

Max Fanderl and a lifetime of flight

Cloudbase Mayhem Podcast 47 — Max Fanderl

Published	2017-08-23
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-47-max-fanderl-and-a-lifetime-of-flight/
Duration	00:52:27
Speakers	Gavin McClurg, Max Fanderl
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0047-max-fanderl-and-a-lifetime-of-flight.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	28 correction(s) applied

Contents

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

English

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

Show notes

Max Fanderl began flying paragliders and then hang gliders in the late 80's. A few months after his first flight he quit his job to become an instructor and has made a life of flying. He was a test pilot in the 90's, moved to Canada after going there on a vacation and never returning home where he opened a school and eventually competed in the Red Bull X-Alps four times. In this episode we explore how Max learned how to fly into the wind and why all flying should be approached with mindful training; where most new pilots make mistakes; why getting into flying too fast leads to many people getting scared and leaving the sport...

The post Episode 47- Max Fanderl and a lifetime of flight first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloud Base Mayhem. This is a really fun show. I got contacted recently by a guy that I flew with very briefly, one of the days of the Rockies Traverse with Will Gadd. And he said, you got to talk to Max, man. He's done the X-Alps four times, and he's a legend around here up in Canada, and he taught the Muellers how to fly. And so I reached out to Max, and we just had a really fun conversation. We talked about safety, risk, margin, the X-Alps, of course, because we're both junkies. A lot of really good stuff here. Max has been instructing since the late 80s. He's been in the game a very long time. I think you're going to get a lot out of this and really enjoy this conversation. I've also still got this giveaway going for these great little GoPro knee pad mounts that we got gifted to us from Ben French down in New Zealand.

[00:01:00] So if you want to share the show or tell your friends or give us a rating or put it up on the social media, just let me know how you've done that. And you could be in to win one of these great mounts. I'll be deciding that at the end of August. And that's about it. Enjoy this great talk with Max Van Der El.

[00:01:22] So awesome to have you on the show, man. I was watching your X-Alps exploits from years back, and a good friend of yours reached out to me just yesterday, actually, and said, hey, you got to get Max on the show.

[00:01:34] **Max Fanderl:** Yeah. Well, thank you for having me on that show there. It's a pleasure to talk to you there. And congratulations to your two times X-Alps. Two times adventures you had in there. And also congratulations to the other adventures you have done, especially the one in Alaska there. It's very impressive. Thank you. So, you know, it's really cool. It's awesome.

[00:01:53] **Gavin McClurg:** Just before we started recording there, you were telling how you got into this crazy game back in the late 80s. I'd love to, could you rehash that story?

[00:02:04] **Max Fanderl:** Yeah, I have been doing this for quite a while now. I think I started in 86, 87. That's when I got into it. Yeah. And the reason how I got into it was. It's very simple. I mean, I was already quite intrigued with the gliding and the flying before that. As a kid, I already admired the skydiving and, you know, all these type of sports. And then I remember I was maybe just 14, 15. An uncle of mine actually started hang gliding and I had my hands first time on a hang glider and was just like around on the practice field with it. And that was it for me. Right. But it didn't go far because it was at the very beginning of the hang gliding times and a lot of incidents were happening back then. And so my parents didn't let me go further.

[00:02:51] And it took a little while then after. And so that's, as I said, in 86, 87. It was actually one day I hiked up a fairly good mountain. And when I was sitting on top, another guy was sitting up there with a big grin on his face. And we talked about the party down in town. There's a town party. Happening later tonight. And then I said, Oh, yeah, I'm gonna rush down there to make it to the party. And he said, Oh, yeah, see you there in 10. I will be down there in 10. And literally what he did is he just took one of this first old, they call them a monofly. And it was a skydive shoot nine cells, just with siliconized material, pulled that thing off, run off that steep kind of field into a cliff. And it didn't take

him 10.

[00:03:36] It took him five minutes. He was down there.

[00:03:42] And, and I my jaw just dropped. And I go like, Oh, my God, this is it. This is really it. If I don't take this on now. Now I'm I don't know how old I was maybe 20 or so. I will never do it. So I run down like crazy. A couple hours later, I see him down there in the party already half wasted and having a good time. And I just pulled him aside and said, You got to show me this. I gotta I gotta be in it. Right. And show me this. And sure enough, the next day, we went up into a ski hill. And, and my first flight actually was very interesting. He just said, Oh, you got to do this, just run and run as fast as you can. And then if you want to go right, you pull right and left go left and it will land on its own.

[00:04:27] I love it. Oh, back in the day. Back in the day. Yeah, well, there was really no school there. Right. And that's, yeah, that's all they knew.

[00:04:35] **Gavin McClurg:** That's, that was the extent of his knowledge.

[00:04:38] **Max Fanderl:** Exactly. And I mean, the only guys who were out there and teaching were virtually hang gliders, hang glider schools, and some of the hang glider instructors, they turned into a paragliding instructor by kind of default, right? So there wasn't much knowledge there either. Sure. And so sure enough, I mean, I went there did my first run off that ski hill between the trees. And I remember just like it would be yesterday. The tree came closer and I, you know, pulled down the one brake line and then I pulled down the other brake line. And I was just escalating in a big swing, right. And eventually I made it out there, flew down straight. And then the funny thing was this, that's how I learned my first lesson really about light ratio.

[00:05:24] Because I was looking down there, I saw that barbed wire fence. And I was thinking, Oh, I gotta land before the barbed wire fence. Oh, no, no, no, no, I gotta land after that barbed wire fence. Oh, no, no, bang, boom, ding, I was right in it. Right. Oh, man. So, oh, yeah. So I landed in the barbed wire fence, cut up my hands. And oh, yeah, that was my first experience.

[00:05:44] **Gavin McClurg:** Oh, school hard knocks.

[00:05:48] **Max Fanderl:** Oh, yeah. Then took right away the wing, packed it up and run right back up again. And I did it again right away. Right. So that's how hooked I was there. And it didn't take long. I think it was about five, six months later, I quit my daytime job, just quit it because I got connected with another school and started teaching from that point. Yeah. So I had spent an hour and a half flying. But then I learned everything needed to preach anyway. And then when I started climbing Meteor Island, which wasn't too bad, I started doing those kinds of things. But back in the days, I had a few technical equipment, but just walked around Eszter Somethings K So there was a lot of people back then, right there at the Tinkleburg in the Allga Foundation. And then I also did a lot of tests flying for a lot of different manufacturers and parts of it for the associations to rate the equipment. and uh well and then actually in the 90s 91 this is when i came to canada for a holiday

[00:06:32] and um and i liked it so much out here that i got stuck here and and and yeah i'm here since then and what i mean so you just

[00:06:41] **Gavin McClurg:** came out for a trip and you stayed i

[00:06:44] **Max Fanderl:** came out for a trip here and uh actually this is where i met the mullers and then um after this i came here to the valley valley itself where i'm still living here in in the mare and but we were flying back then more in golden and yeah i liked it so much that i one thing came from for you know one thing went to another and i'm still here and it took me almost it took me almost 10 years to go back to the alps the first time really that's how that's how much i liked it here oh yeah no i was here flying around all over the place and um did a lot of what i really liked here is i mean what i really liked let's put it this way is it's so laid back and it's so really what you see um what what you fantasize as a european in europe you always see like the wild the back country the you know nobody there i mean you you understand it way more like the alaska trip what you have done is literally untouched right and um i mean here it's very civilized here in the valley but as soon as you go a step behind the valley you you are in you know no no man's land right for a long time and just exploring this kind of places and just also flying into these places like doing out returns into the back

ranges and coming back out again uh it's a it's a different ball game and it's just as a it's a different flair to it which i which i really like it's it's amazing right that

[00:08:09] **Gavin McClurg:** was so spectacular and the only time i ever flew it was coming south with Will Gadd you know on our rocky traverse trip and we had the most spectacular flight from from swansea right that's the launch above yeah uh above invermere and just those mountains are even golden that whole that whole segment down to the border is just wild yeah

[00:08:31] **Max Fanderl:** it's absolutely stunning and then we even go into the mountains into the west side so across the valley in there as well right so the whole area is just uh it's it's it's stunning and beautiful and um i mean to some extent when you go back then to europe and fly in europe for me it was kind of hard to wrap my head around that you can fly behind another mountain range and there will be civilization yeah

[00:08:52] **Gavin McClurg:** yeah there's no such thing really as remote in terms of what we think of it is that i mean you you there's no such thing as flying through a coal and being in the middle of nowhere oh yeah there's another bus stop yeah

[00:09:04] **Max Fanderl:** yeah exactly another bus stop you go here or go there or even you know from the x-ops perspective it took me a little bit at the beginning to wrap my head around uh you can land literally anywhere wherever you want to land even high alpine right and there's everywhere's trails you see a trail and it's even marked and even has numbers and it's even marked and it's even marked and it's even marked and it's even marked numbers on it and it even will tell you where it goes like here you find somewhere a goat trail or uh you know whatever nothing and you follow a creek and bush wax through with the mosquitoes and whatnot right yeah um and then and the funny thing isn't the nice thing in the alps is you can be at 3 000 meters or higher and you just literally the maximum is a three four hour hike you will end up somewhere on a hut and uh they will be open and there will be a nice blonde with a push-up brine they're serving you fish strudel and schnapps right exactly i mean we

[00:09:55] **Gavin McClurg:** were getting so fancy this time that i was actually flying with gaia maps on my phone so if these were kind of flights where we knew they were just going to be a quick flight between a cell or something and and i would i would pull up you know instead of using you know your typical flight instruments i was using gaia and so i could land literally right on the trail that i knew was going to take me to the next launch it's just ridiculous

[00:10:18] **Max Fanderl:** absolutely phenomenal you just you can go anywhere and even if you end up somewhere in the mountains you will find somewhere a shelter where you virtually can sleep in right yeah and and most of them you get food all you need to have is euros in your pocket that's all the gear you really need to pay for the food and the accommodation versus here if you end up in the back country here oh man this is a day's walk out or two days sometimes right yeah and then you bear country and there's the bears cougars out there and more so

[00:10:51] um

[00:10:56] yes yeah they don't give up these guys right but i always say you know the good thing is they come with the price you don't have to pay extra for them so that's a good thing well

[00:11:04] **Gavin McClurg:** that's a very good attitude so so 86 87 88 your was your first craft a paraglider or a hang glider because i i noted you you also did quite a bit of hang gliding is that right that's

[00:11:17] **Max Fanderl:** correct yeah my real craft flying first properly was a paraglider and then in the late 80s i also started hang gliding and it was a pretty cool thing like tegelberg i literally had my hang glider stored on top and then based on the conditions i just switched between hang gliding and paragliding

[00:11:34] **Gavin McClurg:** and then the so canada grabs your eye and you're you're bewitched as as many people are that's a perfect part of the world to fly how did how did it all start happening with with teaching like to take me through maybe like the muellers the legends so

[00:11:52] **Max Fanderl:** so i started up um coming to calgary and got connected with the muellers and especially with willie back then and uh and it has a funny story to it i mean back then it was all about hang gliding and hang gliding you

know it has an advantage on any flying site which is a windy flying site and and um by cochran calgary it's it's a rich a grass rich and it's kind of windy as well and so they just look back then at paragliding like oh yeah well it's uh kind of a weird out there but uh well you maybe have to jump on the bandwagon visit or not and we'll see right and i remember the the first couple days so he watched me fly and going back and forth and he was kind of impressed with the ground handling and what i had in this case but then one day he came up i mean it wasn't the first couple days he said well maxi this is the weather where we still fly our hang gliders and it will be fun and you can't do anything and i just looked at it and go like yeah yeah it's a bit stiff that's true but i know we can't do it right then he said if you really i don't know what kind of bet he did he wanted to bet on it and i said sure no problem and so i had to virtually go back and took my wing

