sort of concentration is is such a important part of it I I really virtually I can't stop myself now but every time I'm in a thermal ideally I'm with flying with other people but I'm always I can't I'm competitive with anybody else even if it's a bird I'm ready I'm I find myself desperately trying to out thermal buzzards at home and not happy if I haven't you know out climb them and showing them that they're not not not not seeing it properly so it's a bit silly but I think that you've got to have a competitive side to you to to him and to want to improve and so yeah I don't I don't let any flight go by without thinking about how is it it's if I can improve certain ways I mean my my pitch control of my glide my reading of clouds cloud device and so on and so on and so on and so on and so on and so on and so on and so on and so on and so on and so on and so on and so on and so on and so on cloud decline it's just the whole the whole pattern of flow of the air flow through through a landscape I'm always always trying to improve my knowledge and and it's never quite good enough you know you

[00:44:29] always think that you're gonna be better right there every every flight there's something that you can learn that you didn't know before and that's part of why I love it

[00:44:41] **Gavin McClurg:** okay buddy well this is a story I know you've got a different windshield but you're wrong you've got a different written about and told probably too many times but we have to talk about it uh it was my first world cup sounds like it was your second world cup after coming back yeah uh tell me about what happened on the last day uh of the PWC in sun valley well

[00:45:01] **Guy Anderson:** we we'd had uh sun valley is i i still think probably one of the most amazing places i've ever flown anywhere i've flown all all over the world but i still think sun valley is is the biggest experience you can have you know the air is so big the we'd had an amazing comp up until that point um we'd flown places in in landscape that i i it's hard to describe it but you know some of the flights we'd had a long long flight over um uh when we went to king mountain and and you're going you're linking mountain ranges and it's with insanely long glides between them and the air is so huge you you can't quite describe it you know the countdown you can see gliders ahead of you being ripped up in the sky like like confetti just being blasted up and you have to just hold on to the seat of your pants and count we were literally going 10 9 8 7 6 5 4 oh my god boom and yeah but that that flying was indescribable and um and and it well i'd loved it i absolutely love sun valley but um the day the last day was uh another

[00:46:33] 100k task and i think we only had one turn point to go around and it started out pretty nice but by the halfway stage it had got progressively windier and the climbs i'd noticed that you know i it's another standard sort of five meter climb but i noticed that this one was i was the normally in a five meter climb you're going up pretty quickly and and uh it pretty vertically at that at that rate but i was tracking back in this one i just said to myself okay you know this is really getting properly windy and we were getting into a section where the it was pretty mountainous as well i think and i'd started telling myself to be careful um and to be so i was i was flying on the safe side and and i'd been flying with another guy uh juan becerra who was on a ice peak as well and he disappeared the wind was coming in and flowing up up the mountainside's upper side of the mountain and i was flying up the mountainside's upper side of the mountain and

he disappeared the wind was coming in and i was flying up the mountainside's upper side of the mountain series of gullies and and juana decided to we'd separated and he'd gone into the uh the lee side and i was i said to myself god that guy's a complete nutter uh he's he's really going to be asking for it down going down that side of the system straight into the rotor anyway so i headed off in down the what i thought were going to be the the the better um from a windy windy point of view the least turbulent area

[00:48:12] and i thought i could still get up there from there and it was would be possibly one more big climb and then into gull um but i headed down a valley system and i've got there was a bit of a pimple i got a little bit of a lift off this pimple and i was thinking well i'm probably too low now and i was only probably 40 50 feet off the ground when uh i heard you know that awful puff noise and i knew it the way it was and i was like oh my god i'm going to die i'm going to die i'm going to die you know the wing are completely locked gone but i was just at that awkward height where i i was too low to throw the reserve but still high enough to really hurt no i just thought well this is this one this one is going to be a bit of a of a thumb pin and sure enough i um hit

[00:49:04] the ground a couple of seconds later and a couple of bumps run rolled into uh into some low scrub the glider rolled up and i was like oh my god i'm going to die i'm going to die i'm going to die up a bit as well and i think just sat there for a while and took stock and thought well i really have bumped in this time but properly in the middle of nowhere um ah what did i do i i i lay there for a while i sort of managed to i tried to push myself up but realized only one of my arms was working um and i so i pushed myself over to be face up and um my face was bleeding i had i bought a nice new pair of specs um that gouged a big gash in my nose so i was bleeding quite a lot but i sort of checked myself over pretty quickly realized there were no bones sticking out anywhere and so i thought well i was quite encouraged by that because i had hit the ground pretty hard but i i knew i'd either dislocated or broken my arm

[00:50:12] and i knew my ribs were not in a good shape my my pelvis felt a bit um a bit busted as well so i just lay there and um took stock of the situation and tried i reached for my radio tried to call people on the radio but then realized that the battery had gone flat um looked at look got my mobile phone out which had plenty of battery but no signal uh and then i realized i was properly um i was looking up in the sky hoping that other gliders would come over but it's such a big big sky there um and and i thought we were possibly a bit a bit offline because of the wind um i so i and and

[00:51:03] apart from juan i hadn't seen anybody for the last half an hour so i thought oh god actually maybe because of the wind maybe the task had been stopped and i hadn't heard it over the radio i didn't know i think it was i don't know i don't know i don't know i don't know i don't know she stopped wasn't it

[00:51:16] **Gavin McClurg:** yeah it was i don't know we were trying to piece this together i don't we don't think it was stopped before you went in it was stopped very very late we were actually just uh i had a bit of a wild episode that day as well and when i landed at goal with russ and nick and some other guys i i thought already a couple of vans had come through to get the pilots in front of them yeah i was so far off the back i ended up taking a line totally directly i didn't push out into the flats like everybody else did because my instrument was saying go that way and this was my second comp and i didn't know any better so but they ended up calling it uh i i had the same thing my radio wasn't working i ended up calling it right about when the first gaggle got to that tiny turn point at that kind of windy corner which was about 20 miles from goal so it was just about you know give or take five ten minutes about when you went down we think

[00:52:09] **Guy Anderson:** so so um anyway i couldn't see anybody i was looking up and i was like oh my god i'm not going to be able to see anybody in the sky trying to see if there was anybody coming past and and i'd i'd had this weird thing when i i was looking i'd been looking at clouds and looking across the valley and i could see the valley and everything and looking up at the mountains around and then i looked again and i i couldn't see the clouds which was odd and i couldn't see the the other side of the valley and i was looking at um bushes and trees maybe 200 yards away and then all of a sudden i couldn't see those and i watched my folk my focal point come towards me in the grass you know actually moving towards me until to a point where i could only focus on the twigs in the bush above my head and it was all a bit shocking everything else was a blur beyond it and i had this shock i had this voice it wasn't my voice but i had a voice uh it sounded a bit like my dad who knows everything about me and i about everything but he uh this voice said uh well guy this is obvious it's a clear sign that you're going into shock what you need now is some oxygen and uh i said

i said out loud i said oh i've got some i've got some oxygen because we carry oxygen and uh i reached around into the back of my harness grabbed my cylinder of oxygen because yeah because we had it for sun valley flying and um

[00:53:45] turned it on full blast and just snorted this uh gulped in air you know lungfuls of pure oxygen and watched the whole thing reboot it just it was amazing the whole system went right out and just worked out buff and then the clouds appeared the other side of the valley worked okay yeah so that that made me feel a lot better um and i didn't so i didn't lose any consciousness or anything which was uh which was important and i and i've people have told me since that that is is a classic sign of of of shock um so i was lucky i didn't i didn't succumb to that but then i lay there so i lay there in the harness made myself sort of comfortable i couldn't really i thought about putting the glider out a bit the glider was my glider was half out and it was still howling gale coming up the valley so it would sort of grip the wind a bit but i was i was pretty well pinned in with these bushes so i wasn't going anywhere i wasn't being dragged or anything and i thought about getting my reserve and putting that out to if anybody came past they could see it a bit more easily i just didn't have the strength to do it i i couldn't i could just about get on my all fours sometimes and then it was too much pain so i i just sat there in the harness and thought well um maybe there'll be somebody coming along he'll see me and come and come and rescue me in a minute but um and then it got it got sort of started getting dark uh and i thought well you know probably unlikely that i'm going to be rescued tonight um so i just made myself as comfortable as good as i could i was perfectly warm because i had all my you know all the weather warm clothes because you fly so high there and i thought well you know this isn't going to be too bad and then i i heard this

[00:55:41] just rumbling noise and i what the what the fuck and i i looked up because i couldn't really look i had to sort of strain over backwards and i could see up on the hillside you know it was a sort of sage grassy sagebrush valley side that i was on and i was probably about two-thirds of the way up up the side of the valley and probably 200 meters above me was this bloody great bear

[00:56:16] sitting looking at me and uh and it was and it would sniff it could sniff and it would look and i could see its eyes and it it could see me i could see it and i knew it was interested and it wasn't it wasn't scared at all it was just looking at me and then every now and then the glider would fluff up and he'd back off a few steps and um and then but he just he was definitely intent on on seeing what what i was so and then it got darker and darker and i couldn't see him again so uh he'd been sitting there for probably 10 minutes 10 or 15 minutes as i just it got darker and um and then i couldn't see but i was just perfect yeah so i thought oh this is good and that's you probably slept you

[00:57:09] **Gavin McClurg:** probably slept like a baby

[00:57:10] **Guy Anderson:** well i at that point i just thought you know what i'm edible i'm edible and i've and i'm i'm covered in blood because of my nose there's blood all over my face and stuff and i thought oh god you know this isn't very good so i thought well what i bet what the bears not like and i thought well they don't like americans with guns hunting them uh so i thought well if i can make it look like i'm a little hunting party out so so i got my mobile phone that had i still had a battery so i took flash pictures and i thought i'll sing sing american campfire song so i i sang she'll be coming around the mountain when she comes yeehaw as loudly as i could took pictures with my mobile phone and got i got my pen knife out a little silly pen knife with about a two inch blade on it and and i had one cheese sandwich um that i didn't eat and i i i've had it ready for the bear i just thought well

[00:58:16] this might be the only thing that puts him off eating me is if i feed him a cheese sandwich first so i i did my best anyway i didn't i didn't see him again i heard i heard him later that night in the trees below down and there was some a couple of sort of saplings and things i think i heard what sounded like the bear just sort of crashing about a bit down there but um i didn't see him again but it was that that wasn't that wasn't a very restful night no that wouldn't

[00:58:45] **Gavin McClurg:** have been a restful night yeah

[00:58:46] **Guy Anderson:** um so anyway so i woke up in the morning uh about uh well i still didn't really sleep but i i i was pretty conscious about at about eight o'clock and i sort of decided that i was um probably not going to be found i don't know why i thought that i knew mike uh and nate nate had always said if you get lost um head down hill and eventually you'll get out of you'll get to somewhere as long as you just head downhill get to that that will lead to to a road eventually so i had that in my mind and i had mike fow the meat director remember when he he gave a a lecture

because the the i think the south americans were a bit worried about um how wild the countryside was that we were flying over and he'd said don't worry we won't if you do get lost we won't leave you out there on the hill so i had that that was the first thing that i did and then i went to the really kept me going mike's words i kept on repeating it they're not going to leave me out here but i just thought it would be so hard i couldn't i hadn't seen any sign there was no sign of human life at all and i was quite quite high up where i crashed so and that night the first night uh i hadn't seen a single light on the horizon there was nothing out there so i realized how remote my chances were of being found um

[01:00:17] and i just thought well if i can just it looked like at the bottom of the valley there was some there was a stream and i had a i had i had about three liters of water with me as ballast but i thought that's going to run out soon if i can just get to the to the stream i'm going to be i can i can last i can eke out an existence for days and days and days i just need water and and i'll be fine so i decided that at if if 10 o'clock that morning i was going to be able to get to the you know no sign of anybody i was going to go um which was probably the wrong decision but in my state i just thought um i i needed water so i i i left everything that was heavy i took i didn't have any any of my warm clothes i'd left my jacket stupidly and i uh just worked out that if i pulled with my my legs my legs were felt good

[01:01:18] i pulled with my legs uh ignored the pain of my pelvis and pushed with my good arm and then i could actually snake away through the bits the tufts of grass and a bit of sagebrush and i could actually get a get going down the hill because it was quite steep hill down to the and it probably took me about three hours but i made it down to the bottom of the valley uh only to find that this lovely stream bed was dry and i was able to get to the bottom of the valley and i was able to as a bone um absolutely it had had been a stream once but it was completely bone dry

[01:01:55] **Gavin McClurg:** august there's no water yeah

[01:01:57] **Guy Anderson:** no water at all so at that point it was flat and i couldn't carry on doing my um my pulling and pushing and i i just had to find some way of um of standing up uh if i was going to carry on any further i thought well maybe maybe a bit further down there'll be the odd pool maybe i'll be able to get to the bottom of the valley and i'll be able to maybe there's a some some some form of water that i can find from somewhere or a bit of damp earth that i can dig and find a find a spring or something so i just reached out my hand and there miraculously was this big strong stick uh that was about five foot long i snapped the end off and it had a nice little spike that i could put my ballast um bag on that's the only thing i took with me uh and the i'd left the cheese sandwich up with the um with with all my kit decoy for the bears yeah exactly

[01:02:55] and um so off i went and uh well so so i i got this stick and i worked out if i if i levered you know use my good arm and levered myself forward i could get into a state where with a good old push from the legs and a and a heave on the on the stick i could maybe get up onto my feet i thought if i could just be upright you know my pelvis i knew my pelvis was not good because i could feel the bones not quite right you know it was definitely broken but i thought it wasn't sticking out it wasn't like i'd broken the whole uh something off the you know the ball joint off the top of my legs or something and what it was basically there and intact what

[01:03:39] **Gavin McClurg:** level of pain were you in at that point uh

[01:03:42] **Guy Anderson:** yeah it wasn't good yeah okay it's more pain than i've had before but i think that you've got so much adrenaline going around your system that you can you can sort of park the pain and and i knew uh your pain is only created by your brain so you if you can concentrate hard enough you can you can sort of ignore it yeah i mean it's hard but but once you when you've got no alternative and you've got to you've got to find a fashion a way of saving your you can it's you can put up with an awful lot so i you know it took me a couple of hours probably and i did pitch myself off a couple of times which wasn't good but i put that eventually i managed to get all the leverage right and everything working and got up onto my feet and then then i could if i just swung a leg you know six inches plant the pole again swing the other leg you know just you

[01:04:49] swung leg by leg and then i was sort of moving and that just that sense of being upright and and going somewhere and every 10 meters uh i i sort of stop and look back and go oh yeah that's i'm getting out of here somehow um so i did about i think i got about a kilometer that day uh a few times uh yeah you sort of stop i lent up against a bush a tree for a while and um yeah you sort of contemplated my sad state that i was in um but then yeah you just when you

just have to move on and uh

[01:05:38] but later that that day i saw i did all these um this over development going on i couldn't believe it but it you know the clouds were just getting bigger and bigger and then the tops were coming through and they were going q nimi and i thought oh god yeah and sure enough about eight o'clock that night this huge thunderstorm blew up and it just dumped rain from eight till about i don't know two in the morning huge electric storm i'm sure you would have seen it and i got absolutely i lay down in this ditch and just got drenched i just had a i had my gray pulley out gray woolly pulley on and uh luckily i had some merino undies and i think they would probably save my life but i got properly high properly hypothermic that night it was you know freezing cold and and my my legs were i had different a weird thing with my different body parts uh all having a conversation so i was lying there freezing shivering and just breathing into my jumper had my my busted shoulder and arm was like a canada canadian we we sell quite a lot of wine in canada so i know i know the canadian accent and it was a you know as canadian and he was sort of on my side saying you know don't worry you know it looks bad but uh it's it's not it's it's not really not that bad and i had my legs were two english pop you know sort of posh english twits who were saying well we don't care what you're saying and i was like oh my god i'm so sorry i'm so sorry i'm so sorry he says we're not going to do any more walking at all uh we've we've had it this is this is like the

[01:07:27] **Gavin McClurg:** uh the animal house you've got the angel on one shoulder and the devil on the other yeah

[01:07:32] **Guy Anderson:** literally and he was this guy going don't you worry about those boys guy you know they're going to do what they're told and i'll sort them out you just carry on you know doing what you're doing that that's good that'll keep you warm and this this pullover is a lot better than you think it is so i had this this really weird thing and then I eventually I think I nodded off and I had this odd dream that I was in a like a camping a trade show selling camping equipment and I was lying there in the ditch and people would be coming past and they were saying so so what are you selling there there was and I was saying I'm just not selling anything I've got a very warm pullover but I tell you it's freezing cold and I'm wet and if I were you I'd buy any other tent in this in this uh anything other than the gray woolly that I'm wearing and anyways I think I was sort of hallucinating a bit and going off on one but um and that was a wicked storm that

[01:08:35] **Gavin McClurg:** night man we were all freaked out we just thought holy shit things just

[01:08:39] **Guy Anderson:** got a lot worse for him it was I mean I don't know if you often have a problem with that but I think it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's have storms like that but it was the lightning was sensational and I just watched this storm I think that actually that was the other thing that's that probably saved me because um there was so much thunder and noise and and it was pretty terrifying to if you were an animal and I reckon all the bears and cougars were holed up not wanting to be out hunting eating anything that night so I think I was I was very lucky because of that but um anyway in the morning I I so woke up I was freezing cold but luckily the sun as soon as it came out it was so it's actually you've got such a lovely hot sun there it warmed me up pretty quickly that fixed fixed the hypothermia and um I again but I took another couple of hours to get to my feet and my because my all my clothes were soaking wet there was a lot heavier and everything but so that was a really brutal

[01:09:43] brutal morning but I got going and I got around the corner uh in the in the valley bottom and um I could see this little wooden shack this beautiful you know little wooden hut with two windows in a door in the middle and it was underneath a lovely willow tree that was by the stream and and now the stream has some water in it by now because of the storm and uh I was just cursing my life thinking you idiot you if you'd just gone another 200 yards the night before you could have slept in there and I was thinking that but I bet you there's a some guy who's got baked beans and he's probably got some food and uh and he might who knows he might have a radio and and anyway so I'm walking up to this this hut and I can see I can I'm thinking that well there's definitely well it's definitely inhabited because there's glass in the window getting closer and closer and closer I'm probably 50 meters away and I'm walking up to this this hut and I'm walking up to this this hut and I'm getting really excited and I look up again no shack nothing and I go I go what

[01:10:53] how did how how did that happen I could see I was like counting the tiles on the roof I mean it was just very vivid it was just totally I could draw it for you uh today and the tree was still there this lovely willow tree was there and it was the perfect place for for a shack but it's just a gone and um excellent it's just your mind just just trying to keep

you going while you're trying to keep you going while you're in in pain and yeah just keeping you going a few hundred yards but um that was pretty weird um but then I carried on and um it got a bit hot and then you start playing games just to pass the time I was I'd noticed that the there were a whole crew of um

[01:11:45] fly that it had this big big scabby gash on my nose that I said and and the flies were getting into it and uh I noticed most of them were sort of blue bottles but then there was one green one who was a bit quicker than the others who every time I'd I'd I'd sort of brush them away and they'd all get back but it was always the green one who'd get back on their quick quickest and so I'd I started sort of playing like musical chairs with the flies and I'd I'd I'd go up my nose and they'd all fly up and I'd sing them a song and see who who could who would be back on their last uh anyway I did that for a couple of hours that seemed to amuse me I have to I have to jump

[01:12:30] **Gavin McClurg:** in and give the the listeners a little bit of perspective on where you were what what uh I mean this is literally our backyard and it seems like when it when you know when of course we knew you were missing that first night and by the

[01:12:45] **Guy Anderson:** time I got there I was like oh my god I'm gonna die I'm gonna die I'm gonna die

[01:12:45] **Gavin McClurg:** the next morning had mounted the whole town uh to go search and we had ATVs and motorcycles and helicopters and uh you know the Blackhawks so I think we had two of those operating and and I mean it was this major mission and you think with that kind of personnel going on we were all just super confident that we would find you in no time and the but the the problem is we had no idea where we assumed you were on course line because we had to um but because you know we didn't have a tracker on you we didn't know where on course line and it's you know it's 100 kilometers which is 60 miles but the course line is pretty defined it could

[01:13:23] **Guy Anderson:** be you could be you could be 20k off the course line and and then suddenly it just becomes

[01:13:28] **Gavin McClurg:** you know when we met down at the police station and they mapped it all out you still don't get an idea until you go out there I mean and this is country that I've said at the time that was the first time I'd flown through there but now I've flown over it a lot um and it terrifies me every single time I fly over that because you realize that it is no man's land I mean it's just you know you leave this town and literally you know if you go 15 kilometers kind of Southwest which is what we did that day we call that no man's land um and it's just when we started hiking on those hills looking for you and I was where they put me was wasn't even close to you um but you know what you start dispersing up these hills and you've got all these people and even with all of that you know

[01:14:15] they they they set it up really it was very organized and you know you always have to be able to see the next person in the line and you know don't make sure you don't go over the same place again and that you know they really taught us how to search uh and you go out there and by the end of that first day I just started thinking there's no way in hell we're gonna find guy I just thought this this is this is a needle in a haystack and it was just so interesting how it changed from everybody in the morning just being so excited okay we're gonna find them it's not gonna be a problem and then by that night and then the storm by that night it was just like there's there's no way we're ever gonna find him he he doesn't walk out of there or it's gonna be a miracle basically I just I we've had a couple no not a couple we had one incident just a couple days ago that reminded me of of how incredibly hard it is to find somebody and especially in that kind of terrain it's just it's it's really tough but anyway carry on yeah

[01:15:08] **Guy Anderson:** it wasn't it wasn't good but so but I I hadn't seen any I I knew everybody would have been looking around but I I I'd seen the odd plane go over but I just thought it's that's such a long way away and if you you can't see somebody on the ground in a little in a light aircraft how how are they ever going to see me you know I knew that my glider was pretty well rolled up and and I my glider happens to be it was an a a nice ice peak with some gray blue cloud which is pretty much the same color same color as the as the sagebrush I knew it was going to be impossible and I hadn't put it out very cleverly well at all it was just a little probably one corner a third of the wing was out and fluffing around in the breeze but really you it was pretty well camouflaged so I I just thought there's no way anybody's going to find me unless I unless I walk out myself so I'm doing my best job um

[01:16:12] and and then probably it's it was 12 o'clock I think on the set on the third day I heard for the first time the helicopter I heard a definite helicopter you know engine saw sand I looked around couldn't see anything and then um

about probably about 10 minutes later I heard it again and it came actually came into our into my Valley I saw it fly in up but there was sort of a bit of a curve in the Valley and I and then it seemed to fly straight through at ahead of the valley and and then out and i just didn't hear it again and it looked like it had gone so i just i i just thought well that's that's as close as you'll come and that's it that they've they've they've tracked through they haven't seen the glider and they've actually gone and missed it so i i actually put a little bit of video on my phone i was keeping a little bit of a phone log because i had some battery left and i just said how disappointing that was

[01:17:17] incredibly disappointing after that you know to be so close and not to be found but i resolved that my fate was was going to be to walk out so i carried on going but actually um the black hawk had one Russ Ogden in it who is not noted for his eyesight um he can generally not see further than his glider when he's flying but he had he was in the helicopter and i don't quite know why they'd chosen russ to be in the helicopter but uh he was there and he'd seen out of the corner of his eye my glider and told the and it was the it was a sweep they'd been he'd been in the helicopter all day and and i think the previous day as well and it was the furthest sweep to the south that they were doing uh and and just as they were leaving that valley he saw it and he told the guy to go around and the pilot to go around and land

[01:18:15] and that's why i hadn't heard the engine because they had actually landed and and shut the engines off pretty quickly and um russ had leapt out of the black hawk where he said he ran towards the the um the wreckage of my glider and my harness saw the blood on the on the uh on the harness itself and thought oh god he's definitely been eaten so they're looking around in the bushes for uh body parts or anything calling out yelling out and then the other guy i don't know who the other guy was who was with him but the other guy saw i think the track my track going down the valley and they um so they followed the trail down uh to the bottom of the valley and then they found a footprint and that's the point where they got went oh actually this is a bit interesting uh so they came they came running down you know like like the lone ranger and king masabi track tracking my trail and found more and more footprints yeah and um radiated the helicopter to to meet them down further down the track the helicopter took off came down and flew down the track flew down the valley to pick them up um came all the way down i saw i heard the helicopter and then saw it's flying uh probably 150 meters above the ground came right over my head and i'm there with uh my stick with a red t-shirt on the end of the stick and i'm waving it at the helicopter going yay i've saved i've been saved that's fantastic and the helicopter turned around went flew back up the valley went around the corner gone again and i'm thinking are you kidding me fuck no way and they hadn't seen they really hadn't seen me again i mean that just goes to show how lucky i was to have been found because i was right underneath them by this time on a on a like a cow track uh and they still hadn't seen me there were still people in the helicopter not one of them saw me so anyway they went they flew around the corner landed again picked up russ and um and then about probably 40 minutes later it seemed like eternity but like they came down the valley this time at about 150 feet and oh sorry at about 50 feet and and nearly knocked me over with the wash because it's such a massive helicopter and then landed and um i struggled over and the the door of the helicopter goes back and it's a beaming Russ Ogden now i said what what took you so long

[01:20:59] but uh it was uh pretty emotional moment yeah for me certainly and i and i know russ was um oh

[01:21:07] **Gavin McClurg:** it was so awesome seeing his face that night he was lit up like a christmas tree i mean really you know to to take you through the the opposite side of it you know they you start you know everybody's so excited it's gonna happen and then you know and then inevitably you know time stretches on and you start hearing all these grim things like oh if you don't find somebody in the first 24 hours it means x and then you know then there was the storm and then there was the next day and i mean really we were really starting to think we were looking for a body and it's just yeah you start to get really down and you know the adrenaline is gone and and uh and the search seems hopeless and and uh i mean when we got that call that next day that you'd been found and you

[01:21:54] you'd walked a half a mile or something and uh i mean we were just wow it was a really a special it was special for the whole town i mean really the town was you know this this little town's small and the town was pretty involved and excited and yeah that was a special moment for me and i think that's that's what i'm trying to do yeah

[01:22:12] **Guy Anderson:** i mean there's some i mean it was it was the backstories i think i mean my my trudging along the valley is is was is my crash story is one story but the other stories i think are almost more interesting the um when i was in hospital i had a um a visit from the guy you know uh is it bob wolf who is the one of the retrieved drivers

we had and i i got to know him uh on the the long time he was there and i was like oh my god i'm gonna die i'm gonna die i'm gonna die i'm gonna die we had the 190 odd k one where we didn't nobody made it but we up to a busload of us got pretty close to the goal and i'd been sitting in the front seat it must have been rob rob wolf

[01:22:52] **Gavin McClurg:** yeah he was our support driver on the rocket traverse yeah rob rob rob wolf

[01:22:56] **Guy Anderson:** yeah what am i saying rob and he uh i got to got chatting with him and he's uh he's a nice very nice you know normal fellow and we've been swapping good good stories and telling jokes and stuff and you know we've and things and we stopped for dinner and i had dinner with him anyway he he um had heard about the accident and uh well because the crash and he was looking up on the internet and he with his wife at home and he said that um they got all of the maps out and he was saying that's a real shame because that english guy you know he got on really well and uh it's a shame he's got gone missing so they were having a look and he was telling his wife he's saying i haven't got a clue where he could be with they had all these maps out on the kitchen table and uh and he could be anywhere in this you know with the wind the way it was he could be all over the place here and uh she said to him well that's interesting but what are you pointing at and uh he said what do you mean pointing at she said all this time you've been saying how impossible it is to find him your

[01:24:10] he he said well i'm not pointing at anything and she's so she got a pencil and she put a cross on the map where his finger was and he said well he could be there it's a bit weird but uh but but yeah it's just sort of you know with the way the wind could be but anyway but it could be anywhere and he said they went to bed he didn't really get to sleep at all and uh in the he said he got up about three o'clock in the morning and decided well i'm not going to sleep i'm going to because it was really niggling him uh he said i'm going to go and join in the rescue so he went into the because the rescue got moved to the sheriff's office i think so he said he went into the sheriff's office and said look if it's okay with you this might sound a bit weird but i want to go and look uh where i this cross is on the map so the sheriff put on the official record okay rob is looking in in this this spot he drove his truck to his near as he could get to it i think on the other side of the the cot there was a sort of a bit of higher ground and he hiked up uh and took him hours and hours and hours to hike up and he got up at about 12 o'clock he came over this top of this coal and he was looking down to the point where he'd marked this cross on the map and uh when he saw the helicopter come in from the other side and yeah and he said yeah he said he said look you know he came into me in the hospital and he said look i'm a redneck sort of guy and i don't believe in this sort of shit but i just wanted to tell you face to face that this this is what happened and and and i he said i was looking down i got my binoculars out of my own backpack and i could see the helicopter land i saw he described how russ leapt out of the heli out of the helicopter and tumbled down the hill and you know russ told me about this as well so i don't think he could have i you know he didn't

[01:26:10] know that bit up so it's it was all pretty credible but he said i looked and i could see them them tracking down the hill i could see them running along the bottom of the valley and then i looked further down the valley and and there there i could see you walking along with your stick so i watched he said he watched the whole rescue play out over the course of an hour hour and a half cool and um i packed up his bag he said he was in a pretty emotional state because he he was like the rest of you he thought he was in a pretty emotional state and he said there was no chance in that that that scenery you you could ever be get found so uh he said that's a so that's one pretty weird story wow and then the other one was zach zach hargreaves who'd done an amazing job uh talking to my family at home um yeah that's a pretty horrible job for anybody to have to be the he was the liaison man and um he

[01:27:09] had he'd got uh to know the girls pretty well well over the you know i've got two daughters and my wife and my eldest daughter chloe was the main point of contact with with zach and he'd kept them going over all this time and he'd he'd he'd said to them that you know his his background he was in charge of the search and rescue i think and his background was was in the military and he'd never not found somebody he'd been looking for which gave them a lot of hope but he hadn't actually told him that a lot of the time he'd been looking for somebody he'd been looking for people he'd he'd been looking for were already dead so uh but anyway at the end at the end of this he um he uh was like a real hero when when the word got back home and uh that i'd been found

[01:27:57] he as far as my girls are concerned he was one of the greatest men on the planet and so uh i wrote him a letter after afterwards and sent him this this letter uh just for the pictures of his of his new fans and um he said he so he'd been

away he's a he's a long distance truck driver and he he'd been away in his truck driving and he hadn't come across he hadn't been home i think but he came across this handwritten letter um in amongst a pile of bills and he opened up all he went through you know opened up the letter saw the picture and he'd heard in the meantime that my recovery um i'd recovered from the accident and that i'd had some crazy idea of going off to the uh Superfinal in columbia so he said he looked at the date the calendar and he went oh shit a Superfinal is um it looks like it's in three days time he said so he said he bought himself a ticket uh an airline ticket that that moment got on a plane they're pretty much the same day came out to columbia and um because he thought that i better he better keep an eye on me and i i was in the bar in roldanillo when i get this tap on the shoulder and it's zach i couldn't believe it amazing uh who was there just just yeah just keep an eye on you buddy and that night that night in the we were all sitting out in the square having drinks and having a you know the final time that you're doing in roldanillo which is a great place and um zach um saw this rather good-looking uh colombian lady across their square and their eyes met and um anyway he's only in the rest of history as they say right yeah it's unbelievable yeah so i think that those stories are possibly more interesting than the crash well

[01:29:59] **Gavin McClurg:** two two things we've got to talk about uh before we sign off i'm so glad you shared that story um the first is uh you know other than having a track record of the crash and the crash and the crash and the crash and the uh which of course back then in those days you know we weren't very religious about doing and of course we are now but uh what are the takeaways uh from from the accident and then and this this may not be even correct um but it seems to me and this was one thing nate wanted to to ask you about uh it seems to me like your flying has kind of gone through the roof since sun valley like you you've really stepped up your game um you know it's one thing to go for it's just take me through that a little bit because that was you know uh a pretty serious accident and you're you know you're at the Superfinal three months later uh and then since then you've you know got the british championship last year and you've done you have had some really remarkable results um tell me just about coming back from that because i think often in in in paragliding this is way more of a mental game than a physical game um was that hard was it obvious was it yeah what