[00:13:04] and and um unpacked it hooked everything in and i had to scrunch it all up in a nice little tulip and had to walk to the ridge all scrunched up because that's how windy it was i can't remember it was at least 30 40k winds and um i stood a little bit into the hill and all i did is i just opened the center cell and threw the wing into the air and i made a big bang and boof when i was flying and then after i landed after half an hour later he said oh okay so now you've got my interest

[00:13:38] **Gavin McClurg:** and uh that's great not not wow that scared the hell out of me no that looks pretty good

[00:13:45] **Max Fanderl:** yeah yeah that's what he got like wow um no i i'm more interested in it and um and then uh so i started actually he got me more involved and you know my english wasn't really that good back then at all and then he said oh you should come and you start uh you know your instructor senior instructor in germany and blah blah blah you should start giving us lessons and so he started me with uh hooking up a course for his uh for his paraglider people who came there and wanted to learn more and then at the same time his son chris was hanging around with me all the time and i think back then he was only 14 years old or so and um and i mean that kid uh he was just a talent right so he watched and then he always tried to read the hang glider magazine the german ones and he he always tried me to that i translated it for him because he loved the pictures and everything like that and then it man it didn't take a year or whatever after this uh chris got on this paraglider and in no time i mean

[00:14:48] i think you did you know chris miller on the end i

[00:14:50] **Gavin McClurg:** didn't no you know they were before my time

[00:14:53] **Max Fanderl:** yeah and i mean he was such a humble guy but such such an amazing uh beautiful to watch pilot and ground anything and it was just superior right the sad part is both of them they're not alive anymore right um but uh i mean they left just for

[00:15:11] **Gavin McClurg:** those in the audience who don't know give a real brief on on what happened with with both the mullers uh

[00:15:18] **Max Fanderl:** what both happened to them is uh really actually got um uh more into the paragliding on the end of the day and um he flew on the end wings which were yeah pretty high end and he really liked it because they were getting closer and closer what he called to hang gliding and uh in chelan he was on a competition and um at takeoff had a major collapse and uh spiraled into a rock and literally died um so that that was the end of it he died actually paragliding not hang gliding um with chris he was in one of the competitions in florida with a hang glider and um and he died there by landing you know they used to do this uh money kind of crab landing i don't know if you know so when they're coming fast and hot with the ground effect and fly from one uh street pillow to another and and grab the money bags and uh he came in and uh well it was a little bit too low on

[00:16:24] it and uh came in with the with the down tube and too fast and that was the end of it there right that's pretty sad

[00:16:31] **Gavin McClurg:** max with you know part of what we i love talking about on the on the show is is safety and risk and that kind of thing you know you you've been in the game a long time we're kind of switching major gears here quickly but just because talking about chris and willie the you know how how has your own approach to risk and safety changed over the years you know because the four times you competed in the competition you've been in the game a long time in the X-Alps the X-Alps can be pretty dicey yeah it's a

[00:16:57] **Max Fanderl:** very interesting point that uh you know i have to say luckily what happened to me in in the very beginning of my career when we started doing the tests we were too lazy to drive two hours to a lake and do all the testing over water we did it actually right at tegelberg right there on the on the high mountain and uh and you know just 20 minutes or 10 minutes away from our house and so i used to just like any other young people and i was like oh my god i'm so lucky on the end and put more things into the program than you should do so you know normally you have a safety buffer of let's say four or five hundred feet and then it goes down to three 200 150 feet and one time it just didn't work out as well as i wanted and i nailed the ground really hard i mean hard so hard that my whole body was so bruised up that actually i stiffened up two days later and i couldn't even move it was like paralyzed right so

[00:17:54] and uh and that really scared the hell out of me and um it took me about a year i would say at least to get mentally over it how much in pain i was and uh and uh you know i got really shaken up by this so from that moment on i built always a buffer zone around myself a safety zone and i said okay this is what for me is full tilt i can go that's the fastest the most risk part i can go for so let's take about 20 off or two notches off from this and that's how far i go i don't go to full tilt i only go two thirds or you know i'll give it 20 buffer zone into it if something goes wrong i have that buffer zone right and that's what i have done since day one since that day and that really i would say kept me alive um the only issue where lots of people see like oh yeah well that's not true if i see you flying uh it's already way beyond my full tilt right yeah

[00:18:49] **Gavin McClurg:** it has to be it has to be person

[00:18:54] **Max Fanderl:** yes and that comes with experience to some extent uh um you know i have been flying a lot also in areas at the beginning like in the death valley in owens valley and here in the foothills too where we recorded over 20 meters per second climbing rates right and uh and uh you know and we flew those once and we had fun with it right so so my my so i could i could handle these things i could fly with it and i could go in and out and you know the training what i'm doing a lot for the ex-alps is um we do have very strong thermals here in the columbia valley as you know um but what i tried what i did is when it was really strong i always flew uh my training is flying against the wind into the wind and um and and what makes it so tricky and so hard is you have to approach the thermals if you approach them right from behind in the lee side of the thermal right we're talking 10 15 meter per second thermals uh you would get washed down to the ground so you really have to feel that to fly around and poke into the thermal from the side

[00:20:00] and that's how i go north as far as i can until i'm exhausted more or less and then i go south and just you know go with the wind and that's just a piece of cake right what

[00:20:11] **Gavin McClurg:** was the what was the impetus to to learn how to do that because i think typically people just oh there's some wind i'm going to go with the wind fly downwind um obviously in the ex-alps we fight against the were you already kind of planning oh maybe i'll do the ex-alps someday or was this just something you figured out would be smart to learn i

[00:20:31] **Max Fanderl:** just figured out it's smart to learn and it's actually more challenging and it was instead of just passing around there and sitting in the air and just go go go and then finding a for me it was like finding a retrieval always or hitchhike back it was almost a bit too much for me so flying from here i always wanted to go as far ahead into the wind and come home with the wind and be at home because we have so many other activities here like with the lake right here and the whole area it's such an active area that i didn't want to miss out on many on the other things so that's why i always planned go first north and then come back with the wind land right beside the beer fridge and life is good right max

[00:21:12] **Gavin McClurg:** i'm going to take you back to the the accident you had when you pounded really hard one of the questions we get a lot over and over and over again because you know this it's flying

[00:21:24] and they and they hopefully they have what you had and they don't get killed or something but they they have a bad accident and they're they're more shaken up sometimes mentally than physically and they find it quite hard to come back if you got you said it took you about a year what was your if you had other accidents and then if you have how how have you come back mentally so

[00:21:46] **Max Fanderl:** the the number one part is it really yes that that incident i had was for me a huge wake-up call and knock on wood i did not have any acts any other accidents since right i had maybe some closer calls but nothing i got really heard of and you are absolutely right paragliding itself and i see this in paragliding and in ultralight flying i do quite a bit ultralight flying myself and and also teach it what we see is people who don't have the proper education want to get into the flying too fast and our problem is flying a paraglide is super simple i mean all you really do is you just sit in there um you know if the wing gets pushed to the left you pendle on the knees and keep on flying straight so that's the easiest aircraft ever right um but then people all of a sudden realize well the wing is pretty easy to fly but to read the conditions we will be at the borderline of safety like in a split second when the winds just get too strong and too nearly right versus flying a glider plane if there is a crosswind of

[00:22:54] or gusty winds to 60 70k that's not even bothering us right i mean by the way i fly glider planes as well i fly pretty much uh the only thing i don't really fly is rotary and brooms that's the only thing i don't you

[00:23:10] **Gavin McClurg:** gotta take up brooms yeah

[00:23:13] **Max Fanderl:** yeah brooms i mean if harry potter comes by i tell you i will take one right away because they're so easy to park right i mean you don't have to pack and put them in a corner i mean that right

[00:23:25] seriously so so anyhow but you see with further gliding you get exposed into this uh let's call it the red zone very fast and then people get scared and the scare i would say most dropouts we have is because people get surprised and scared and will not get back into the saddle again right and uh and this is something it's really and that's what i do with my lessons all the time i say the faster you get into it bigger chances is that you're actually not getting hurt that you will get scared and then the scare will be the part why you will quit so

[00:24:02] **Gavin McClurg:** this this is this fine line that i find really tricky so that what you just said comes up again and again and again you you know the the pilots who tend to you know let's call it make a name for themselves or they get really good at world cups or they can compete in the X-Alps that kind of thing they all say the same thing like well what would you have done differently if you were around the clock they all say well i would go slower i'd be more patient i'd be more safe i'd have a bigger margin i was too aggressive but how do you get good and do that you know what you see what i'm saying like to to to really improve i think what all these pilots are saying is that they got good fast because they they took risk and they were aggressive and yet they kind of they either got lucky or you know they they skimmed through that kind of intermediate syndrome

[00:24:54] maybe with like a one accident like you had uh where they were able to walk away but you know for but how do you how do you really improve and also maintain that margin well

[00:25:06] **Max Fanderl:** the number one thing i think is what needs to be taught right from the beginning and that's what my lessons always come up with i'm not showing you how to well i show you how to fly but what you really learn here is to know when not to go that's my big saying to know when not to go because if you know when not to go then you really know when to go and you know when to go and you know when to go and you will be an amazing xc pilot because if you know when not to go you know the areas where to go right and all this will come with experience and i say to every student you know you can do a fast course in five let's say in 10 days right to get them through here they have minimum 25 flights which is in my eyes way too too too little right yeah um i think everybody should go at least through one season to see the different conditions of the season going through different wind

[00:25:55] shinoko no shinok winds and and once you have more experience under your belt you create get more respect and that's the key thing is you don't want to create fear you want to have a really good healthy respect of what you're doing and if you have respect to the nature the way that you say i don't fight you that's number one thing is if you fight you will lose anyways because eventually then mother nature is stronger than you it will show and the fighting itself and that's what i like so much about parrot lighting is and is it's not about fighting it's not about how big your balls are eventually i mean at the beginning it is but eventually or on the end it isn't because if you learn how the wing works how the wing reacts and you become one with the wing then the next step is you got to become one with the environment and when you know how the weather and everything works and have that healthy respect for each other then you get way more than just pushing on the end and that's what i try to bring across there's

[00:26:59] **Gavin McClurg:** uh one of the guys i talked to and probably you know from your xops campaigns um tom dorledo was on the show and his his saying for that was if there's doubt there is no doubt and i loved that it's very helpful you know when you're standing on launch you have to be able to assess your own skills and i think when you're learning when you're coming up through those stages you don't really know what you don't know and so if there's doubt there is no doubt you know and there's just there's just there's never anything wrong with walking down 100

[00:27:31] **Max Fanderl:** and uh you know and that's the bottom line it really is it and it's a nice part about pearl lighting too is you stay have to stay focused in what you are doing when you're on launch site you don't worry about landing you look at the you know overall you have your flight plan in place and you have the weather in place but you focus on the on the takeoff and then after takeoff you're focused to the next to the next so you always got to be present and then after takeoff you're focused to the next to the next so you always got to be present and then after exactly as tom says i say it a little bit different i say it um you can't be a little bit pregnant either you are pregnant or you're not i like it so there's no gray zone in between um little bit pregnancy is only guys have it when they have a big belly i call it right

[00:28:15] but other than that and that's how flying should be if you actually inflate a wing i don't try to inflate a wing i do inflate a wing period right and then when the wing is all good then i make my decision if i take off or not but i don't try or i want to go so the doubt kind of thing or maybe in between this wishy-washy stuff that has to be cut out right and yeah 100 that that that will make a big impact on anyone's flying career i

[00:28:42] **Gavin McClurg:** noticed on your website max you do guided tours and you do SIV um tell me about SIV because that has changed radically since you started in the sport in the late 80s uh when that didn't even exist what what are your recommendations for your your students that are maybe they're they're beyond that 25 they're they've got their beginner's license and you're trying to get them safely into that kind of 50 100 hour zone yeah

[00:29:09] **Max Fanderl:** so for me SIV is something um which i right away say from the beginning is because most people think SIV means acro flying right and for me SIV is not acro acro

[00:29:25] really learn what how to react and what's going on if there is big collapses happening to some extent right so my SIV courses they go up to a full stall because you normally don't even need to fly your full stall because a full stall is just a reset button if something goes wrong with your acro right and um and so that's how i believe in in the SIV is more um doing getting more feel

[00:29:55] and the same thing i've been doing in the SIV for a long time is giving people the ability to explore the um how far you actually can push a wing right one of the i i work a lot and very close actually i'm going to go there in a month uh with uh you're gonna kraus in anasy and he's in he's doing his sivs all year long that's all he does in anasy and they have a really cool program and i i really like what they're doing is like we do a lot of flying just with rolling getting the rolls um

[00:30:25] and then with brake lines, and then doing the collapses, and the front stalls, and all these type of things to a point where you go, okay, if it's really rough air out there, I know how to stabilize my wing. And more so the goal for me is this really good pilot on the end, you know, even in rough conditions, you shouldn't see collapses. Because before a wing collapses, you can already act before and keep the wing open, you know, to stabilize everything. That's what I see more in my SIVs, what I want to bring across instead of just doing the acro. Again, acro is a flying on its style on its own. And I'm not an acro pilot. I mean, it's pretty cool to do so. But I have to say if I would have to do a loop, my pants would be full.

[00:31:15] No, sorry, I'm, I'm not into this anymore. I don't know. It's maybe age. But and I understand the acro pilot is a flying pilot. But I don't know. I'm not into this anymore. I don't know. It's I don't know what you guys call it, but it's a flying pilot. But I'm not into this anymore. I don't cross country pilots or cross country flying more like per awaiting in the air, which I Yeah, which I understand, too. But that's the beauty about parrot lighting, I have to say, is, you know, parrot lighting can be acro flying, it can be cross country flying. And it can also just be a nice, beautiful hike up and do a nice glide down and finish the day or begin the day like that. Right. So I always say you don't have to be X ops pilot or super pilot. You can always fly acropilot in order to be recognized as a pilot just to be in the air and enjoy that that's i say

that what really comes down to is to measure how big the grin is in your face afterwards i

[00:32:05] **Gavin McClurg:** like that i like that max when you're in your teaching are there are there common mistakes are there things that that make you cringe that a lot of people do are there are there things you're kind of coming back to again and again in terms of um what what people really need to work on and maybe give me an answer for that for for students at at various levels maybe the very beginning student and maybe the 50 hour student and maybe the 150 hour student well

[00:32:34] **Max Fanderl:** one of the things i see overall is um it wasn't so much in europe but here it is more people want to get into the sport very fast fast and cheap and so um a lot of schools they want to offer this and go like okay i get you in fast i give you three four day just come three four five days with me uh and they just about sign them off and then sell the gear and go from there and done right that's so that's what i see overall people um they come going after the flying itself like flying off a practice hill five times and then being signed off and flying the mountains it doesn't really do it again my slow slow,

[00:33:26] is you know micrometeorology as an example to understand what what the weather is doing and how things work from the aerodynamics perspective the safety aspects it's all classroom time right so a lot of classroom time to the more knowledge you have the more you can learn to do the and the more you learn to do it and the more you have. it's always good to the better you will be out there and will not run into the surprises right that's one part and the second part is is what i see that people simply just want to get their licenses or their ratings too fast or after five flights ten flights hey i know what i'm doing i want to get signed off and i want to go on my own right and to what i really think is what i encourage you a lot is number one is do as many as possible supervised flights number one you have to really do them and if you have a certain policy about that or something else and if you have a certain policy or about the Even if you get in some schools, they say, oh, we sign you off, you're good enough.

[00:34:22] And then the other thing is this, what I try to create always is within the community, fly within the community itself. So, you know, phone each other up with people who fly a year, two years, three or five years and fly together and evaluate the weather and the conditions together and go from there. Right. So stick together more like that. That's how I see you can create longer lasting pilots.

[00:34:49] **Gavin McClurg:** What about just techniques in general? Do you have any advice that you give your students about, you know, as they're progressing and they're starting to fly Swansea in the middle of the day and trying to figure out kind of piecing together their first cross country flights? What are you working on with them then?

[00:35:09] **Max Fanderl:** Yeah, what I do is with them. At the beginning, and what I believe a lot in it, this number one is ground handling is one of the most important things. And even when they want to get more into the cross country flying, I say the more you ground handle, the more you understand and feel your wing and can stabilize your wing in the air, especially then in rougher conditions. Right. I mean, we used to know when we used to work as a test pilot, we just inflated the wing on the ground. And I would say to 90 percent, we can tell already what. If that wing will even fly. Right. And we almost can write a test program already on the ground with ground handling. That's how much you feedback you or you can learn, you know, just this ground handling alone. Right. Then the next thing really is what we do is when they take off.

[00:35:58] What I'd like to do a lot is clip the brake lines back onto the risers and literally just, you know, lean out of your harness to the front all the way out and just do this big swimming movement. You know, so that you really offset yourself from the harness and lean all the way out and and get the feel how the wing flies when you're all the way out there and then just do the opposite. Throw your feet right up into the lines, go upside down. Right. And fly like that. And then the next thing is what we do is we we do the rolling movements just with weight shift. And, you know, if you do it right, you just about can actually do wing overs with only weight shifting, not even touching the brake lines. But that. Gives you a lot of feel and feedback, what the wing is doing, how the wing flies.

[00:36:46] And then when you just put the brake lines on and do a little little input with the brake lines in no time, you're in a wing over. Right. Because you actually the whole body is flying. And once you get this down and you fly in rough, rougher conditions, you actually understand and feel what the wing is doing. And you can prevent, I would say, at least

70 to 80 percent of collapses when you fly in and out of a thermal. Right. And at the same time, you also get to feel how the wing reacts in a thermal and you can stay in a thermal longer because you feel what the wing is doing. Because if you're not one with the wing, how should you understand the thermal? Because, you know, based how your wing reacts, you know where the thermal is and how where the core is.

[00:37:32] Right. So that's what I bring more into this, more the feel of the flying. And and then once I mean, here in this area, it's super easy. Once you're in a thermal, you get backed up another thousand meters and then it's just a glide to the next, right?

[00:37:47] **Gavin McClurg:** Right. Right. Good advice. That's great advice. It'd be remiss of me to not ask you some X-Alps questions because we're both big fans, obviously, maybe looking back at your four campaigns. One, I want to ask you, I got to ask you about your supporter. You did it with your wife every time. Is that right? Yes. You guys must have a very special relationship.

[00:38:09] **Max Fanderl:** Well, I have to say very close. Clearly, I would be only half the man without her. That's the number one part, right? I mean, we are a team and I mean, she is just amazing. And the beauty about her is she has no ego and it's all about the fun where we are and how we do things. And and for us, the X-Alps, I mean, we knew we know where we are and who we are. And sure, we we have some kind of, you know, a skill level there. But I think with guys like Kriglo in the end, give me a break. But so for us, it was always more like an adventure. And that's really what I liked about it is you got pulled out of your daily life.

[00:38:53] And you could do what you were dreaming of flying across the Alps and somebody telling you you have to go here and there and you work together. And and then how focused you are in this case together. I have to say it was amazing, right? And especially doing it with my wife. I mean, that's the only time. Right. she served me breakfast in bed it's amazing right i mean bed i gotta take

[00:39:15] **Gavin McClurg:** advantage of these things

[00:39:19] **Max Fanderl:** but uh no and i think that's why um the uh ulrich and back then hannes they always picked us back up again and again it's because they could see how much fun we had together and we worked together we always had a good attitude there was never uh you know a bad word exchange or whatever it was always a good attitude and fun and um i don't know i i would not do the excels without her i want to do them again and again but she says well i think um it's time to stall and i think

[00:39:54] **Gavin McClurg:** that's what people don't appreciate about the i mean i i see other teams i think there are teams who take it really seriously that maybe aren't having quite as much fun as we are but but um you know i i think people don't appreciate how much fun it is it i mean it is you know there's definitely some suffering involved that it is pretty intense but i i just i find the the intensity also very fun if you have a great i was surprised how much of it is the team you know i mean it it's it's terrific flying across the alps and being involved and it just takes you to the craziest places even in the alps you just you launch from the most absurd spots and you know all that's really special but for me the most the thing that makes me cry at the end is is that when our team goes our different ways you know you get to you you don't even go your different ways you're still together which is phenomenal but i just that bond and that the laughter and the the things you do together is really special isn't it

[00:40:51] **Max Fanderl:** it's very special it's it's very you know the thing is this i can see i i liked it the most when we only had one supporter when we had the second support it was actually really penny liked it to some extent more because then she could hike more with me right um but then you have another another personality built into it which is hard sometimes to really flow the same way right some people that want to push harder some of them they want to push you one way or another or some people don't right so and that's what i liked with uh with penny to do it together there we were very synchronized and and did it together from that point um yeah i have to say uh sure we pushed hard but um at the same time we never blamed anybody and our our

[00:41:37] push was always you know the x-ups was more like you as the athlete through the flying and the hiking and you have the one supporter in there as one team and so we didn't want to have any other people flying ahead of you and have other guides guiding you in here there we saw the all the whole x-ups always as a huge big adventure but only for

the two of us and that's what i like the most yeah

[00:42:00] **Gavin McClurg:** it'd be interesting you know i was having dinner with Chrigel the night before uh the race started this time and and i was like oh my god i'm so excited i'm so excited i'm so excited i'm so excited and i was asking him you know because he did it with a new supporter this year with toby and uh instead of instead of thomas and and he was he was saying that in about 2013 2011 uh you know he used to do it just with thomas it would just be the two of them and he was saying that they it just and it was totally fine and and thomas wouldn't be overwhelmed and and they had a really good synergy and you know but he said it's gotten so fast now that you can't do it with one anymore

[00:42:37] and in in some ways i i wish it would reverse you know there there are team i mean Chrigel still wins and he doesn't have other people flying with him you know but there there are teams that have like four cars now and six people and you know like Aaron Durogati usually he's in the air with two or three other pilots you know a couple X-Alps pilots and andre pershask is like one of the best acro pilots and and i'm not digging on there and i that's that's his approach and and it's you know it's a it's a different way to do it but in some ways i feel like i'm not going to be like it's it'd be fun to to rewind a little bit because i think that must be very special when it's just the two of you yes

[00:43:14] **Max Fanderl:** and i have to say you see at the beginning the first couple years when i was there it was very strict in the rules it was only you and your supporter and a lot of other teams they you know they had their pilots flying wisdom and now it turns into two three four five cars whatever you're saying there right and i hated that yeah and i always some people said like well and when i competed i always competed by the pure rule i say that's how it is that's why i like doing it because i like that kind of rule um now they open it up a bit more and say you can have more supporters you can have more like this and i think that's a good thing because then you make it public and say it's a whole team yeah you have two three pilots who fly with you you have these mountain guides hiking with you you know and not doing it all by yourself that turns into a different X-Alps right yeah um personally i see knowing this that it's actually evolving more and more into this direction i don't i wouldn't go back to the X-Alps if i would really like to go back into the X-Alps when it was like it was at the very beginning the very beginning was even 24 7 there was no night break yeah there was no night pass yeah it was just open 24 hours and that was the best yeah honestly it's the best of the best because this is then really you and your partner or your supporter and then you really have to learn how to pace yourself right yeah because right now uh people who can't pace themselves if they would be back on the 24 7 race you would see in the first five days they would run themselves into the ground yeah they'd blow up yeah and they're still blowing up and that's what i like that