[01:31:11] **Guy Anderson:** was it well i i've had i mean i've had the fear in the past we all can get the fear i had i had uh i just i've had um situations where i've lost lost the wing and had nasty cascades which bizarrely were more frightening than the the the crash that i had i because nothing i could do about it wasn't it happens all so quickly and i i i was a bit surprised that i didn't feel any real flying trauma um after the accident i just i i'd broken my arm pretty badly and i'd had a surgery on my shoulder um but all my ribs fixed pretty quickly i you know i'd punctured a lung that fixed quite quickly all your bones will will mend um i was a bit i didn't know how i would take

[01:32:10] flying again but i was just um concentrating on getting my my body mended and i i knew that if i could fix that i i set myself this goal of getting into the Superfinal and and i was so surprised that where i crashed just gave me enough points to get into that that uh that final and i was bugged if i wasn't going to uh turf up there and see just see what see what a Superfinal was like um i don't i i just i just think that you know you only have one life and if you you can't and what i suppose the crash if anything has told me not to not to not do things so i i now if i get an opportunity if i'm asked to go to some something and i'm a bit tired i'll still go uh whereas in the past i might have declined an invitation i

[01:33:11] think now because um i suppose that yeah yeah i'm i'm more determined to do to do what i want to do tell me about and flying

[01:33:24] **Gavin McClurg:** style have you have you changed anything because of the accident do you fly more conservatively do you fly more risky do you no

[01:33:34] **Guy Anderson:** i've i'm i've always been quite conservative uh and it's always a bit of a battle to to let go uh i'm a bit a bit too yeah too controlled i think and that's my i always my big problem at the moment is the end game i um i can roll along quite happily in the in the for most of the task and because my climbing is quite good i can i can keep keep uh the sort of the upper end of the of the thermal at the front but i'm terrible terrible at deciding when to go and that's the big area i've got to fix in my flying i'm always way too you know i watch the likes of pepe and yas and especially it just just go and go and go low super low and you know win tasks from impossible positions and that's something i've got to work out of my system but um no i i just um

[01:34:37] the the whole Superfinal i think has getting getting over the accident and getting into that Superfinal and in that first task i had i'd only flown i'd fluff the glider up literally once on a cold november day uh so i crashed with the crash on the 25th of august uh i'd got better enough to get the glider out my shoulder was still a bit shit but i um could i i fluffed the glider up and took a little hop off the hill uh in november and then the weather was terrible in england until the Superfinal and i was able to Superfinal itself in january and um i arrived there with no practice at all and we had the first task day and um i fluked a sixth position in on the first time my first flight after after the accident i came sick on the first task and

[01:35:32] **Gavin McClurg:** you're fixed

[01:35:32] **Guy Anderson:** and you're repaired i just i just thought yeah that's it i'm i'm fine there was no trauma no nothing and i'm sick in the Superfinal

[01:35:43] i thought right well there's no way back from this so i i ended up coming in the mid-20s i think so i was i was and i thought this and i love the bunch of people that you mix with in world cups they're all so different and i love the different nations and but real characters all sharing the same stupid addiction and i just thought well i want to do more of this and um uh i think the just the more you do the more you learn and um style i don't think we i don't think we really radically change you just improve um here and there and it's a small game job if you can climb five percent better glide five percent better avoid making stupid decisions that get you isolated um all of a sudden you see the game a bit more clearly and um and i think um what we we've you know moving on from that i've i've um been keen to to put back into the the youth of the uk what what we can you know what knowledge i've gained and and i've managed to uh convince russell also that um russell has been brilliant about um sharing his knowledge he's got way more knowledge than virtually anybody on the planet about how to race a paraglider so i've really enjoyed um this the um british paragliding uh racing academy that's that's been set up by some other english guys russell uh barney woodhead and Malin Lobb and and russell and i've been doing a boot camp so listening to russ uh instill his knowledge into young people about how to race a paraglider has is so uh it's such a privilege to hear because it it's it really helps me as well i think there's i think we're all able to improve our flying and um listening to russ it's it's like it's like hearing something coming yeah coming from uh on high uh there's there's nothing that is is wrong yeah he knows the whole game we

[01:38:03] **Gavin McClurg:** always talk about Bill Belcourt being our guy like that that's around you know he was he was here the last few days and it's just like he opens his mouth and just flowers of knowledge come out that you you go god i just need to capture these things somehow and not bend them or hurt them or destroy them and russ is the same way i mean i i haven't had enough contact with russ he was here you know of course after the the PWC in some valley and was the inspiration really for this show i mean he gave a talk one day which i happened to just put on a camera and it was oh my god i mean i still have to go back to that and i'm still using that all the time in defense of the things that i do and it's just he's just really there are certain people who have really thought about what we do in a different way yeah

[01:38:50] **Guy Anderson:** bill bill bill was really kind he came to see me in the hospital as well in in boise and he's such a sage uh level-headed uh experienced guy and the when you know my wife uh obviously had issues about because i was um adamant that i wasn't going to give up my life i was going to give up my life and i told her straight off that this wasn't a bump in the road however horrific the accident was for me and i how horrible it was for her and and my girls i wasn't going to give it up and it was a bit of a shock to to her that that i was saying that but i was i just said i wasn't i'm not prepared to live a diluted version of my life in future when such an important part of it is it was um is is paragliding and bill kindly was there and and explained that you you can't you can't take that that's that away from somebody and he his i think it was really he who managed to convince her that um it wasn't such a bad idea to let me carry on paragliding guy

[01:40:08] **Gavin McClurg:** that is uh kind of a poetic and perfect place to leave it i think i've uh i know you you need to get to bed dude you got some crushing to do in the next few days and uh i really have appreciated this time with you i'm sure we're going to be spending some time together in the air in the future but thank you for sharing that quite quite yeah well when are you

[01:40:29] **Guy Anderson:** next coming over when you must come over and come and oh i'd love to yeah actually yeah and you know what i've been talking to

[01:40:36] **Gavin McClurg:** barney quite a bit lately he and i become quite good friends and i just need to uh yeah i need to make that happen as you know my my focus uh has been kind of on the ex-alps and i'll be getting into the training here pretty shortly the physical side of that uh for the for the next ex-alps and i but i think this next one will probably be my last so after that i'll be a little more freed up to uh tee off around the world and go do some uh yeah but that north south cup just sounds brilliant and uh you guys are always just you know we there there are still lots of stories about you know mark wats pounding it in chelan and taking off again and i mean you

[01:41:14] **Guy Anderson:** know i've been doing a lot of things and i've been doing a lot of things and i've been

[01:41:15] **Gavin McClurg:** the brits are you know we just love having you guys over here so likewise uh the invitation is always open i hope you'll come join us again in sun valley as you pointed out at the top of the show this is a pretty special place i'd love to it gives and gives so yeah

[01:41:30] **Guy Anderson:** i would definitely jump at a chance of coming back to sun valley and i think everybody should experience your big air and your hospitality because um that was the the p all of the genuine hospitality you get in the states i think it's probably only matched in the in arab countries probably but the way you welcome strangers in and uh and uh it's it's uh very humbling and uh all the people there you know the Nick Greece the farmers the uh nates uh you know mike fow they were all so special people to meet and um yeah i love you oh

[01:42:09] **Gavin McClurg:** thank you well we love you too man and it was that was uh that was a heroic effort on a lot of people's parts and especially yours and uh we were glad of course you got through it and uh keep on crushing and uh yeah let's let's let's do this again but in the sky next time thanks guy i really appreciate it okay

[01:42:27] **Guy Anderson:** thanks nick cheers

[01:42:29] **Gavin McClurg:** i hope you enjoyed that a lot of lessons there a lot of little pieces of advice some good things to be thinking about when it comes to safety and your kit and uh what we all need to be thinking about every time we launch off a mountain i'd really love your feedback i'd really love to hear what other guests you'd like to have on the show uh send me any questions that haven't been answered in one of the previous shows if you're just discovering the podcast um i'm just reminded over and over again when i have these talks about some of the great things people have put out there in the past i got i was fortunate enough to fly with bill belcourt this last week um he was part of that rescue i was talking about in the beginning he was the very first show just some unbelievable advice there you want to learn how to glide check out matt beechner's episode if you want to laugh hysterically check out nate scales he's got some story about the X-Alps that i promise will make you cry with laughter um a lot of great shows there go back check them out enjoy them uh as always all we ask for is a buck a show if you've got something out of this one or one of the previous ones you can find that donation link on the website cloudbasedmayhem.com thank you thank you thank you it makes this all possible really enjoying doing it we're going to keep doing it and just finally i want to put a shout out to my buddy michael lang who sent me some acro toggles a few months back i just put them on my cross country wing on my peak four recently and i gotta say that i think this is a really good move i had a pretty major incident last year after i came back from the X-Alps i got all spun up in my glider i won't go into the full details here but uh long and short of it was i couldn't get my hands out because i had big gloves on it's quite cold here up high and all spun up went to throw my reserve and i couldn't get my hands out of my toggles out of my brake toggles and uh so that was pretty exciting ended up being able to sort it out didn't have to throw my reserve so it all ended up okay but a good reminder to be thinking about things like that but also um these you know using acro toggles number one it allows you to just reach out and grab them um doesn't have to have your hand stuck into something but it also gives you just a lot more

[01:44:44] and a lot more input uh if you have acro toggles on your wing so i just wanted to put out a shout to to michael appreciate those if you want to get a pair let me know just reach out to me via email or facebook or whatever and i can put you in touch with michael that's it for the show thanks a lot hope you enjoyed that see you on the next one cheers

Français

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

Show notes

Lors du dernier jour de la World Cup à Sun Valley en 2012, le pilote britannique Guy Anderson a disparu dans une zone que nous appelons le « no man's land ». Trois jours plus tard, lors d'une opération de recherche héroïque impliquant des milliers d'heures de travail et une équipe très motivée, Guy a été retrouvé, en grande partie grâce à ses propres efforts monumentaux pour rester en vie. Guy a subi des blessures assez graves, mais trois mois plus tard, il volait au sommet du classement lors de la Superfinal et n'a pas regardé en arrière depuis.

Transcript

[00:00:17] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde ! Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud Base Mayhem. On va commencer celui-ci un peu différemment que d'habitude. Ce podcast est avec Guy Anderson, un pilote britannique fantastique qui est actuellement aux Européens et qui s'en sort très bien là-bas. Certains d'entre vous connaissent son nom, et d'autres ont probablement entendu parler de l'accident qu'il a eu ici à Sun Valley en 2012. Il s'est crashé dans une partie très isolée des Pioneers et il nous a fallu deux jours pour arriver sur place. Il nous a fallu deux jours pour le trouver. Ce fut un effort héroïque pour le sortir de là, et ce fut un effort héroïque de sa part pour s'en sortir. Cet épisode porte donc beaucoup sur la sécurité, sur ce que Guy a traversé, sur sa réussite à ce moment-là et son parcours depuis, en revenant de blessures assez graves.

[00:01:10] Ce n'est pas un sujet déprimant, loin de là. C'est une discussion vraiment inspirante, mais je veux commencer cet épisode un peu différemment à cause d'un incident qu'on a eu ici à Sun Valley il y a quelques jours. Nate Scales organise l'Intermountain Wide Open. C'est épique. C'est la deuxième année qu'il le fait. Ça attire de super pilotes de la zone, venant de l'Utah, du Wyoming, du Montana et du Nevada, et les gens se lançaient sans hésiter. Il y a quelques jours, on a eu peut-être la meilleure journée de l'année. Juste fantastique. Il y avait énormément de monde. On a dû avoir, je ne sais pas, 25 personnes au décollage, ce qui fait environ 200 fois ce qu'on a d'habitude. Et c'était une journée de "boomer". Fantastique. On a décollé de la colline. Je pense que 12 d'entre nous ont passé Trail Creek et on se dirigeait vers le Big Lost.

[00:01:59] On sait que c'était une journée fantastique parce que Nick Greece est parti et a fait, je crois, environ 300 000 pieds ce jour-là, et il a failli atteindre Bozeman. Tout était en train de se mettre en place pour une journée incroyable. Les nuages étaient bien placés, la base était super haute. Et soudain, à la radio, il y a eu ce cri terriblement horrible. L'un des pilotes est descendu bas. Il était clairement très blessé. Et l'opération de secours pour le sortir de là, je ne pense vraiment pas qu'elle aurait pu être mieux menée. Je voulais donc parler de ce qui s'est passé, de certaines choses que nous avons faites et qui ont vraiment, vraiment fonctionné. Pour que vous puissiez y réfléchir par rapport à votre propre pratique et votre propre équipement.

[00:02:46] Je vais écrire un article à ce sujet. En fait, l'article pourrait même sortir avant que je ne publie ce podcast. Il y aura donc plus de détails dans l'article, tant pour l'USHPA que sur mon blog. Alors, gardez un œil dessus. Mais voici juste quelques éléments qui ont vraiment fait pencher la balance pour réussir à sortir la victime de là et à l'amener à l'hôpital en un temps record, je pense. On l'a sorti de là en environ trois heures. Ça peut paraître long. Mais quand on commence à inclure des hélicoptères dans l'équation, le terrain où il est tombé et ce que nous avons dû faire pour l'atteindre... Ouais, c'était un effort héroïque de la part de beaucoup de gens. Je voulais juste passer en revue certains points concernant la réussite de cette opération.

[00:03:37] L'un d'eux, c'est Life Flight. On a utilisé Life Flight pour l'extraction par hélicoptère. Je pense que très peu d'entre nous avaient un abonnement Life Flight. C'est 60 dollars par an. Si vous habitez dans le Nord-Ouest, c'est une assurance incroyablement bon marché. Vous savez, au lieu de payer un trajet en hélicoptère à 15 000 dollars. Assurez-vous d'en avoir un. Quand vous voyagez, assurez-vous d'en avoir un pour l'international. Quand vous êtes chez vous, assurez-vous d'en avoir un qui fonctionne à la maison. C'est assez critique. Vous savez, soudainement, vous passez une mauvaise journée et vous vous retrouvez avec une facture massive. Et faites attention à des choses comme GEOS.

Vous savez, l'assurance que nous prenons via Spot ou DeLorme. Ils ont une option parapente.

[00:04:19] Exclusion. Donc je ne pense pas que ça couvre ça. Je peux me tromper. Mais vous savez, assurez-vous d'être couvert. L'une des choses qui a été vraiment cruciale pour la réussite, c'était de garder quelqu'un en altitude. On était dans un endroit sans couverture cellulaire. Mais si vous étiez haut, vous pouviez atteindre l'une des tours. Et donc Matt Beechinor Farmer restait en l'air, vous savez, juste autour de notre limite légale ou vers 18 000 pieds. Et c'est lui qui décidait, ce qui était un effort absolument dingue et incroyable. Vous savez, ce Sun Valley en plein milieu de la journée. Le pilote est parti vers 13h. Et donc la journée était chargée et intense. Et c'était parti. Et il était là-haut, vous savez, gérant son aile, appelant le 911, gérant les recherches et le sauvetage et nous parlant au sol avec sa radio.

[00:05:09] C'était un effort incroyable. Mais je pense que ce qui était encore plus important, c'était d'avoir quelqu'un qui prenait immédiatement les commandes. Il faut un leader dans ce genre de situation. Nate Scales est entré dans cette zone de manière presque automatique et a pris les commandes. C'est lui qui dirigeait via la radio. Il a pris la décision de maintenir Farmer en altitude. Il positionnait les gens avant même que nous soyons au sol. Alors, assurez-vous d'avoir quelqu'un capable de garder son sang-froid. D'être un leader. De prendre les décisions. C'était vraiment crucial. Chacun d'entre nous avait un DeLorme. Avoir cette capacité de SMS bidirectionnel est tout simplement critique dans n'importe quelle situation de ce type. À mon avis, c'est critique à chaque fois que nous volons.

[00:05:55] Mais dans une urgence comme celle-ci, vous ne croiriez pas la quantité de SMS bidirectionnels qu'on a envoyés. Et vous savez, à un moment donné, par exemple, Revis avait prévu un super point de poser pour l'hélicoptère. Alors, bam, il leur envoie un message. Ils ont sa latitude et sa longitude. Ils ont sa position. Ça ne veut pas dire qu'on n'a pas à le communiquer par radio à Farmer. Il n'a pas besoin de le rapporter de là. C'est juste fait. Avec un Spot, vous avez votre pré-planification. Vous avez vos quatre messages prévus pour certaines personnes. Si vous n'avez pas configuré les bonnes personnes avant ce vol précis, c'est pratiquement inutile. Pour moi, le Spot est inutile. Vous avez un appareil de suivi. Super. C'est mieux que rien. Mais avec le DeLorme, vous avez juste les cartes. Vous avez les SMS bidirectionnels.

[00:06:41] Vous avez la petite icône sur laquelle vous pouvez appuyer pour voir où se trouve une personne et voir immédiatement sa direction. Et bien sûr, par rapport à vous et à quelle distance elle se trouve. Je ne peux pas assez insister. Je veux dire, si vous venez voler ici à Sun Valley, je serais en fait assez réticent à voler avec vous si vous n'aviez que Spot. C'est juste un équipement inférieur. Nous n'aurions pas pu faire ce sauvetage avec Spot. C'est tout simplement impossible. D'abord, la victime ne pouvait pas atteindre son DeLorme. Heureusement, nous avions un contact visuel avec lui. C'est donc une chose que je voulais souligner. Assurez-vous d'avoir votre DeLorme à un endroit où vous pouvez l'atteindre. Appuyez sur le SOS si vous êtes mal en point. Mais nous avions un contact visuel avec lui. Quelques autres pilotes, Bill Belcourt, Revis Gray et Evan Boucher, ont mis leurs ailes.

[00:07:28] Ils ont pu atterrir très près de la victime, ce qui était crucial pour pouvoir l'atteindre rapidement, le rassurer, lui administrer de l'oxygène et commencer à prendre ses constantes pour transmettre toutes ces informations au reste de l'équipe, que nous avons ensuite relayées aux secours et à l'hélicoptère. Tout ça était vraiment critique. L'oxygène pour maintenir la victime, vous savez, pour surveiller son pouls, sa tension et tout le reste, parce que nous avions tous de l'oxygène, ça a vraiment aidé. C'est une bonne chose à avoir dans son kit. Le kit de premiers secours de Revis était vraiment solide, mais nous devons tous avoir des kits de premiers secours vraiment solides. Il faut qu'il y ait au moins des trucs assez basiques. Des antidouleurs assez puissants, de la gaze, de la colle forte, des pansements, vous savez, assurez-vous d'avoir un kit de premiers secours assez correct que vous transportez avec vous tout le temps.

[00:08:26] Ça aurait pu mal tourner. Écoutez, si la victime était tombée un jour ordinaire ici, où on n'a que deux ou trois personnes au décollage, ça aurait été vraiment difficile, voire impossible, de le sortir de là. Donc, avoir du monde autour, avoir la trousse de secours de Revis, il y avait des trucs vraiment critiques dans son kit. Il avait une couverture de survie et des bâtons de marche, donc il a pu fabriquer une grande chaussette de transport pour quand l'hélicoptère est arrivé. Super important. Il avait du papier et un stylo dans sa trousse pour noter les constantes. Une autre chose vraiment importante que je ne pense pas que beaucoup d'entre nous avaient : assez de nourriture et d'eau. Il faisait vraiment, vraiment chaud. On a tous dû marcher longtemps pour arriver là. Vous savez, il faut avoir de la crème solaire, de l'eau, de la nourriture.

[00:09:16] Il faut rester calme et avancer à un rythme qui permet de ne rien oublier. Il faut avoir des gens qui réfléchissent vraiment et qui trouvent des solutions. De quoi pourrions-nous avoir besoin là-bas ? Dans ce cas précis, avant l'arrivée de l'hélicoptère, on s'est dit : « OK, on va devoir le sortir à la main ». Vraiment, je ne peux pas assez insister sur la difficulté de faire ça, même quand on a une planche parfaite pour transporter quelqu'un sur un brancard ou quelque chose du genre. Mais on a pris quelques poteaux de clôture, on avait un tas de sacs à parapente et plein de sangles, donc on aurait pu en bricoler un ou en construire un sur le champ si l'hélicoptère n'avait pas pu atterrir. Ce qui, on le pensait d'ailleurs peu probable, parce que c'était une journée avec beaucoup de turbulences et que le vent était assez fort. Souvent, les hélicoptères n'aiment pas aller dans ce genre de conditions. C'était une super extraction. Ça s'est très bien passé.

[00:10:01] La victime va très bien se porter. Vous savez, il a été pas mal malmené pendant l'opération, mais il va s'en sortir. Alors, je suppose que pour finir, c'était aussi un rappel pour nous tous de simplement faire attention à là où on va. Faites attention à l'endroit où vous posez votre aile. Vous savez, je ne peux même pas dire ce qui s'est passé ici. Mais si vous allez dans le lee et que vous allez être bas, alors Dieu vous garde, soyez prudents et peut-être que si vous avez déjà raté votre manœuvre, vous devriez arrêter pour la journée. Vous savez, peut-être décider : « OK, ce n'est pas mon jour. Je n'ai pas besoin d'aller bas et de me coller dans un endroit qui pourrait être dangereux. Je garde ça pour un autre jour. » Comme dit toujours Nick : « Pilotez la journée, pas votre désir. » Alors oui, j'espère que ça aide.

[00:10:47] Et passons maintenant à cette discussion avec Guy Anderson. Je pense que vous allez vraiment apprécier cette personne fantastique et ce pilote incroyable. Il pratique depuis, je crois, 24 ans maintenant. Il y a beaucoup à apprendre avec celui-ci. Restez avec nous. Profitez de ma conversation avec Guy Anderson.

[00:11:05] **Guy Anderson:** Ça fait un moment que je ne vous ai pas vu.

[00:11:12] Monsieur.

[00:11:15] **Gavin McClurg:** Anderson, j'ai toujours voulu dire que je suis un immense fan de... je ne suis pas un immense fan de Keanu Reeves, mais de Matrix. Bienvenue dans le chaos. C'est vraiment cool de pouvoir enfin faire ça avec toi. Je sais que tu es en plein milieu d'un tour européen assez incroyable. Qu'est-ce qui se passe là-bas ?

[00:11:34] **Guy Anderson:** Eh bien, ça commence vraiment. Ça fait maintenant sept jours sur un total potentiel de neuf jours. Et oui, les conditions sont très, très rudes ici. C'est du pur "full bar mashing". Et oui, c'est super sympa, vraiment super sympa.

[00:11:57] **Gavin McClurg:** Et je vois que vous êtes bien installé à la 17e place. Vous êtes donc clairement en position de attaque. Alors, comment ça se passe pour vous ?

[00:12:06] **Guy Anderson:** Eh bien, c'est surtout une sacrée leçon pour nous. On nous a fait tourner en bourrique par Honor, à sa manière. Il joue vraiment très bien le jeu. Mais ouais, à ce niveau, c'est difficile de trouver une faille chez n'importe qui. Ils sont tous tellement bons ici qu'on a eu des journées où, vous savez, 60 ou 70 pilotes arrivaient tous à l'objectif dans les deux minutes les uns des autres. Alors, pour vraiment faire un bond et que ça compte, c'est sacrément dur.

[00:12:42] **Gavin McClurg:** Ouais, je parie bien. Très

[00:12:43] **Guy Anderson:** passionnant du début à la fin.

[00:12:45] **Gavin McClurg:** Est-ce que vous compareriez ça à une Superfinal ou est-ce que c'est le même calibre ? Je dirais que

[00:12:51] **Guy Anderson:** Plus ou moins. Je dirais que les Superfinales sont probablement un peu, un tout petit peu plus élevées, parce que tout le monde est en forme et vient participer, et ça inclut certains gars des États-Unis, d'Australie et d'ailleurs. Mais ouais, vous avez tous les pays principaux d'Europe avec leurs meilleurs éléments qui montrent vraiment, vraiment comment ils volent. Donc c'est clairement un niveau assez rapide et intense.

[00:13:21] **Gavin McClurg:** Et vous savez, Honor, il est juste en train de tout déchirer cette année. Mon Dieu, ce gars est juste incroyable. Vous connaissez ses gros triangles F.A.I. de plus de 300 kilomètres dans le sud de la France, ce qui

est pour moi un endroit terrifiant pour voler. Je connais assez bien cette zone grâce aux X-Alps et il se lance complètement là-bas. Qu'est-ce qu'il fait de différent ?

[00:13:44] **Guy Anderson:** Je pense qu'Honor a toujours eu la vitesse. Je pense que maintenant, peut-être à cause de ses discussions avec Russ, je ne sais pas, mais il montre aussi une réelle capacité de contrôle qui, je pense, était inévitable. Il a de si belles compétences en aile, mais il a maintenant un niveau supplémentaire de discipline dans son pilotage pour pouvoir contrôler les groupes quand il veut et pousser quand il veut aussi. Donc, il est vraiment en train de devenir le genre de pilote incroyable qu'on pensait qu'il deviendrait, et il est aussi un gars tellement sympa en même temps, il n'est pas arrogant d'aucune façon, c'est juste un gars vraiment, vraiment bien élevé, donc c'est un plaisir de voler avec lui, c'est toujours un vrai gentleman dans les airs, non, il n'est pas insistant d'aucune façon, c'est juste un gars sympa, oui, un gars sympa.

[00:14:49] Ouais. C'est une chose à partager avec ce gars.

[00:14:52] **Gavin McClurg:** C'est une façon fantastique de commencer. Je voudrais beaucoup parler de compétition en vol dans ce genre d'interview avec vous, mais j'aimerais aussi... vous savez, il n'y a pas énormément d'informations disponibles sur vous en ligne, donc je voulais donner à nos auditeurs qui ne vous connaissent pas vraiment et ne savent pas ce que vous faites un peu de contexte. Pouvez-vous remonter le temps et nous donner un bref historique de Guy Anderson dans les airs ?

[00:15:18] **Guy Anderson:** Eh bien, j'ai commencé comme ça : je marchais dans les Pyrénées. Je travaille dans le secteur du vin, donc j'étais dans le Bordelais et j'avais un week-end de libre, alors je suis monté à la montagne juste pour marcher, monter toujours plus haut dans les hautes Pyrénées. Et là, j'ai vu deux gars décoller, faire des thermiques et voler jusqu'en bas de la vallée pour aller dans un bar. Il m'a fallu environ quatre heures de randonnée pour arriver au même bar, et je me suis dit que le parapente était peut-être un meilleur moyen de se déplacer en montagne que la marche. Je suis rentré, j'ai parlé de ce que j'avais vu à ma femme, et elle est partie acheter une expérience d'un week-end au Pays de Galles pour moi ; elle le regrette totalement depuis.

[00:16:14] **Gavin McClurg:** Pauvre femme. Oh là là. Ouais.

[00:16:17] **Guy Anderson:** Eh bien, oui, parce que j'ai su dès le premier instant où mes pieds ont quitté le sol lors d'une glissade sur une petite colline pourrie au Pays de Galles que j'étais totalement accro à cette chose absurde. Et c'était en quelle année ? C'était en 1992. Oh là là. Et je m'y suis mis au pire moment possible : j'avais deux petites filles, l'une qui commençait juste à marcher et l'autre dans une poussette, et je partais au Pays de Galles à la moindre occasion, chaque fois que je pouvais, juste pour apprendre, m'améliorer et finir par faire du thermique, et oui, j'en suis resté totalement accro depuis.

[00:17:07] Et qui sont vos... pas une bonne chose, non.

[00:17:10] **Gavin McClurg:** est-ce que c'est une bonne chose pour la famille ? non.

[00:17:13] **Guy Anderson:** Est-ce que tes filles s'y sont mises un peu ? Elles comprennent un peu, mais ça fait longtemps et c'est un peu l'un de ces trucs que fait papa, donc enfin oui, elles ont été très sages à ce sujet au fil des années. Est-ce que l'une de tes filles s'est mise au vol ? Non, je les ai emmenées très tôt. Je mettais mon casque dès que j'étais responsable des filles, je leur mettais le mien et on partait voler au-dessus des falaises sur la côte sud. Je les glissais dans ma combinaison de vol, je leur mettais leur casque et c'était parti. Mais elles ne s'y sont pas vraiment mises, ce n'est pas leur truc. Elles aiment bien venir en tandem, mais ça ne les a pas captivées comme ça m'a captivé. Mais c'est super, je veux dire, tout le monde fait son propre truc.

[00:18:08] Alors, elles devraient et

[00:18:10] **Gavin McClurg:** Alors, quand as-tu commencé à faire des compétitions et qui était ton équipage à l'époque ? C'était, tu sais, Eddie et John Sylvester et ces gars-là ou Russ ou...

[00:18:21] **Guy Anderson:** Ouais, c'était probablement avant Russ, quand il y avait Bob Drury, et bien sûr John Sylvester et Eddie Colfax à l'époque. Eddie était en fait le gars qui m'a appris ; c'est lui qui a validé mon brevet de pilote

de club au Pays de Galles, et c'est un vrai voyou, ouais. Mais on a partagé beaucoup de vols mémorables depuis, mais ouais, Eddie m'aurait dit d'essayer le vol de compétition et je me suis lancé avec les Britanniques en 96, je crois. Mais à cette époque, le vol de compétition était complètement différent. On devait prendre des photos de points de repère et c'était un peu absurde. Je me souviens qu'un jour, Hugh Miller a carrément perdu ses deux...

[00:19:16] des caméras parce qu'elles étaient attachées ensemble, il a tout perdu par le côté, donc ça a foutu en l'air sa compétition. J'ai fait des compétitions pendant quelques années, mais j'ai juste décidé que la technologie de l'époque n'était pas vraiment à la hauteur. On avait une compétition à Morezone et on devait passer derrière ; l'un des points de passage était l'hôtel au sommet de la falaise d'Avorias. Je ne sais pas si vous connaissez Avorias, près de Morezone, il y a une grande falaise avec un tas d'hôtels perchés au sommet, et quelqu'un avait... il fallait avoir des points de passage très visibles pour que les gens puissent identifier si vous étiez dans le secteur ou non, mais on passait derrière cet hôtel dans un vent de tempête terrible en prenant des photos de l'arrière pour prouver, à partir du numéro de chambre que l'on voyait, que vous étiez bien dans le secteur, et j'étais juste...

[00:20:16] Je me disais que c'était stupide, tu sais, de lâcher tes freins alors que tu as des fermetures terribles en le faisant, et c'était juste... c'était trop effrayant pour être décrit. Et j'avais eu un petit souci parce que je venais de recevoir une nouvelle aile de comp qui avait peut-être un gradient avax à l'époque, et on ne savait rien du réglage des ailes. Quand je l'ai eue pour la première fois, elle était fantastique, mais...

[00:20:48] Après avoir volé avec pendant probablement une centaine d'heures, il commençait sérieusement à perdre son équilibre et je me disais que c'était peut-être moi ou autre chose, mais il pouvait se mettre en vrille en un clin d'œil. Et lors de la même compétition, à plus ou moins la même heure, j'ai eu un souci : il a fait une fermeture devant moi, il a commencé à tourner et j'ai réussi à arrêter ça, puis il a plongé derrière moi et a continué à tourner. Du coup, je me faisais envelopper mais le bruit des élévateurs devenait de plus en plus fort, ma tête était forcée contre mes genoux et, à la dernière seconde, j'ai réussi à tirer les deux élévateurs au-dessus de ma tête, mais en faisant ça, j'ai enlevé mon casque et je suis tombé en chute libre. Ensuite, j'ai réussi à le corriger et je l'ai remis en vol, mais j'étais en train de passer juste à côté de cette falaise à ce moment-là, ce qui était un peu...

[00:21:46] C'était flippant, et le casque a fini par atterrir sur un chalet en bas, en cassant quelques tuiles sur le toit d'un propriétaire. Il est arrivé un peu plus tard et il était furieux, mais en même temps, j'ai été mis au tapis par Innes Powell, notre responsable de la sécurité, parce qu'à l'époque, on n'avait pas le droit de voler sans casque. Mais c'était... tout ça était assez effrayant. Oh.

[00:22:14] **Gavin McClurg:** ça a l'air plutôt impoli.

[00:22:16] **Guy Anderson:** Ouais, très très impoli, ouais. Et c'est le même Innes Powell, l'officier de sécurité. Tu le connais ? Tu connais Bob ? Ouais, ouais. Eh bien, Innes est arrivé en roulant dans un groupe au départ et Bob est passé par la radio pour dire : « Attention tout le monde, l'officier de sécurité arrive », donc on a tous dû s'écarter pour le laisser passer. Et

[00:22:48] **Gavin McClurg:** pendant ton incident de tonneau et quand ton casque s'est arraché, tu as réussi à prendre la photo ?

[00:22:54] **Guy Anderson:** J'ai bien eu la photo et on m'a ordonné de quitter le ciel pour atterrir. Il y avait des gens, mais à cette époque, vous savez, les ailes n'étaient pas comme aujourd'hui. Il y avait des gens qui s'agitaient partout et c'étaient de très gros trucs mous qui tombaient du ciel. Ce n'était pas du tout les machines que nous pilotons aujourd'hui.

[00:23:17] **Gavin McClurg:** Ouais, bien sûr.

[00:23:18] **Guy Anderson:** Mais j'ai fini par décider, à ce stade, que j'en avais assez de me balader pour prendre des photos. Je n'aimais pas le côté course, enfin, j'aimais bien l'aspect compétition, mais je n'aimais pas le manque de technologie et le fait de devoir attendre trois heures du matin pour savoir qu'on n'était pas dans le secteur. On utilisait des punaises, il fallait marquer sur une carte où on était avec une punaise. Ouais. Ce n'était pas très technologique et il y avait tout le temps ce truc de « dérive des punaises » avec des gens qui disaient : « Oh, si Bob est arrivé là, moi je suis allé deux champs plus loin que Bob. » C'était à peu près le niveau de science qu'on atteignait pour savoir qui gagnait une

compétition. C'était un peu une blague, mais c'était super sympa, mais bon, ce n'était pas vraiment mesurable.

[00:24:13] **Gavin McClurg:** Les choses ont énormément évolué, ça me fait réaliser tout ce que j'ai raté. Si certains d'entre vous qui m'écoutez voulez d'autres histoires vraiment hilarantes sur la prise de photos, il faut écouter l'épisode avec Nate Scales. Il avait perfectionné des trucs comme faire tomber son appareil photo ou faire sortir les piles de l'appareil, c'est assez drôle. Ouais, je veux dire

[00:24:36] **Guy Anderson:** ces jours-là.

[00:24:37] **Gavin McClurg:** Heureusement que c'est fini. Je n'imagine pas, surtout dans un endroit comme celui-ci, je veux dire, lâcher les freins est déjà un truc de dingue en soi, alors prendre une photo. Ouais. Ouais. Ouais. Qu'est-ce qui s'est passé entre ces débuts et disons Sun Valley, est-ce que tu... Eh bien.

[00:24:54] **Guy Anderson:** Eh bien, après ça, j'ai fait quelques années de vol de compétition, puis je me suis mis un peu plus au... enfin, un peu de vol-bivouac mais surtout au vol visa. On partait et on volait de... je prenais un vol pour Nice, je retrouvais Ulrich Jessup et on volait de là jusqu'à Genève. Ouais. Sur deux jours, et j'ai vraiment aimé faire ça. J'ai fait pas mal de vols avec deux autres Anglais, Simon Headford et Tim Guilford, et on partait pour des treks absurdes à travers les Pyrénées et on décidait que c'était tout dangereux et infaisable, mais... ouais, on en faisait un peu, certaines des choses que tu fais, mais je sais très bien.

[00:25:49] La version plus tranquille, avec parfois une halte dans un bon restaurant aussi, ce que j'ai bien aimé. Et puis, à cause de mon entreprise de vin, je devais faire des voyages dans des endroits, vous savez, plutôt charmants comme l'Argentine, on en importait beaucoup à l'époque. Alors je me défilais et je prenais mon aile avec moi et je volais pas mal. Ouais. Je faisais des allers-retours dans les montagnes autour de Mendoza et au sud de là.

[00:26:32] **Gavin McClurg:** Je ne connais pas Barry Lake. Ouais, je ne connais pas du tout ce coin-là, mais ça a l'air d'être un endroit vraiment sympa pour vivre des aventures.

[00:26:39] **Guy Anderson:** Ouais, je veux dire, c'est du lourd, c'est vraiment épique. Il y a énormément de vent et, plusieurs fois, si tu atterris à côté, ça peut être juste ridicule. J'ai atterri après un vol assez venteux et il y a beaucoup de vagues qui se forment là-bas, ce qui peut être assez flippant en parapente, surtout... enfin, peut-être moins maintenant, mais à l'époque, c'était un peu plus périlleux. Mais tu pouvais atterrir à seulement quelques centaines de yards d'une route et il te fallait trois ou quatre heures pour te frayer un chemin à travers les cactus. Tu devais, tu sais, utiliser ton aile comme un bélier et, ouais, donc ce n'était pas très amusant.

[00:27:29] **Gavin McClurg:** Aïe, c'est de la vraie pratique de vol d'aventure ça. Est-ce que c'est encore là que se trouve ton cœur dans le parapente ? Est-ce que c'est plutôt avec les compétitions ou est-ce que c'est plutôt ce genre de choses ?

[00:27:41] **Guy Anderson:** Je me suis remis aux compétitions parce que j'adorais ça, et j'aime les endroits où ça vous emmène et les expériences insolites qu'on y vit. Ouais. Avant, j'emmenais aussi une canne à pêche et j'aime bien faire un peu de cueillette, donc essayer de survivre avec ce que vous pouvez emporter avec vous, j'ai bien aimé ça. Mais ouais, je me suis vraiment remis au pilotage en compétition il y a peut-être sept ou six ans, j'ai décidé de retenter le coup et les ailes sont tellement différentes maintenant. Ça m'a ouvert de nouvelles perspectives et l'année de Sun Valley a été la première année où j'ai atteint un niveau me permettant de me qualifier pour les World Cups. Et Sun Valley était en fait ma deuxième World Cup, mais je m'étais fixé comme objectif pour cette année de pouvoir, si possible, obtenir une place pour entrer dans la Superfinal, peut-être.

[00:28:50] Ouais. Ça, ça m'aurait suffi pour cette année-là, mais depuis, j'ai vraiment adoré tout ce qu'il y a autour. Les gens sont super sympas et je suis tout à fait d'accord avec ce que disait Nate : une année de World Cups, juste une seule, c'est probablement la même expérience d'apprentissage que de faire une année entière de vol cross country. Donc ouais, c'est une vraie révélation. Ce que tu peux accomplir quand on est dans cet état d'esprit.

[00:29:23] **Gavin McClurg:** Et puis, avant qu'on ne commence l'émission, tu me disais que vous aviez fait des trucs assez cools... je suppose que vous appelleriez ça du vol d'aventure, mais plutôt des trucs d'une journée au départ de chez vous ici, en Grande-Bretagne. Parle-moi un peu de ça. On a...

[00:29:40] **Guy Anderson:** On a un super Hugh Miller, le rédacteur en chef de cross country, il a mis en place Hugh et Jim Mallinson. Ouais, je connais très bien Jim, mon

[00:29:49] **Gavin McClurg:** Mon tout premier bivouac, c'était avec John à Beer, en 2002. C'était vers 9h ou 11h, très tôt, et on a fait un petit vol de Beer jusqu'à Top, on a atterri au-dessus de Manali et on a passé la nuit dans la glace avant de repartir le lendemain. Ouais, il m'a un peu fait découvrir tout ce truc du bivouac il y a quelques années, mais ces gars-là sont super. Enfin,

[00:30:12] **Guy Anderson:** Hugh, Jim et Jockey ont décidé d'organiser une compétition Nord contre Sud de la Grande-Bretagne. Le principe, c'est qu'une fois par an, on se retrouve tous dans un endroit, normalement au milieu de l'Angleterre, et comme la météo est pourrie la plupart du temps en Angleterre, on voyage parce qu'il y a forcément un coin dans le pays où il fera beau. On a donc décidé de faire une compétition mobile : je crois que ce sont les 30 meilleurs pilotes du Nord contre les 30 meilleurs du Sud. On se retrouve tous pour faire une petite fête, puis on part en voiture là où ça va être le mieux. Cette année, on s'est tous retrouvés dans le Lake District chez Jockey, et après une grosse soirée au centre de Jockey, on est tous partis dans un car qu'on a trouvé le matin même pour monter en Écosse vers une montagne appelée Tinto.

[00:31:21] C'est une colline assez imposante, mais on n'a pas vraiment de montagnes au Royaume-Uni, pas de vraies. Mais cette colline assez grande, et on s'est fixé pour objectif de descendre jusqu'en Angleterre sur 217 km. Je pense que sur un peloton de 60 personnes, environ un tiers a réussi ; je crois que 15 ou 20 personnes sont arrivées jusqu'à ce petit champ près de Barney. C'est

[00:31:51] **Gavin McClurg:** Génial. Quel vol incroyable.

[00:31:53] **Guy Anderson:** Ouais, et survoler la campagne anglaise est un pur régal. C'est toujours d'un vert émeraude et on peut voir les deux côtes depuis environ 5 000 pieds, là où on était. Et cette comp' devient vraiment un week-end spécial. Je veux dire, on a eu des week-ends complètement dingues ces deux dernières années. On a volé probablement des objectifs de 200 000 environ trois fois, ouais, sur le week-end, c'est n'importe quoi. Vous comptez sur la météo pour ça ?

[00:32:36] **Gavin McClurg:** est-ce que le week-end est flexible ou est-ce que vous avez juste de la chance avec

[00:32:40] **Guy Anderson:** La météo ? Elle est totalement mobile. On a commencé en Écosse, on a tous fait route vers le nord de l'Angleterre. Le lendemain, il devait faire beau dans le sud, donc on y est allés. On est montés en voiture, tu conduis pendant cinq heures, et on est passés d'une toute petite colline, genre 100 mètres de haut en bas, pour voler de là jusqu'à Brighton, ce qui fait 150 km. C'est juste ridicule. Russ est venu parce qu'il vit en France et qu'il n'avait jamais volé sur 100 km au Royaume-Uni, et en deux jours, il a fait 300 km. Ouais, 75 km, c'est juste incroyable.

[00:33:25] **Gavin McClurg:** C'est génial. C'est un peu dans le même esprit que la compétition de Nate qui se déroule en ce moment, la Intermountain Wide Open. Il la fait tourner pendant deux semaines et c'est essentiellement tes quatre meilleurs scores sur le concours XC. Les gens peuvent voler n'importe où, c'est un peu pour le prestige, tu vois. Si les meilleurs scores viennent de Sun Valley, alors Sun Valley gagne, mais ce n'est pas vraiment pour la personne, c'est surtout un moyen de pousser tout le monde à aller au sommet. Ouais. Dans la même zone et à aller voler. Je veux dire, l'autre jour, on a lancé ici il y a quelques jours et il devait y avoir 30 personnes au lancement, et on n'a pas vu ça depuis la Coupe du Monde, tu sais, ça n'arrive pas d'habitude ici. Ouais. Il n'y avait peut-être que nous deux, donc c'était assez excitant.

[00:34:10] **Guy Anderson:** Ça a l'air génial. Oh, je vais tenter. Ouais. C'est très délicat de voler au Royaume-Uni aussi, parce qu'il y a toutes sortes de restrictions d'espace aérien et tout ça, donc ouais, mais tout repose sur... il n'y a pas de prix ou quoi que ce soit, tout repose sur le prestige et c'est juste un truc sympa pour se retrouver avec d'autres dingues britanniques qui partagent ton addiction pour un sport absurde, enfin...

[00:34:37] **Gavin McClurg:** Alors, tu as commencé à te remettre à la compétition il y a six ou sept ans, et tu sais, ces deux dernières années, enfin vraiment depuis Sun Valley... C'est ce que je veux demander : on dirait que tu as vraiment monté le niveau, surtout depuis cet incident qui est, d'une certaine manière, assez inattendu. Mais avant de parler de

l'incident, comment as-tu abordé la progression et l'entraînement ? Est-ce qu'il y a de l'entraînement en jeu ? Parce que je crois que tu défends le titre britannique cette année, c'est bien ça ?

[00:35:13] **Guy Anderson:** Je l'ai fait, mais malheureusement je l'ai perdu. J'étais très heureux de remettre la coupe à Alex Colman, qui a fait un vol incroyable et qui la méritait amplement. Mais oui, j'ai terminé troisième dans notre compétition cette année, mais j'étais vraiment content de l'avoir gagnée l'année dernière.

[00:35:33] **Gavin McClurg:** et vous n'êtes pas entouré de flemmards dans les airs non plus, c'est une sacrée performance, non ?

[00:35:40] **Guy Anderson:** On a un très bon niveau de pilotes au Royaume-Uni et on a une nouvelle section passionnante.

[00:35:48] **Gavin McClurg:** on vous demandait comment vous avez abordé l'entraînement, la progression et l'amélioration depuis que vous avez repris le vol en compétition.

[00:35:58] **Guy Anderson:** Je pense que la compétition est quelque chose qu'il faut prendre le temps d'apprendre, ça ne vient pas tout de suite. Tous les petits tricks ici et là et la discipline générale qu'il faut vraiment acquérir, je pense que ça prend du temps. Et peu importe à quel point vous pensez être bon, il y a toujours tellement d'autres pilotes qui savent simplement traverser un paysage plus vite que vous, qu'il faut un certain temps avant de comprendre le genre de fluidité qu'il faut adopter. Je ne pense donc pas que vous puissiez espérer atteindre un haut niveau aussi rapidement, à moins de sacrifier du temps avec des pilotes bien meilleurs que vous jusqu'à ce que ça finisse par vous contaminer. J'ai appris énormément auprès de tant de gens, mais j'ai probablement quelques personnes que j'admire vraiment dans notre discipline et j'essaie d'imiter leur style, et je pense que des gens comme

[00:37:17] Eh bien, Russ Ogden est une légende absolue et sa façon de piloter est difficile à imiter parce qu'il est tellement bon, mais j'aime bien son style. J'aime aussi le style de Nick Greece. C'est un excellent grimpeur, ce qui est selon moi la compétence principale à acquérir : si vous arrivez à bien grimper au sein d'un bon groupe, vous pouvez généralement vous frayer un chemin vers l'avant. C'est une compétence, je pense. Quant au vol plané, j'adore la façon dont Charles Guzzo plane ; il semble toujours pouvoir passer du bas vers le haut sur un long plané simplement en étant un peu plus intelligent que les autres. Mais je pense que ça prend du temps, vous savez, dans notre discipline, et vous n'atteindrez un...

[00:38:18] un niveau si vous êtes capable de fournir les efforts nécessaires et d'observer ceux qui font vraiment du bon travail. Combien d'heures volez-vous par an ? Je vole environ 300 heures par an, beaucoup, et assez beaucoup. J'essaie de faire autant que possible en compétition parce que je pense que c'est vraiment là que vous pouvez mesurer si vous progressez ou non. Mais c'est un sport tellement difficile, car il y a une part de chance et j'avais l'habitude de penser que j'étais toujours un peu malchanceux, mais votre chance s'améliore à mesure que vous pratiquez. C'est drôle comme certaines personnes ont plus de chance que d'autres.

[00:39:16] **Gavin McClurg:** que d'autres

[00:39:16] **Guy Anderson:** n'est-ce pas ? Ouais, ouais, mais après, tu peux avoir... il y a un élément de loterie là-dedans. Même cette semaine, on a eu, tu sais, Pepe Maleke qui est, je pense, l'un des meilleurs pilotes ; il a gagné la compétition à Gemona, la dernière Coupe du monde à Gemona en Italie, et il avait volé brillamment. Il a pris deux k dès le départ, il n'a semblé rien faire de mal, mais l'air l'a englouti et il a glissé sans rien faire qu'il ne ferait pas d'habitude. Normalement, il aurait fini juste devant et aurait gagné, mais ce jour-là, il a fini par atterrir en se grattant la tête en se demandant : « Eh bien, comment ça s'est passé ? ». C'est ça, je pense, le côté génial de ce sport : on ne sait jamais vraiment où ça va nous mener. Ça peut être un voyage incroyable et tu peux finir par gagner une manche, ou ça peut te mettre à plat et tu te retrouves à ne même pas savoir par où commencer, en te grattant la tête.

[00:40:26] **Gavin McClurg:** tu te retrouves au milieu de nulle part, tu te demandes ce qui vient de se passer. Ça arrive à tout le monde, non ? Alors, sur tes 300 heures, quelle proportion dirais-tu est consacrée à la compétition par rapport au simple vol libre, approximativement en pourcentage ?

[00:40:40] **Guy Anderson:** je dirais environ 50-50, environ 50 %. J'adore, je veux dire, j'adore juste voler. Je peux aller voler par un jour pourri en Angleterre avec plaisir. J'adore, j'ai un nouveau tandem que j'apprécie, n'importe quelle forme d'être dans les airs, surtout si vous pouvez, si vous pouvez décoller et vous éloigner d'une colline, c'est, c'est, c'est amusant, donc

[00:41:07] **Gavin McClurg:** 20, genre 24 ans de pilotage. Est-ce qu'il y a eu des moments où tu n'as pas eu cette passion ou cette envie ? Est-ce qu'il y a eu des périodes où tu t'es tourné vers d'autres choses, ou est-ce que ça a été plutôt constant ?

[00:41:24] **Guy Anderson:** La seule chose dans ma vie que je pourrais qualifier de constante, c'est ça. J'adore tout faire, j'aime jouer à n'importe quel jeu, j'adore le ski, je skie assez fort, j'adore la pêche, j'adore jouer au tennis, je fais de tout. Mais la seule chose à laquelle je reviens sans cesse, c'est le pilotage. Je n'arrive pas à m'en détacher. Je suis la pire personne avec qui faire de la route parce que j'ai toujours la tête en l'air à regarder les nuages tout du long. Ma femme déteste ça, elle dit que soit je regarde une rivière, soit je regarde les nuages, mais je regarde très rarement où je vais.

[00:42:14] **Gavin McClurg:** Sur les 300 heures dont tu as parlé, tu dis que c'est 50/50 entre le vol en comp et le free flying. Quand tu fais du free flying, est-ce que tu travailles vraiment activement sur des trucs qui vont t'aider pour le comp ? Est-ce que tu te dis, « OK, c'est une compétence sur laquelle je dois vraiment m'exercer », ou est-ce que c'est plutôt juste sortir pour s'amuser ? Et ces compétences, tu sais, elles s'accumulent et s'ajoutent de toute façon. Quoi qu'il en soit, chaque fois qu'on est en l'air, tu progresses, mais est-ce que tu es assez actif dans ton entraînement pour transposer ça vers le comp, je pense ?

[00:42:47] **Guy Anderson:** j'essaie toujours de m'améliorer, ouais

[00:42:50] **Gavin McClurg:** Ouais, ouais, ouais, ouais, ouais, ouais, ouais, ouais, ouais, ouais, ouais, ouais, ouais, ouais, ouais

[00:42:50] **Guy Anderson:** Je veux dire, tout repose sur la maîtrise de l'aile et sur votre confiance dans diverses situations, quand il faut, quand vous devez utiliser vos compétences à toutes les étapes, et ce genre de concentration est une partie tellement importante de tout ça. Je ne peux pratiquement plus m'en empêcher maintenant, mais chaque fois que je suis dans une thermique — idéalement, je vole avec d'autres personnes — mais je ne peux pas, je suis compétitif avec n'importe qui, même s'il s'agit d'un oiseau. Je me surprends à essayer désespérément de dépasser les busards dans les thermiques chez moi, et je ne suis pas content si je ne les ai pas dépassés en altitude, pour leur montrer qu'ils ne voient pas les choses correctement. C'est un peu ridicule, mais je pense qu'il faut avoir un côté compétitif, vouloir s'améliorer. Donc oui, je ne laisse passer aucun vol sans réfléchir à comment ça s'est passé, si je peux améliorer certaines choses, je veux dire mon contrôle de l'assiette de mon aile, ma lecture des nuages, de la dérive des nuages, et ainsi de suite, la dérive des nuages, c'est tout le schéma du flux de l'air à travers un paysage. J'essaie toujours d'améliorer mes connaissances, et ce n'est jamais tout à fait suffisant, vous savez.

[00:44:29] Je pense toujours que je vais être meilleur, à chaque vol, il y a quelque chose que je peux apprendre et que je ne savais pas avant, et c'est pour ça que j'adore ça.

[00:44:41] **Gavin McClurg:** D'accord, mon pote, écoute, c'est une histoire que je connais... Je sais que tu as un pare-brise différent, mais tu te trompes. On a peut-être parlé de ça trop souvent, mais il faut qu'on en discute. C'était ma première Coupe du monde. On dirait que c'était ta deuxième après ton retour. Ouais. Raconte-moi ce qui s'est passé le dernier jour du PWC à Sun Valley. Eh bien...

[00:45:01] **Guy Anderson:** On a fait... Sun Valley est, je pense encore, l'un des endroits les plus incroyables où j'aie jamais volé. J'ai volé partout dans le monde, mais je pense toujours que Sun Valley est l'expérience la plus marquante que l'on puisse vivre. L'air y est tellement vaste. On avait eu une compétition incroyable jusqu'à ce moment-là. On avait volé dans des paysages... c'est difficile à décrire, mais vous savez, certains des vols qu'on avait étaient de très longues trajectoires au-dessus de... quand on est allés à King Mountain et que vous enchaînez les chaînes de montagnes avec des ailes de très longue distance entre elles, et l'air est si immense, on n'arrive pas vraiment à le décrire. Vous savez, au compte à rebours, on peut voir les ailes devant soi se faire déchirer dans le ciel comme des confettis, juste projetées vers le haut, et il faut juste se tenir aux commandes et compter. On était littéralement en train de faire 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, oh

mon Dieu, boum. Et oui, ce vol était indescriptible. Et enfin, j'ai adoré ça, j'adore absolument Sun Valley, mais le jour, le dernier jour, c'était autre chose.

[00:46:33] 100k manche et je pense qu'il ne nous restait qu'un seul point de virage à faire. Ça a commencé plutôt bien, mais à la mi-parcours, le vent est devenu de plus en plus fort et j'ai remarqué que les montées... enfin, c'est une autre montée standard de cinq mètres, mais j'ai remarqué que celle-ci était... normalement, dans une montée de cinq mètres, on monte assez vite et assez verticalement à ce rythme, mais je reculais sur celle-ci. Je me suis dit : « OK, là ça commence à vraiment venter » et on arrivait dans une section qui était aussi assez montagneuse, je crois, et j'ai commencé à me dire de faire attention. Donc je volais prudemment et je volais avec un autre gars, Juan Becerra, qui était aussi sur un Ice Peak, et il a disparu. Le vent arrivait et remontait sur le versant supérieur de la montagne et je volais sur le versant supérieur de la montagne... une série de ravines et Juan a décidé de... on s'est séparés et il est allé du côté sous le vent et je me suis dit : « Mon Dieu, ce gars est complètement dingue, il va vraiment s'attirer des ennuis en descendant de ce côté du système, droit dans le rotor. » Enfin, je me suis dirigé vers ce que je pensais être le meilleur... d'un point de vue venteux, la zone la moins turbulente.

[00:48:12] et je me suis dit que je pouvais encore monter de là, ce serait peut-être encore une grosse montée et puis dans la gorge... mais je me suis dirigé vers un système de vallées et il y avait une petite protubérance, j'ai eu un peu de portance sur cette protubérance et je me suis dit : « bon, je suis probablement trop bas maintenant ». Je n'étais qu'à environ 12 à 15 mètres du sol quand j'ai entendu ce bruit d'aspiration horrible et j'ai su, vu la situation, je me suis dit : « oh mon dieu, je vais mourir, je vais mourir, je vais mourir ». Vous savez, l'aile était complètement bloquée, foutue, mais j'étais juste à cette hauteur délicate où j'étais trop bas pour lancer le parachute de secours mais encore assez haut pour que ça fasse vraiment mal. Non, je me suis juste dit : « bon, celle-là, celle-là va être un peu comme un clou planté ». Et bien sûr, j'ai frappé

[00:49:04] le sol quelques secondes plus tard et après quelques secousses, je me suis retrouvé dans des broussailles basses. L'aile s'est redressée et je me suis dit : « Oh mon Dieu, je vais mourir, je vais mourir, je vais mourir ». Je me suis un peu relevé aussi et je suis resté là un moment pour faire le point et je me suis dit : « Bon, là je me suis vraiment crashé, en plein milieu de nulle part ». Qu'est-ce que j'ai fait ? Je suis resté allongé un moment, j'ai réussi à... j'ai essayé de me redresser mais j'ai réalisé qu'un seul de mes bras fonctionnait. Alors je me suis poussé pour être sur le dos et mon visage saignait. J'avais acheté une belle nouvelle paire de lunettes qui avait fait une grosse entaille dans mon nez, donc je saignais pas mal, mais je me suis examiné assez vite et j'ai réalisé qu'aucune os ne dépassait. Ça m'a plutôt encouragé parce que j'avais frappé le sol assez fort, mais je savais que je m'étais soit luxé, soit cassé le bras.

[00:50:12] et je savais que mes côtes n'étaient pas en très bon état, mon bassin me semblait aussi un peu... un peu cassé. Alors je suis resté allongé là, j'ai fait le point sur la situation et j'ai essayé... j'ai tendu la main vers ma radio, j'ai essayé d'appeler des gens, mais j'ai réalisé que la batterie était déchargée. J'ai sorti mon téléphone portable qui avait encore beaucoup de batterie mais aucun signal. Et là, je me suis rendu compte que j'étais vraiment... je regardais vers le ciel en espérant que d'autres ailes passeraient, mais c'est un ciel tellement immense là-bas. Et je me suis dit qu'on était peut-être un peu à la dérive à cause du vent. Alors j'ai... et...

[00:51:03] À part Juan, je n'avais vu personne depuis une demi-heure, alors je me suis dit : « Oh mon Dieu, peut-être qu'à cause du vent, la manche avait été arrêtée et que je ne l'avais pas entendu à la radio. » Je ne savais pas, je ne sais pas, je ne sais pas, je ne sais pas, elle était arrêtée, non ?

[00:51:16] **Gavin McClurg:** Ouais, je sais pas, on essayait de reconstituer les faits. On ne pense pas que ça ait été arrêté avant que tu n'entres, c'était arrêté très, très tard. En fait, j'ai eu un épisode un peu dingue ce jour-là aussi, et quand j'ai atterri à Goal avec Russ, Nick et quelques autres gars, j'ai vu que deux ou trois camionnettes étaient déjà passées pour récupérer les pilotes devant nous. Ouais, j'étais tellement loin derrière que j'ai fini par prendre une trajectoire totalement directe. Je ne me suis pas écarté vers les plaines comme tout le monde parce que mon instrument me disait d'aller par là, et c'était ma deuxième comp, donc je ne savais pas mieux faire. Mais ils ont fini par appeler ça... j'ai eu la même chose, ma radio ne fonctionnait pas. J'ai fini par appeler ça juste au moment où le premier groupe est arrivé à ce minuscule point de virage, dans ce genre de coin venteux qui était à environ 20 miles de Goal. Donc c'était juste, tu sais, à peu près cinq ou dix minutes de quand tu es tombé, on pense.

[00:52:09] **Guy Anderson:** Bref, je ne voyais personne. Je regardais vers le haut et je me disais : « Oh mon Dieu, je ne vais voir personne dans le ciel » en essayant de voir si quelqu'un passait. Et j'ai eu ce truc bizarre quand je regardais : je regardais les nuages et l'autre côté de la vallée, je voyais la vallée et tout, je regardais les montagnes autour, et puis j'ai regardé à nouveau et je ne voyais plus les nuages, ce qui était étrange, et je ne voyais plus l'autre côté de la vallée. Je regardais des buissons et des arbres à peut-être 60 mètres, et soudain, je ne les voyais plus non plus. J'ai vu mon point focal se rapprocher vers moi dans l'herbe, il avançait vraiment vers moi jusqu'à un point où je ne pouvais plus me concentrer que sur les brindilles du buisson au-dessus de ma tête, et tout le reste était flou au-delà. Et j'ai eu ce choc, j'ai eu cette voix, ce n'était pas ma voix mais j'ai eu une voix... elle ressemblait un peu à celle de mon père, qui sait tout sur moi et sur presque tout, mais cette voix a dit : « Eh bien Guy, c'est évident, c'est un signe clair que tu es en état de choc. Ce dont tu as besoin maintenant, c'est d'un peu d'oxygène. » Et j'ai dit à voix haute : « Oh, j'en ai, j'ai de l'oxygène parce qu'on en transporte. » Et j'ai cherché derrière ma sellette et j'ai saisi ma bouteille d'oxygène parce que oui, on l'avait pour le vol à Sun Valley et...

[00:53:45] Je l'ai mis à fond et j'ai juste reniflé, j'ai aspiré de l'air, vous savez, des bouffées d'oxygène pur, et j'ai regardé tout ça redémarrer. C'était incroyable, tout le système s'est éteint d'un coup et a fonctionné à nouveau, puis les nuages sont apparus, l'autre côté de la vallée a fonctionné, d'accord ? Donc ça m'a fait beaucoup mieux. Et je n'ai pas perdu connaissance ou quoi que ce soit, ce qui était important, et des gens m'ont dit depuis que c'est un signe classique de choc. Donc j'ai eu de la chance de ne pas succomber à ça, mais ensuite je suis resté là, je suis resté là dans la sellette, je me suis installé confortablement. Je n'ai pas vraiment pu, j'ai pensé à sortir un peu l'aile, l'aile était à moitié sortie et il y avait toujours ce vent de tempête qui montait dans la vallée, donc elle accrochait un peu le vent, mais j'étais assez bien coincé dans ces buissons, donc je n'allais nulle part, je n'étais pas traîné ou quoi que ce soit. Et j'ai pensé à sortir mon parachute de secours pour le mettre à l'extérieur, pour que si quelqu'un passait, il puisse le voir plus facilement, mais je n'avais tout simplement pas la force de le faire. Je pouvais à peine me mettre à quatre pattes parfois, et puis c'était trop douloureux, alors je suis resté assis là dans la sellette et je me suis dit, enfin, peut-être qu'il y aura quelqu'un qui passera, il me verra et viendra me secourir dans une minute, mais... et puis il a commencé à faire sombre, et je me suis dit, enfin, c'est probablement peu probable que je sois secouru ce soir. Alors je me suis installé aussi confortablement que possible, j'avais parfaitement chaud parce que j'avais tous mes vêtements chauds pour la météo, parce qu'on vole très haut là-bas, et je me suis dit, enfin, ça ne va pas être trop grave, et puis j'ai entendu ça.

[00:55:41] just un bruit de grondement et je me suis dit « mais qu'est-ce que c'est que ce bordel ? » et j'ai levé les yeux parce que je ne pouvais pas vraiment regarder, j'ai dû me pencher en arrière avec effort et j'ai pu voir sur le versant de la colline, vous savez, c'était une sorte de vallée de buissons de sauge et d'herbe, j'étais probablement aux deux tiers de la pente de la vallée et il y avait probablement ce foutu énorme ours à environ 200 mètres au-dessus de moi.

[00:56:16] assis à me regarder et, euh, il reniflait, il pouvait renifler et il regardait, je pouvais voir ses yeux et il pouvait me voir, je le voyais, et je savais qu'il était intéressé et qu'il n'avait pas peur du tout, il me regardait juste, et puis de temps en temps, l'aile se gonflait et il reculait de quelques pas et, euh, mais il était clairement déterminé à voir ce que j'étais, alors il a fait de plus en plus sombre et je ne pouvais plus le voir, donc, euh, il était resté là pendant probablement 10 minutes, 10 ou 15 minutes, alors que ça devenait de plus en plus sombre et, euh, et puis je ne voyais plus, mais c'était juste parfait, ouais, alors je me suis dit : « Oh, c'est bien », et c'est pour ça que tu as probablement dormi comme un bébé.