[00:44:51] **Gavin McClurg:** yeah yeah

[00:44:53] **Max Fanderl:** they're still blowing themselves up and i know thomas is an example it's and i like i love thomas thomas an amazing guy he's a really good friend of my kids actually because they always were hanging out there with us right uh his little kids yeah but thomas but thomas is that i think it's a really good friend of mine he's a really good guy i know as an example if you make this again 24 7 he he would only lay down when he's completely shut down right right and um and i think the x is more oh yeah but then how he can pull it off but still a human being can only do it for so long right sure and um and that's what i like more it's like when you bring it back all by yourself um the 24 7 no other supporters nothing into it and then you're like oh my god i'm so sorry i'm so sorry i'm so sorry i'm i have to say that's what i like the best yes yeah

[00:45:39] **Gavin McClurg:** yeah for sure there's the there's there's a lot of appeal there for that for that for sure um can you in your four campaigns this might be impossible question but can you relate maybe the your highest moment and your lowest moment of the four races uh my lowest moment

[00:45:59] **Max Fanderl:** well normally i don't really have really low moments because i i really tend to forget them exactly never want to type three and i want to forget them as quick as possible yeah and the thing is i think that sometimes i thought there's a reason for that uh uh they do it every second year because you need a year to forget some stuff right totally yeah

[00:46:19] **Gavin McClurg:** absolutely um i

[00:46:21] **Max Fanderl:** would say for me number one is uh the lowest moment was my very first year where after eight days i had achilles issues like inflammations where i literally had to get out of the race on the end and so um that was for me kind of a low moment but at the same time i had a lot of issues like i had a lot of issues with my head so i thought that was a very high moment because i was going into the x-ups kind of blue light so like oh okay let's give this a try and then i could actually realize after this time wow this is can be actually fun more fun than i thought and i'm actually stronger than i thought right um that was for the first year but then the i mean another low point would be when i got my penalty my two-day penalty uh the last race i was in because i felt like it was one of my strongest

[00:47:08] ones i have to say overall is really sharing this adventure with penny and to some extent with the kids together you know just having this kind of experience and passes on to your family and do this with your family this is uh it's uh as you know yourself is once you're in this x-ups part and you do it more than once or twice your life becomes changes kind of around that with your attitude with how you um how you approach sometimes because you constantly it's the whole x-up stuff is a mental game right and so you you evolve mentally way more out of it and i say that's a very high point from the flying perspective one of my high points i have to say i think that was at the last race when after the two-day penalty um i was racing for the last place and um and i said no thomas hofbauer he was just an hour behind me and we were at the zugspitze

[00:48:08] and anyhow it was such a dicey game what to do and i was waiting and waiting on one of these riches to take off and i managed to take off and then literally just flew along the grass roots to the to the front of the zugspitze and the turn point was on top of zugspitze right not down in lermos yeah and uh so what i made is i made it around to where the big rock face is to airwald and you could actually land on top there before it's called the gutter and then have about a four four hour hike up there to the top of the zugspitze and then you could actually land on there to the summit but um i was kind of getting too you know i got some thermals and i thought i can make it and fly over the zugspitze and the amazing part was i made it to the top of the zugspitze and before where i wanted to land in i was virtually 20 feet too low it was in that rock face and

[00:48:58] so i had to fly around and i knew if i go down to airwald that's a two two and a half thousand meter hike up and i and i knew okay i'm done then i'm out of this game right and so what i actually did is i flew then around and i flew underneath the gondola where the gondola goes up and i landed just right at the beginning where the via varata starts to going up to the to the zugspitze the last 400 meters so i landed in that ria varata and uh you know and then just put my wing in and whoop climbed the last 400 meters up and i still remember the spanish guy was standing up then he saw me and he looked at me and he saw this he sees a ghost coming

[00:49:41] because i was right there right and then i said oh no let's give her it's awesome it's fun and i was so pumped right and then uh he took off and 10 minutes later whatever i took off and then from there i mean i flew man i flew all the way down to the next turn point yes i flew to the next turn point did the turn point in the air i flew over all these glaciers at 4 000 meters and uh then i flew landed somewhere else again and flew off and by the end of the day i was in switzerland and i think i got 10 more ranks up so wow yeah that's a good

[00:50:20] **Gavin McClurg:** day that

[00:50:21] **Max Fanderl:** was a really good day so it was like from being last and just landing literally in the via varata as they were just below there and then uh going off and doing this kind of flight that was very spectacular i have to say yeah yeah

[00:50:35] **Gavin McClurg:** wow that's amazing i i had

[00:50:41] whoa what just happened yeah that's that's pretty exciting well fantastic max thanks so much i think that's a perfect place to end on a very high note a big huge flight um thank you so much for for sharing your thoughts and and uh it was great talking to you and i hope you and i get to spend some time at cloud base but i know you're heading out to a great river trip in the green with your kids so have an awesome trip and thanks so much yeah

[00:51:08] **Max Fanderl:** thanks a lot and yeah thanks a lot for having me on your show there i really appreciate it and i'll see you next time bye bye really appreciate it it's a lot of fun yeah and all the best to yourself as well yeah i'm sure we're going to meet one way or another i'm sure we will thanks max cheers thanks bye i

[00:51:20] **Gavin McClurg:** hope you enjoyed that really cool talk with max uh he's heading out on a great trip and i'm heading out to fly so we're going to make this quick as always all we ask for is as a buck a show uh you can support us directly via paypal on the website cloudbasedmayhem.com or you can support us where you can kind of set it and forget it and there's all kinds of rewards for doing so on patreon.com forward slash cloudbasedmayhem uh i have promised to all of you all the supporters a little special episode with Chrigel mauer uh recorded some of that at the end of our first conversation but i've still been we're he and i have been trying to link up to do the second bit got a lot more good great questions from you on facebook and so i promise that is coming very soon uh he just got done with the world cup in decentis and is spending a lot of time with his kids after the ex alps and we're just trying to make it happen but we will do so uh keen to bring that to you but uh for now signing off and we'll see on the next show thanks very much cheers

Français

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

Show notes

Max Fanderl a commencé à pratiquer le parapente puis le deltaplane à la fin des années 80. Quelques mois après son premier vol, il a quitté son emploi pour devenir instructeur et a fait du vol son métier. Il a été pilote d'essai dans les années 90, s'est installé au Canada après y être allé en vacances sans jamais rentrer chez lui, où il a ouvert une école et a fini par participer quatre fois au Red Bull X-Alps. Dans cet épisode, nous explorons comment Max a appris à voler face au vent et pourquoi tout vol doit être abordé avec une formation consciente ; où la plupart des nouveaux pilotes font des erreurs ; pourquoi s'engager trop vite dans le vol conduit à ce que beaucoup de gens aient peur et quittent le sport...

Le post Episode 47- Max Fanderl and a lifetime of flight est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud Base Mayhem. C'est un épisode vraiment sympa. J'ai été contacté récemment par un gars avec qui j'ai volé très brièvement, l'un des jours de la Rockies Traverse avec Will Gadd. Et il m'a dit : « Tu dois parler à Max, mec. Il a fait l'X-Alps quatre fois, c'est une légende ici au Canada, et il a appris aux Mueller comment voler. » Alors j'ai contacté Max, et on a eu une conversation vraiment passionnante. On a parlé de sécurité, de risque, de marge, de l'X-Alps bien sûr, parce qu'on est tous les deux des accros. Il y a énormément de trucs super intéressants ici. Max donne des cours depuis la fin des années 80. Il est dans le milieu depuis très longtemps. Je pense que vous allez tirer beaucoup de cet épisode et vraiment apprécier cette discussion. J'ai aussi toujours en cours ce concours pour ces super petits supports de genouillons GoPro que Ben French, en Nouvelle-Zélande, nous a offerts.

[00:01:00] Donc si vous voulez partager l'émission, en parler à vos amis, nous laisser une note ou la publier sur les réseaux sociaux, faites-le moi savoir. Et vous pourriez gagner l'un de ces super supports. Je choisirai le gagnant à la fin du mois d'août. Voilà, c'est tout. Profitez bien de cette super discussion avec Max Van Der El.

[00:01:22] C'est génial de t'avoir avec nous aujourd'hui, mec. Je regardais tes exploits sur le X-Alps d'il y a quelques années, et un bon ami à toi m'a contacté juste hier, en fait, pour me dire : « Hé, il faut absolument que tu invites Max sur l'émission. »

[00:01:34] **Max Fanderl:** Ouais. Eh bien, merci de m'avoir invité sur votre émission. C'est un plaisir de discuter avec vous. Et félicitations pour vos deux X-Alps. Vos deux aventures là-bas. Et aussi félicitations pour les autres aventures que vous avez faites, surtout celle en Alaska. C'est très impressionnant. Merci. Alors, vous savez, c'est vraiment cool. C'est génial.

[00:01:53] **Gavin McClurg:** Juste avant qu'on commence l'enregistrement, vous nous racontiez comment vous vous êtes lancé dans ce sport de dingue à la fin des années 80. Est-ce que vous pourriez nous redire cette histoire ?

[00:02:04] **Max Fanderl:** Ouais, je fais ça depuis pas mal de temps maintenant. Je pense que j'ai commencé en 86, 87. C'est là que je me suis lancé. Ouais. Et la raison pour laquelle je me suis lancé, c'est très simple. Je veux dire, j'étais déjà assez intrigué par le vol à voile et l'aviation avant ça. Enfant, j'admirais déjà le parachutisme et, vous savez, tous ces types de sports. Et puis je me souviens que j'avais peut-être 14 ou 15 ans. Un de mes oncles s'était mis au deltaplane et j'ai touché un deltaplane pour la première fois, je traînais avec sur le terrain d'entraînement. Et ça a été le déclic pour moi. Exactement. Mais ça n'a pas duré parce que c'était le tout début de l'époque du deltaplane et il y avait beaucoup d'incidents à cette époque. Du coup, mes parents ne m'ont pas laissé aller plus loin.

[00:02:51] Et ça a pris un peu de temps après. Donc c'est, comme je l'ai dit, en 86, 87. En fait, un jour, je suis monté sur une montagne assez haute. Et quand j'étais assis au sommet, un autre gars était là avec un grand sourire sur le visage. On a parlé de la fête en ville. Il y a une fête de village qui a lieu plus tard ce soir. Et j'ai dit : « Oh, oui, je vais me dépêcher d'en bas pour arriver à la fête. » Et il a répondu : « Oh, oui, on se voit là-bas dans 10 minutes. Je serai là dans 10 minutes.

» Et littéralement, ce qu'il a fait, c'est qu'il a pris l'un de ces premiers vieux modèles, ils les appellent des monofly. C'était une voile de saut en parachute à neuf cellules, juste avec du matériau siliconé, il a détaché ce truc, a couru sur ce champ escarpé vers une falaise. Et ça ne lui a pas pris 10 minutes.

[00:03:36] Ça lui a pris cinq minutes. Il était déjà en bas.

[00:03:42] Et, j'en ai juste eu la mâchoire qui tombe. Et je me dis : « Oh mon Dieu, c'est ça. C'est vraiment ça. Si je ne le fais pas maintenant, je ne sais pas quel âge j'avais, peut-être 20 ans, mais je ne le ferai jamais. » Alors je me lance comme un fou. Quelques heures plus tard, je le vois là-bas à la fête, déjà à moitié ivre et en train de bien s'amuser. Je l'ai mis à part et je lui ai dit : « Tu dois me montrer ça. Je dois le faire, je dois en faire partie. Montre-moi ça. » Et bien sûr, le lendemain, on est montés sur une piste de ski. Et mon premier vol était en fait très intéressant. Il m'a juste dit : « Oh, tu dois faire ça, cours et cours aussi vite que tu peux. Et ensuite, si tu veux aller à droite, tu tires à droite, à gauche tu tires à gauche, et il se posera tout seul. »

[00:04:27] J'adore. Ah, à l'époque. À l'époque. Ouais, enfin, il n'y avait vraiment pas d'école là-dedans. C'est ça, ouais, c'est tout ce qu'ils savaient.