[00:57:09] **Gavin McClurg:** il a dû dormir comme un bébé

[00:57:10] **Guy Anderson:** Eh bien, à ce moment-là, je me suis juste dit : « Tu sais quoi ? Je suis comestible. Je suis comestible et je suis couvert de sang à cause de mon nez, j'ai du sang partout sur le visage et tout, et je me suis dit : oh mon Dieu, ça ne va pas du tout. » Alors je me suis dit : « Bon, je parie que les ours n'aiment pas ça. Et je me suis dit : « Eh bien, ils n'aiment pas les Américains avec des fusils qui les chassent. » Alors je me suis dit : « Si je peux faire croire que je suis un petit groupe de chasseurs, ça pourrait marcher. » Alors j'ai pris mon téléphone portable qui avait encore de la batterie, j'ai pris des photos avec le flash et je me suis dit : « Je vais chanter la chanson du feu de camp américain. » Alors j'ai chanté « She'll be coming around the mountain when she comes, yeehaw » aussi fort que je pouvais, j'ai pris des photos avec mon portable et j'ai sorti mon couteau de poche, un petit couteau de poche un peu ridicule avec une lame d'environ deux pouces. Et j'avais un sandwich au fromage que je n'avais pas mangé, je l'avais gardé prêt pour

l'ours, je me suis juste dit...

[00:58:16] le seul truc qui pourrait le dissuader de me manger, c'est si je lui donne un sandwich au fromage avant. Du coup, j'ai fait de mon mieux. Enfin, je ne l'ai pas revu, mais je l'ai entendu plus tard dans la nuit dans les arbres en bas, là où il y a quelques jeunes pousses et tout, je crois avoir entendu ce qui ressemblait à l'ours qui s'ébrouait un peu là-dessous. Mais bon, je ne l'ai pas revu, mais ce ne fut pas une nuit très reposante, non, ça n'aurait pas été...

[00:58:45] **Gavin McClurg:** ça n'a pas été une nuit reposante, ouais

[00:58:46] **Guy Anderson:** Bref, je me suis réveillé le matin, vers... enfin, je n'ai pas vraiment dormi, mais j'étais bien conscient vers huit heures et j'ai un peu décidé que je ne serais probablement pas retrouvé. Je ne sais pas pourquoi j'ai pensé ça. Je connaissais Mike et Nate, et Nate avait toujours dit que si on se perdait, il fallait descendre la pente et qu'on finirait par sortir, qu'on arriverait quelque part tant qu'on descendait, parce que ça finirait par mener à une route. J'avais ça en tête. Et j'avais aussi Mike, le directeur de la viande, vous vous souvenez quand il avait fait un exposé parce que je crois que les Sud-Américains étaient un peu inquiets par la sauvagerie de la campagne au-dessus de laquelle on volait ? Il avait dit : « Ne vous inquiétez pas, on ne vous laissera pas là-haut sur la colline si vous vous perdez ». C'était la première chose que j'ai faite. Et puis, ce qui m'a vraiment porté, ce sont les mots de Mike, je les répétais sans cesse : « Ils ne vont pas me laisser ici ». Mais je me disais que ça allait être si dur, je n'avais vu aucun signe, aucune trace de vie humaine du tout, et j'étais assez haut là où j'avais fait le crash. Et cette nuit-là, la première nuit, je n'avais vu aucune lumière à l'horizon, il n'y avait rien dehors, alors j'ai réalisé à quel point mes chances d'être retrouvé étaient minces.

[01:00:17] Et je me suis dit : « Bon, si je peux juste... » On aurait dit qu'il y avait un ruisseau au fond de la vallée, et j'avais environ trois litres d'eau avec moi comme lest, mais je me suis dit que ça allait bientôt s'épuiser. Si je peux juste atteindre le ruisseau, je vais pouvoir... je vais pouvoir tenir, je vais pouvoir me contenter du strict minimum pendant des jours et des jours. J'ai juste besoin d'eau et ça ira. Alors j'ai décidé qu'à 10 heures ce matin-là, je allais pouvoir atteindre... vous savez, aucune trace de personne, j'allais y aller. C'était probablement la mauvaise décision, mais dans mon état, je me suis juste dit que j'avais besoin d'eau, alors j'ai laissé tout ce qui était lourd. Je n'avais plus aucun de mes vêtements chauds, j'avais stupidement laissé ma veste, et j'ai juste calculé que si je tirais avec mes jambes... mes jambes se sentaient bien.

[01:01:18] j'ai tiré avec mes jambes, j'ai ignoré la douleur au bassin et j'ai poussé avec mon bon bras, et là j'ai pu me faufiler à travers les touffes d'herbe et un peu de sauge, et j'ai pu commencer à descendre la colline parce qu'elle était assez raide jusqu'en bas, et ça m'a probablement pris environ trois heures mais j'ai réussi à descendre au fond de la vallée, euh pour finalement découvrir que ce joli lit de ruisseau était sec et j'ai pu atteindre le fond de la vallée et j'ai pu voir que c'était absolument sec, oui, ça avait été un ruisseau autrefois mais c'était complètement à sec.

[01:01:55] **Gavin McClurg:** En août, il n'y a pas d'eau, ouais.

[01:01:57] **Guy Anderson:** pas d'eau du tout, donc à ce stade, c'était sec et je ne pouvais plus continuer à tirer et à pousser, je devais juste trouver un moyen de me mettre debout si je voulais aller plus loin. Je me suis dit que peut-être, un peu plus bas, il y aurait une petite mare, que je pourrais peut-être atteindre le fond de la vallée et trouver une sorte d'eau quelque part, ou un peu de terre humide où je pourrais creuser pour trouver une source ou quelque chose comme ça. Alors j'ai tendu la main et, par miracle, il y avait ce gros bâton solide d'environ un mètre cinquante. J'ai cassé le bout et il avait une petite pointe sympa sur laquelle je pouvais mettre mon sac de lest. C'est la seule chose que j'avais emportée, et j'avais laissé le sandwich au fromage en haut avec tout mon équipement pour attirer les ours. Ouais, exactement.

[01:02:55] et donc je me suis mis en route et, enfin, j'ai pris cette branche et j'ai calculé que si j'utilisais mon bon bras pour faire levier et me propulser vers l'avant, je pourrais atteindre une position où, avec une bonne poussée des jambes et une traction sur la branche, je pourrais peut-être me mettre debout. Je me disais que si je pouvais juste être à la verticale, vous voyez, mon bassin... je savais que mon bassin n'était pas bon parce que je sentais les os qui n'étaient pas à leur place, vous voyez, c'était clairement cassé, mais je pensais que ça ne dépassait pas. Ce n'était pas comme si j'avais cassé tout le... je ne sais quoi, la rotule en haut de mes jambes ou quelque chose comme ça, et ce qui était là était essentiellement intact, quoi.

[01:03:39] **Gavin McClurg:** Quel était ton niveau de douleur à ce moment-là ?

[01:03:42] **Guy Anderson:** Ouais, c'était pas terrible. Ouais, d'accord, c'était plus douloureux que ce que j'avais connu avant, mais je pense qu'avec toute l'adrénaline qui circule dans ton système, tu peux, tu peux genre mettre la douleur de côté. Et je savais que ta douleur n'est créée que par ton cerveau, donc si tu arrives à te concentrer assez fort, tu peux, tu peux genre l'ignorer. Ouais, je veux dire, c'est dur, mais une fois que tu n'as pas d'autre choix et que tu dois trouver un moyen de te sauver, tu peux, tu peux supporter énormément de choses. Donc, tu sais, ça m'a pris quelques heures probablement, et je me suis fait tomber quelques fois, ce qui n'était pas bon, mais j'ai fini par réussir à bien positionner tout mon levier et à faire fonctionner tout le reste pour me mettre debout. Et alors, je pouvais, si je balançais une jambe, tu sais, six centimètres, replanter le piquet, balancer l'autre jambe, tu sais, juste toi

[01:04:49] j'ai balancé une jambe après l'autre et j'ai commencé à bouger, et ce sentiment d'être debout et d'aller quelque part... et tous les 10 mètres, je m'arrêtais, je regardais en arrière et je me disais : « Oh oui, je vais m'en sortir d'une manière ou d'une autre ». Du coup, j'ai fait, je pense, environ un kilomètre ce jour-là. Plusieurs fois, ouais, tu t'arrêtais, tu te appuyais contre un buisson ou un arbre pendant un moment et tu contemplais un peu ton état lamentable, mais après, ouais, il fallait juste continuer à avancer et...

[01:05:38] mais plus tard dans la journée, j'ai vu tout ce surdéveloppement en cours, je n'arrivais pas à y croire, mais vous savez, les nuages devenaient de plus en plus gros et les sommets commençaient à percer, ils étaient tout gris et j'ai pensé : oh mon Dieu, oui. Et bien sûr, vers huit heures ce soir-là, un énorme orage a éclaté et il a balancé de la pluie de huit heures jusqu'à environ, je ne sais pas, deux heures du matin. Un énorme orage électrique, je suis sûr que vous l'auriez vu. J'ai été complètement trempé, je me suis allongé dans un fossé et j'ai juste pris une douche. J'avais mon pull en laine grise, mon pull en laine grise, et heureusement j'avais un caleçon en mérinos qui m'a probablement sauvé la vie, mais j'ai fait une vraie hypothermie cette nuit-là. Il faisait un froid glacial et mes jambes, j'avais un truc bizarre avec mes différentes parties du corps qui avaient toutes leur propre conversation. J'étais allongé là, gelé, grelottant, et je respirais dans mon pull ; mon épaule et mon bras blessés étaient comme des Canadiens. On vend pas mal de vin au Canada, donc je connais l'accent canadien, et ils étaient, vous savez, aussi canadiens que possible et ils étaient plutôt de mon côté en disant : « Ne t'inquiète pas, ça a l'air grave, mais ce n'est pas si grave. » Et mes jambes étaient deux Anglais, genre des snobs anglais distingués qui disaient : « Eh bien, on s'en fiche de ce que tu dis. » Et j'étais comme : « Oh mon Dieu, je suis tellement désolé, je suis tellement désolé, je suis tellement désolé. » Ils disent : « On ne va plus marcher du tout, on en a assez, c'est comme... »

[01:07:27] **Gavin McClurg:** le film Animal House, tu as l'ange sur une épaule et le diable sur l'autre, ouais.

[01:07:32] **Guy Anderson:** littéralement, et il y avait ce gars qui disait : « Ne vous inquiétez pas pour ces gars, vous savez, ils vont faire ce qu'on leur dit et je vais m'en occuper. Continuez juste à faire ce que vous faites, c'est bien, ça vous gardera au chaud, et ce pull est bien mieux que vous ne le pensez. » Alors, j'ai eu ce truc vraiment bizarre, et puis j'ai fini par m'assoupir et j'ai fait ce rêve étrange où j'étais dans un genre de salon professionnel pour le camping, je vendais du matériel de camping, et j'étais allongé là dans le fossé et les gens passaient et disaient : « Alors, qu'est-ce que vous vendez là ? » Et je répondais : « Je ne vends rien, j'ai juste un pull très chaud, mais je vous dis qu'il fait un froid de canard, je suis trempé et si j'étais vous, j'achèterais n'importe quelle autre tente que celle-ci, n'importe quoi d'autre que cette laine grise que je porte. » Enfin bref, je pense que je hallucinais un peu et que je parlais dans tous les sens, mais c'était une sacrée tempête qui...

[01:08:35] **Gavin McClurg:** nuit, mec, on était tous flippés, on se disait juste : putain, les trucs viennent de...

[01:08:39] **Guy Anderson:** ça a été bien pire pour lui. Je ne sais pas si vous avez souvent ce genre de problème, mais je pense que c'est... il y a eu des orages comme ça, mais les éclairs étaient sensationnels. J'ai juste regardé cet orage, et je pense que c'est d'ailleurs ça qui m'a probablement sauvé, parce qu'il y avait tellement de tonnerre et de bruit, et c'était assez terrifiant si on était un animal. Je suppose que tous les ours et les cougars étaient restés cachés, ne voulant pas sortir chasser ou manger quoi que ce soit cette nuit-là. Je pense que j'ai eu beaucoup de chance à cause de ça. Mais bon, le matin, je me suis réveillé gelé, mais heureusement, dès que le soleil est apparu, il était tellement... vous avez un soleil si magnifique là-bas, il m'a réchauffé assez vite. Ça a réglé l'hypothermie. Et encore, il m'a fallu quelques heures de plus pour me remettre sur pied parce que tous mes vêtements étaient trempés, ils étaient beaucoup plus lourds et tout, donc ça

a été vraiment brutal.

[01:09:43] une matinée brutale, mais j'ai repris le chemin et j'ai tourné au coin de la vallée et j'ai pu voir cette petite cabane en bois, cette magnifique petite cabane en bois avec deux fenêtres et une porte au milieu, sous un magnifique saule près du ruisseau. Et maintenant, le ruisseau a de l'eau à cause de l'orage. Je me mettais à maudire ma vie en me disant : « Espèce d'idiot, si tu avais fait 200 mètres de plus la veille, tu aurais pu dormir là-dedans. » Je me disais ça, mais je pariais qu'il y a un gars qui a des haricots blancs, qui a probablement de la nourriture, et qui a peut-être, qui sait, une radio. Bref, je marche vers cette cabane et je me dis : « Bon, elle est définitivement habitée parce qu'il y a du verre dans la fenêtre. » Je m'approche, je m'approche, je suis probablement à 50 mètres, je marche vers cette cabane, je commence à être vraiment excité, et je lève les yeux à nouveau : pas de cabane, rien. Et je me dis : « Quoi ? »

[01:10:53] Comment... comment ça s'est passé ? Je pouvais voir, j'étais comme en train de compter les tuiles sur le toit. Je veux dire, c'était très net, c'était totalement... je pourrais te le dessiner aujourd'hui. Et l'arbre était toujours là, ce magnifique saule était là, et c'était l'endroit parfait pour une cabane, mais elle a juste disparu. Et c'est excellent, c'est juste ton esprit qui essaie de te faire tenir pendant que tu essaies de tenir quand tu as mal, ouais, juste pour te faire tenir quelques centaines de yards. Mais c'était assez bizarre. Mais ensuite j'ai continué et il a fait un peu chaud, et là on commence à jouer à des jeux juste pour passer le temps. J'avais remarqué qu'il y avait toute une bande de...

[01:11:45] ... cette mouche, elle avait cette grosse plaie croûteuse sur mon nez, je me disais que les mouches s'y mettaient dedans. J'ai remarqué que la plupart étaient des mouches bleues, mais il y en avait une verte, un peu plus rapide que les autres, qui revenait à chaque fois que je les écartais. Elles revenaient toutes, mais c'était toujours la verte qui revenait le plus vite. Alors, j'ai commencé à jouer un peu à la chaise musicale avec les mouches : je me mettais la main sur le nez, elles s'envolaient toutes, et je leur chantais une chanson pour voir laquelle serait la dernière à revenir. Enfin bref, j'ai fait ça pendant quelques heures, ça me divertissait. Je dois... je dois sauter.

[01:12:30] **Gavin McClurg:** et donner aux auditeurs un peu de perspective sur l'endroit où vous étiez. Je veux dire, c'est littéralement notre jardin. Et il semble que quand, vous savez, on savait bien que vous aviez disparu cette première nuit et que...

[01:12:45] **Guy Anderson:** Au moment où je suis arrivé là-bas, je me suis dit : « Oh mon Dieu, je vais mourir, je vais mourir, je vais mourir. »

[01:12:45] **Gavin McClurg:** Le lendemain matin, toute la ville s'est mobilisée pour lancer les recherches. On avait des quads, des motos, des hélicoptères et, vous savez, des Blackhawks ; je pense qu'on en avait deux en opération. C'était une mission d'envergure et, avec autant de personnel, on était tous super confiants sur le fait qu'on vous trouverait en un rien de temps. Mais le problème, c'est qu'on n'avait aucune idée de l'endroit où vous vous trouviez. On supposait que vous étiez sur la ligne de parcours parce qu'on devait... mais comme on n'avait pas de traceur sur vous, on ne savait pas où sur la ligne. Et c'est, vous savez, 100 kilomètres, ce qui fait 60 miles, mais la ligne de parcours est assez définie. Ça pourrait

[01:13:23] **Guy Anderson:** tu pourrais être à 20 kilomètres de la ligne de parcours et puis soudainement, ça devient juste

[01:13:28] **Gavin McClurg:** Tu sais, quand on s'est retrouvés au poste de police et qu'ils ont tout mis en carte, on n'a toujours aucune idée tant qu'on n'est pas sur place. Je veux dire, c'est une région où, je l'ai dit sur le coup, c'était la première fois que je m'y étais envolé, mais maintenant j'ai survolé le coin souvent... et ça me terrifie à chaque fois que je passe au-dessus, parce qu'on réalise que c'est une terre de personne. Je veux dire, tu quittes cette ville et, littéralement, si tu vas à 15 kilomètres vers le sud-ouest, ce qu'on a fait ce jour-là, on appelle ça une terre de personne. Et quand on a commencé à randonner sur ces collines pour te chercher, et j'étais là où ils m'avaient placé, ce n'était même pas proche de toi... mais tu sais, quand tu commences à te disperser sur ces collines avec tous ces gens, même avec tout ça, tu sais...

[01:14:15] Ils l'ont vraiment bien organisé, c'était très structuré. Il faut toujours pouvoir voir la personne suivante dans la ligne et s'assurer de ne pas repasser au même endroit. Ils nous ont vraiment appris comment effectuer une recherche. Et quand on y est, à la fin de cette première journée, j'ai commencé à me dire qu'on n'allait jamais trouver Guy. Je me suis dit que c'était comme chercher une aiguille dans une botte de foin. C'était fascinant de voir comment ça a changé : tout le

monde était tellement enthousiaste le matin, genre « OK, on va les trouver, ça ne sera pas un problème », et puis le soir, avec la tempête, c'était devenu « il n'y a aucun moyen qu'on le trouve, il ne va pas sortir de là, à moins d'un miracle ». En fait, on a eu un incident, pas plusieurs, il y a quelques jours, qui m'a rappelé à quel point c'est incroyablement difficile de trouver quelqu'un, surtout dans ce genre de terrain. C'est vraiment dur. Enfin bref, continuez.

[01:15:08] **Guy Anderson:** Ce n'était pas bon, mais je n'en avais pas vu. Je savais que tout le monde chercherait aux alentours, mais j'avais vu passer quelques avions de temps en temps, mais je me disais que c'était tellement loin et que si on ne peut pas voir quelqu'un au sol dans un petit avion léger, comment vont-ils jamais me voir ? Je savais que mon aile était plutôt bien repliée et que mon aile se trouvait justement sur un joli sommet enneigé avec quelques nuages gris-bleu, ce qui est pratiquement de la même couleur que l'armoise. Je savais que ça allait être impossible et je ne l'avais pas déployée très intelligemment, pas du tout. C'était juste un petit coin, un tiers de l'aile était sorti et flottait dans la brise, mais vraiment, elle était plutôt bien camouflée. Je me disais donc qu'il n'y avait aucun moyen que quelqu'un me trouve à moins que je ne sorte moi-même, donc je fais de mon mieux.

[01:16:12] Et puis, c'était probablement vers midi, je crois, lors de la troisième journée, que j'ai entendu l'hélicoptère pour la première fois. J'ai entendu un moteur d'hélicoptère bien distinct, vous savez. J'ai regardé autour de moi, je ne voyais rien, et puis, environ 10 minutes plus tard, je l'ai réentendu. Il est entré dans ma vallée, je l'ai vu monter, mais il y avait un genre de courbe dans la vallée et il a semblé passer tout droit devant la vallée, puis sortir, et je ne l'ai plus entendu. On aurait dit qu'il était parti, alors je me suis dit : « Eh bien, c'est le plus près qu'ils viendront, c'est tout. Ils ont suivi la trace, ils n'ont pas vu l'aile et ils sont passés à côté. » J'ai même enregistré un petit peu de vidéo sur mon téléphone, je tenais un journal de bord parce qu'il me restait un peu de batterie, et j'ai juste dit à quel point c'était décevant.

[01:17:17] C'était incroyablement décevant après ça, vous savez, d'être si proche et de ne pas être trouvé, mais j'ai décidé que mon destin allait être de m'en sortir à pied, alors j'ai continué à marcher. Mais en fait, le Black Hawk transportait Russ Ogden, qui n'est pas réputé pour sa vue ; en général, il ne voit pas plus loin que son aile quand il vole, mais il était dans l'hélicoptère et je ne sais pas trop pourquoi ils avaient choisi Russ pour être dans l'hélicoptère, mais il y était et il a vu mon aile du coin de l'œil et l'a dit au gars, et c'était une zone de recherche, il était resté dans l'hélicoptère toute la journée et je pense aussi la veille, et c'était la zone de recherche la plus au sud qu'ils faisaient, et juste au moment où ils quittaient cette vallée, il l'a vue et il a dit au gars de faire demi-tour et au pilote de faire demi-tour et d'atterrir.

[01:18:15] C'est pour ça que je n'avais pas entendu le moteur, parce qu'ils avaient en fait atterri et coupé les moteurs assez rapidement. Russ avait sauté du Black Hawk et il a dit qu'il avait couru vers les débris de mon aile et de ma sellette. Il a vu du sang sur la sellette elle-même et s'est dit : « Oh mon Dieu, il a forcément été dévoré ». Ils ont alors cherché dans les buissons des morceaux de corps ou n'importe quoi, en criant. Et puis l'autre gars, je ne sais pas qui c'était, celui qui était avec lui, a vu je crois ma trace qui descendait la vallée et ils ont suivi le sentier jusqu'au fond de la vallée. Et là, ils ont trouvé une empreinte, et c'est là qu'ils se sont dit : « Oh, en fait, c'est un peu intéressant ». Ils sont descendus en courant, comme le Lone Ranger et le roi Masabi qui suivent ma trace, et ils ont trouvé de plus en plus d'empreintes. Ils ont alors demandé à l'hélicoptère de les rejoindre plus bas sur le sentier. L'hélicoptère a décollé, est redescendu et a suivi le sentier, a descendu la vallée pour les récupérer. Il est descendu jusqu'en bas, je l'ai entendu et je l'ai vu voler à probablement 150 mètres du sol, il est passé juste au-dessus de ma tête et j'étais là avec mon bâton, avec un t-shirt rouge au bout, et je le faisais signe à l'hélicoptère en faisant « Youpi, je suis sauvé, j'ai été sauvé, c'est fantastique ! ». Et l'hélicoptère a fait demi-tour, est remonté dans la vallée, a tourné le coin et a disparu à nouveau. Et je me suis dit : « Vous vous moquez de moi ? Putain, pas possible ! ». Ils ne m'avaient vraiment pas revu. Je veux dire, ça montre à quel point j'ai eu de la chance d'être trouvé, parce qu'à ce moment-là, j'étais juste en dessous d'eux sur un genre de sentier de vaches, et ils ne m'avaient toujours pas vu. Il y avait encore des gens dans l'hélicoptère, aucun ne m'avait vu. Bref, ils ont tourné le coin, ont atterri à nouveau, ont récupéré Russ et puis, environ 40 minutes plus tard — ça a semblé une éternité — ils sont descendus dans la vallée cette fois à environ 50 mètres et ils ont failli me renverser avec le souffle du rotor parce que c'est un hélicoptère massif. Puis ils ont atterri et j'ai dû me traîner jusqu'à eux, la porte de l'hélicoptère s'est ouverte et voilà Russ Ogden qui rayonnait. J'ai dit : « Qu'est-ce qui vous a pris autant de temps ? »

[01:20:59] mais c'était un moment assez émouvant, ouais, pour moi certainement, et je sais que Russ était... oh

[01:21:07] **Gavin McClurg:** C'était incroyable de voir son visage ce soir-là, il était illuminé comme un sapin de Noël. Je veux dire, vraiment, pour vous faire voir le côté opposé, vous savez, au début tout le monde est tellement excité parce que ça va arriver, et puis inévitablement le temps s'étire et vous commencez à entendre toutes ces choses sombres, genre « oh, si vous ne trouvez personne dans les premières 24 heures, ça veut dire XC », et puis il y a eu la tempête, puis le lendemain, et je veux dire, on commençait vraiment à penser qu'on cherchait un corps. Et c'est juste... oui, on commence vraiment à se laisser abattre, l'adrénaline est partie et la recherche semble désespérée, et quand on a reçu cet appel le lendemain disant que vous aviez été retrouvé et que vous...

[01:21:54] Vous avez marché une demi-mile ou quelque chose comme ça et, enfin, on était juste... wow, c'était vraiment spécial, c'était spécial pour toute la ville. Je veux dire, vraiment, la ville, vous savez, cette petite ville est petite et la population était assez impliquée et excitée, et oui, c'était un moment spécial pour moi et je pense que c'est ce que j'essaie de faire, oui.

[01:22:12] **Guy Anderson:** Je veux dire, il y a des... je veux dire, c'étaient les histoires d'origine, je pense. Je veux dire, mon parcours dans la vallée, mon histoire de crash, c'est une histoire, mais je pense que les autres sont presque plus intéressantes. Quand j'étais à l'hôpital, j'ai reçu la visite du gars, vous savez, c'est Bob Wolf, l'un des chauffeurs de récupération qu'on avait, et j'ai appris à le connaître pendant le long moment où il était là, et j'étais genre : oh mon Dieu, je vais mourir, je vais mourir, je vais mourir, je vais mourir. On avait celui à 190 kilomètres environ où personne n'a réussi, mais on était une cinquantaine à être assez proches de l'objectif, et j'étais assis sur le siège passager, ça devait être Rob, Rob Wolf.

[01:22:52] **Gavin McClurg:** Ouais, il était notre chauffeur de soutien pour la traversée de Rocket, ouais, Rob, Rob Wolf.

[01:22:56] **Guy Anderson:** Ouais, qu'est-ce que je dis ? Rob, et euh, j'ai fini par discuter avec lui et c'est un gars sympa, vraiment sympa, un gars normal, et on a échangé de bonnes histoires, raconté des blagues et tout ça. On s'est arrêtés pour dîner et j'ai dîné avec lui. Enfin, il avait entendu parler de l'accident et, bah, à cause du crash, il avait fait des recherches sur Internet avec sa femme à la maison, et il a dit qu'ils avaient sorti toutes les cartes et qu'il disait que c'était vraiment dommage parce que ce gars anglais, tu sais, il s'entendait super bien avec lui, et c'est dommage qu'il ait disparu. Alors ils étaient en train de regarder et il disait à sa femme qu'il n'avait aucune idée de où il pourrait être, avec toutes ces cartes étalées sur la table de la cuisine. Et il pouvait être n'importe où avec le vent, comme il soufflait, il pouvait être partout ici. Et elle lui a dit : « Eh bien, c'est intéressant, mais sur quoi tu pointes ? » Et il a répondu : « Qu'est-ce que tu veux dire par "pointer" ? » Elle a dit : « Tout ce temps, tu n'arrêtes pas de dire à quel point il est impossible de le trouver, ton... »

[01:24:10] Il a dit : « Eh bien, je ne pointe rien du tout », et elle a pris un crayon et a mis une croix sur la carte là où se trouvait son doigt. Il a dit : « Eh bien, il pourrait être là, c'est un peu bizarre, mais bon, c'est juste, vous savez, avec la façon dont le vent peut souffler, mais enfin, il pourrait être n'importe où. » Et il a dit qu'ils sont allés se coucher, qu'il n'a pas vraiment pu dormir du tout, et qu'il s'est levé vers trois heures du matin et a décidé : « Eh bien, je ne vais pas dormir, je vais... » parce que ça le tourmentait vraiment. Il a dit : « Je vais aller rejoindre les secours. » Alors il est allé au bureau du shérif, je crois que c'est là que les secours avaient été déplacés. Il a dit qu'il est allé au bureau du shérif et qu'il a dit : « Écoutez, si ça ne vous dérange pas, ça peut paraître un peu bizarre, mais je veux aller voir où se trouve cette croix sur la carte. » Alors le shérif a noté au dossier officiel : « OK, Rob cherche dans cet endroit. » Il a conduit son camion aussi près que possible, je crois qu'il y avait une sorte de terrain plus élevé de l'autre côté de la crête, et il a grimpé. Ça lui a pris des heures et des heures de marche, et il est arrivé en haut vers midi. Il est venu au sommet de cette crête et regardait vers le point où il avait marqué cette croix sur la carte. Et quand il a vu l'hélicoptère arriver de l'autre côté... Et il a dit : « Eh bien, il est venu me voir à l'hôpital et il m'a dit : "Écoutez, je suis un genre de gars de la campagne, je ne crois pas à ce genre de conneries, mais je voulais juste vous dire en face que c'est ce qui s'est passé." Et il a dit : "Je regardais en bas, j'ai sorti mes jumelles de mon propre sac à dos et j'ai pu voir l'hélicoptère atterrir. J'ai décrit comment Russ a sauté de l'hélicoptère et a roulé dans la pente." » Et vous savez, Russ m'a aussi parlé de ça, donc je ne pense pas qu'il aurait pu... vous savez, il n'a pas...

[01:26:10] ... monter là-haut, donc c'était tout à fait crédible, mais il a dit : « J'ai regardé et j'ai pu les voir descendre la colline, je les ai vus courir au fond de la vallée, et puis j'ai regardé plus loin dans la vallée et là, je pouvais te voir

marcher avec ton bâton. » Il a dit qu'il a regardé tout le sauvetage se dérouler sur une heure ou une heure et demie, c'est dingue. Et il a dit qu'il a rangé son sac, qu'il était dans un état émotionnel assez fort parce qu'il était comme vous tous, il pensait être dans un état émotionnel assez fort, et il a dit qu'il n'y avait aucune chance d'être trouvé dans ce genre de décor. Alors il a dit que c'était une histoire assez bizarre, wow. Et puis l'autre, c'était Zach Hargreaves, qui a fait un travail incroyable en parlant à ma famille à la maison. Ouais, c'est un boulot assez horrible pour n'importe qui, il était l'homme de liaison et...

[01:27:09] Il avait appris à bien connaître les filles, surtout que j'ai deux filles et ma femme, et ma fille aînée Chloe était le principal point de contact avec Zach. Il les a soutenues pendant tout ce temps. Il leur avait parlé de son parcours, il était responsable des recherches et du sauvetage, je crois, et il venait du milieu militaire ; il n'avait jamais échoué à retrouver quelqu'un, ce qui leur donnait beaucoup d'espoir. Mais il ne leur avait pas dit que, bien souvent, les personnes qu'il cherchait étaient déjà mortes. Enfin bref, à la fin, il a été un véritable héros quand la nouvelle est revenue à la maison et que j'avais été retrouvé.

[01:27:57] Pour mes filles, c'était l'un des plus grands hommes de la planète. Du coup, je lui ai écrit une lettre après, je lui ai envoyé cette lettre juste pour les photos de ses nouveaux fans. Et il m'a dit qu'il était parti, il est chauffeur de poids long-courrier et il était sur la route, il n'était pas rentré je crois, mais il est tombé sur cette lettre manuscrite au milieu d'une pile de factures. Il l'a ouverte, il a tout regardé, il a ouvert la lettre, a vu la photo, et entre-temps il avait entendu que je m'étais rétabli de l'accident et que j'avais eu cette idée folle de partir au Superfinal en Colombie. Il a dit qu'il a regardé la date sur le calendrier et qu'il s'est dit : « Oh merde, un Superfinal, on dirait que c'est dans trois jours ». Il a dit qu'il s'est acheté un billet d'avion, qu'à ce moment-là il est monté dans l'avion, ils sont arrivés en Colombie pratiquement le même jour, parce qu'il s'est dit qu'il valait mieux qu'il garde un œil sur moi. Et j'étais au bar à Roldanillo quand j'ai senti une tape sur l'épaule et c'était Zach. Je n'arrivais pas à le croire, c'était incroyable. Il était juste là, genre « Je vais juste garder un œil sur toi, mon pote ». Et ce soir-là, on était tous assis sur la place à boire un verre, c'était la dernière fois que tu faisais ça à Roldanillo, qui est un super endroit, et Zach a vu cette jolie Colombienne de l'autre côté de la place, leurs regards se sont croisés et, enfin, le reste appartient à l'histoire comme on dit, non ? C'est incroyable. Je pense que ces histoires sont peut-être plus intéressantes que le crash, enfin...

[01:29:59] **Gavin McClurg:** Deux deux choses dont on doit parler avant de terminer. Je suis tellement content que vous ayez partagé cette histoire. La première, c'est, à part le fait d'avoir un historique de crash, de crash, de crash, de crash et de... ce qui, bien sûr, à l'époque, on n'était pas très religieux sur le fait de le faire, et on l'est maintenant, mais quelles sont les leçons à tirer de l'accident ? Et puis, ceci n'est peut-être même pas correct, mais il me semble — et c'était une chose que Nate voulait vous demander — il me semble que votre niveau de pilotage a carrément explosé depuis Sun Valley. Vous avez vraiment passé un cap. Vous savez, c'est une chose d'y aller, mais expliquez-moi un peu ça, parce que c'était un accident assez grave et vous êtes au Superfinal trois mois plus tard. Et depuis, vous avez eu le championnat britannique l'année dernière et vous avez obtenu des résultats vraiment remarquables. Parlez-moi juste de votre retour après ça, parce que je pense que souvent en parapente, c'est bien plus un jeu mental que physique. Est-ce que c'était dur ? Était-ce évident ? Oui, qu'est-ce que...

[01:31:11] **Guy Anderson:** Est-ce que c'était... enfin, j'ai eu la peur par le passé, on peut tous l'avoir. J'ai eu des situations où j'ai perdu l'aile et eu de mauvaises cascades qui, bizarrement, étaient plus effrayantes que l'accident que j'ai eu, parce que je ne pouvais rien y faire. Tout arrive si vite et j'ai été un peu surpris de ne pas ressentir de véritable traumatisme lié au vol après l'accident. J'avais assez mal cassé le bras et j'ai été opéré de l'épaule, mais toutes mes côtes ont cicatrisé assez vite. J'avais percé un poumon qui a aussi cicatrisé assez vite, tous les os finissent par guérir. Je ne savais pas trop comment je l'aurais pris.

[01:32:10] reprendre l'avion, mais je me concentrais surtout sur la guérison de mon corps et je savais que si je m'en sortais, je me suis fixé cet objectif d'intégrer la Superfinal. J'ai été tellement surpris que l'endroit où j'ai crashé m'ait donné assez de points pour me qualifier pour cette finale, et j'aurais été dégoûté de ne pas pouvoir y aller pour voir enfin à quoi ressemblait une Superfinal. Je pense que, vous savez, on n'a qu'une vie et si vous ne pouvez pas... et je suppose que le crash, si tant est qu'il m'ait appris quelque chose, c'est de ne pas hésiter. Maintenant, si j'ai une opportunité, si on me demande d'aller quelque part et que je suis un peu fatigué, j'irai quand même, alors qu'avant, j'aurais pu refuser l'invitation.

[01:33:11] Je pense que maintenant, parce que je suppose que oui, je suis plus déterminé à faire ce que je veux faire. Parle-moi de ton vol.

[01:33:24] **Gavin McClurg:** style. Est-ce que tu as changé quelque chose à cause de l'accident ? Est-ce que tu voles de manière plus conservatrice, plus risquée, ou pas ?

[01:33:34] **Guy Anderson:** j'ai toujours été assez conservateur et c'est toujours un peu une bataille de lâcher prise. Je suis un peu trop, oui, trop contrôlé je pense, et c'est mon gros problème en ce moment, la fin de course. Je peux avancer assez sereinement pendant la majeure partie de la manche et comme ma montée est plutôt bonne, je peux garder le haut de la thermique devant, mais je suis nul, vraiment nul pour décider quand y aller. C'est le gros point que je dois corriger dans mon pilotage. Je suis toujours bien trop... je regarde des gars comme Pepe et Yas et surtout ils vont juste, ils vont, ils vont bas, super bas, et ils gagnent des manches à partir de positions impossibles. C'est quelque chose que je dois sortir de mon système, mais non, je... je juste...

[01:34:37] Je pense que tout le Superfinal a consisté à surmonter l'accident et à se remettre dans le Superfinal. Pour cette première manche, je n'avais littéralement fait qu'une seule fois décoller l'aile par une froide journée de novembre. Après avoir crashé le 25 août, j'avais progressé suffisamment pour sortir l'aile ; mon épaule était encore un peu pourrie, mais j'ai pu décoller l'aile et faire un petit saut depuis la colline en novembre. Ensuite, la météo a été terrible en Angleterre jusqu'au Superfinal, et j'ai pu y participer en janvier. J'y suis arrivé sans aucune pratique et nous avons eu la première journée de manche, et j'ai décroché une sixième place par pur hasard lors de mon premier vol après l'accident. Je suis arrivé malade pour la première manche et

[01:35:32] **Gavin McClurg:** tu es guéri

[01:35:32] **Guy Anderson:** et tu es réparé, j'ai juste pensé : ouais, c'est bon, ça va, il n'y a eu aucun traumatisme, rien du tout, et je suis prêt pour la Superfinal.

[01:35:43] Je me suis dit : bon, il n'y a pas de retour en arrière possible, alors j'ai fini par m'y mettre vers le milieu des années 20, je crois. J'étais là et je me suis dit que j'adorais la bande de gens que l'on côtoie en Coupe du monde, ils sont tous si différents et j'adore les différentes nations, mais ce sont de vrais caractères qui partagent la même addiction stupide. Et je me suis dit : bon, je veux en faire plus. Et je pense que plus on en fait, plus on apprend. Et pour le style, je ne pense pas qu'on change radicalement, on s'améliore juste ici et là. C'est un jeu de précision : si tu peux monter de 5 % mieux, planer 5 % mieux, éviter de prendre des décisions stupides qui te mettent en difficulté, soudainement, tu vois le jeu un peu plus clairement. Et je pense que, pour enchaîner, j'ai eu envie de transmettre à la jeunesse du Royaume-Uni ce que j'ai appris, les connaissances que j'ai acquises. Et j'ai réussi à convaincre Russell aussi, car Russell a été brillant pour partager son savoir. Il a bien plus de connaissances que pratiquement n'importe qui sur la planète sur la façon de faire de la course en parapente. J'ai vraiment apprécié cette académie de course de parapente britannique qui a été mise en place par d'autres Anglais, Russell, Barney Woodhead et Malin Lobb, et Russell et moi, nous avons fait un boot camp. Écouter Russell inculquer ses connaissances aux jeunes sur la façon de faire de la course en parapente est un tel privilège à entendre parce que ça m'aide vraiment aussi, je pense. Je pense que nous sommes tous capables d'améliorer notre pilotage et écouter Russell, c'est comme entendre quelque chose arriver, oui, arriver d'en haut. Il n'y a rien qui ne va, il connaît tout le jeu.

[01:38:03] **Gavin McClurg:** On parle toujours de Bill Belcourt comme de notre homme de référence. Il était là il y a quelques jours et c'est comme s'il ouvrait la bouche et que des fleurs de savoir en sortaient, au point que tu te dis : « Mon Dieu, il faut que je parvienne à capturer ces choses d'une manière ou d'une autre sans les déformer, les abîmer ou les détruire ». Russ est pareil. Enfin, je n'ai pas eu assez de contacts avec lui, il était ici bien sûr après le PWC dans une vallée, et il a vraiment été l'inspiration de cette émission. Il a fait une conférence un jour que j'ai simplement filmée et, oh mon Dieu, je dois encore y retourner et je l'utilise tout le temps pour défendre ce que je fais. Il y a vraiment certaines personnes qui ont vraiment réfléchi à ce que nous faisons d'une manière différente.

[01:38:50] **Guy Anderson:** Bill, Bill, Bill a été vraiment gentil. Il est venu me voir à l'hôpital à Boise aussi, et c'est un homme tellement sage, posé et expérimenté. Et quand, tu sais, ma femme a eu des problèmes parce que j'étais catégorique sur le fait que je ne voulais pas abandonner ma vie, que j'allais abandonner ma vie, et je lui ai dit tout de

suite que ce n'était pas un simple obstacle, aussi horrible que fût l'accident pour moi et aussi horrible qu'il ait été pour elle et pour mes filles. Je n'allais pas abandonner, et ça a été un peu un choc pour elle que je dise ça. Mais je lui ai juste dit que je n'étais pas prêt à vivre une version diluée de ma vie à l'avenir alors qu'une partie aussi importante de celle-ci, c'est le parapente. Et Bill a gentiment été là et a expliqué que tu ne peux pas, tu ne peux pas enlever ça à quelqu'un. Je pense que c'est vraiment lui qui a réussi à la convaincre que ce n'était pas une si mauvaise idée que je continue le parapente, Guy.

[01:40:08] **Gavin McClurg:** C'est une fin assez poétique et parfaite, je pense. Je sais que tu dois aller te coucher, mec, tu as des crash-tests à faire dans les prochains jours. J'ai vraiment apprécié ce moment avec toi. Je suis sûr qu'on passera du temps ensemble dans les airs à l'avenir, mais merci d'avoir partagé ça. Ouais, alors quand est-ce que tu...

[01:40:29] **Guy Anderson:** la prochaine fois que tu viens, tu dois absolument passer et venir et oh, j'adorerais, oui, en fait, oui, et tu sais ce que j'ai discuté avec

[01:40:36] **Gavin McClurg:** Barney pas mal ces derniers temps, il et moi on est devenus assez bons amis et il faut que je... ouais, il faut que je fasse en sorte que ça arrive. Comme tu le sais, mon focus a été plutôt sur le X-Alps et je vais bientôt commencer l'entraînement physique pour le prochain X-Alps. Mais je pense que celui-ci sera probablement le dernier, donc après ça, je serai un peu plus libre pour partir faire le tour du monde et aller faire... ouais, mais cette North South Cup a l'air géniale et vous, vous êtes toujours... enfin, il y a encore plein d'histoires sur Mark Watts qui se défonce à Chelan et repartait aussitôt, et je veux dire, vous...

[01:41:14] **Guy Anderson:** je sais que j'ai fait beaucoup de choses et que j'ai fait beaucoup de choses et que j'ai été

[01:41:15] **Gavin McClurg:** Les Britanniques, vous savez, on adore vous avoir ici, alors c'est réciproque, l'invitation est toujours ouverte. J'espère que vous viendrez nous rejoindre à nouveau à Sun Valley. Comme vous l'avez souligné au début de l'émission, c'est un endroit assez spécial, ça donne tellement, alors oui.

[01:41:30] **Guy Anderson:** Je sauterais sans hésiter sur l'occasion de revenir à Sun Valley et je pense que tout le monde devrait vivre votre grand air et votre hospitalité parce que, c'était toute la véritable hospitalité que l'on peut trouver aux États-Unis, je pense que c'est probablement seulement égalé dans les pays arabes, mais la façon dont vous accueillez les étrangers est très touchante. Et toutes les personnes là-bas, vous savez, Nick Greece, les fermiers, les Nates, vous savez, Mike Fow, c'étaient tous des gens tellement spéciaux à rencontrer. Et oui, je vous adore.

[01:42:09] **Gavin McClurg:** Merci, on vous aime aussi mec. C'était un effort héroïque de la part de beaucoup de gens, et surtout du tien. On était contents que tu t'en sortes, alors continue comme ça. Et ouais, refaisons ça, mais dans le ciel la prochaine fois. Merci mec, j'apprécie vraiment. OK.

[01:42:27] **Guy Anderson:** merci Nick, salut

[01:42:29] **Gavin McClurg:** J'espère que vous avez apprécié ça, il y a eu beaucoup de leçons, plein de petits conseils et de bonnes choses à garder en tête concernant la sécurité, votre matériel et ce à quoi nous devons tous penser à chaque fois que nous décollons d'une montagne. J'adorerais avoir vos retours, j'aimerais vraiment savoir quels autres invités vous aimeriez voir sur l'émission. Envoyez-moi toutes les questions qui n'ont pas été répondues dans les épisodes précédents si vous venez de découvrir le podcast. On me rappelle sans cesse, quand je discute de certaines des grandes choses que les gens ont produites par le passé, que j'ai eu la chance de voler avec Bill Belcourt la semaine dernière. Il faisait partie de cette équipe de secours dont je parlais au début, c'était le tout premier épisode, avec des conseils incroyables. Si vous voulez apprendre à piloter une aile, allez voir l'épisode de Matt Beechner ; si vous voulez rire aux éclats, allez voir Nate Scales, il a une histoire sur le X-Alps qui, je vous le promets, vous fera pleurer de rire. Il y a beaucoup de super épisodes, retournez les voir et profitez-en. Comme toujours, tout ce que nous demandons est un dollar par épisode si vous avez tiré quelque chose de celui-ci ou des précédents ; vous trouverez le lien de don sur le site cloudbasedmayhem.com. Merci, merci, merci, cela rend tout cela possible, j'adore le faire et nous allons continuer. Et enfin, je veux lancer un petit mot pour mon pote Michael Lang qui m'a envoyé des acro toggles il y a quelques mois. Je viens de les installer sur mon aile cross country Peak Four récemment et je dois dire que je pense que c'est une excellente idée. J'ai eu un incident assez important l'année dernière après être rentré du X-Alps, j'ai fait un gros vrille dans mon aile. Je ne vais pas entrer dans tous les détails ici, mais en résumé, je n'arrivais pas à sortir mes mains parce

que je portais de gros gants. Il fait assez froid ici en altitude et, en pleine vrille, j'ai voulu lancer mon parachute de secours mais je n'arrivais pas à sortir mes mains de mes commandes, de mes commandes de frein... c'était assez intense. J'ai fini par réussir à gérer la situation, je n'ai pas eu à lancer mon parachute de secours, donc tout s'est bien terminé, mais c'est un bon rappel de penser à ce genre de choses. Mais aussi, ces acro toggles, d'abord, ils permettent de simplement tendre la main et de les saisir, on n'a pas besoin d'avoir la main coincée dans quelque chose, mais ils vous donnent aussi beaucoup plus de...

[01:44:44] et beaucoup plus de précision si vous avez des commandes acro sur votre aile. Je voulais donc remercier Michael, j'apprécie vraiment ces commandes. Si vous voulez en avoir une paire, faites-moi signe par e-mail, sur Facebook ou autre, et je pourrai vous mettre en contact avec Michael. C'est tout pour aujourd'hui, merci beaucoup, j'espère que vous avez apprécié. À la prochaine, salut.

Deutsch

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

Show notes

Am letzten Tag des World Cup in Sun Valley im Jahr 2012 verschwand der britische Pilot Guy Anderson in einem Gebiet, das wir „no man's land“ nennen. Drei Tage später, in einer heldenhaften Suchaktion mit Tausenden von Arbeitsstunden und einem sehr motivierten Team, wurde Guy gefunden, was zu einem großen Teil auf seine eigenen monumentalen Bemühungen zurückzuführen war, am Leben zu bleiben. Guy erlitt ziemlich schwere Verletzungen, aber drei Monate später flog er ganz oben im Ranking beim Superfinal und hat sich seither nicht mehr zurückgeschaut.

Transcript

[00:00:17] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen! Willkommen zu einer weiteren Folge von Cloud Base Mayhem. Wir werden diese Folge ein bisschen anders beginnen als gewohnt. In diesem Podcast bin ich mit Guy Anderson zusammen, einem fantastischen britischen Piloten, der gerade bei den Europeans sehr gut abschneidet. Einige von euch kennen den Namen, und andere haben wahrscheinlich von dem Unfall gehört, den er 2012 hier in Sun Valley hatte. Er ist in einem sehr abgelegenen Teil der Pioneers abgestürzt, und es hat uns ein paar Tage gedauert, um hierher zu kommen. Es hat uns ein paar Tage gedauert, ihn zu finden. Es war eine ziemlich heldenhafte Leistung, ihn da herauszuholen, und es war eine ziemlich heldenhafte Leistung seinerseits, das zu überleben. In dieser Folge geht es also viel um Sicherheit, darum, was Guy durchgemacht hat, um seinen Erfolg dort und seinen Erfolg seither zurückzukehren, nachdem er schwere Verletzungen erlitten hatte.

[00:01:10] Das ist keineswegs deprimierend. Das hier ist ein wirklich inspirierendes Gespräch, aber ich möchte dieses Mal aufgrund eines Vorfalls, den wir vor ein paar Tagen hier in Sun Valley hatten, etwas anders anfangen. Nate Scales leitet das Intermountain Wide Open. Es war episch. Es ist das zweite Jahr, dass er es macht. Es zieht großartige Piloten aus Utah, Wyoming, Montana und Nevada in die Gegend, und die Leute sind einfach losgeflogen. Und vor ein paar Tagen hatten wir vielleicht den besten Tag des Jahres. Einfach fantastisch. Es sind massenweise Leute erschienen. Wir hatten wohl, ich weiß nicht, 25 Leute beim Start, was etwa das 200-fache von dem ist, was wir normalerweise haben. Und ein Boomer-Tag. Fantastisch. Wir kamen vom Hügel weg. Ich glaube, 12 von uns kamen über den Trail Creek und wir steuerten auf den Big Lost zu.

[00:01:59] Wir wussten, dass es ein fantastischer Tag werden würde, weil Nick Greece loszog und ich glaube, an dem Tag etwa 300.000 geflogen ist und es fast bis nach Bozeman geschafft hat. Es war also alles perfekt für einen großartigen Tag. Die Wolken bildeten sich richtig, die Basis war super hoch. Und plötzlich gab es über Funk diesen schrecklich schlimmen Schrei. Einer der Piloten war tief eingegangen und offensichtlich schwer verletzt. Und die Rettungsaktion, um ihn da herauszuholen, hätte meiner Meinung nach wirklich nicht besser laufen können. Ich wollte deshalb über einige der Dinge sprechen, die passiert sind – über das, was wir getan haben, was wirklich, wirklich funktioniert hat. Damit ihr darüber nachdenken könnt, wenn ihr selbst fliegt und eure eigene Ausrüstung nutzt.

[00:02:46] Ich werde dazu einen Artikel schreiben. Tatsächlich könnte der Artikel sogar schon online sein, bevor ich diesen Podcast veröffentliche. Im Artikel wird es also mehr Details geben, sowohl für die USHPA als auch auf meinem Blog. Also behaltet das im Auge. Aber hier sind nur einige der Dinge, die den Ausschlag für den Erfolg gegeben haben, das Opfer da herauszubekommen und es in Rekordzeit ins Krankenhaus zu bringen, ich denke. Wir hatten ihn in etwa drei Stunden da draußen. Das klingt nach viel Zeit. Aber wenn man dann Hubschrauber ins Spiel bringt und das Gelände, in dem er abgestürzt ist, und das, was wir tun mussten, um zu ihm zu gelangen... Ja, eine ziemlich heldenhafte Leistung von vielen Leuten. Ich wollte einfach einige der Punkte im Hinblick auf den Erfolg dieser Rettung kurz durchgehen.

[00:03:37] Das eine war Life Flight. Wir haben Life Flight für die Hubschrauber-Evakuierung genutzt. Ich glaube, nur sehr wenige von uns hatten eine Life Flight-Mitgliedschaft. Die kostet 60 Dollar im Jahr. Wenn man im Nordwesten lebt, ist das eine verdammt günstige Versicherung. Anstatt 15.000 Dollar für eine Hubschrauberfahrt zu zahlen, stellt sicher, dass du etwas hast. Wenn du reist, stell sicher, dass du international etwas hast. Wenn du zu Hause bist, stell

sicher, dass du etwas hast, das zu Hause funktioniert. Das ist ziemlich kritisch. Plötzlich hast du einen schlechten Tag und sammelst eine riesige Rechnung an. Und sei vorsichtig bei Dingen wie GEOS. Du weißt schon, die Versicherung, die wir über Spot oder DeLorme bekommen. Die haben Gleitschirmfliegen.

[00:04:19] Ausschluss. Ich glaube also nicht, dass das abgedeckt ist. Ich könnte mich irren. Aber stellt sicher, dass ihr versichert seid. Eine der Dinge, die für den Erfolg wirklich entscheidend waren, war, jemanden oben zu halten. Wir waren an einem Ort ohne Mobilfunkempfang. Aber wenn man hoch genug war, konnte man einen der Türme erreichen. Und deshalb blieb Matt Beechinor Farmer oben, ihr wisst schon, genau an unserer legalen Grenze oder auf etwa 18.000 Fuß Höhe. Und er hat die Befehle gegeben, was eine bemerkenswert wahnsinnige und großartige Leistung war. Ihr wisst schon, dieses Sun Valley mitten am Tag. Der Pilot ging gegen 13 Uhr rein. Und der Tag war voller Rauch und Donner. Und es war los. Und er war da oben, ihr wisst schon, hat seinen Gleitschirm gesteuert, den Notruf abgesetzt, die Suche und Rettung koordiniert und mit seinem Funkgerät mit uns am Boden gesprochen.

[00:05:09] Eine unglaubliche Leistung. Aber ich denke, noch wichtiger war, dass sofort jemand die Führung übernommen hat. In so einer Situation braucht man eine Führungspersönlichkeit. Nate Scales ist einfach automatisch in diese Rolle geschlüpft und hat das Kommando übernommen. Er hat über das Funkgerät die Anweisungen gegeben. Er hat die Entscheidung getroffen, Farmer hoch zu halten. Er hat Leute positioniert, noch bevor wir überhaupt am Boden waren. Also stellt sicher, dass ihr jemanden habt, der einen kühlen Kopf bewahrt. Der eine Anführer ist. Der die Entscheidungen trifft. Das war wirklich entscheidend. Jeder von uns hatte ein DeLorme. Diese Zwei-Wege-Textfunktion ist in jeder Situation wie dieser absolut kritisch. Meiner Meinung nach ist sie jedes Mal kritisch, wenn wir fliegen.

[00:05:55] Aber in einem Notfall wie diesem würdet ihr nicht glauben, wie viel Zwei-Wege-Textkommunikation wir abgewickelt haben. Und wisst ihr, an einem Punkt zum Beispiel hatte Revis einen richtig guten Spot für die Landezone für den Hubschrauber geplant. Also, bam, er schickt ihnen eine Nachricht. Sie haben seine Breitengrade und Längengrade, sie haben seine Position. Das heißt nicht, dass wir es nicht auch per Funk an Farmer durchgeben müssen. Er muss es von dort aus nicht Funkspruchweise einspielen. Es ist einfach erledigt. Mit Spot habt ihr eure Vorab-Daten, eure vier Nachrichten, die ihr für bestimmte Personen geplant habt. Wenn ihr vor diesem speziellen Flug nicht die richtigen Leute eingerichtet habt, ist es praktisch nutzlos. Für mich ist Spot nutzlos. Ihr habt ein Tracking-Gerät. Toll. Es ist besser als nichts. Aber mit DeLorme habt ihr einfach die Karten. Ihr habt die Zwei-Wege-Textkommunikation.

[00:06:41] Du hast das kleine Icon, das du drücken kannst, um zu sehen, wo sich eine Person befindet, und sofort ihre Richtung zu sehen. Und natürlich von dir aus und wie weit sie entfernt sind. Ich kann das einfach nicht genug betonen. Ich meine, wenn du hier in Sun Valley fliegen kommst, wäre ich tatsächlich ziemlich zögerlich, mit dir zu fliegen, wenn du nur ein Spot hättest. Das ist einfach ein unterlegenes Gerät. Wir hätten diese Rettung mit Spots nicht schaffen können. Es ist einfach unmöglich. Erstens konnte das Opfer sein DeLorme nicht erreichen. Zum Glück hatten wir eine Sichtverbindung zu ihm. Das ist eine Sache, die ich betonen wollte. Stell sicher, dass du dein DeLorme an einer Stelle hast, wo du es erreichen kannst. Drück den SOS-Knopf, wenn es hart auf hart kommt. Aber wir hatten eine Sichtverbindung zu ihm. Ein paar andere Piloten, Bill Belcourt, Revis Gray und Evan Boucher, haben ihre Gleitschirme...

[00:07:28] Sie konnten sehr nah am Opfer landen, was entscheidend war, um schnell zu ihm zu gelangen, ihn ruhig zu halten, ihm Sauerstoff zu geben und dann mit den Vitalwerten zu beginnen und all diese Informationen an den Rest des Teams weiterzugeben, die wir dann an die Such- und Rettungskräfte und den Hubschrauber weiterleiten konnten. Das war alles extrem wichtig. Der Sauerstoff half dabei, den Puls, den Blutdruck und alles andere beim Opfer unter Kontrolle zu halten, weil wir alle Sauerstoff dabei hatten – das hat wirklich geholfen. Gut, das in eurem Kit zu haben. Revis hatte ein wirklich solides Erste-Hilfe-Set, aber wir alle brauchen wirklich solide Erste-Hilfe-Sets. Das muss mindestens ein paar ziemlich grundlegende Dinge enthalten. Also einige ziemlich starke Schmerzmittel, Mullbinden, Sekundenkleber, Pflaster – stellt sicher, dass ihr ein ordentliches Erste-Hilfe-Set dabei habt, das ihr ständig bei euch tragt.

[00:08:26] Das hätte noch viel schlimmer ausgehen können. Erstens, wenn das Opfer im Gelände gewesen wäre und es ein typischer Tag hier gewesen wäre, an dem wir vielleicht nur zwei oder drei Leute zum Start hatten, wäre es wirklich

schwer, wenn nicht unmöglich gewesen, ihn da herauszubekommen. Also, es war wichtig, Leute in der Nähe zu haben, und der Erste-Hilfe-Beutel von Revis hatte ein paar Dinge, die in diesem Set wirklich kritisch sind. Er hatte eine Notdecke und Trekkingstöcke, sodass er eine große Trage für den Hubschrauber bauen konnte, als dieser ankam. Super wichtig. Er hatte Stift und Papier in seinem Erste-Hilfe-Set, um die Vitalwerte festzuhalten. Noch etwas wirklich Wichtiges, das ich glaube, viele andere von uns nicht hatten: genug Essen und Wasser. Es war ein wirklich, wirklich heißer Tag. Wir mussten alle eine lange Strecke zu Fuß zurücklegen, um da hineinzukommen. Man muss also Sonnenschutz haben, Wasser haben, Essen haben.

[00:09:16] Man muss ruhig bleiben und in einem Tempo vorangehen, bei dem man nichts vergisst. Man braucht Leute, die wirklich nachdenken und Dinge durchdenken. Was könnten wir dort überhaupt brauchen? In diesem Fall haben wir vor der Ankunft des Hubschraubers gedacht: Okay, wir werden ihn hinaustragen müssen. Wirklich, ich kann nicht genug betonen, wie schwer das ist, selbst wenn man eine perfekte Trage hat, um jemanden auf einer Schiene oder so hinauszutragen. Aber wir haben ein paar Zaunpfosten genommen und hatten eine Menge Gleitschirmtaschen und viele Gurte, sodass wir eins improvisieren oder vor Ort bauen konnten, falls der Hubschrauber nicht landen kann – was wir eigentlich dachten, dass nicht passieren würde, weil es so ein großer, gewittriger Tag war und die Turbulenzen ziemlich heftig waren. Oft wollen Hubschrauber nicht in so etwas hineinfliegen. Es war eine großartige Bergung. Es ist wirklich gut gegangen.

[00:10:01] Dem Opfer wird es völlig gut gehen. Er war zwar ziemlich mitgenommen, aber er wird wieder gesund werden. Ich denke, letztendlich war es für uns alle auch eine Erinnerung daran, einfach aufzupassen, wo man hingeht. Pass auf, wo du deinen Gleitschirm absetzt. Ich kann gar nicht beurteilen, was hier genau passiert ist. Aber wenn du in den Lee fliegst und tief bist, sei vorsichtig. Vielleicht solltest du, wenn du den Manöver schon verpatzt hast, für heute aufhören. Entscheide dich einfach: Okay, heute ist nicht mein Tag. Ich muss nicht tief in einen Bereich fliegen und mich an einem gefährlichen Ort absetzen. Hebe es dir für einen anderen Tag auf. Wie Nick immer sagt: Fliege den Tag, nicht deine Wünsche. Ich hoffe, das hilft.

[00:10:47] Und lass uns direkt zum Gespräch mit Guy Anderson übergehen. Ich denke, euch wird dieser fantastische Mensch und dieser unglaubliche Pilot richtig gefallen. Er macht das jetzt schon seit, ich glaube, 24 Jahren. Da gibt es viel zu lernen. Bleibt dran. Genießt mein Gespräch mit Guy Anderson.

[00:11:05] **Guy Anderson:** Es ist schon eine Weile her, dass ich dein Gesicht gesehen habe.

[00:11:12] Herr

[00:11:15] **Gavin McClurg:** Anderson, ich wollte schon immer mal sagen, dass ich ein riesiger Fan von ... ich bin kein riesiger Fan von Keanu Reeves, aber von Matrix: Welcome to the Mayhem. Es ist echt cool, das endlich mit dir machen zu können. Ich weiß, du steckst mitten in ziemlich genialen europäischen Sachen. Was geht da gerade ab?

[00:11:34] **Guy Anderson:** Nun, es geht alles los. Wir sind jetzt seit sieben Tagen dabei, bei insgesamt potenziell neun Tagen. Und ja, die Bedingungen hier waren extrem, extrem hart. Ziemlich heftiges, volles Bar-Mashing-Zeug. Und ja, es macht riesigen Spaß. Riesigen Spaß.

[00:11:57] **Gavin McClurg:** Und ich sehe, du liegst ganz entspannt auf Platz 17. Du bist also definitiv in einer guten Position, um zuzuschlagen. Ja. Wie lief das bisher für dich?

[00:12:06] **Guy Anderson:** Nun, es war definitiv eine ziemliche Lehre für uns. Honor hat uns auf seine eigene Art hin und her geschickt. Er spielt das Spiel wirklich hervorragend. Aber ja, auf diesem Niveau ist es verdammt schwer, jemanden zu überholen. Die sind alle so gut hier, dass wir Tage hatten, an denen 60 oder 70 Piloten innerhalb von zwei Minuten nacheinander ins Ziel kamen. Also einen richtigen Sprung zu machen und ihn auch noch zu nutzen, ist verdammt schwer.

[00:12:42] **Gavin McClurg:** Ja, das kann ich mir vorstellen. Sehr

[00:12:43] **Guy Anderson:** durchgehend spannend.

[00:12:45] **Gavin McClurg:** Würdest du das mit einem Superfinal vergleichen oder ist es das gleiche Niveau? Ich würde sagen

[00:12:51] **Guy Anderson:** Im Grunde schon. Ich würde sagen, die Superfinals sind wahrscheinlich ein kleines bisschen höher, weil da alle ankommen, die gerade in Form sind, und dazu gehören auch einige der Typen aus den USA, Australien und anderenorts. Aber ja, du hast alle Hauptländer aus Europa mit ihren besten Leuten, die wirklich, wirklich zeigen, wie sie fliegen. Es ist also definitiv ein ziemlich schnelles und intensives Niveau.

[00:13:21] **Gavin McClurg:** Und ihr kennt Honor, er hat dieses Jahr einfach eine Phase. Mein Gott, der Typ ist einfach wow. Seine großen 300-Plus-FAI-Dreiecke in Südfrankreich, was für mich ein schrecklicher Ort zum Fliegen ist. Ich kenne die Gegend von den X-Alps ziemlich gut, und er zieht es dort einfach durch. Was macht er anders?