[00:04:35] **Gavin McClurg**: C'était, c'était toute l'étendue de ses connaissances.

[00:04:38] **Max Fanderl**: Exactement. Et je veux dire, les seuls gars qui étaient là pour enseigner étaient pratiquement des pilotes de deltaplane, des écoles de deltaplane, et certains des instructeurs de deltaplane sont devenus des instructeurs de parapente par défaut, non ? Donc il n'y avait pas beaucoup de connaissances non plus. Bien sûr. Et donc, comme on pouvait s'y attendre, j'y suis allé et j'ai fait mon premier vol depuis cette pente de ski entre les arbres. Je m'en souviens comme si c'était hier. L'arbre s'est approché et j'ai, vous savez, abaissé une suspente de frein, puis j'ai abaissé l'autre suspente de frein. Et je me suis retrouvé en train de faire un grand balancement, non ? Et finalement, j'en suis sorti, j'ai volé tout droit. Et le truc drôle, c'est que c'est comme ça que j'ai vraiment appris ma première leçon sur le ratio de portance.

[00:05:24] Parce que je regardais en bas, j'ai vu cette clôture en fil de fer barbelé. Et je me disais : « Oh, il faut que j'atterrisse avant la clôture. Oh, non, non, non, non, il faut que j'atterrisse après cette clôture. » Oh, non, non, bang, boum, ding, j'étais pile dedans. Exactement. Oh, purée. Alors, ouais. J'ai atterri dans le fil de fer barbelé et je me suis coupé les mains. Et oh, ouais, c'était ma première expérience.

[00:05:44] **Gavin McClurg**: Oh, les leçons de la vie.

[00:05:48] **Max Fanderl**: Oh, ouais. J'ai tout de suite enlevé l'aile, je l'ai rangée et je suis reparti direct. Et je l'ai refait aussitôt. Exactement. C'est à quel point j'étais accro. Et ça n'a pas duré longtemps. Je pense que c'était environ cinq ou six mois plus tard, j'ai quitté mon job de jour, je l'ai juste lâché parce que j'ai pris contact avec une autre école et j'ai commencé à enseigner à partir de ce moment-là. Ouais. Donc j'avais passé une heure et demie à voler. Mais j'avais appris tout ce qu'il fallait pour enseigner de toute façon. Et puis quand j'ai commencé à gravir Meteor Island, ce qui n'était pas trop mal, j'ai commencé à faire ce genre de choses. Mais à l'époque, j'avais quelques équipements techniques, mais je marchais juste autour d'Eszter Somethingis K. Il y avait beaucoup de monde à l'époque, là, au Tinkleburg dans la fondation Allga. Et puis j'ai aussi fait beaucoup de vols d'essai pour beaucoup de différents fabricants et une partie pour les associations afin d'évaluer l'équipement. Et euh, eh bien, et puis en fait dans les années 90, 91, c'est quand je suis venu au Canada pour des vacances.

[00:06:32] et j'ai tellement aimé ici que je me suis installé. Et oui, je suis là depuis ce temps-là. Ce que je veux dire, c'est que vous venez juste

[00:06:41] **Gavin McClurg**: tu es venu pour un voyage et tu es resté, j'ai...

[00:06:44] **Max Fanderl**: Je suis venu ici pour un voyage et en fait, c'est là que j'ai rencontré les Muller et puis après ça, je suis venu ici dans la vallée, la vallée elle-même où je vis encore ici dans le Mara, mais on volait plus à Golden à l'époque et ouais, j'ai tellement aimé que d'une chose on est passé à une autre et je suis toujours là. Il m'a fallu presque 10 ans pour retourner dans les Alpes pour la première fois, c'est à quel point j'ai aimé ici. Oh ouais, non, j'étais ici à voler partout et j'ai fait beaucoup de choses. Ce que j'ai vraiment aimé ici, disons-le comme ça, c'est que c'est tellement

décontracté et c'est vraiment ce que tu vois, ce que tu fantasmes en tant qu'Européen en Europe : tu vois toujours le sauvage, l'arrière-pays, tu sais, personne là-bas. Je veux dire, tu le comprends beaucoup mieux, comme le voyage en Alaska que tu as fait, c'est littéralement intact, non ? Et enfin, ici c'est très civilisé dans la vallée, mais dès que tu dépasses la vallée d'un pas, tu es dans, tu sais, une terre de personne pendant longtemps, juste à explorer ce genre d'endroits et aussi à y voler, comme faire des allers-retours dans les chaînes de montagnes reculées et en ressortir à nouveau. C'est une autre paire de manches et ça a une tout autre saveur, ce que j'aime vraiment. C'est incroyable, non ?

[00:08:09] **Gavin McClurg:** C'était tellement spectaculaire et la seule fois où j'y ai volé, c'était en descendant au sud avec Will Gadd, vous savez, lors de notre voyage de traversée rocheuse, et on a eu le vol le plus spectaculaire depuis Swansea, juste au-dessus du décollage, oui, au-dessus d'Invermere, et ces montagnes sont même dorées, tout ce segment jusqu'à la frontière est juste sauvage, ouais.

[00:08:31] **Max Fanderl:** C'est absolument époustouflant, et on va même jusque dans les montagnes, du côté ouest, donc à travers la vallée là-bas aussi, n'est-ce pas ? Toute la zone est juste... c'est magnifique et superbe, et enfin, dans une certaine mesure, quand tu retournes en Europe et que tu y voles, pour moi, c'était assez difficile de réaliser qu'on peut voler derrière une autre chaîne de montagnes et qu'il y aura de la civilisation.

[00:08:52] **Gavin McClurg:** Ouais, en fait, le concept de « reculé » n'existe pas, du moins tel qu'on l'imagine. Je veux dire, il n'y a pas de notion de survoler un col et de se retrouver au milieu de nulle part. Oh ouais, il y a un autre arrêt de bus, ouais.

[00:09:04] **Max Fanderl:** Ouais, exactement, un autre arrêt de bus. Tu vas ici ou tu vas là. Même du point de vue des X-Ops, ça m'a pris un peu de temps au début pourwrap my head around le fait que tu peux atterrir littéralement n'importe où, où tu veux, même en haute montagne, non ? Et il y a des sentiers partout. Tu vois un sentier, il est même balisé, il a même des numéros, et il te dit même où il mène. Parfois, tu tombes sur un sentier de chèvre ou quoi que ce soit, rien du tout, et tu suis un ruisseau en te frayant un chemin à travers les buissons avec les moustiques et tout le reste, non ? Ouais. Et le truc marrant, le truc sympa dans les Alpes, c'est que tu peux être à 3 000 mètres ou plus, et littéralement, au maximum, avec trois ou quatre heures de marche, tu finis dans un refuge, ils seront ouverts, et il y aura une jolie blonde en push-up qui te servira du strudel au poisson et du schnaps. Exactement, je veux dire...

[00:09:55] **Gavin McClurg:** On s'est fait tellement chic cette fois que j'ai carrément utilisé Gaia Maps sur mon téléphone. Si c'étaient des vols où on savait que ce serait juste un court trajet entre deux cellules ou quelque chose comme ça, je l'aurais sorti. Au lieu d'utiliser les instruments de vol habituels, j'utilisais Gaia, donc je pouvais atterrir littéralement sur le sentier que je savais qu'il allait me mener au prochain point de départ. C'est juste ridicule.

[00:10:18] **Max Fanderl:** C'est absolument phénoménal. Tu peux aller n'importe où et même si tu te retrouves en montagne, tu trouveras toujours un abri où tu peux pratiquement dormir, non ? Et dans la plupart des cas, tu peux avoir de la nourriture ; tout ce dont tu as besoin, c'est d'avoir des euros dans ta poche. C'est tout l'équipement dont tu as vraiment besoin pour payer la nourriture et l'hébergement. Par contre, ici, si tu te retrouves dans l'arrière-pays, oh là là, c'est une journée de marche, ou parfois deux jours. Et puis tu es en territoire d'ours, il y a des ours, des cougars dehors, et bien plus encore.

[00:10:51] euh

[00:10:56] Oui, ouais, ils n'abandonnent pas, ces gars-là, pas vrai ? Mais je dis toujours que le bon côté, c'est que ça vient avec le prix, on n'a pas à payer un supplément pour ça, donc c'est une bonne chose.

[00:11:04] **Gavin McClurg:** C'est une très bonne attitude. Alors, en 86, 87, 88, quel était ton premier engin, un parapente ou une aile ? Parce que j'ai noté que tu as aussi pas mal fait de la voltige en aile, c'est bien ça ?

[00:11:17] **Max Fanderl:** Exactement, oui. Mon premier vrai engin, c'était le parapente, et puis à la fin des années 80, j'ai aussi commencé le deltaplane. C'était assez cool, genre à Tegelberg, j'avais littéralement mon deltaplane stocké sur le toit et, selon les conditions, je passais de l'un à l'autre, du deltaplane au parapente.

[00:11:34] **Gavin McClurg:** Et puis le Canada, ça te saute aux yeux, tu es sous le charme comme tant d'autres, c'est une partie du monde parfaite pour voler. Comment est-ce que tout a commencé pour l'enseignement ? Tu peux peut-être me

raconter le parcours, avec les Mueller, les légendes, tout ça.

[00:11:52] **Max Fanderl:** Alors, j'ai commencé en venant à Calgary et j'ai pris contact avec les Mueller, et surtout avec Willie à l'époque, et il y a une histoire assez drôle là-dedans. Je veux dire, à l'époque, tout tournait autour du deltaplane, et le deltaplane, vous savez, il a un avantage sur n'importe quel site de vol, surtout s'il y a du vent, et près de Cochran à Calgary, c'est une prairie riche et il y a pas mal de vent aussi. Du coup, ils regardaient le parapente à l'époque en se disant : « Oh ouais, bah c'est un peu bizarre, mais bon, tu devrais peut-être suivre le mouvement, viens voir ou pas, on verra bien. » Et je me souviens des premiers jours, il m'a regardé voler d'avant en arrière et il était plutôt impressionné par mon maniement au sol et par ce que j'avais, dans ce cas précis. Mais un jour, il est venu, enfin ce n'était pas les premiers jours, il a dit : « Bon Maxi, c'est la météo où on fait encore voler nos deltaplanes et ça va être sympa, mais tu ne peux rien faire. » Et je l'ai regardé et j'ai dit : « Ouais, ouais, c'est un peu sec, c'est vrai, mais je sais qu'on ne peut pas le faire là maintenant. » Alors il a dit : « Si tu veux vraiment... » je ne sais pas quel genre de pari il a fait, il voulait parier dessus, et j'ai dit : « Bien sûr, pas de problème. » Du coup, j'ai dû pratiquement revenir en arrière et prendre mon aile.

[00:13:04] et je l'ai déballé, j'ai tout accroché et j'ai dû le replier en une petite forme de tulipe bien serrée et j'ai dû marcher jusqu'à la crête avec, tout serré, parce qu'il y avait tellement de vent. Je ne me souviens plus, il y avait au moins 30 ou 40 nœuds. Je me suis mis un peu face à la colline et tout ce que j'ai fait, c'est ouvrir la cellule centrale et lancer l'aile en l'air, et j'ai fait un gros "bang" et un "boof" quand j'ai décollé. Et puis, après avoir atterri, une demi-heure plus tard, il m'a dit : « Ah, d'accord, maintenant tu as piqué ma curiosité. »

[00:13:38] **Gavin McClurg:** Et c'est génial, pas... pas "wow", ça m'a fait flipper de dingue, non, ça a l'air plutôt bien.