[00:13:44] **Guy Anderson:** Ich denke, Honor hatte schon immer die Geschwindigkeit. Ich glaube, vielleicht aus Gesprächen mit Russ – ich weiß nicht – aber er zeigt jetzt auch ein echtes Maß an Kontrolle, was ich denke, hätte er sowieso noch kommen müssen. Er hat so tolle Gleitschirm-Fähigkeiten, aber jetzt hat er meiner Meinung nach eine zusätzliche Ebene an Disziplin in seinem Flug, sodass er Gaggles kontrollieren kann, wenn er will, und auch pushen kann, wenn er will. Er wird also wirklich zu der Art von großartigen Piloten, von der wir alle dachten, dass er werden würde, und gleichzeitig ist er so ein toller Typ, er ist auf keine Weise arrogant, er ist einfach ein sehr, sehr angenehmer, gut ausgebildeter Typ, daher ist es ein Vergnügen, mit ihm zu fliegen. Er ist in der Luft immer ein echter Gent, nein, er ist auf keine Weise aufdringlich, es ist einfach ein Edit, ja, ein schöner, ein schöner.

[00:14:49] Ja. Da gibt es einiges zu erzählen.

[00:14:52] **Gavin McClurg:** Fantastisch. Ich würde zwar gerne viel über Comp-Flying in diesem Interview mit dir sprechen, aber ich würde gerne – du weißt, es gibt nicht viel über dich online – ich wollte unseren Hörern, die dich und das, was du tust, nicht so gut kennen, ein wenig Hintergrundwissen geben. Kannst du die Uhr ein bisschen zurückdrehen und uns eine kurze Geschichte von Guy Anderson in der Luft erzählen?

[00:15:18] **Guy Anderson:** Nun, ich habe angefangen, als ich in den Pyrenäen spazieren ging. Ich bin ja im Weinbusiness tätig, also war ich in Bordeaux und hatte ein Wochenende frei, da bin ich in die Berge gefahren, nur um in den hohen Pyrenäen immer weiter bergauf zu wandern. Und da habe ich ein paar Typen gesehen, die abgeflogen sind, in der Thermik rumgeirrt sind und dann den ganzen Weg den Tal hinunter zu einer Bar geflogen sind. Ich habe wahrscheinlich vier Stunden trekking gebraucht, um zur selben Bar zu gelangen, und ich dachte mir dann, dass Gleitschirmfliegen vielleicht ein besseres Mittel ist, um in den Bergen voranzukommen als zu wandern. Also bin ich nach Hause gekommen, habe meiner Frau von der Sache erzählt, die ich gesehen hatte, und sie ist tatsächlich losgegangen und hat mir ein Wochenend-Erlebnis in Wales gekauft, was sie seither total bereut hat.

[00:16:14] **Gavin McClurg:** Die arme Frau. Oh man. Ja.

[00:16:17] **Guy Anderson:** Nun ja, ich weiß, weil ich im allerersten Moment wusste, als meine Füße den Boden verließen, während ich einen miesen kleinen Hügel in Wales hinunterglitt, dass ich total süchtig von dieser albernen Sache war. Und in welchem Jahr war das? Das war 1992. Oh mein Gott. Und ich habe damit in der denkbar schlechtesten Phase angefangen. Ich hatte zwei kleine Mädchen, eines, das gerade erst laufen lernte, und das andere im Kinderwagen, und ich bin jedes Mal, wann immer ich konnte, nach Wales geflogen, nur um zu lernen, besser zu werden und schließlich anzufangen, Thermik zu nutzen, und ja, ich bin seither total süchtig davon.

[00:17:07] Und wer sind deine... nicht eine gute Sache, nicht

[00:17:10] **Gavin McClurg:** ist das eine gute Sache für die Familie? Nein.

[00:17:13] **Guy Anderson:** Sind deine Töchter überhaupt darauf eingestiegen? Sie verstehen es zwar irgendwie, aber es ist schon lange her und es ist so eine Sache, die der Vater macht, egal wie. Aber ja, sie waren über die Jahre hinweg sehr vernünftig damit. Sind deine Töchter überhaupt zum Fliegen gekommen? Nein, ich habe sie schon ziemlich früh mitgenommen. Ich habe mir früher immer meinen Helm aufgesetzt, wenn ich für die Mädchen verantwortlich war, ich habe sie mitgenommen und wir sind an den Klippen an der Südküste geflogen. Ich habe sie einfach in meinen Fluganzug eingepackt, ihnen den Helm aufgesetzt und ab geht's. Aber sie haben es nicht wirklich... es ist nicht ihr Ding.

Sie genießen es zwar ganz schön, mitzukommen, wenn sie im Tandem sind, aber es hat sie nicht so gepackt wie mich. Aber das ist toll, ich meine, jeder macht sein eigenes Ding.

[00:18:08] Also sollten sie und

[00:18:10] **Gavin McClurg:** Und wann hast du angefangen, bei Wettbewerben mitzumachen, und wer war damals dein Team? Waren das Eddie und John Sylvester und diese Leute oder Russ oder?

[00:18:21] **Guy Anderson:** Ja, ja, das war wahrscheinlich vor Russ, als Bob Drury noch da war, und ja, John Sylvester definitiv und Eddie Colfax damals. Eddie war eigentlich der Typ, der mich unterrichtet hat; Eddie hat meine Club-Piloten-Lizenz in Wales abgenommen und er ist ein absoluter Hooligan, ja. Aber ja, wir haben seither viele unvergessliche Flüge geteilt, aber ja, Eddie hätte mir gesagt, ich soll es mal mit dem Wettfliegen versuchen, und ich bin 96 glaube ich bei den Briten abgestürzt, aber in jenen Tagen war das Wettfliegen völlig anders. Wir mussten Fotos von Termunkten machen und das war alles ein bisschen albern. Ich erinnere mich, wie Hugh Miller an einem Tag tatsächlich beide seine verlor.

[00:19:16] Kameras, weil sie zusammengebunden waren, hat er das Ganze über die Seite verloren, was seinen Wettbewerb ruiniert hat. Ich habe ein paar Jahre lang an Wettbewerben teilgenommen, aber ich habe einfach entschieden, dass die Technologie damals nicht wirklich ausreichte. Wir hatten einen Wettbewerb in Morezine und mussten um die Rückseite herumfliegen; einer der Wegpunkte war das Hotel oben auf der Avorias-Klippe. Ich weiß nicht, ob du Avorias kennst, in der Nähe von Morezine gibt es da eine große Klippe mit einer Reihe von Hotels obenauf. Jemand hatte dort sehr gut sichtbare Wegpunkte, damit die Leute erkennen konnten, ob man im Sektor war oder nicht, aber wir sind um die Rückseite dieses Hotels in einem schrecklichen, heulenden Sturm herumgeflogen und haben die Rückseite fotografiert, um anhand der Zimmernummer zu beweisen, dass man tatsächlich im Sektor war, und ich war einfach...

[00:20:16] Ich dachte mir, das ist so dumm, weil du weißt, dass du die Hände von den Bremsen nimmst und dabei schreckliche Klapper hast, und es war einfach unbeschreiblich beängstigend. Und ich hatte da eine kleine Episode, weil ich gerade einen neuen Comp-Schirm hatte, der damals vielleicht einen Gradient-Avax-Rücken hatte, und wir wussten nichts über das Trimmen von Gleitschirmen. Als ich ihn zum ersten Mal bekam, war er fantastisch, aber...

[00:20:48] Nach wahrscheinlich hundert Flugstunden ging es ernsthaft aus dem Trimm. Ich dachte, es läge vielleicht an mir oder so, aber es fing sofort an zu trudeln. Und beim selben Comp in Morezine hatte ich ein Problem: Es gab einen Klapper vor mir, fing an zu trudeln, und dann schaffte ich es, das zu stoppen, aber dann tauchte es hinter mir ab und trudelte weiter. Also wurde ich eingewickelt, aber das Klappern der Tragegurte kam immer näher, mein Kopf wurde gegen meine Knie gedrückt, und erst in letzter Sekunde schaffte ich es, beide Tragegurte über meinen Kopf zu ziehen, aber dabei zog ich meinen Helm ab und fiel dann durch. Dann schaffte ich es, es zu korrigieren und es wieder flugfähig zu machen, aber ich war zu diesem Zeitpunkt an einer Klippe vorbeigeflogen, was etwas...

[00:21:46] Erschreckend, und der Helm landete tatsächlich auf einem Chalet weiter unten und beschädigte ein paar Ziegel auf dem Dach des Besitzers. Er tauchte etwas später auf und war ziemlich wütend, aber gleichzeitig wurde ich von Innes Powell, unserem Sicherheitsbeauftragten, aus der Luft abgemeldet, weil man damals ohne Helm nicht fliegen durfte. Aber das war alles ziemlich beängstigend. Oh.

[00:22:14] **Gavin McClurg:** das wirkt ziemlich unhöflich.

[00:22:16] **Guy Anderson:** Ja, sehr, sehr unhöflich, ja. Und das ist derselbe Innes Powell, der Sicherheitsbeauftragte. Kennst du ihn? Kennst du Bob? Ja, ja, ja. Nun, Innes ist berühmt dafür, durch eine Startgruppe gestolpert zu sein, und Bob kam über Funk und sagte: „Achtung alle, der Sicherheitsbeauftragte kommt durch“, also mussten wir uns alle beiseite stellen und ihn durchlassen. Und

[00:22:48] **Gavin McClurg:** nach deinem Sturz und als dir der Helm abgerissen ist, hast du es geschafft, das Foto zu machen? Ich

[00:22:54] **Guy Anderson:** Ich habe das Foto bekommen, und ich wurde aus dem Himmel herausgefordert, zu landen, und da waren Leute, aber damals, wisst ihr, waren Gleitschirme nicht so wie heute; da waren Leute, die überall

herumgeflattert sind, und es waren sehr große, schlaffe Dinger, die aus dem Himmel gefallen sind; das waren nicht die Maschinen, in keiner Form, die wir heute fliegen.

[00:23:17] **Gavin McClurg:** Ja, klar.

[00:23:18] **Guy Anderson:** Aber ich habe zu diesem Zeitpunkt einfach beschlossen, dass mir das Herumlaufen und Fotografieren reicht. Ich fand das Racing nicht schlecht, aber mir hat der Mangel an Technologie nicht gefallen. Man musste bis drei Uhr morgens warten, um herauszufinden, ob man im Sektor war, und wir haben früher mit Stecknadeln gearbeitet – man musste auf einer Karte mit einer Nadel markieren, wo man war. Das war nicht besonders technisch, und es gab ständig dieses „Pin-Creep“, wenn Leute sagten: „Oh, wenn Bob da war, bin ich zwei Felder weiter als Bob.“ Das war so wissenschaftlich wie es nur ging, um herauszufinden, wer den Wettbewerb gewonnen hat. Es war alles ein bisschen ein Witz, aber es hat riesigen Spaß gemacht, aber ja, es war nicht wirklich messbar.

[00:24:13] **Gavin McClurg:** Die Dinge haben sich stark weiterentwickelt, und das macht mir bewusst, wie viel ich verpasst habe. Wenn ihr, die mich zuhört, mehr richtig hysterische Geschichten über das Fotografieren wollt, müsst ihr euch die Episode mit Nate Scales anhören. Er hatte Dinge perfektioniert wie das Fallenlassen der Kamera und das Herausfallen der Akkus aus der Kamera, und das ist ziemlich lustig. Ja, ich meine...

[00:24:36] **Guy Anderson:** diese Tage.

[00:24:37] **Gavin McClurg:** Gut, dass das vorbei ist. Ich kann mir das nicht vorstellen, besonders an einem Ort wie diesem. Ich meine, die Hände von den Bremsen zu nehmen, ist schon eine ziemliche Sache an sich, geschweige denn ein Foto zu machen. Ja. Ja. Ja. Was ist dann zwischen diesen frühen Tagen und sagen wir mal Sun Valley passiert? Hast du... Nun.

[00:24:54] **Guy Anderson:** Nun, ich habe nach ein paar Jahren Wettkampffliegen angefangen, ein bisschen mehr Vol-bivouac zu machen, aber eher Vol-visa. Wir sind also abgehauen und sind geflogen von – ich habe einen Flug nach Nizza genommen, habe mich mit Ulrich Jessup getroffen und wir sind von dort aus bis nach Genf geflogen. Ja. Über ein paar Tage hinweg, und das hat mir echt Spaß gemacht. Ich bin auch ziemlich viel mit zwei anderen Engländern geflogen, Simon Headford und Tim Guilford, und wir sind auf dumme Touren durch die Pyrenäen abgehauen und haben entschieden, dass es alles gefährlich unfliegar sei, aber ja, wir haben es trotzdem ein bisschen gemacht, so einige der Dinge, die man macht, aber ich weiß sehr genau.

[00:25:49] Die zahmere Version und ab und zu ein Stopp in einem ordentlichen Restaurant, was mir ziemlich gut gefallen hat. Und dann, weil ich mein Weingeschäft hatte, musste ich auf Reisen zu Orten gehen, wissen Sie, ziemlich schöne Orte wie Argentinien, wir haben damals ziemlich viel argentinischen Wein importiert, und also bin ich abgehauen und habe meinen Gleitschirm mitgenommen und bin ziemlich viel geflogen. Ja. Auf und ab über die Atlas – nicht die Atlas, die Berge um Mendoza und südlich davon.

[00:26:32] **Gavin McClurg:** Ich kenne das nicht. Barry Lake. Ja, ich kenne diese Gegend überhaupt nicht gut, aber es sieht nach einem richtig coolen Ort für Abenteuer aus.

[00:26:39] **Guy Anderson:** Ja, ja, ich meine, das ist ziemlich, ziemlich episches Zeug. Es ist sehr, sehr windig und äh ein paar Mal, wenn man ausläuft, kann es einfach lächerlich sein. Ich bin gelandet, ich hatte einen ziemlich windigen Trick-Trek und da bekommt man viel Wellenbildung, was auf Gleitschirmen ziemlich beängstigend sein kann, besonders, na ja, vielleicht weniger jetzt, aber früher waren sie, es war ein bisschen gefährlicher. Äh aber du konntest auslaufen, nur ein paar hundert Yards von einer Straße entfernt, und es hat dich drei oder vier Stunden gedauert, dich durchzuschlagen, eine drei- oder vierstündige Fahrt durch die Kaktuspflanzen. Du musst wissen, deinen Gleitschirm als Rammbock benutzen und äh ja, also das war nicht gerade viel Spaß.

[00:27:29] **Gavin McClurg:** Oha, das ist ja mal richtiges Abenteuerfliegen. Liegt dein Herz beim Gleitschirmfliegen immer noch da? Eher bei den Wettkämpfen oder eher bei so etwas wie dem?

[00:27:41] **Guy Anderson:** Ich bin wieder in den Wettbewerb eingestiegen, weil ich das so gerne mochte und ich die Orte liebe, an die es einen bringt, und die lustigen Erlebnisse, die man dabei hat. Ja. Früher habe ich auch eine Angelrute mitgenommen und ich mag es ziemlich gerne, ein bisschen zu sammeln, also zu versuchen, mit dem zu überleben, was

man mitnehmen kann. Das hat mir ganz schön Spaß gemacht. Aber ja, ich bin vor etwa sieben oder sechs Jahren wieder richtig in den Wettbewerbsflug eingestiegen. Ich habe mich damals dazu entschlossen, es noch einmal zu versuchen, und die Gleitschirme sind heute so anders. Das hat mir Türen geöffnet und das Jahr in Sun Valley war das erste Jahr, in dem ich wieder ein Niveau erreicht habe, um in die Weltcups einzusteigen. Sun Valley war eigentlich mein zweiter Weltcup, aber ich hatte mir für dieses Jahr das Ziel gesetzt, dass ich mir vielleicht einen Platz für den Superfinal schaffen könnte.

[00:28:50] Ja. Das wäre für mich für dieses Jahr gereicht gewesen, aber seitdem habe ich wirklich alles daran genossen und die Leute sind so lustig. Und ich stimme Nate voll und ganz zu, dass ein Jahr Weltcup – nur ein Weltcup – als Lernerfahrung wahrscheinlich dasselbe ist wie ein ganzes Jahr cross country Fliegen. Es ist also eine echte Offenbarung. Was man alles machen kann, wenn man so unterwegs ist.

[00:29:23] **Gavin McClurg:** Und dann hast du mir ja vor der Sendung erzählt, dass ihr ziemlich coole – ich schätze, man würde es Abenteuerfliegen nennen – aber eher solche Tagesausflüge von hier aus in Großbritannien gemacht habt. Erzähl mir mal davon. Wir haben...

[00:29:40] **Guy Anderson:** Er hat einen fantastischen Hugh Miller, den Editor von cross country, und hat Hugh und Jim Mallinson zusammengebracht. Ja, ich kenne Jim sehr gut, mein

[00:29:49] **Gavin McClurg:** Mein allererstes Bivouac war mit John in Beer zurück in den Bergen, das war um neun oder elf Uhr. Es war noch sehr früh und wir haben einen kleinen Flug von Beer zurück zum Gipfel gemacht, sind über Manali gelandet und haben die Nacht im Eis verbracht, bevor wir am nächsten Tag zurückgefliegen sind. Er hat mir vor ein paar Jahren quasi diese ganze Bivouac-Sache nähergebracht, aber die Jungs sind klasse. Also...

[00:30:12] **Guy Anderson:** Hugh, Jim und Jockey haben sich dazu entschlossen, einen Wettbewerb „Norden gegen Süden“ von Großbritannien zu starten. Wir treffen uns also nur ein Wochenende im Jahr an einem Ort, normalerweise in der Mitte von England, und das Prinzip ist, dass wir reisen werden, weil das Wetter in England die meiste Zeit so beschissen ist. Aber irgendwo im Vereinigten Königreich wird es gut sein. Also haben wir uns für einen mobilen Wettbewerb entschieden. Ich glaube, es sind die besten 30 Piloten aus dem Norden gegen die besten 30 aus dem Süden, und wir treffen uns alle zu einer kleinen Party und fahren dann mit unseren Autos dorthin, wo es gut sein wird. Dieses Jahr haben wir uns alle im Lake District bei Jockey's Place getroffen, und nach einer großen Nacht bei Jockey's Center sind wir alle mit einem Bus, den wir an diesem Morgen gefunden haben, nach Schottland zu einem Berg namens Tinto gefahren.

[00:31:21] Es ist ein ziemlich großer Hügel, aber wir haben im Vereinigten Königreich eigentlich keine Berge, keine richtigen. Aber dieser ziemlich große Hügel, und dann haben wir uns das Ziel gesetzt, 217 km runter nach England zu fliegen. Ich denke, von einem Feld von etwa 60 Leuten haben wahrscheinlich ein Drittel es geschafft, ich glaube 15 oder 20 Leute haben es bis zu diesem kleinen Feld runter bei Barney geschafft. Das ist

[00:31:51] **Gavin McClurg:** Wahnsinn. Was für ein cooler Flug.

[00:31:53] **Guy Anderson:** Ja, und über die englische Landschaft zu fliegen ist ein absolutes Vergnügen. Es ist immer so smaragdgrün und man kann von der Höhe, auf der wir waren, also etwa 5.000 Fuß, beide Küsten sehen. Und dieser Trip wird zu einem wirklich besonderen Wochenende. Ich meine, wir hatten in den letzten paar Jahren einfach verrückte Wochenenden. Wir sind wahrscheinlich drei Mal über das Wochenende Ziele von etwa 200.000 geflogen, das ist Wahnsinn. Setzt ihr das Wetter so fest?

[00:32:36] **Gavin McClurg:** Ist das Wochenende flexibel oder habt ihr einfach nur Glück mit

[00:32:40] **Guy Anderson:** Das Wetter? Es ist total mobil. Wir haben in Schottland angefangen, sind dann alle nach Nordengland gezogen. Am nächsten Tag sollte es im Süden gut werden, also sind wir losgefahren. Wir sind ins Auto gestiegen, ihr fahrt fünf Stunden, und wir sind alle von einem winzigen Hügel, so etwa 100 Meter von oben nach unten, losgefliegen runter nach Brighton, was 150 Kilometer bis zu ... ja, ich meine, das ist einfach lächerlich. Russ kam rüber, weil er in Frankreich lebt und noch nie 100 Kilometer im Vereinigten Königreich geflogen ist, und in zwei Tagen hat er 300 Kilometer geschafft. Ja. 75 Kilometer, also ist das einfach unglaublich.

[00:33:25] **Gavin McClurg:** Das ist klasse. Es folgt irgendwie dem Prinzip von Nate's Wettbewerb, der gerade läuft, dem Intermountain Wide Open. Er läuft zwei Wochen lang und es geht im Grunde um deine vier besten XC-Scores. Die Leute können überall fliegen, es ist so eine Sache für die Ehre. Wenn die besten Scores aus Sun Valley kommen, dann gewinnt Sun Valley, aber es geht nicht wirklich um die Person, sondern es ist im Grunde eine Möglichkeit, alle dazu zu bringen, an den Gipfel in derselben Zone zu kommen und zu fliegen. Ich meine, neulich haben wir hier vor ein paar Tagen gestartet und es müssen 30 Leute beim Start gewesen sein, das haben wir seit dem World Cup nicht mehr gesehen, das passiert hier normalerweise einfach nicht. Ja, da sind vielleicht zwei von uns, also war das ziemlich aufregend.

[00:34:10] **Guy Anderson:** Das klingt klasse. Oh, gut, ich werde es versuchen. Ja, das Fliegen in Großbritannien ist auch sehr knifflig, weil man mit all den verschiedenen Luftraumbeschränkungen und so zu tun hat. Aber es geht eigentlich nur darum – es gibt keinen Preis oder so, es geht nur um die Ehre und es ist einfach eine gute Möglichkeit, sich mit anderen britischen Verrückten zu treffen, die deine Sucht nach diesem albernem Sport teilen.

[00:34:37] **Gavin McClurg:** Du hast vor etwa sechs oder sieben Jahren wieder mit dem Wettbewerbsfliegen angefangen und in den letzten paar Jahren, also wirklich seit Sun Valley, ... das ist meine Frage: Es scheint, als hättest du dein Niveau deutlich gesteigert, besonders seit diesem Vorfall, der ja in gewisser Weise etwas unerwartet war. Aber wie bist du – bevor wir über den Vorfall sprechen – mit dem Fortschritt und dem Training umgegangen? Gibt es da Training? Denn ich glaube, du verteidigst dieses Jahr den britischen Titel, ist das korrekt?

[00:35:13] **Guy Anderson:** Ich habe es leider verloren, aber ich war sehr froh, den Pokal an Alex Colman übergeben zu dürfen, der einen fantastischen Flug hingelegt hat und ihn absolut verdient hatte. Aber ja, ich bin dieses Jahr auf unserem Wettbewerb auf den dritten Platz gekommen, aber ja, ich war sehr froh, ihn letztes Jahr gewonnen zu haben.

[00:35:33] **Gavin McClurg:** und du bist da oben in der Luft auch nicht von Puschern umgeben, das ist eine verdammt große Leistung, nein

[00:35:40] **Guy Anderson:** Wir haben ein sehr gutes Niveau an Piloten im Vereinigten Königreich und wir haben eine spannende neue Sektion.

[00:35:48] **Gavin McClurg:** Wir haben gefragt, wie du das Training, den Fortschritt und deine Verbesserung angegangen bist, seit du wieder mit dem Comp-Fliegen angefangen hast.

[00:35:58] **Guy Anderson:** Ich denke, dass man sich Zeit nehmen muss, um den Wettkampf zu lernen. Das geht nicht sofort – die ganzen kleinen Tricks hier und da und die allgemeine Disziplin, die man wirklich braucht, das braucht meiner Meinung nach Zeit. Und egal wie gut du dich selbst einschätzt, es gibt immer so viele andere Piloten, die einfach wissen, wie sie eine Landschaft schneller durchqueren als du. Es dauert eine Weile, bis man den Flow versteht, den man annehmen muss. Ich glaube nicht, dass man erwarten kann, so schnell auf ein hohes Niveau zu kommen, es sei denn, man opfert Zeit mit Piloten, die viel besser sind als man selbst, bis es auf einen abfährt. Ich habe von so vielen Menschen so viel gelernt, aber ich habe ein paar Leute in unserem Sport, die ich wirklich bewundere, und ich versuche, ihren Stil zu kopieren. Und ich denke, Leute wie...

[00:37:17] Nun, Russ Ogden ist eine absolute Legende und die Art, wie er fliegt, ist schwer zu imitieren, weil er so gut ist, aber ich mag seinen Stil. Ich mag auch den Stil von Nick Greece. Er ist ein großartiger Kletterer, was meiner Meinung nach die wichtigste Fähigkeit ist, die man erreichen muss. Wenn man gut klettern kann, mit einer guten Gruppe, dann kann man sich im Allgemeinen seinen Weg nach vorne bahnen. Das ist eine Fähigkeit, denke ich. Beim Gleiten liebe ich die Art, wie Charles Guzzo gleitet; er kann scheinbar immer von unten nach oben auf einem langen Gleitflug kommen, nur weil er ein bisschen intelligenter ist als alle anderen. Aber ich denke einfach, es braucht Zeit, wissen Sie, in unserem Sport. Und Sie werden erst dann ein...

[00:38:18] ...Level, wenn du bereit bist, die harte Arbeit zu investieren und die Leute um dich herum beobachtest, die wirklich einen guten Job machen. Wie viel fliegst du pro Jahr? Ich fliege, ich habe vor etwa 300 Stunden pro Jahr gesprochen, viel und ziemlich viel. Und ich versuche, so viel wie möglich im Wettbewerb zu fliegen, weil ich denke, dass man dort wirklich messen kann, ob man sich verbessert oder nicht. Aber es ist so ein hartes Spiel, da gibt es eine Glückskomponente und früher dachte ich ja immer, dass ich etwas benachteiligt werde, aber dein Glück verbessert sich,

je mehr Übung du investierst. Es ist lustig, wie manche Leute einfach Glück haben.

[00:39:16] **Gavin McClurg:** als andere

[00:39:16] **Guy Anderson:** ist es nicht? Ja, ja, aber dann kannst du ähm, es ist so, da gibt es ein Element des Glücksspiels dabei. Selbst diese Woche hatten wir, du weißt schon, Pepe Maleke, der ist meiner Meinung nach einer der besten Piloten, er hat den Wettbewerb in Gemona gewonnen, den letzten Weltcup in Gemona in Italien, und er hatte brillant geflogen. Er hat diese Woche zwei K's vom Startgate aus abgezogen, er hat scheinbar nichts falsch gemacht, aber die Luft hat ihn einfach verschluckt und er ist abgetrieben und hat Dinge getan, die er normalerweise nicht tun würde. Normalerweise wäre er vorne gelandet und hätte gewonnen, aber an diesem Tag ist er gelandet, hat sich am Kopf gekratzt und sich gefragt: „Na, wie konnte das passieren?“ Das ist meiner Meinung nach das Schöne an diesem Sport: Man weiß nie genau, wohin es einen führt. Es kann eine unglaubliche Reise sein und du gewinnst eine Task, oder es kann dich völlig aus der Bahn bringen und du stehst am Ende da und weißt nicht mal, wo du anfangen sollst, während du dich am Kopf kratzt.

[00:40:26] **Gavin McClurg:** dein Kopf im Feld, nicht irgendwo mitten im Nirgendwo, und du denkst: Was zum Teufel ist gerade passiert? Das passiert jedem, oder? Ja, von den 300 Stunden, wie viel davon würdest du sagen, ist Wettkampf im Vergleich zum reinen Freifliegen? Also ungefähr in Prozent?

[00:40:40] **Guy Anderson:** Ich würde sagen, so 50-50. Ich liebe es, ich meine, ich liebe das Fliegen einfach. Ich gehe an einem beschissenen Tag in England ziemlich gerne fliegen. Ich liebe es, ich habe ein neues Tandem, das mir Spaß macht. Jede Form des Aufenthalts in der Luft ist toll, besonders wenn man es schafft, von einem Hügel aufzusteigen und wegzukommen, das macht Spaß.

[00:41:07] **Gavin McClurg:** 20, sagen wir mal 24 Jahre Fliegen. Gab es Zeiten, in denen du diese Leidenschaft oder diesen Wunsch nicht hattest? Oder gab es Zeiten, in denen du dich anderen Dingen gewidmet hast, oder war es ziemlich durchgehend so intensiv?

[00:41:24] **Guy Anderson:** Das eine Ding in meinem Leben, das ich als beständig bezeichnen würde, ist das Fliegen. Ich liebe eigentlich alles – ich spiele jedes beliebige Spiel, ich liebe Skifahren, da gebe ich richtig Gas, ich liebe Angeln, ich liebe Tennis, ich mache alles. Aber das eine Ding, zu dem ich immer wieder zurückkehre, ist das Fliegen. Ich kann mich einfach nicht davon lösen. Ich bin die schlechteste Person, mit der man Autofahren kann, weil ich die ganze Zeit den Kopf oben habe und in die Wolken schaue. Meine Frau hasst das total. Sie sagt, ich schaue entweder in einen Fluss oder nach oben in die Wolken, aber ich schaue sehr selten dorthin, wo ich eigentlich gerade hinfahre.

[00:42:14] **Gavin McClurg:** Von den 300 Stunden, von denen du gesprochen hast, sagst du etwa 50 % sind Comp-Flying und dann bist du im Free Flying. Wenn du im Free Flying bist, arbeitest du wirklich aktiv an Dingen, die dir beim Comp helfen? Denkst du dir so: Okay, das ist eine Fertigkeit, an der ich wirklich arbeiten muss, oder geht es eher darum, einfach mal rauszugehen und Spaß zu haben? Und diese Fertigkeiten, die summieren sich ja sowieso und bauen aufeinander auf. Egal, jedes Mal, wenn wir in der Luft sind, wirst du besser, aber bist du bei deinem Training ziemlich aktiv, um das auf Comp zu übertragen?

[00:42:47] **Guy Anderson:** Ich versuche immer, mich zu verbessern.

[00:42:50] **Gavin McClurg:** Ja, ja, ja, ja, ja, ja, ja, ja, ja, ja, ja, ja, ja, ja, ja, ja

[00:42:50] **Guy Anderson:** Ich meine, am Ende kommt es alles auf das Gleitschirmhandling an und darauf, wie selbstbewusst du in verschiedenen Szenarien bist, wenn du deine Fähigkeiten in jeder Phase einsetzen musst. Und diese Art von Konzentration ist ein so wichtiger Teil davon. Ich kann mich jetzt eigentlich praktisch nicht mehr zurückhalten, aber jedes Mal, wenn ich in einer Thermik bin – idealerweise fliege ich mit anderen Leuten, aber ich bin immer kompetitiv gegenüber jedem anderen, selbst gegenüber einem Vogel. Ich bin bereit, ich erwische mich dabei, wie ich verzweifelt versuche, die Thermik von Bussarden zu übertreffen, und bin nicht zufrieden, wenn ich sie nicht überholt und ihnen zeige, dass sie es nicht richtig sehen. Es ist ein bisschen albern, aber ich denke, man muss eine kompetitive Seite haben, um sich verbessern zu wollen. Und ja, ich lasse keinen Flug verstreichen, ohne darüber nachzudenken, wie es war, ob ich bestimmte Dinge verbessern kann – ich meine meine Pitch-Kontrolle meines Gleitens, mein Lesen von

Wolken, Wolkenentwicklung und so weiter und so weiter, den gesamten Verlauf des Luftstroms durch eine Landschaft. Ich versuche immer wieder, mein Wissen zu verbessern, und es ist nie ganz gut genug, weißt du.

[00:44:29] Man denkt immer, dass man besser werden kann, bei jedem einzelnen Flug gibt es etwas, das man vorher nicht wusste, und genau das ist einer der Gründe, warum ich es liebe.

[00:44:41] **Gavin McClurg:** Okay, Kumpel, das ist eine Geschichte, ich weiß, du hast eine andere Windschutzscheibe, aber du liegst falsch, du hast eine andere Geschichte darüber gehört und sie wurde wahrscheinlich zu oft erzählt, aber wir müssen darüber reden. Es war mein erster Weltcup. Klingt so, als wäre es dein zweiter Weltcup nach deiner Rückkehr, oder? Ja, erzähl mir, was am letzten Tag der PWC in Sun Valley passiert ist. Also...