[00:13:45] **Max Fanderl:** Ouais, ouais, c'est ce qu'il a dit genre, wow... non, je m'y intéresse plus et, euh, du coup, en fait, il m'a plus impliqué et, tu sais, mon anglais n'était pas vraiment très bon à l'époque, pas du tout. Et puis il m'a dit : « Oh, tu devrais venir, tu es instructeur senior en Allemagne et bla bla bla, tu devrais commencer à nous donner des cours ». Du coup, il m'a mis à organiser un cours pour ses gens qui faisaient du parapente et qui venaient là-bas pour en apprendre plus. Et en même temps, son fils Chris traînait avec moi tout le temps, et je pense qu'à l'époque il n'avait que 14 ans environ. Et je veux dire, ce gamin, c'était juste un talent, non ? Il regardait et il essayait toujours de lire les magazines d'aile, les allemands, et il me demandait toujours de lui traduire parce qu'il adorait les photos et tout ça. Et puis, mec, ça n'a pas pris un an ou quoi après ça, Chris est monté sur ce parapente et en un rien de temps, je veux dire...

[00:14:48] je pense que tu connaissais Chris Miller à la fin, je

[00:14:50] **Gavin McClurg:** Non, tu sais, ils étaient là avant mon époque.

[00:14:53] **Max Fanderl:** Ouais, et je veux dire, c'était un homme tellement humble, mais un pilote tellement incroyable, magnifique à regarder, que ce soit au sol ou en vol, c'était juste supérieur. Le triste, c'est qu'ils ne sont plus en vie tous les deux, mais je veux dire, ils sont partis juste pour...

[00:15:11] **Gavin McClurg:** pour ceux dans le public qui ne savent pas, donnez un bref résumé de ce qui est arrivé aux deux Muller.

[00:15:18] **Max Fanderl:** ce qui leur est arrivé, c'est qu'au final, il s'est vraiment mis au parapente et il a volé avec des ailes de bout de ligne qui étaient, ouais, assez haut de gamme et il aimait vraiment ça parce qu'elles se rapprochaient de plus en plus de ce qu'il appelait le deltaplane. Et à Chelan, il participait à une compétition et, au décollage, il a eu une fermeture majeure et a spiralé dans un rocher et est littéralement mort. Donc c'est ça que c'est arrivé, il est mort en faisant du parapente, pas du deltaplane. Avec Chris, il était dans l'une des compétitions en Floride avec un deltaplane et il est mort là-bas lors de l'atterrissage. Vous savez, ils faisaient souvent ce genre d'atterrissage en crabe pour l'argent, je ne sais pas si vous connaissez, quand ils arrivent vite et fort avec l'effet de sol et passent d'un coussin d'air à un autre et attrapent les sacs d'argent. Et il est arrivé et, eh bien, c'était un peu trop bas sur

[00:16:24] il est arrivé avec le tube de gonflage et trop vite, et c'est là que ça s'est fini. C'est assez triste.

[00:16:31] **Gavin McClurg:** Max, tu sais, une partie de ce dont j'adore parler dans l'émission, c'est la sécurité, le risque et ce genre de choses. Tu sais, tu es dans le milieu depuis longtemps, on change de sujet assez vite là, mais juste en parlant de Chris et Willie, comment ton propre approche du risque et de la sécurité a-t-elle évolué au fil des années ?

Parce que tu as participé à la compétition quatre fois, tu es dans le milieu depuis longtemps, et l'X-Alps peut être assez périlleux. Ouais, c'est un...

[00:16:57] **Max Fanderl:** C'est un point très intéressant. Je dois dire que j'ai eu de la chance : au tout début de ma carrière, quand on a commencé les tests, on était trop paresseux pour conduire deux heures jusqu'à un lac pour faire tous les essais sur l'eau. On les a faits directement à Tegelberg, là, en haute montagne, à seulement 10 ou 20 minutes de chez nous. Et comme n'importe quel jeune, je me disais : « Oh mon Dieu, j'ai tellement de chance », et j'ai intégré plus de choses dans le programme que je n'aurais dû. Normalement, on a une marge de sécurité de disons 400 ou 500 pieds, et ça descend à 300, 200, 150 pieds. Une fois, ça ne s'est pas passé comme je voulais et j'ai percuté le sol très fort. Tellement fort que tout mon corps était couvert de bleus, au point que deux jours plus tard, je me suis tétanisé et je ne pouvais même plus bouger, j'étais comme paralysé. Du coup,

[00:17:54] Et ça m'a vraiment fait flipper. Je dirais qu'il m'a fallu au moins un an pour surmonter mentalement la douleur que j'ai ressentie. J'ai été vraiment secoué par ça. À partir de ce moment-là, je me suis toujours construit une zone tampon, une zone de sécurité. Je me suis dit : « OK, voici ce qui est pour moi le plein régime, c'est le plus vite et le plus risqué que je puisse aller. » Alors, je retire environ 20 % ou deux crans à ça, et c'est jusqu'où je vais. Je ne vais pas à fond, je vais seulement aux deux tiers, ou je me laisse une marge de 20 % au cas où quelque chose tournerait mal. J'ai cette zone tampon, et c'est ce que je fais depuis le premier jour, depuis ce jour-là. Et je dirais que ça m'a vraiment sauvé la vie. Le seul problème, c'est que beaucoup de gens se disent : « Oh oui, c'est pas vrai », mais si je vous vois voler, c'est déjà bien au-delà de mon plein régime, non ?

[00:18:49] **Gavin McClurg:** Ça doit être une question de feeling personnel.

[00:18:54] **Max Fanderl:** Oui, et ça vient en partie avec l'expérience. Vous savez, j'ai beaucoup volé au début dans des zones comme Death Valley, Owens Valley, et ici aussi dans les contreforts, où on a enregistré des taux de montée de plus de 20 mètres par seconde, n'est-ce pas ? Et vous savez, on les a volés une fois et on s'est bien amusés. Donc, je pouvais gérer ces trucs, je pouvais voler avec, et je pouvais entrer et sortir. Et pour la formation que je fais beaucoup pour les X-Alps, on a des thermiques très puissants ici dans la Columbia Valley, comme vous le savez. Mais ce que j'ai essayé, ce que j'ai fait, c'est quand c'était vraiment fort, j'ai toujours volé contre le vent, face au vent. Et ce qui rend ça si délicat et si difficile, c'est qu'il faut approcher les thermiques : si vous les approchez par derrière, du côté abrité du thermique, on parle de thermiques de 10 à 15 mètres par seconde, vous seriez balayés jusqu'au sol. Il faut vraiment ressentir ça pour voler autour et s'engouffrer dans le thermique par le côté.

[00:20:00] et c'est comme ça que je vais vers le nord aussi loin que je peux jusqu'à ce que je sois plus ou moins épuisé, et ensuite je repars vers le sud pour simplement suivre le vent, et là c'est du gâteau, non ?

[00:20:11] **Gavin McClurg:** C'était quoi l'élément déclencheur pour apprendre à faire ça ? Parce que je pense que d'habitude, les gens se disent : « Oh, il y a du vent, je vais suivre le vent, je vais voler en aval ». Évidemment, dans les X-Alps, on se bat contre le vent. Est-ce que tu prévoyais déjà genre « Oh, je vais peut-être faire les X-Alps un jour » ou est-ce que c'était juste un truc que tu as trouvé intelligent d'apprendre ?

[00:20:31] **Max Fanderl:** j'ai juste trouvé que c'était intelligent de l'apprendre. En fait, c'est plus difficile, et au lieu de juste planer là et de rester en l'air en mode "allez, on y va" pour ensuite chercher un point de récupération ou faire du stop, c'était presque un peu trop pour moi. Donc, pour le vol, j'ai toujours voulu aller le plus loin possible face au vent et revenir avec le vent pour être à la maison, parce qu'on a tellement d'autres activités ici, avec le lac juste là et toute la zone est si active que je ne voulais pas passer à côté des autres trucs. C'est pour ça que j'ai toujours prévu d'aller d'abord au nord et de revenir avec le vent, atterrir juste à côté du frigo à bière et la vie est belle, non Max ?

[00:21:12] **Gavin McClurg:** Je vais vous ramener à l'accident que vous avez eu quand vous avez pris un gros coup. C'est une question qu'on nous pose encore et encore parce que vous le savez, c'est du vol.

[00:21:24] et ils ont heureusement ce que vous avez eu et ils ne se font pas tuer ou quelque chose comme ça, mais ils ont un grave accident et ils sont parfois plus secoués mentalement que physiquement, et ils ont beaucoup de mal à revenir. Vous avez dit qu'il vous a fallu environ un an. Si vous aviez eu d'autres accidents, comment avez-vous réussi à surmonter cela mentalement ?

[00:21:46] **Max Fanderl:** La partie la plus importante, c'est vraiment ça. Cet incident a été pour moi un énorme signal d'alarme et, touche pas mal, je n'ai eu aucun autre accident depuis. J'ai peut-être eu quelques situations limites, mais rien de grave. Et vous avez absolument raison, en parapente, et je le vois aussi en vol en ultraléger — j'en fais pas mal moi-même et j'enseigne aussi — ce qu'on voit, ce sont des gens qui n'ont pas la formation adéquate et qui veulent se mettre au vol trop vite. Notre problème, c'est que piloter un parapente est super simple. Je veux dire, tout ce que vous faites, c'est que vous êtes assis là, et si l'aile est poussée vers la gauche, vous balancez les genoux et vous continuez à voler droit. C'est l'appareil le plus facile au monde, non ? Mais ensuite, les gens se rendent soudainement compte que, si l'aile est facile à piloter, lire les conditions nous mettra à la limite de la sécurité en une fraction de seconde quand les vents deviendront trop forts et trop brusques, contrairement au vol en aile où, s'il y a un vent de travers de...

[00:22:54] ou des rafales à 60 ou 70 km/h, ça ne nous dérange même pas, n'est-ce pas ? Je veux dire, au fait, je pilote aussi des avions à aile fixe. Je pilote presque tout, sauf les hélicoptères et les drones, c'est la seule chose que je ne fais pas.

[00:23:10] **Gavin McClurg:** Faut que je me mette aux balais, ouais.

[00:23:13] **Max Fanderl:** Ouais, les balais... je veux dire, si Harry Potter passait par là, je t'assure que j'en prendrais un direct parce qu'ils sont tellement faciles à garer, non ? Je veux dire, t'as pas besoin de les emballer et de les mettre dans un coin, c'est ça, non ?

[00:23:25] Sérieusement, enfin bref, mais vous voyez, avec le vol plané plus avancé, on se retrouve très vite exposé à ce qu'on pourrait appeler la zone rouge, et là, les gens ont peur. Et je dirais que la plupart des abandons surviennent parce que les gens sont surpris, ils ont peur et ils ne remonteront plus jamais en selle, n'est-ce pas ? Et c'est quelque chose de très réel, et c'est ce que je dis tout le temps pendant mes cours : plus vous y allez vite, plus il y a de chances que vous ne vous blessiez pas, mais que vous ayez peur, et que cette peur soit la raison pour laquelle vous arrêtez.

[00:24:02] **Gavin McClurg:** C'est cette ligne de démarcation que je trouve vraiment délicate. Ce que tu viens de dire revient encore et encore. Tu sais, les pilotes qui ont tendance à, disons, se faire un nom ou qui deviennent vraiment bons en Coupe du monde ou qui peuvent participer à la X-Alps, ils disent tous la même chose. Genre, « qu'est-ce que tu aurais fait différemment si tu avais été là tout le temps ? ». Ils disent tous : « Eh bien, j'irais plus doucement, je serais plus patient, plus prudent, j'aurais une plus grande marge, j'étais trop agressif ». Mais comment devenir bon et faire ça ? Tu vois ce que je veux dire ? Pour vraiment progresser, je pense que ce que tous ces pilotes disent, c'est qu'ils sont devenus bons rapidement parce qu'ils ont pris des risques et qu'ils ont été agressifs, et pourtant, ils ont soit eu de la chance, soit ils ont réussi à passer outre ce genre de syndrome intermédiaire.