[00:45:01] **Guy Anderson:** Sun Valley ist – ich halte es immer noch für einen der beeindruckendsten Orte, an denen ich jemals geflogen bin. Ich bin schon überall auf der Welt geflogen, aber ich finde, Sun Valley ist das größte Erlebnis, das man haben kann. Die Luft ist so gewaltig. Wir hatten bis zu diesem Punkt einen unglaublichen Wettbewerb. Wir sind durch Landschaften geflogen, die – es ist schwer zu beschreiben – aber einige der Flüge waren sehr lange Flüge über ... als wir nach King Mountain geflogen sind und man diese Gebirgszüge hintereinander überquert, mit wahnsinnig langen Gleitphasen dazwischen, und die Luft ist so riesig, man kann es kaum beschreiben. Du siehst beim Countdown, wie Gleitschirme vor dir am Himmel zerfetzt werden, wie Konfetti, das einfach hochgeblasen wird, und du musst dich einfach an den Sitz halten und zählen. Wir haben buchstäblich gezählt: 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, oh mein Gott, Boom. Und ja, dieses Fliegen war unbeschreiblich. Und ich habe es geliebt, ich liebe Sun Valley absolut, aber der letzte Tag war ... etwas anderes.

[00:46:33] 100k Task und ich glaube, wir hatten nur noch einen Turnpoint zu fliegen. Es fing ziemlich gut an, aber bis zur Hälfte wurde es immer windiger. Bei den Steigflügen hatte ich bemerkt, dass es zwar wieder ein ganz normaler Fünf-Meter-Steig war, aber mir fiel auf, dass dieser anders war. Normalerweise geht man bei einem Fünf-Meter-Steig ziemlich schnell und recht vertikal nach oben, aber ich bin hier zurückgefallen. Ich sagte mir nur: Okay, es wird jetzt richtig windig. Und wir kamen in einen Abschnitt, der auch ziemlich bergig war, glaube ich, und ich fing an, mir zu sagen, ich müsse vorsichtig sein. Also flog ich auf der sicheren Seite. Ich war mit einem anderen Typen unterwegs, Juan Becerra, der auch auf einem Ice Peak war, und er ist verschwunden. Der Wind kam rein und strömte die Bergflanke hoch, und ich flog die Bergflanke hoch, und er ist weg. Der Wind kam rein und ich flog die Bergflanke hoch durch eine Serie von Schluchten, und Juan entschied sich dazu, wir haben uns getrennt und er ist auf die Lee-Seite gegangen. Ich sagte mir: Gott, der Typ ist ja komplett verrückt, der sucht sich das jetzt echt zu wünschen, wenn er die andere Seite des Systems runterfährt, direkt in den Rotor. Also steuerte ich ab in das, was ich für die bessere Richtung hielt – aus windtechnischer Sicht das Gebiet mit den wenigsten Turbulenzen.

[00:48:12] und ich dachte, ich könnte von dort aus noch hoch, es wäre vielleicht noch ein großer Aufstieg und dann in die Schlucht, aber ich bin in ein Talssystem abgetaucht und da gab es eine kleine Erhebung, von der ich ein bisschen Auftrieb bekam, und ich dachte mir, ich bin jetzt wahrscheinlich zu tief, und ich war wahrscheinlich nur 12 bis 15 Meter über dem Boden, als ich dieses schreckliche Paff-Geräusch hörte und ich wusste es sofort, so wie es war, und ich dachte mir: Oh mein Gott, ich werde sterben, ich werde sterben, ich werde sterben, der Schirm ist komplett blockiert, weg, aber ich war genau in dieser ungemütlichen Höhe, in der ich zu tief war, um den Rettungsschirm zu ziehen, aber immer noch hoch genug, um es richtig wehzutun, nein, ich dachte mir nur, das hier wird ein ordentlicher Sturz, und wie erwartet bin ich aufgeschlagen

[00:49:04] ein paar Sekunden später auf den Boden und nach ein paar Erschütterungen rollte ich in ein paar niedrige Büsche. Der Gleitschirm rollte sich auf und ich dachte mir: Oh mein Gott, ich werde sterben, ich werde sterben, ich werde sterben. Ich war auch ein bisschen höher und ich saß da eine Weile, habe die Lage sondiert und dachte mir: Tja, diesmal bin ich wirklich irgendwo in der absoluten Einöde abgestürzt. Was habe ich getan? Ich lag eine Weile da, schaffte es irgendwie, mich hochzudrücken, merkte aber, dass nur einer meiner Arme funktionierte. Also rollte ich mich auf den Rücken und mein Gesicht blutete. Ich hatte mir eine schöne neue Brille gekauft, die mir eine tiefe Kerbe in die Nase gerissen hatte, also blutete ich ziemlich stark, aber ich habe mich ziemlich schnell überprüft und festgestellt, dass nirgendwo Knochen herausstachen. Das hat mich ziemlich ermutigt, weil ich ziemlich hart aufgeschlagen war, aber ich wusste, dass ich mir entweder den Arm ausgerenkt oder gebrochen hatte.

[00:50:12] und ich wusste, dass meine Rippen nicht in Ordnung waren. Mein Becken fühlte sich auch ein bisschen... ein bisschen zertrümmert an. Also lag ich einfach da und habe die Situation sondiert und versucht... ich habe nach meinem Funkgerät gegriffen, um Leute über Funk zu rufen, aber dann bemerkt, dass der Akku leer war. Dann habe ich mein Handy herausgeholt, das noch plenty Akku hatte, aber kein Signal. Und dann wurde mir klar, dass ich völlig... ich habe in den Himmel geschaut und gehofft, dass andere Gleitschirme vorbeikommen würden, aber der Himmel ist so riesig da oben. Und ich dachte, wir seien wegen des Windes möglicherweise ein bisschen... ein bisschen offline. Also ich und und

[00:51:03] Außer Juan hatte ich die letzten halbe Stunde niemanden gesehen, also dachte ich, oh Gott, vielleicht wurde die Task wegen des Windes gestoppt und ich hatte es über Funk nicht mitbekommen. Ich wusste nicht, ich weiß nicht, ich weiß nicht, ich weiß nicht, sie wurde gestoppt, oder?

[00:51:16] **Gavin McClurg:** Ja, das war es. Ich weiß nicht, wir haben versucht, das Ganze zusammenzusetzen. Wir glauben nicht, dass es gestoppt wurde, bevor du reingegangen bist. Es wurde sehr, sehr spät gestoppt. Ich hatte an dem Tag auch eine ziemlich wilde Episode und als ich mit Russ, Nick und ein paar anderen Typen bei Goal gelandet bin, dachte ich schon, dass ein paar Vans durchgefahren waren, um die Piloten abzuholen. Ja, ich war so weit hinten, dass ich am Ende eine Linie genommen habe, die total direkt war. Ich bin nicht auf die Ebene hinausgefahren wie alle anderen, weil mein Instrument mir sagte, ich solle in diese Richtung gehen, und das war mein zweiter Comp und ich wusste nicht besser. Aber sie haben es am Ende genannt – ich hatte das Gleiche, mein Funkgerät hat nicht funktioniert. Ich habe es am Ende genau dann genannt, als die erste Gruppe diesen winzigen Wendepunkt an dieser windigen Ecke erreichte, der etwa 20 Meilen von Goal entfernt war. Es war also ungefähr, wissen Sie, plus minus fünf bis zehn Minuten, als du abgestürzt bist, das denken wir.

[00:52:09] **Guy Anderson:** Also, ich konnte niemanden sehen. Ich habe nach oben geschaut und dachte: Oh mein Gott, ich werde niemanden am Himmel sehen, der vorbeikommt. Und ich hatte diese seltsame Sache, als ich geschaut habe – ich hatte auf die Wolken und über das Tal geschaut, ich konnte das Tal und alles sehen und auf die Berge drumherum hochschauen – und dann habe ich wieder hingesehen und konnte die Wolken nicht mehr sehen, was seltsam war, und ich konnte die andere Seite des Tals nicht mehr sehen. Ich habe auf Büsche und Bäume geschaut, vielleicht 200 Yards entfernt, und plötzlich konnte ich die nicht mehr sehen, und ich habe beobachtet, wie mein Fokus auf mich in das Gras kam, er bewegte sich tatsächlich auf mich zu, bis zu einem Punkt, an dem ich mich nur noch auf die Zweige im Busch über meinem Kopf konzentrieren konnte, und alles andere war dahinter verschwommen. Und ich hatte diesen Schock, ich hatte diese Stimme, es war nicht meine Stimme, aber ich hatte eine Stimme, die ein bisschen wie die meines Vaters klang, der alles über mich und über fast alles weiß, aber diese Stimme sagte: „Nun, Guy, das ist offensichtlich, es ist ein klares Zeichen, dass du in einen Schock gerätst. Was du jetzt brauchst, ist etwas Sauerstoff.“ Und ich sagte laut: „Oh, ich habe etwas, ich habe Sauerstoff, weil wir Sauerstoff dabei haben“, und ich griff hinter mein Gurtzeug und schnappte mir meine Sauerstoffflasche, weil ja, weil wir sie für das Fliegen in Sun Valley dabei hatten und...

[00:53:45] ich habe es auf volle Kraft eingeschaltet und einfach nur geschnauft, Luft geschluckt, weißt du, ganze Lungen voller reinen Sauerstoff und habe zugesehen, wie das Ganze neu gestartet ist. Es war einfach unglaublich, das ganze System ist komplett ausgefallen und dann hat es einfach funktioniert, puff, und dann erschienen die Wolken auf der anderen Seite des Tals, alles okay. Ja, das hat mich viel besser fühlen lassen. Und ich habe das Bewusstsein nicht verloren oder so, was wichtig war, und Leute haben mir seitdem erzählt, dass das ein klassisches Anzeichen für einen Schock ist. Also hatte ich Glück, dass ich nicht daran zugrunde gegangen bin, aber dann lag ich da, ich lag da im Gurtzeug und habe mich irgendwie bequem gemacht. Ich konnte nicht wirklich... ich habe darüber nachgedacht, den Gleitschirm ein Stück auszustrecken, der Gleitschirm war halb draußen und es heulte immer noch ein Sturm auf das Tal zu, also würde er den Wind ein bisschen greifen, aber ich war ziemlich gut in diesen Büschen festgehalten, also bin ich nirgendwohin gekommen, ich wurde nicht weggezogen oder so. Und ich habe darüber nachgedacht, meinen Rettungsschirm zu holen und ihn auszustrecken, damit ihn jemand, der vorbeikommt, etwas leichter sehen kann, aber ich hatte einfach nicht die Kraft dazu. Ich konnte kaum auf alle Viere gehen, manchmal, und dann war es zu schmerzhaft, also saß ich einfach da im Gurtzeug und dachte, na ja, vielleicht kommt ja jemand vorbei, er wird mich sehen und in einer Minute kommen und mich retten, aber dann wurde es irgendwie dunkel und ich dachte, na ja, es ist wahrscheinlich unwahrscheinlich, dass ich heute Nacht gerettet werde. Also habe ich mich so bequem wie möglich gemacht, ich war perfekt warm, weil ich all meine Wetter-Warmkleidung dabei hatte, weil man dort so hoch fliegt, und

ich dachte, na ja, das wird nicht so schlimm sein, und dann habe ich das gehört.

[00:55:41] da war nur ein Grollen und ich dachte, was zum Teufel? Ich musste nach oben schauen, weil ich mich richtig nach hinten lehnen musste, und ich konnte oben am Hang sehen – das war so ein mit Salbei bewachsenes Grasland, ein Salbeibüsch-Tal, auf dem ich war. Ich war wahrscheinlich etwa zwei Drittel den Hang hinauf und etwa 200 Meter über mir war dieser verdammte riesige Bär.

[00:56:16] er saß da und sah mich an und äh und er hat geschnüffelt, er konnte schnüffeln und er hat geschaut und ich konnte seine Augen sehen und er konnte mich sehen, ich konnte ihn sehen und ich wusste, dass er interessiert war und er hatte überhaupt keine Angst, er hat mich einfach nur angeschaut und dann hat sich ab und zu der Gleitschirm aufgeplustert und er ist ein paar Schritte zurückgegangen und ähm und dann, aber er war definitiv entschlossen zu sehen, was ich war, also und dann wurde es immer dunkler und ich konnte ihn nicht mehr sehen, also äh er saß da wahrscheinlich 10 Minuten, 10 oder 15 Minuten, während es einfach immer dunkler wurde und ähm und dann konnte ich nichts mehr sehen, aber ich war einfach perfekt, ja, also dachte ich, oh, das ist gut und das ist du hast wahrscheinlich geschlafen

[00:57:09] **Gavin McClurg:** wahrscheinlich hat er wie ein Baby geschlafen

[00:57:10] **Guy Anderson:** na ja, in dem Moment dachte ich mir nur: weißt du was, ich bin essbar, ich bin essbar, und ich bin voller Blut wegen meiner Nase, da ist Blut überall in meinem Gesicht und so, und ich dachte: oh Gott, das ist nicht gerade gut. Also dachte ich mir, was würde dem Bären wohl nicht gefallen? Und ich dachte mir, die mögen wohl keine Amerikaner mit Waffen, die sie jagen. Also dachte ich mir, wenn ich es so aussehen lassen kann, als wäre ich eine kleine Jagdgruppe unterwegs, dann... also habe ich mein Handy genommen, das noch Akku hatte, und habe Blitzfotos gemacht. Und ich dachte mir, ich singe den „American Campfire Song“, also habe ich so laut ich konnte „She'll be coming around the mountain when she comes, yeehaw“ gesungen, Fotos mit dem Handy gemacht und habe mein Taschenmesser herausgeholt, so ein albernes Taschenmesser mit einer etwa fünf Zentimeter langen Klinge. Und ich hatte noch ein Käsebrot, das ich nicht gegessen hatte, das hatte ich für den Bären bereitgelegt, ich dachte mir nur...

[00:58:16] Das könnte das Einzige sein, was ihn davon abhält, mich zu fressen – wenn ich ihm zuerst ein Käsesandwich gebe. Also habe ich mein Bestes gegeben. Ich habe ihn danach nicht mehr gesehen, aber später in der Nacht habe ich ihn unten in den Bäumen gehört, da waren ein paar kleine Bäumchen und so etwas, und ich glaube, ich habe gehört, wie der Bär da unten ein bisschen herumgestöbert hat. Aber ich habe ihn nicht mehr gesehen, und das war keine sehr erholsame Nacht, nein, das wäre es nicht gewesen.

[00:58:45] **Gavin McClurg:** das war keine erholsame Nacht, ja

[00:58:46] **Guy Anderson:** Nun ja, jedenfalls bin ich am Morgen aufgewacht, so um acht Uhr – ich habe eigentlich immer noch nicht wirklich geschlafen, aber ich war ziemlich wach. Und ich habe irgendwie beschlossen, dass ich wahrscheinlich nicht gefunden werde. Ich weiß nicht, warum ich das dachte. Ich kannte Mike und Nate, und Nate hatte immer gesagt, wenn man sich verirrt, dann soll man den Hügel hinuntergehen und man kommt irgendwann raus, solange man nur den Abhang hinuntergeht, das führt schließlich zu einer Straße. Das hatte ich im Kopf. Und ich hatte da auch Mike, den Fleischdirektor, im Kopf. Erinnert ihr euch, als er einen Vortrag hielt, weil die Südamerikaner etwas besorgt waren, wie wild das Land war, über das wir flogen? Er hatte gesagt: „Keine Sorge, wir werden euch nicht dort oben auf dem Hügel lassen.“ Das war das Erste, was ich mir dachte, und dann habe ich mich an Mikes Worten orientiert, die mich weitergeholfen haben. Ich habe sie immer wieder wiederholt: Sie werden mich hier nicht lassen. Aber ich dachte mir einfach, es würde so schwer sein. Ich hatte keinerlei Anzeichen von menschlichem Leben gesehen, und ich war ziemlich weit oben, wo ich abgestürzt war. Und in der ersten Nacht hatte ich kein einziges Licht am Horizont gesehen, da war nichts draußen. Da wurde mir klar, wie gering meine Chancen waren, gefunden zu werden.

[01:00:17] Und ich dachte mir, wenn ich nur bis zu dem Bach schaffe, der da unten im Tal zu sein schien. Ich hatte etwa drei Liter Wasser als Ballast dabei, aber ich dachte mir, das wird bald leer sein. Wenn ich nur zum Bach komme, kann ich Tage und Tage und Tage überleben, ich brauche nur Wasser und dann wird alles gut. Also beschloss ich, dass ich um 10 Uhr morgens dorthin gehen würde – ich weiß nicht, es gab keine Anzeichen von irgendwem – ich würde losgehen, was wahrscheinlich die falsche Entscheidung war, aber in meinem Zustand dachte ich mir einfach, ich brauche Wasser.

Also ließ ich alles Schwere zurück. Ich hatte keine meiner warmen Kleider dabei, ich hatte dummserifig meine Jacke liegen lassen, und ich habe mir einfach ausgerechnet, dass es funktionieren würde, wenn ich mit den Beinen ziehe, meine Beine fühlten sich gut an.

[01:01:18] Ich zog mich mit den Beinen hoch, ignorierte die Schmerzen in meinem Becken und drückte mich mit meinem guten Arm ab. Dann konnte ich mich tatsächlich durch die Grasbüschel und ein bisschen Salbeiginstrauch hindurchschlängeln und den Hügel hinunterkommen, weil er ziemlich steil war. Es hat mich wahrscheinlich etwa drei Stunden gekostet, aber ich habe es bis zum Ende des Tals geschafft, nur um festzustellen, dass dieses schöne Bachbett trocken war. Ich war zwar bis zum Ende des Tals gelangt, aber es war absolut, absolut knochentrocken. Es war mal ein Bach gewesen, aber er war komplett ausgetrocknet.

[01:01:55] **Gavin McClurg:** Im August gibt es kein Wasser, ja.

[01:01:57] **Guy Anderson:** überhaupt kein Wasser, also zu diesem Zeitpunkt war es flach und ich konnte mit meinem Ziehen und Schieben nicht weitermachen und ich musste einfach einen Weg finden, um aufzustehen, wenn ich weitergehen wollte. Ich dachte mir, vielleicht gibt es ein Stück weiter unten die eine oder andere Pfütze, vielleicht schaffe ich es bis zum Talboden und finde irgendwo irgendeine Form von Wasser oder ein bisschen feuchte Erde, in die ich graben kann, um eine Quelle oder so zu finden. Also streckte ich meine Hand aus und da war wie durch ein Wunder dieser große, starke Stock, der etwa fünf Fuß lang war. Ich brach das Ende ab und er hatte eine schöne kleine Spitze, auf die ich meine Ballasttasche stellen konnte – das war das Einzige, was ich mitgenommen habe – und das Käsesandwich hatte ich oben bei all meinem Zeug gelassen, als Köder für die Bären, ja genau.

[01:02:55] und also bin ich losgegangen und ähm, also ich hatte diesen Stock und habe mir überlegt, ob ich, wenn ich meinen guten Arm benutze und mich nach vorne heble, in eine Position kommen könnte, in der ich mit einem ordentlichen Schubs aus den Beinen und einem Ruck am Stock vielleicht auf die Beine komme. Ich dachte, wenn ich wenigstens aufrecht stehen könnte, weißt du, mein Becken – ich wusste, dass mein Becken nicht gut war, weil ich spüren konnte, dass die Knochen nicht richtig saßen, weißt du, es war definitiv gebrochen, aber ich dachte, es stückte nicht heraus. Es war nicht so, als hätte ich das ganze äh, irgendwas abgebrochen, weißt du, das Kugelgelenk oben an den Beinen oder so, sondern es war im Grunde noch da und intakt, was...

[01:03:39] **Gavin McClurg:** Wie stark waren deine Schmerzen in dem Moment?

[01:03:42] **Guy Anderson:** Ja, es war nicht gut. Ja, okay, es war mehr Schmerz als ich je zuvor hatte, aber ich glaube, man hat so viel Adrenalin im System, dass man den Schmerz irgendwie beiseite stellen kann. Und ich wusste, dass dein Schmerz nur von deinem Gehirn erzeugt wird, also wenn du dich hart genug konzentrierst, kannst du ihn irgendwie ignorieren. Ich meine, es ist schwer, aber wenn man keine Alternative hat und einen Weg finden muss, sich zu retten, kann man verdammt viel aushalten. Es hat mich wahrscheinlich ein paar Stunden gekostet und ich bin mich ein paar Mal abgestürzt, was nicht gut war, aber schließlich habe ich den richtigen Hebel gefunden und alles zum Laufen gebracht und bin auf die Füße gekommen. Und dann konnte ich, wenn ich nur ein Bein schwang, weißt du, sechs Zentimeter, den Stab wieder aufsetzte, das andere Bein schwang, weißt du, einfach nur...

[01:04:49] Bein für Bein geschwungen und dann bin ich irgendwie vorangekommen, und dieses Gefühl, aufrecht zu stehen und irgendwohin zu gehen, und alle 10 Meter habe ich irgendwie angehalten, zurückgeblickt und gedacht: Oh ja, das schaffe ich irgendwie, da rauszukommen. Ich glaube, ich habe an dem Tag etwa einen Kilometer geschafft, ein paar Mal. Ja, man hält irgendwie an, lehnt sich für eine Weile an einen Busch oder einen Baum und ähm ja, man betrachtet irgendwie seinen traurigen Zustand, in dem man sich befindet, aber dann ja, man muss einfach weitermachen und äh...

[01:05:38] aber später an dem Tag sah ich diese ganze Überentwicklung, ich konnte es kaum glauben, aber die Wolken wurden einfach immer größer und dann kamen die Spitzen durch und sie zogen so richtig schnell vorbei und ich dachte, oh Gott, ja, und wie erwartet brach gegen acht Uhr abends dieses riesige Gewitter aus und es schüttete von acht bis etwa, ich weiß nicht, zwei Uhr morgens ununterbrochen Regen, ein gewaltiges elektrisches Gewitter, ich bin sicher, du hättest es gesehen, und ich wurde absolut klatschnass, ich lag in diesem Graben und wurde einfach durchnässt, ich hatte meinen grauen Wollpullover an und zum Glück hatte ich noch Merino-Unterwäsche an, die mich wahrscheinlich das Leben gerettet hat, aber ich bekam in der Nacht eine ordentliche Unterkühlung, es war so eiskalt und meine Beine, ich hatte da

so eine komische Sache mit meinen verschiedenen Körperteilen, die alle miteinander sprachen, ich lag da und fror, zitterte und atmete in meinen Pullover, und meine kaputte Schulter und mein Arm waren wie ein Kanadier, wir verkaufen ziemlich viel Wein in Kanada, also kenne ich den kanadischen Akzent, und er war so kanadisch wie möglich und war irgendwie auf meiner Seite und sagte, mach dir keine Sorgen, es sieht zwar schlecht aus, aber es ist nicht so schlimm, und meine Beine waren zwei englische Popstars, so eine Art schicke englische Schnösel, die sagten, nun, uns ist egal, was du sagst, und ich sagte, oh mein Gott, es tut mir so leid, es tut mir so leid, es tut mir so leid, er sagte, wir werden kein Stück mehr laufen, wir haben genug, das ist wie das

[01:07:27] **Gavin McClurg:** wie im Animal House, du hast den Engel auf der einen Schulter und den Teufel auf der anderen, ja.

[01:07:32] **Guy Anderson:** und er war so ein Typ, der meinte: „Mach dir keine Sorgen um die Jungs, weißt du, die machen, was ihnen gesagt wird, und ich werde mich darum kümmern. Du mach einfach weiter mit dem, was du tust, das ist gut, das hält dich warm, und dieser Pullover ist viel besser, als du denkst.“ Also hatte ich diese total schräge Sache und dann bin ich irgendwann wohl eingeschlafen und hatte diesen seltsamen Traum, dass ich auf so einer Camping-Messe war, wo Campingausrüstung verkauft wurde, und ich lag da im Graben und Leute kamen vorbei und fragten: „Also, was verkaufen Sie da?“ Und ich sagte: „Ich verkaufe gerade gar nichts, ich habe nur einen sehr warmen Pullover, aber ich sag euch, es ist eiskalt und ich bin nass, und wenn ich Sie wäre, würde ich jedes andere Zelt kaufen als dieses hier, also irgendwas anderes als diesen grauen Wollpullover, den ich trage.“ Und sowieso glaube ich, ich habe ein bisschen halluziniert und bin total abgedreht, aber das war ein heftiger Sturm, der...

[01:08:35] **Gavin McClurg:** eine heftige Nacht, Mann. Wir waren alle völlig fertig. Wir dachten uns nur: Heilige Scheiße, die Dinge einfach...

[01:08:39] **Guy Anderson:** Es wurde für ihn viel schlimmer. Ich weiß nicht, ob ihr oft Probleme damit habt, aber ich denke, man hat nicht oft solche Stürme, aber der Blitzschlag war sensationell und ich habe mir diesen Sturm einfach angesehen. Ich glaube, das war eigentlich die andere Sache, die mich wahrscheinlich gerettet hat, weil es so viel Donner und Lärm gab und es wäre ziemlich beängstigend gewesen, wenn man ein Tier wäre. Ich schätze, alle Bären und Pumas haben sich verkrochen und wollten die Nacht nicht draußen verbringen, um zu jagen oder irgendwas zu fressen. Ich denke, ich hatte deswegen sehr viel Glück. Aber egal, am Morgen bin ich aufgewacht und war eiskalt, aber zum Glück, sobald die Sonne rauskam, war sie so herrlich heiß dort. Sie hat mich ziemlich schnell aufgewärmt, das hat die Unterkühlung behoben. Aber ich habe trotzdem noch ein paar Stunden gebraucht, um auf die Beine zu kommen, weil meine ganzen Klamotten klatschnass waren, alles viel schwerer war und so weiter. Das war also eine wirklich brutale...

[01:09:43] ein brutaler Morgen, aber ich habe mich aufgerafft und um die Ecke in der Talsohle gegangen und konnte diese kleine Holzhütte sehen, diese wunderschöne kleine Holzhütte mit zwei Fenstern und einer Tür in der Mitte, die unter einer herrlichen Weide stand, die direkt am Bach war. Und jetzt hat der Bach wegen des Sturms wieder Wasser. Ich habe mich nur über mein Leben beschimpft und gedacht: Du Idiot, hättest du letzte Nacht nur noch 200 Meter weitergegangen, hättest du dort schlafen können. Und ich dachte mir, da gibt es bestimmt irgendeinen Typen, der Baked Beans hat, der wahrscheinlich etwas zu essen hat und wer weiß, der hat vielleicht sogar ein Radio. Und egal, ich gehe auf diese Hütte zu und ich kann sehen, ich denke mir, nun, da ist definitiv – also da ist definitiv jemand, weil es Glas im Fenster gibt. Ich komme immer näher und näher, ich bin wahrscheinlich 50 Meter entfernt und gehe auf diese Hütte zu, ich werde richtig aufgeregt und schaue wieder hoch: keine Hütte, nichts. Und ich sage: Was?

[01:10:53] Wie konnte das passieren? Ich konnte sogar die Ziegel auf dem Dach zählen. Ich meine, es war einfach sehr lebendig, total. Ich könnte es dir heute zeichnen. Und der Baum war noch da, diese schöne Weide, und es war der perfekte Platz für eine Hütte, aber sie ist einfach weg. Und ähm, hervorragend, es ist einfach dein Verstand, der versucht, dich am Laufen zu halten, während du versuchst, dich am Laufen zu halten, während du Schmerzen hast. Ja, einfach, um dich ein paar hundert Yards weiterzubringen. Aber das war ziemlich seltsam. Aber dann ging ich weiter und es wurde ein bisschen heiß, und dann fängt man an, Spiele zu spielen, um die Zeit zu vertreiben. Ich hatte bemerkt, dass da eine ganze Truppe von ähm...

[01:11:45] ... dass ich diesen großen, eitrigen Riss auf meiner Nase hatte, wie ich sagte, und die Fliegen kamen da rein. Mir ist aufgefallen, dass die meisten so eine Art Schwebfliegen waren, aber da war eine grüne, die etwas schneller war

als die anderen. Jedes Mal, wenn ich sie weggeschwenkt habe, kamen sie alle zurück, aber es war immer die grüne, die am schnellsten wieder draufsaß. Also fing ich an, so eine Art Reihumschlagen mit den Fliegen zu spielen. Ich bin mit der Nase hochgegangen, sie sind alle hochgeflogen, und ich habe ihnen ein Lied vorgesungen, um zu sehen, wer als Letzter wieder draufsitzt. Jedenfalls habe ich das ein paar Stunden lang gemacht, das hat mich irgendwie amüsiert. Ich muss... ich muss springen.

[01:12:30] **Gavin McClurg:** und den Hörern ein bisschen ein Gefühl dafür geben, wo ihr wart. Ich meine, das ist buchstäblich unser Hinterhof, und es scheint so, als hätten wir natürlich gewusst, dass ihr in der ersten Nacht fehltet, und bis...

[01:12:45] **Guy Anderson:** Als ich dort ankam, dachte ich mir: Oh mein Gott, ich werde sterben, ich werde sterben, ich werde sterben.

[01:12:45] **Gavin McClurg:** Am nächsten Morgen hat die ganze Stadt mobilisiert, um nach euch zu suchen. Wir hatten ATVs, Motorräder, Hubschrauber und, ihr wisst schon, die Blackhawks – ich glaube, wir hatten zwei davon im Einsatz. Ich meine, das war eine riesige Mission, und bei dem Personal, das wir hatten, waren wir alle extrem zuversichtlich, dass wir euch in kürzester Zeit finden würden. Aber das Problem war, wir hatten keine Ahnung, wo genau. Wir haben angenommen, ihr seid auf der Kurslinie, weil wir mussten, aber weil wir keinen Tracker an euch hatten, wussten wir nicht wo auf der Kurslinie. Und es sind 100 Kilometer, was 60 Meilen sind, aber die Kurslinie ist ziemlich klar definiert. Es könnte

[01:13:23] **Guy Anderson:** du könntest 20 Kilometer von der Route entfernt sein und plötzlich wird es einfach zu

[01:13:28] **Gavin McClurg:** Weißt du, als wir uns unten auf der Polizeistation getroffen haben und sie alles auf der Karte eingezeichnet haben, bekommt man immer noch keine Vorstellung, bis man selbst vor Ort ist. Ich meine, das ist Land, durch das ich damals zum ersten Mal geflogen bin, aber inzwischen bin ich oft darüber geflogen, und es erschreckt mich jedes Mal, wenn ich darüberfliege, weil man merkt, dass es ein Niemandsland ist. Ich meine, man verlässt diese Stadt und wenn man buchstäblich 15 Kilometer Richtung Südwesten geht – so wie wir es an dem Tag gemacht haben –, nennen wir das Niemandsland. Und als wir angefangen haben, in diesen Hügeln nach dir zu suchen und ich dort war, wo sie mich platziert hatten, war ich nicht mal in der Nähe von dir. Aber weißt du, wenn man sich auf diesen Hügeln verteilt und man hat all diese Leute, dann weißt du schon, selbst mit all dem...

[01:14:15] Die haben das wirklich gut organisiert, es war sehr strukturiert. Man muss immer die nächste Person in der Schlange sehen können und darauf achten, nicht zweimal an derselben Stelle zu suchen. Die haben uns wirklich beigebracht, wie man sucht. Und wenn man da draußen ist, fange ich am Ende des ersten Tages einfach an zu denken, dass wir Guy niemals finden werden. Ich dachte mir, das ist wie die Suche nach der Nadel im Heuhaufen. Es war so interessant zu sehen, wie sich das verändert hat – morgens waren alle so begeistert, okay, wir werden sie finden, das wird kein Problem sein, und dann am Abend, nach dem Sturm, war es einfach so: Es gibt keine Chance, dass wir ihn jemals finden. Er kommt da nicht von selbst raus, es müsste ein Wunder sein. Wir hatten vor ein paar Tagen – nein, nicht vor ein paar Tagen, vor ein paar Tagen gab es einen Vorfall – der mich daran erinnert hat, wie unglaublich schwer es ist, jemanden zu finden, besonders in dieser Art von Gelände. Es ist einfach wirklich hart. Aber egal, mach weiter.

[01:15:08] **Guy Anderson:** Es war nicht gut, aber ich hatte nichts gesehen. Ich wusste, dass jeder umherschauen würde, aber ich hatte gelegentlich ein Flugzeug vorbeiziehen sehen, aber ich dachte mir, das ist so weit weg. Wenn man jemanden am Boden in einem kleinen Leichtflugzeug nicht sehen kann, wie sollen die mich dann jemals sehen? Ich wusste, dass mein Gleitschirm ziemlich gut eingepackt war, und mein Gleitschirm war zufällig ein schöner Eispeak mit einigen grau-blauen Wolken, was im Grunde genau die gleiche Farbe wie der Salbeistrauch hat. Ich wusste, dass es unmöglich sein würde, und ich hatte ihn nicht besonders geschickt ausgebreitet, überhaupt nicht. Es war nur so eine kleine Ecke, ein Drittel des Schirms war draußen und wehte in der Brise herum, aber wirklich, er war ziemlich gut getarnt. Also dachte ich mir, es gibt keine Chance, dass mich irgendjemand findet, es sei denn, ich komme selbst heraus, also gebe ich mein Bestes.

[01:16:12] Und dann, wahrscheinlich war es 12 Uhr, ich glaube, am Set am dritten Tag, hörte ich zum ersten Mal den Hubschrauber. Ich hörte ein deutliches Hubschrauber-Motorengeräusch. Ich schaute mich um, konnte nichts sehen, und

dann, wahrscheinlich etwa 10 Minuten später, hörte ich ihn wieder. Er kam tatsächlich in mein Tal hinein. Ich sah ihn hineinfliegen, aber das Tal hatte eine Art Kurve, und dann schien er gerade durch das Tal hindurch, vor dem Tal entlang und dann wieder hinaus. Und dann hörte ich ihn einfach nicht mehr, und es sah so aus, als wäre er weg. Ich dachte mir nur, na, das ist es, wie nah man kommen kann, und das war's. Sie haben ihn durchgesucht, haben den Gleitschirm nicht gesehen und sind tatsächlich weitergeflogen und haben ihn verpasst. Ich habe tatsächlich ein kleines Video auf mein Handy gemacht, ich habe ein kleines Telefonprotokoll geführt, weil ich noch etwas Akku hatte, und ich habe einfach gesagt, wie enttäuschend das war.

[01:17:17] Es war unglaublich enttäuschend danach, weißt du, so nah dran zu sein und trotzdem nicht gefunden zu werden, aber ich beschloss, dass mein Schicksal darin bestehen würde, herauszuwandern, also ging ich weiter. Aber eigentlich hatte die Black Hawk einen Russ Ogden an Bord, der nicht gerade für seine Sehkraft bekannt ist; normalerweise kann er beim Fliegen nicht weiter als zu seinem Gleitschirm sehen, aber er war im Hubschrauber und ich weiß nicht genau, warum sie Russ für den Hubschrauber ausgewählt hatten, aber er war da und er sah meinen Gleitschirm aus dem Augenwinkel und sagte es dem Typen, und es war eine Durchsuchung, er war den ganzen Tag im Hubschrauber und ich denke auch am Vortag, und es war die südlichste Durchsuchung, die sie machten, und gerade als sie das Tal verließen, sah er es und sagte dem Typen, er solle umdrehen, und dem Piloten, er solle umdrehen und landen.

[01:18:15] Und deshalb hatte ich die Motoren nicht gehört, weil sie tatsächlich gelandet und die Motoren ziemlich schnell abgestellt hatten. Russ Ogden war aus dem Black Hawk gesprungen und sagte, er sei zum Wrack meines Gleitschirms und meines Gurtzeugs gerannt. Er sah das Blut auf dem Gurtzeug selbst und dachte: Oh Gott, er wurde definitiv gefressen. Also haben sie in den Büschen nach Körperteilen oder irgendetwas gesucht, haben gerufen und geschrien. Und dann sah der andere Typ – ich weiß nicht, wer der andere Typ war, der bei ihm war – ich glaube, er sah meine Spur den Tal hinunter und sie folgten der Spur bis zum Ende des Tals. Dann fanden sie einen Fußabdruck, und das war der Punkt, an dem sie dachten: Oh, das ist eigentlich ein bisschen interessant. Sie sind also die Spur runtergelaufen, wie der Lone Ranger oder King Masabi, die meine Spur verfolgen, und haben immer mehr Fußabdrücke gefunden. Und sie haben den Hubschrauber gerufen, um sie weiter unten am Weg abzufangen. Der Hubschrauber ist abgeflogen, ist runtergekommen und ist den Weg den Tal hinunter geflogen, um sie abzuholen. Er kam ganz runter, ich habe den Hubschrauber gehört und dann gesehen, wie er wahrscheinlich 150 Meter über dem Boden flog, direkt über mir vorbeikam, und ich stehe da mit meinem Stock, an dessen Ende ein rotes T-Shirt befestigt ist, und winke dem Hubschrauber zu und denke: Jaaa, ich bin gerettet, ich wurde gerettet, das ist fantastisch! Und der Hubschrauber hat sich umgedreht, ist den Tal hinaufgeflogen, um die Ecke gebogen und war wieder weg, und ich dachte: Macht ihr Witze? Verdammt, nein, unmöglich! Und sie hatten mich wirklich nicht wieder gesehen. Ich meine, das zeigt nur, wie viel Glück ich hatte, gefunden zu werden, weil ich zu diesem Zeitpunkt direkt unter ihnen auf so einem Kuhpfad war, und sie hatten mich immer noch nicht gesehen. Es waren immer noch Leute im Hubschrauber, keiner von ihnen hat mich gesehen. Wie dem auch sei, sie sind um die Ecke geflogen, wieder gelandet, haben Russ abgeholt und dann, wahrscheinlich etwa 40 Minuten später – es fühlte sich wie eine Ewigkeit an –, kamen sie diesmal etwa 150 Fuß, oh Entschuldigung, etwa 50 Fuß das Tal hinunter und haben mich fast mit dem Abwind umgehauen, weil es so ein massiver Hubschrauber ist. Dann landeten sie und ich habe mich mühsam herübergekämpft, und die Tür des Hubschraubers ging auf und da stand ein strahlender Russ Ogden. Da sagte ich: Was, warum habt ihr so lange gebraucht?

[01:20:59] aber es war ein ziemlich emotionaler Moment, ja, für mich auf jeden Fall, und ich weiß, dass Russ ... oh

[01:21:07] **Gavin McClurg:** Es war so toll, sein Gesicht in jener Nacht zu sehen, er strahlte wie ein Weihnachtsbaum. Ich meine, wirklich, um dir die andere Seite davon zu zeigen: Du weißt schon, am Anfang ist jeder so aufgeregt, dass es passieren wird, und dann, unweigerlich, zieht sich die Zeit hin und du fängst an, all diese düsteren Dinge zu hören, wie: „Oh, wenn man jemanden nicht in den ersten 24 Stunden findet, bedeutet das XC“, und dann gab es den Sturm und dann den nächsten Tag, und ich meine, wir haben wirklich angefangen zu glauben, dass wir nach einer Leiche suchen würden, und man wird einfach richtig deprimiert, das Adrenalin ist weg und die Suche scheint hoffnungslos. Und ich meine, als wir am nächsten Tag diesen Anruf bekamen, dass du gefunden wurdest, und du...

[01:21:54] Du warst eine halbe Meile oder so gelaufen und ich meine, wir waren einfach nur wow, es war wirklich etwas ganz Besonderes, es war besonders für die ganze Stadt. Ich meine, wirklich, die Stadt war, ihr wisst schon, diese kleine Stadt ist klein und die Leute waren ziemlich involviert und aufgeregt, und ja, das war ein besonderer Moment für

mich, und ich denke, das ist das, was ich gerade versuche zu tun, ja.

[01:22:12] **Guy Anderson:** Ich meine, da gab es – ich glaube, es waren die Hintergrundgeschichten. Mein Weg durch das Tal, meine Absturzgeschichte, das ist eine Geschichte, aber ich finde, die anderen Geschichten sind fast noch interessanter. Als ich im Krankenhaus war, hatte ich Besuch von dem Typen, wisst ihr, Bob Wolf, einer der Bergungsfahrer, die wir hatten. Ich habe ihn kennengelernt, weil er lange Zeit da war, und ich dachte mir: Oh mein Gott, ich werde sterben, ich werde sterben, ich werde sterben, ich werde sterben. Wir hatten die mit den 190 Kilometern, bei der es niemanden geschafft hat, aber wir, eine ganze Busladung von uns, kamen dem Ziel ziemlich nahe, und ich saß auf dem Vordersitz. Das muss Rob Wolf gewesen sein.

[01:22:52] **Gavin McClurg:** Ja, er war unser Support-Fahrer bei der Rocket Traverse, ja, Rob, Rob Wolf.

[01:22:56] **Guy Anderson:** Ja, was sage ich da, Rob, und ich habe mich mit ihm unterhalten und er ist ein sehr, sehr netter, ganz normaler Typ, und wir haben uns gute Geschichten erzählt, Witze gemacht und so weiter, und wir haben für das Abendessen angehalten und ich habe mit ihm gegessen. Er hatte von dem Unfall gehört, weil er wegen des Absturzes im Internet nachgeschaut hatte, zusammen mit seiner Frau zu Hause, und er sagte, sie hätten alle Karten rausgeholt und er sagte, das ist wirklich schade, weil dieser Engländer, weißt du, er hat sich so gut mit uns verstanden, und es ist schade, dass er vermisst wurde. Also haben sie nachgeschaut und er erzählte seiner Frau, er habe keine Ahnung, wo er sein könnte, und sie hatten all diese Karten auf dem Küchentisch ausgebreitet, und er könnte überall in diesem Bereich sein, weißt du, bei dem Wind, wie er war, könnte er überall hier sein, und sie sagte zu ihm, das ist ja interessant, aber worauf zeigst du? Und er sagte, was meinst du mit worauf ich zeige? Sie sagte, die ganze Zeit hast du gesagt, wie unmöglich es ist, ihn zu finden, dein...

[01:24:10] Er sagte: „Ich zeige auf nichts“, aber sie nahm einen Bleistift und machte ein Kreuz auf der Karte dort, wo sein Finger war. Und er sagte: „Er könnte dort sein, das ist ein bisschen seltsam, aber ja, es liegt wohl an der Windrichtung, aber er könnte überall sein.“ Und er erzählte, dass sie schlafen gingen, er aber kaum schlafen konnte. Er stand gegen drei Uhr morgens auf und entschied: „Ich werde nicht schlafen, ich werde...“, weil es ihn total quälte. Er sagte: „Ich werde zur Rettung stoßen.“ Er ging zum Sheriff-Büro, weil die Rettung dorthin verlegt wurde, glaube ich. Er sagte, er ging ins Sheriff-Büro und sagte: „Schauen Sie, wenn es für Sie okay ist – das klingt vielleicht etwas seltsam – aber ich möchte sehen, wo dieses Kreuz auf der Karte ist.“ Also machte der Sheriff den offiziellen Vermerk: „Okay, Rob sucht an dieser Stelle.“ Er fuhr mit seinem Truck so nah wie möglich heran, ich glaube auf der anderen Seite des Hügels gab es eine Art höher gelegenes Gelände, und er wanderte hinauf. Es dauerte Stunden und Stunden, und er kam gegen 12 Uhr oben an. Er kam über diesen Kamm und blickte hinunter auf die Stelle, die er mit dem Kreuz auf der Karte markiert hatte. Und als er sah, wie der Hubschrauber von der anderen Seite ankam, ja, er sagte: „Schauen Sie, wissen Sie, er kam im Krankenhaus zu mir und sagte: ‚Schauen Sie, ich bin so ein Redneck-Typ und ich glaube nicht an diesen Mist, aber ich wollte Ihnen gegenüberstehen, dass das passiert ist.‘“ Er sagte: „Ich blickte hinunter, holte meine Ferngläser aus meinem eigenen Rucksack und konnte sehen, wie der Hubschrauber landete. Ich sah, wie Russ aus dem Hubschrauber sprang und den Hügel hinunterrollte.“ Und wissen Sie, Russ hat mir davon auch erzählt, also glaube ich nicht, dass er... er hat es nicht...

[01:26:10] das Stück da oben, also das war alles ziemlich glaubwürdig, aber er sagte, ich habe sie gesehen, wie sie den Hügel hinuntergegangen sind, ich konnte sehen, wie sie am Boden des Tals entlanggelaufen sind, und dann habe ich weiter unten im Tal gesehen, wie du mit deinem Stock entlanggegangen bist, also hat er gesagt, er hat die ganze Rettung über den Zeitraum von einer Stunde oder anderthalb Stunden beobachtet, cool, und er hat seine Tasche gepackt, er sagte, er war in einem ziemlich emotionalen Zustand, weil er – wie der Rest von euch – dachte, er sei in einem ziemlich emotionalen Zustand, und er sagte, in dieser Landschaft gäbe es keine Chance, dass man jemals gefunden wird, also sagte er, das ist eine ziemlich seltsame Geschichte, wow, und dann war da noch der andere, Zach Hargreaves, der einen unglaublichen Job gemacht hat, mit meiner Familie zu Hause zu sprechen, ja, das ist ein ziemlich schrecklicher Job für jeden, der sein muss, er war der Verbindungsmann und er...

[01:27:09] Er hatte die Mädchen ziemlich gut kennengelernt, über die Jahre hinweg. Ich habe zwei Töchter und meine Frau, und meine älteste Tochter Chloe war der Hauptansprechpartner für Zach. Er hatte sie die ganze Zeit über unterstützt und ihnen von seinem Hintergrund erzählt – ich glaube, er war für die Suche und Rettung zuständig und sein

Hintergrund war das Militär. Er hatte noch nie jemanden nicht gefunden, den er gesucht hatte, was ihnen viel Hoffnung gab. Aber er hatte ihnen nicht gesagt, dass er oft nach Leuten gesucht hatte, die bereits tot waren. Aber wie auch immer, am Ende, als die Nachricht nach Hause kam, dass ich gefunden worden war, war er ein echter Held.

[01:27:57] Was meine Mädchen angeht, war er einer der größten Männer auf diesem Planeten. Also habe ich ihm danach einen Brief geschrieben und ihm diesen Brief geschickt, nur wegen der Fotos von seinen neuen Fans. Und er sagte, er war weg, er ist Fernkraftfahrer und war mit seinem LKW unterwegs und war nicht zu Hause, glaube ich, aber er ist über diesen handgeschriebenen Brief gestolpert, mitten in einem Stapel Rechnungen. Er hat ihn aufgemacht, alles durchgesehen, den Brief geöffnet, das Foto gesehen und in der Zwischenzeit gehört, dass ich mich vom Unfall erholt hatte und dass ich die verrückte Idee hatte, zum Superfinal nach Kolumbien zu fliegen. Er sagte, er habe auf das Datum im Kalender geschaut und dachte: Oh Shit, ein Superfinal, das sieht so aus, als wäre es in drei Tagen. Er sagte, er habe sich ein Ticket gekauft, ein Flugticket, und in diesem Moment in ein Flugzeug gestiegen. Sie sind ziemlich am selben Tag nach Kolumbien geflogen, weil er dachte, er sollte lieber ein Auge auf mich haben. Und ich war in der Bar in Roldanillo, als ich dieses Klopfen auf der Schulter bekam und es war Zach. Ich konnte es nicht glauben, unglaublich. Er war einfach nur da und sagte: Ja, ich behalte dich einfach im Auge, Kumpel. Und in dieser Nacht saßen wir alle draußen auf dem Platz und tranken etwas, das letzte Mal, das man in Roldanillo macht, was ein toller Ort ist. Und Zach sah diese ziemlich gut aussehende kolumbianische Dame auf der anderen Seite des Platzes, ihre Augen trafen sich und ähm, wie man sagt, der Rest ist Geschichte, oder? Ja, es ist unglaublich. Ich denke, diese Geschichten sind vielleicht interessanter als der Absturz.

[01:29:59] **Gavin McClurg:** Es gibt zwei Dinge, über die wir sprechen müssen, bevor wir Feierabend machen. Ich bin so froh, dass du diese Geschichte geteilt hast. Das erste ist, abgesehen von der Vorgeschichte mit dem Absturz, dem Absturz und dem Absturz und dem Absturz und dem – was wir damals natürlich nicht sehr religiös gehandhabt haben, und natürlich tun wir das jetzt – was sind die Erkenntnisse aus dem Unfall? Und das hier ist vielleicht nicht einmal korrekt, aber mir scheint es – und das war eine Sache, die Nate dich fragen wollte – mir scheint es, als ob dein Fliegen seit Sun Valley förmlich durch die Decke gegangen ist. Du hast dein Niveau wirklich gesteigert. Es ist eine Sache, es zu versuchen, aber nimm mich da mal ein bisschen mit, denn das war ein ziemlich schwerer Unfall und du warst drei Monate später beim Superfinal. Und seitdem hast du letztes Jahr die britische Meisterschaft gewonnen und hattest einige wirklich bemerkenswerte Ergebnisse. Erzähl mir mal etwas über die Rückkehr danach, denn ich denke, im Gleitschirmfliegen ist das oft viel mehr ein mentales als ein körperliches Spiel. War das schwer? War es offensichtlich? Ja, was?

[01:31:11] **Guy Anderson:** War es... nun ja, ich hatte in der Vergangenheit Angst, wir können alle Angst haben. Ich hatte Situationen, in denen ich den Schirm verloren habe und hässliche Kaskaden hatte, die seltsamerweise beängstigender waren als der Absturz, den ich hatte, weil ich dagegen nichts tun konnte. Es passiert alles so schnell. Und ich war ein wenig überrascht, dass ich nach dem Unfall kein echtes Flugtrauma verspürte. Ich hatte mir den Arm ziemlich schlimm gebrochen und eine Operation an der Schulter gehabt, aber alle meine Rippen haben ziemlich schnell verheilt. Ich hatte eine Lunge durchbohrt, die auch recht schnell verheilt ist. Alle Knochen heilen irgendwann. Ich wusste nur nicht, wie ich das verkraften würde.

[01:32:10] wieder zu fliegen, aber ich habe mich einfach darauf konzentriert, meinen Körper zu heilen, und ich wusste, dass ich das schaffen würde. Ich habe mir das Ziel gesetzt, in den Superfinal zu kommen, und ich war so überrascht, dass der Absturz mir gerade genug Punkte gab, um in dieses Finale zu kommen, und ich wäre verdammt noch mal sauer gewesen, wenn ich dort nicht abgehaucht wäre, um einfach zu sehen, wie ein Superfinal so ist. Ich denke einfach, dass man nur ein Leben hat und wenn man nicht... und ich schätze, der Absturz hat mir, wenn überhaupt, beigebracht, nicht Dinge zu unterlassen. Wenn ich jetzt die Gelegenheit bekomme, wenn mich jemand fragt, zu etwas zu gehen und ich ein bisschen müde bin, dann gehe ich trotzdem, während ich in der Vergangenheit eine Einladung vielleicht abgelehnt hätte.

[01:33:11] Ich denke, jetzt, weil ich meine ich bin entschlossener, das zu tun, was ich tun will, erzähl mir mehr über das Fliegen.

[01:33:24] **Gavin McClurg:** Stilistisch – hast du wegen des Unfalls etwas geändert? Fliegst du konservativer, risikoreicher oder gar nicht mehr?

[01:33:34] **Guy Anderson:** ich bin immer ziemlich konservativ gewesen und es ist immer ein kleiner Kampf, loszulassen. Ich bin ein bisschen zu kontrolliert, denke ich, und das ist im Moment immer mein großes Problem beim Endspiel. Ich kann die meiste Zeit der Task ziemlich glücklich mitrollen, und weil mein Steigen recht gut ist, kann ich das obere Ende der Thermik vorne halten, aber ich bin schrecklich darin zu entscheiden, wann ich gehen soll. Das ist der große Bereich, den ich in meinem Flugstil korrigieren muss. Ich bin immer viel zu... ich beobachte Leute wie Pepe und Yas und besonders die gehen einfach immer weiter, super tief, und gewinnen Tasks aus unmöglichen Positionen. Das ist etwas, das ich aus meinem System bekommen muss, aber nein, ich...

[01:34:37] Ich denke, der ganze Superfinal bestand darin, den Unfall zu verarbeiten und in diesen Superfinal zu kommen. In diesem ersten Task hatte ich den Gleitschirm an einem kalten Novembertag buchstäblich nur einmal hochgeholt. Nach dem Absturz am 25. August war ich gut genug geworden, um den Gleitschirm aus meiner Schulter zu bekommen – die Schulter war zwar noch ziemlich im Eimer, aber ich konnte den Gleitschirm hochholen und einen kleinen Sprung vom Hügel machen. Im November war das Wetter in England dann bis zum Superfinal schrecklich, und ich konnte den Superfinal selbst im Januar absolvieren. Ich kam dort ohne jegliche Übung an, wir hatten den ersten Task-Tag und ich hatte beim ersten Mal, meinem ersten Flug nach dem Unfall, beim ersten Task einfach Glück und landete auf dem sechsten Platz.

[01:35:32] **Gavin McClurg:** du bist wieder fit

[01:35:32] **Guy Anderson:** und du bist wieder fit. Ich dachte mir einfach, ja, das war's, mir geht's gut, da war kein Trauma oder irgendwas, und ich bin bereit für den Superfinal.

[01:35:43] Ich dachte mir, okay, da gibt es kein Zurück mehr, also bin ich wohl Mitte 20 dazu gekommen, ich glaube. Ich war dabei und dachte mir, ich liebe die Leute, mit denen man bei den Weltcups mischt, die sind alle so verschieden und ich liebe die verschiedenen Nationen, aber echte Charaktere, die sich alle die gleiche dumme Sucht teilen, und ich dachte mir, gut, ich will mehr davon machen. Und ich glaube, je mehr man macht, desto mehr lernt man, und beim Stil denke ich nicht, dass wir uns wirklich radikal verändern, man verbessert sich einfach hier und da, und es ist ein kleines Spiel, wenn man um fünf Prozent besser klettern kann, um fünf Prozent besser gleiten kann, dumme Entscheidungen vermeidet, die einen isolieren, dann sieht man das Spiel plötzlich ein bisschen klarer. Und ich denke, was wir daraus machen, ich wollte unbedingt das Wissen, das ich gewonnen habe, an die Jugend in Großbritannien weitergeben. Und ich habe es auch geschafft, Russell zu überzeugen, der war brilliant darin, sein Wissen zu teilen. Er hat viel mehr Wissen als praktisch jeder andere auf dem Planeten darüber, wie man einen Gleitschirm im Wettkampf steuert. Ich habe die British Paragliding Racing Academy wirklich genossen, die von einigen anderen Engländern, Russell, Barney Woodhead und Malin Lobb aufgebaut wurde, und Russell und ich haben ein Boot Camp gemacht. Russell sein Wissen an junge Leute weiterzugeben, wie man einen Gleitschirm im Wettkampf steuert, ist so ein Privileg zu hören, weil es mir auch wirklich hilft, ich denke, wir können unser Fliegen alle verbessern. Und Russell zuzuhören ist, als würde man etwas von oben hören, da ist nichts falsch, er kennt das ganze Spiel.

[01:38:03] **Gavin McClurg:** Man spricht immer davon, dass Bill Belcourt unser Typ ist, und das stimmt, er war in der Nähe, er war hier in den letzten Tagen, und es ist so, als würde er den Mund aufmachen und Blumen des Wissens kämen heraus, sodass man denkt: Gott, ich muss diese Dinge irgendwie festhalten, ohne sie zu verbiegen, zu verletzen oder zu zerstören. Bei Russ ist es genauso. Ich hatte noch nicht genug Kontakt mit Russ, er war hier, natürlich nach der PWC in einem Tal, und er war wirklich die Inspiration für diese Show. Er hielt eines Tages einen Vortrag, den ich zufällig mit einer Kamera aufgenommen habe, und oh mein Gott, ich muss immer noch darauf zurückgreifen und benutze ihn ständig, um die Dinge zu verteidigen, die ich tue. Es gibt einfach bestimmte Leute, die sich wirklich auf eine andere Weise Gedanken darüber gemacht haben, was wir tun.

[01:38:50] **Guy Anderson:** Bill, Bill, Bill war wirklich freundlich. Er kam mich auch im Krankenhaus in Boise besuchen, und er ist so ein weiser, besonnener und erfahrener Typ. Und als meine Frau natürlich Probleme damit hatte, weil ich beharrlich darauf bestand, dass ich mein Leben nicht aufgeben würde – ich wollte mein Leben aufgeben – und ich sagte ihr direkt von vornherein, dass dies kein kleiner Rückschlag war, egal wie schrecklich der Unfall für mich war und wie schrecklich er für sie und meine Mädchen war. Ich wollte es nicht aufgeben, und es war ein kleiner Schock für sie, dass ich das sagte. Aber ich sagte einfach, dass ich nicht bereit bin, in Zukunft eine verwässerte Version meines

Lebens zu führen, wenn ein so wichtiger Teil davon das Gleitschirmfliegen ist. Und Bill war freundlicherweise da und erklärte ihr, dass man einem Menschen das nicht wegnehmen kann. Ich glaube, er war es wirklich, der es schaffte, sie zu überzeugen, dass es keine so schlechte Idee war, mich das Gleitschirmfliegen weitermachen zu lassen, Guy.

[01:40:08] **Gavin McClurg:** Das ist ein ziemlich poetischer und perfekter Ort, um hier aufzuhören, finde ich. Ich weiß, du musst schlafen gehen, Kumpel, du hast in den nächsten Tagen einiges vor. Ich habe diese Zeit mit dir wirklich sehr geschätzt. Ich bin sicher, wir werden in Zukunft mal zusammen in der Luft sein, aber danke fürs Teilen. Ja, also wann bist du...

[01:40:29] **Guy Anderson:** nächstes Mal, wenn du rüberkommst, musst du unbedingt rüberkommen und ... oh, ich würde das ja gerne, ja, eigentlich schon. Und weißt du was, ich habe mit ...

[01:40:36] **Gavin McClurg:** Barney ziemlich viel in letzter Zeit, er und ich sind ziemlich gute Freunde geworden und ich muss das einfach äh ja, ich muss das verwirklichen. Wie du weißt, lag mein Fokus äh irgendwie auf den X-Alps und ich werde schon bald mit dem Training hier anfangen, der körperlichen Seite davon äh für die nächsten X-Alps, aber ich denke, die nächste wird wahrscheinlich meine letzte sein. Danach werde ich etwas freier sein, um äh um die Welt zu ziehen und ein paar Sachen zu machen, äh ja, aber dieser North South Cup klingt einfach brillant und äh ihr Leute seid immer, ihr wisst schon, da gibt es immer noch viele Geschichten darüber, wie Mark Watts ihn in Chelan abgearbeitet und wieder losgelegt hat, und ich meine, du

[01:41:14] **Guy Anderson:** ich weiß, ich habe vieles gemacht und ich habe vieles gemacht und ich bin

[01:41:15] **Gavin McClurg:** Die Briten, wisst ihr, wir lieben es einfach, euch hier zu haben, also genauso – die Einladung ist immer offen. Ich hoffe, ihr werdet uns wieder in Sun Valley besuchen. Wie ihr zu Beginn der Show schon angemerkt habt, ist das ein ziemlich besonderer Ort. Ich würde ihn gerne wieder besuchen, er gibt und gibt einfach so viel.

[01:41:30] **Guy Anderson:** Ich würde die Chance, nach Sun Valley zurückzukehren, definitiv ergreifen, und ich finde, jeder sollte deine Big Air und deine Gastfreundschaft erleben, weil das war die reinste, die ehrlichste Gastfreundschaft, die man in den USA bekommt. Ich denke, sie wird wahrscheinlich nur in den arabischen Ländern noch übertroffen, aber die Art, wie ihr Fremde aufnehmt, ist sehr demütig. Und all die Leute dort, du weißt schon, Nick Greece, die Bauern, die Nates, Mike Fow – das waren alle so besondere Menschen, die man kennenlernen darf. Und ja, ich hab euch lieb.

[01:42:09] **Gavin McClurg:** Danke, wir haben dich auch lieb, Mann. Das war eine heldenhafte Leistung von vielen Leuten, besonders von dir, und wir waren natürlich froh, dass du es geschafft hast. Mach weiter so und lass uns das nächste Mal wieder in der Luft machen. Danke, Guy, ich weiß das wirklich zu schätzen. Okay.

[01:42:27] **Guy Anderson:** Danke, Nick. Prost.

[01:42:29] **Gavin McClurg:** Ich hoffe, euch hat das gefallen – viele Lektionen, viele kleine Ratschläge, einige gute Dinge, über die man nachdenken sollte, wenn es um die Sicherheit und eure Ausrüstung geht und worüber wir alle jedes Mal nachdenken müssen, wenn wir von einem Berg abheben. Ich würde mich wirklich über euer Feedback freuen; ich würde gerne wissen, welche anderen Gäste ihr gerne in der Show hättet. Schickt mir alle Fragen, die in einer der vorherigen Folgen nicht beantwortet wurden, falls ihr den Podcast gerade erst entdeckt. Mir wird immer wieder bewusst, wenn ich diese Gespräche über einige der großartigen Dinge führe, die Leute in der Vergangenheit veröffentlicht haben. Ich hatte das Glück, letzte Woche mit Bill Belcourt zu fliegen. Er war Teil dieser Rettung, von der ich am Anfang sprach. Er war die allererste Folge, da gab es einfach unglaubliche Ratschläge. Wenn ihr lernen wollt, wie man gleitet, schaut euch Matt Beechners Folge an. Wenn ihr hysterisch lachen wollt, schaut euch Nate Scales an – er hat eine Geschichte über die X-Alps, bei der ich euch verspreche, dass ihr vor Lachen weinen werdet. Da gibt es viele tolle Folgen, geht zurück und schaut sie euch an, genießt sie. Wie immer bitten wir nur um einen Euro pro Folge, wenn ihr etwas aus dieser oder einer der vorherigen Folgen mitgenommen habt. Ihr findet den Spendenlink auf der Website cloudbasedmayhem.com. Danke, danke, danke, das macht das alles möglich, ich genieße es wirklich sehr, das zu tun, wir werden es weiter machen. Und schließlich möchte ich noch einen Shout-out an meinen Kumpel Michael Lang machen, der mir vor ein paar Monaten einige acro Toggles geschickt hat. Ich habe sie vor Kurzem an meinen cross country Schirm, den Peak Four, angebracht, und ich muss sagen, ich halte das für einen wirklich guten Schritt. Ich hatte

letztes Jahr nach meiner Rückkehr von den X-Alps einen ziemlich schweren Vorfall; mein Gleitschirm ist komplett in eine Drehung geraten. Ich werde hier nicht auf alle Details eingehen, aber kurz gesagt konnte ich meine Hände nicht herausbekommen, weil ich große Handschuhe trug. Es ist oben ziemlich kalt und bei der Drehung wollte ich meinen Rettungsschirm ziehen, aber ich konnte meine Hände nicht aus den Toggles, aus den Brems-Toggles herausbekommen. Das war also ziemlich aufregend. Am Ende konnte ich es lösen und musste den Rettungsschirm nicht ziehen, also ging alles gut aus. Aber es war eine gute Erinnerung, über solche Dinge nachzudenken. Aber auch diese, ihr wisst schon, die acro Toggles: Erstens ermöglichen sie es einem, einfach danach zu greifen, man muss die Hand nicht in etwas hineinstecken, aber sie geben einem auch einfach viel mehr.

[01:44:44] und viel mehr Input, wenn du acro Toggles an deinem Schirm hast. Also wollte ich einfach mal einen Shout-out an Michael machen, danke dafür. Wenn du dir ein Paar besorgen willst, sag mir Bescheid, schreib mir einfach per E-Mail oder Facebook oder worüber auch immer, und ich kann dich mit Michael in Kontakt bringen. Das war's für die Show, vielen Dank, ich hoffe, es hat euch gefallen, bis zum nächsten Mal, tschüss.