[00:24:54] peut-être avec un accident comme celui que tu as eu, où ils ont pu s'en sortir à pied, mais comment est-ce qu'on s'améliore vraiment et comment est-ce qu'on maintient cette marge ?

[00:25:06] **Max Fanderl:** La chose la plus importante, je pense, c'est ce qui doit être enseigné dès le début, et c'est ce qui revient toujours dans mes cours. Je ne vous montre pas comment, enfin, je vous montre comment piloter, mais ce que vous apprenez vraiment ici, c'est de savoir quand ne pas y aller. C'est ma grande devise : savoir quand ne pas y aller, parce que si vous savez quand ne pas y aller, alors vous savez vraiment quand y aller. Vous savez quand y aller, vous savez quand y aller, et vous serez un pilote XC incroyable, parce que si vous savez quand ne pas y aller, vous connaissez les zones où il faut aller, n'est-ce pas ? Et tout cela viendra avec l'expérience. Je dis à chaque élève que vous pouvez faire un cours intensif en cinq, disons en dix jours pour les faire passer par là, ils ont un minimum de 25 vols, ce qui est à mes yeux bien trop, trop, trop peu, non ? Ouais, je pense que tout le monde devrait faire au moins une saison pour voir les différentes conditions de la saison, en passant par différents vents.

[00:25:55] les vents de Shinoko et une fois que vous avez plus d'expérience, vous développez plus de respect et c'est la chose clé : vous ne voulez pas créer de la peur, vous voulez avoir un respect sain et solide de ce que vous faites. Et si vous avez du respect pour la nature, comme vous dites, je ne me bats pas contre elle, c'est la chose numéro un, parce que si vous vous battez, vous perdrez de toute façon car à la fin, la mère nature sera plus forte que vous, ça se verra dans le fait de se battre. Et c'est ce que j'aime tant avec le parapente, ce n'est pas une question de se battre, ce n'est pas une question de voir si vous avez des couilles, enfin, au début ça l'est, mais à la fin ça ne l'est pas, parce que si vous apprenez

comment l'aile fonctionne, comment l'aile réagit et que vous ne faites qu'un avec l'aile, alors la prochaine étape est de devenir un avec l'environnement. Et quand vous savez comment la météo et tout le reste fonctionnent et que vous avez ce respect mutuel sain, alors vous obtenez bien plus que juste le fait de forcer à la fin, et c'est ce que j'essaie de transmettre. Il y a

[00:26:59] **Gavin McClurg:** un des gars avec qui j'ai discuté, et vous le connaissez probablement grâce à vos campagnes X-Ops, Tom Dorledo était dans l'émission et sa devise était : s'il y a un doute, il n'y a pas de doute. J'ai adoré ça, c'est très utile. Vous savez, quand on est sur le site de lancement, on doit être capable d'évaluer ses propres compétences, et je pense que quand on apprend, quand on monte en grade à travers ces étapes, on ne sait pas vraiment ce qu'on ne sait pas. Alors, s'il y a un doute, il n'y a pas de doute, vous voyez ? Et il n'y a jamais de mal à descendre à 100.

[00:27:31] **Max Fanderl:** et vous savez, c'est ça le fond du problème, vraiment. Et c'est aussi un bel aspect de Pearl Lighting : quand vous êtes sur le décollage, vous devez rester concentré sur ce que vous faites. Vous ne vous souciez pas de l'atterrissage, vous regardez l'ensemble, vous avez votre plan de vol et la météo, mais vous vous concentrez sur le décollage. Et après le décollage, vous vous concentrez sur l'étape suivante, sur la suivante. Il faut toujours être présent. Et après, exactement comme le dit Tom, je le dis un peu différemment : je dis que vous ne pouvez pas être un peu enceinte, soit vous l'êtes, soit vous ne l'êtes pas. J'aime bien ça, il n'y a pas de zone grise entre les deux. Être un peu enceinte, c'est seulement pour les mecs qui ont un gros ventre, j'appelle ça comme ça.

[00:28:15] mais à part ça, c'est comme ça que ça devrait être : si vous gonflez une aile, je ne « essaie » pas de gonfler une aile, je la gonfle, point. Et quand l'aile est prête, je décide si je décolle ou non. Je ne me dis pas « j'essaie » ou « je veux y aller », ce genre de doute ou ces hésitations floues, il faut les éliminer. Et oui, ça aura un impact énorme sur la carrière de vol de n'importe qui.

[00:28:42] **Gavin McClurg:** J'ai remarqué sur ton site, Max, que tu fais des tours guidés et que tu fais du SIV. Parle-moi du SIV, parce que ça a radicalement changé depuis que tu as commencé dans le sport à la fin des années 80, quand ça n'existait même pas. Quelles sont tes recommandations pour tes élèves qui ont peut-être dépassé les 25 heures, qui ont leur licence de débutant et que tu essaies d'amener en toute sécurité dans cette zone des 50 à 100 heures ?

[00:29:09] **Max Fanderl:** Alors pour moi, le SIV est quelque chose que je précise d'emblée, parce que la plupart des gens pensent que le SIV signifie faire de l'acro, mais pour moi, le SIV n'est pas de l'acro, c'est de l'acro.

[00:29:25] pour vraiment apprendre comment réagir et ce qui se passe s'il y a de grosses fermetures à un certain point, non ? Donc, mes cours de SIV vont jusqu'au décrochage complet parce qu'en général, on n'a même pas besoin de voler en décrochage complet, car un décrochage complet, c'est juste un bouton de réinitialisation si quelque chose ne va pas avec votre acro, non ? Et donc, c'est comme ça que je vois le SIV : c'est plus pour se faire une meilleure sensation.

[00:29:55] et ce que je fais depuis longtemps en SIV, c'est donner aux gens la possibilité d'explorer jusqu'où on peut réellement pousser une aile. Je travaille beaucoup là-dessus et très près, en fait, j'y vais dans un mois avec Youre Kraus en Asyrie, il fait ses SIV toute l'année, c'est tout ce qu'il fait en Asyrie et ils ont un programme vraiment cool. Ce que j'aime vraiment dans ce qu'ils font, c'est qu'on fait beaucoup de vol juste avec des roulis, pour acquérir les roulis...

[00:30:25] et ensuite avec les suspentes de frein, et puis faire des fermetures, et des décrochages avant, et toutes ces sortes de choses jusqu'à ce que tu te dises : d'accord, s'il y a vraiment de l'air turbulent dehors, je sais comment stabiliser mon aile. Et plus encore, mon objectif pour moi, c'est d'être un très bon pilote au final, tu sais, même dans des conditions difficiles, on ne devrait pas voir de fermetures. Parce qu'avant qu'une aile ne se ferme, tu peux déjà agir avant et garder l'aile ouverte, tu sais, pour stabiliser tout ça. C'est ce que je vois plus dans mes SIV, ce que je veux transmettre au lieu de juste faire de l'acro. Encore une fois, l'acro est un style de vol à part entière. Et je ne suis pas un pilote d'acro. Je veux dire, c'est plutôt cool de le faire. Mais je dois dire que si je devais faire une boucle, mes fesses seraient en feu.

[00:31:15] Non, désolé, je ne suis plus branché là-dessus. Je ne sais pas. C'est peut-être l'âge. Et je comprends que le pilote d'acro est un pilote de vol. Mais je ne sais pas. Je ne suis plus branché là-dessus. Je ne suis pas un pilote de cross country, je ne fais pas de cross country, c'est plus comme de la navigation en l'air, ce que je... Oui, ce que je comprends aussi. Mais la beauté du parapente, je dois le dire, c'est que, vous savez, le parapente peut être du vol acro, ça peut être du cross country. Et ça peut aussi être juste une belle ascension, une belle descente en plané pour finir la journée ou

commencer la journée comme ça. C'est ça. Alors je dis toujours qu'il ne faut pas être un pilote d'acro ou un super pilote. On peut toujours piloter un parapente juste pour être reconnu comme pilote, juste pour être en l'air et en profiter. C'est ce que je dis, au final, tout se résume à mesurer la taille du sourire sur votre visage après.

[00:32:05] **Gavin McClurg:** J'aime ça. Max, quand tu enseignes, est-ce qu'il y a des erreurs courantes ? Des trucs que font beaucoup de gens et qui te font grincer des dents ? Est-ce qu'il y a des points sur lesquels tu reviens encore et encore en termes de ce sur quoi les gens doivent vraiment travailler ? Donne-moi peut-être une réponse pour ça, pour des élèves à différents niveaux : peut-être le débutant complet, celui qui a 50 heures, et celui qui en a 150. Eh bien,

[00:32:34] **Max Fanderl:** Une des choses que je remarque globalement, ce n'était pas tant le cas en Europe mais ici c'est plus marqué, c'est que les gens veulent se lancer dans le sport très vite, vite et pour pas cher. Du coup, beaucoup d'écoles veulent proposer ça et disent : « Ok, je vous fais entrer rapidement, je vous donne trois ou quatre jours, venez juste trois, quatre ou cinq jours avec moi » et ils les valident à peine, puis ils vendent le matériel et c'est fini. C'est ce que je vois globalement, les gens... ils veulent juste le vol en soi, genre voler cinq fois sur une pente d'entraînement et être validés pour aller en montagne. Ça ne suffit pas vraiment, c'est trop lent, trop lent.

[00:33:26] c'est, vous savez, la micrométéorologie par exemple pour comprendre ce que fait la météo et comment les choses fonctionnent d'un point de vue aérodynamique, les aspects de sécurité, c'est tout du temps en salle, non ? Beaucoup de temps en salle. Plus vous avez de connaissances, plus vous pouvez apprendre à le faire, et plus vous apprenez à le faire, plus vous en avez. C'est toujours bon, vous serez meilleur sur le terrain et vous ne tomberez pas sur des surprises, c'est une partie. Et la deuxième partie, c'est ce que je vois : les gens veulent simplement obtenir leurs licences ou leurs ratings trop vite, ou après cinq vols, dix vols, ils se disent « je sais ce que je fais, je veux être validé et partir seul », et ce que je pense vraiment, ce que je vous encourage beaucoup à faire, c'est d'abord de faire autant de vols supervisés que possible. Numéro un, vous devez vraiment les faire, et même si vous avez une certaine politique à ce sujet ou autre chose, même si vous allez dans certaines écoles et qu'elles disent : « Oh, on vous valide, vous êtes prêts ».

[00:34:22] Et puis il y a l'autre chose : ce que j'essaie toujours de créer, c'est de voler au sein de la communauté elle-même. Vous savez, appelez les gens qui volent depuis un an, deux ans, trois ou cinq ans, volez ensemble, évaluez la météo et les conditions ensemble, et partez de là. Restez soudés comme ça. C'est comme ça que je pense qu'on peut former des pilotes plus durables.

[00:34:49] **Gavin McClurg:** Et qu'en est-il des techniques en général ? Avez-vous des conseils que vous donnez à vos élèves, vous savez, au fur et à mesure qu'ils progressent et qu'ils commencent à voler en milieu de journée et à essayer de composer leurs premiers vols cross country ? Sur quoi travaillez-vous avec eux à ce moment-là ?

[00:35:09] **Max Fanderl:** Ouais, ce que je fais avec eux, au début, et j'y crois beaucoup, c'est que le maniement au sol est l'une des choses les plus importantes. Et même quand ils veulent se mettre davantage au cross country, je dis que plus vous pratiquez le maniement au sol, plus vous comprenez et ressentez votre aile et plus vous pouvez la stabiliser en l'air, surtout dans des conditions plus rudes. Enfin, quand on travaillait comme pilote d'essai, on gonflait juste l'aile au sol. Et je dirais que pour 90 % d'entre nous, on pouvait déjà dire si cette aile allait même voler. On pouvait presque déjà écrire un programme de test au sol avec le maniement au sol. C'est à quel point vous avez de retours ou ce que vous pouvez apprendre, juste avec le maniement au sol. Ensuite, la chose suivante, c'est ce qu'on fait quand ils décollent.

[00:35:58] Ce que j'aimerais faire souvent, c'est clipser les suspentes de frein sur les élévateurs et littéralement, vous savez, vous pencher vers l'avant au maximum en sortant de votre sellette et faire ce grand mouvement de nage. Vous voyez, pour vraiment vous déporter de la sellette, vous pencher au maximum et ressentir comment l'aile vole quand vous êtes complètement à l'extérieur, puis faire l'inverse. Jeter vos pieds vers le haut dans les suspentes, passer à l'envers. Et voler comme ça. Ensuite, ce qu'on fait, c'est les mouvements de roulis uniquement avec le transfert de poids. Et, vous savez, si on le fait bien, on peut pratiquement faire des wing overs uniquement avec le transfert de poids, sans même toucher aux suspentes de frein. Mais ça vous donne beaucoup de sensations et de retours sur ce que fait l'aile, sur la façon dont elle vole.

[00:36:46] Et ensuite, quand tu mets juste les suspentes de frein et que tu fais une petite commande avec les suspentes de frein, en un rien dit, tu es en wing over. Parce qu'en fait, c'est tout le corps qui vole. Et une fois que tu maîtrises ça et que

tu voles dans des conditions rudes, plus rudes, tu comprends et tu ressens vraiment ce que fait l'aile. Et tu peux prévenir, je dirais, au moins 70 à 80 % des fermetures quand tu entres et sors d'une thermique. En même temps, tu ressens aussi comment l'aile réagit dans une thermique et tu peux rester plus longtemps dedans parce que tu sens ce que fait l'aile. Parce que si tu ne fais qu'un avec l'aile, comment pourrais-tu comprendre la thermique ? Parce que, tu sais, d'après la façon dont ton aile réagit, tu sais où est la thermique et où se trouve le cœur.

[00:37:32] C'est ça. Donc c'est ce que j'apporte davantage ici, davantage le ressenti du vol. Et puis une fois que, je veux dire, ici dans cette zone, c'est super facile. Une fois que vous êtes dans une thermique, vous êtes repoussé d'un autre millier de mètres et ensuite c'est juste un plané jusqu'à la suivante, non ?

[00:37:47] **Gavin McClurg:** Exactement. C'est un bon conseil, un très bon conseil. Je serais négligent de ne pas vous poser quelques questions sur le X-Alps parce qu'on est tous les deux de grands fans, évidemment, et peut-être en regardant vos quatre campagnes. D'abord, je dois vous interroger sur votre soutien. Vous l'avez fait avec votre femme à chaque fois, c'est bien ça ? Oui. Vous devez avoir une relation très spéciale.

[00:38:09] **Max Fanderl:** Eh bien, je dois dire que nous sommes très proches. Clairement, je ne serais que la moitié de l'homme sans elle. C'est la partie la plus importante, non ? Je veux dire, nous sommes une équipe et elle est tout simplement incroyable. Et ce qui est beau avec elle, c'est qu'elle n'a aucun ego et que tout est basé sur le plaisir de l'endroit où nous sommes et de la façon dont nous faisons les choses. Et pour nous, pour le X-Alps, je veux dire, nous savions où nous en étions et qui nous étions. Et bien sûr, nous avons un certain niveau de compétence, mais je pense qu'avec des gars comme Kriglo, franchement, laissez-moi rire. Mais pour nous, c'était toujours plus une aventure. Et c'est vraiment ce que j'ai aimé : on est arraché à son quotidien.

[00:38:53] Et vous pouviez faire ce dont vous rêviez, survoler les Alpes, et quelqu'un vous disait qu'il fallait aller ici et là, et vous travailliez ensemble. Et puis, à quel point vous étiez concentrés dans ce cas précis, ensemble. Je dois dire que c'était incroyable, non ? Et surtout de le faire avec ma femme. Je veux dire, c'est la seule fois. C'est dingue, non ? Elle m'a servi le petit-déjeuner au lit, c'est génial, non ? Enfin, au lit, je dois prendre...

[00:39:15] **Gavin McClurg:** l'avantage de ces choses

[00:39:19] **Max Fanderl:** mais non, et je pense que c'est pour ça qu'Ulrich et, à l'époque, Hannes nous ont toujours repris encore et encore. C'est parce qu'ils voyaient à quel point on s'amusait ensemble et qu'on travaillait bien ensemble, on avait toujours une bonne attitude. Il n'y a jamais eu d'échange d'insultes ou quoi que ce soit, c'était toujours une bonne ambiance et du plaisir. Et je ne sais pas, je ne ferais pas les XC sans elle, je veux les refaire encore et encore, mais elle dit : « Eh bien, je pense qu'il est temps de s'arrêter » et je pense...

[00:39:54] **Gavin McClurg:** C'est ce que les gens ne saisissent pas, je veux dire, je vois d'autres équipes, je pense qu'il y a des équipes qui le prennent très au sérieux et qui ne s'amusent peut-être pas autant que nous, mais enfin, je pense que les gens ne se rendent pas compte à quel point c'est amusant. Je veux dire, il y a forcément une part de souffrance, c'est assez intense, mais je trouve que l'intensité est aussi très amusante si vous avez une super... J'ai été surpris par la part que représente l'équipe, vous savez, je veux dire, c'est génial de survoler les Alpes et d'être impliqué, ça vous emmène dans des endroits de dingue, même dans les Alpes, vous décollez des endroits les plus absurdes et tout ça est vraiment spécial. Mais pour moi, ce qui me fait pleurer à la fin, c'est quand notre équipe se sépare, vous savez, vous ne vous séparez même pas vraiment, vous restez ensemble, ce qui est phénoménal, mais ce lien, les rires et les choses que vous faites ensemble, c'est vraiment spécial, non ?

[00:40:51] **Max Fanderl:** C'est très spécial. Le truc, c'est que j'ai préféré quand on n'avait qu'un seul supporter. Quand on a eu le deuxième, Penny l'a en fait un peu plus aimé à certains égards parce qu'elle pouvait plus marcher avec moi, non ? Mais du coup, tu as une autre personnalité intégrée, ce qui est parfois difficile pour vraiment rester sur la même longueur d'onde. Il y a des gens qui veulent pousser plus fort, certains veulent te pousser d'une manière ou d'une autre, et d'autres non. Et c'est ce que j'aimais avec Penny, le faire ensemble. On était très synchronisés et on le faisait ensemble à partir de ce moment-là. Ouais, je dois dire qu'on a poussé fort, mais en même temps, on n'a jamais blâmé personne et notre...

[00:41:37] l'effort était toujours, vous savez, les X-ups c'était plus comme vous, l'athlète, à travers le vol et la randonnée, avec un seul supporter comme une seule équipe. On ne voulait pas d'autres personnes qui volaient devant vous ou d'autres guides pour vous diriger ici. On voyait toujours les X-ups comme une énorme aventure, mais seulement pour nous deux, et c'est ce que j'ai préféré, oui.

[00:42:00] **Gavin McClurg:** Ce serait intéressant, vous savez, j'ai dîné avec Chrigel la veille du début de la course cette fois et je me disais : « Oh mon Dieu, je suis tellement excité, tellement excité, tellement excité, tellement excité ». Et je lui demandais, parce qu'il l'a fait avec un nouveau supporter cette année, avec Toby au lieu de Thomas, et il me disait qu'en 2013, en 2011, il le faisait juste avec Thomas, ils étaient juste tous les deux, et il disait que ça allait très bien, que Thomas n'était pas débordé et qu'ils avaient une super synergie. Mais il a dit que c'est devenu tellement rapide maintenant qu'on ne peut plus le faire à deux.

[00:42:37] Et d'une certaine manière, j'aimerais que ça s'inverse, vous savez. Il y a des équipes... je veux dire, Chrigel gagne toujours et il n'a pas d'autres personnes qui volent avec lui, mais il y a des équipes qui ont genre quatre voitures maintenant et six personnes. Et vous savez, Aaron Durogati, d'habitude, il est dans les airs avec deux ou trois autres pilotes, vous savez, quelques pilotes X-Alps, et Andre Pershask est l'un des meilleurs pilotes acro, et je ne le juge pas, c'est son approche, et c'est une façon différente de faire les choses, mais d'une certaine manière, j'ai l'impression que je ne vais pas... ce serait sympa de rembobiner un peu parce que je pense que ça doit être très spécial quand on n'est que deux, oui.

[00:43:14] **Max Fanderl:** Et je dois dire, au début, les deux premières années où j'y étais, c'était très strict dans les règles : il n'y avait que vous et votre accompagnateur. Et beaucoup d'autres équipes, vous savez, avaient leurs pilotes qui volaient avec eux. Et maintenant, ça se transforme en deux, trois, quatre, cinq voitures, peu importe ce que vous dites, c'est ça. Et j'ai détesté ça, oui. Et certains disaient : « Eh bien, quand j'ai participé, j'ai toujours suivi la règle pure ». Je dis que c'est comme ça, c'est pour ça que j'aime le faire parce que j'aime ce genre de règle. Maintenant, ils l'ouvrent un peu plus et disent que vous pouvez avoir plus d'accompagnateurs, plus de... je pense que c'est une bonne chose parce que vous rendez ça public et vous dites que c'est toute une équipe. Oui, vous avez deux ou trois pilotes qui volent avec vous, vous avez ces guides de montagne qui font de la randonnée avec vous, vous savez, et vous ne faites pas tout tout seul. Ça devient un X-Alps différent, non ? Personnellement, sachant que ça évolue de plus en plus dans cette direction, je ne reviendrais pas au X-Alps. J'aimerais vraiment revenir au X-Alps quand c'était comme au tout début. Le tout début était même en 24h/24, il n'y avait pas de pause nocturne, non ? Il n'y avait pas de passage de nuit, non ? C'était juste ouvert 24 heures sur 24, et c'était le top. Honnêtement, c'est le meilleur des meilleurs parce que là, c'est vraiment vous et votre partenaire ou votre accompagnateur, et là, vous devez vraiment apprendre à gérer votre rythme, non ? Parce qu'en ce moment, les gens qui ne savent pas gérer leur rythme, s'ils étaient de retour sur la course en 24h/24, on verrait dans les cinq premiers jours qu'ils s'épuiserait complètement. Ils lâcheraient, oui. Et ils lâchent encore, et c'est ce que j'aime.

[00:44:51] **Gavin McClurg:** Ouais, ouais.

[00:44:53] **Max Fanderl:** ils se mettent encore à se détruire et je sais que Thomas en est un exemple, et j'aime, j'adore Thomas, c'est un mec incroyable, c'est un très bon ami de mes enfants en fait parce qu'ils traînaient toujours avec nous, non ? ses petits enfants, oui. Mais Thomas, je pense que c'est un très bon ami, c'est un mec super. Je sais, par exemple, si tu fais ça à nouveau, 24h/24, il ne s'allongerait que quand il serait complètement à plat, non ? Et je pense que le X est plus... oh oui, mais comment il peut y arriver ? Mais un être humain ne peut le faire que pendant un certain temps, non ? Bien sûr. Et c'est ce que j'aime le plus, c'est quand tu reviens tout seul, le 24h/24, sans aucun autre soutien, rien dedans, et là tu te dis : oh mon Dieu, je suis tellement désolé, je suis tellement désolé, je suis tellement désolé, je dois dire que c'est ce que j'aime le plus, oui.

[00:45:39] **Gavin McClurg:** Ouais, carrément, ça a beaucoup d'attrait, ça, c'est sûr. Est-ce que tu peux, dans tes quatre campagnes — c'est peut-être une question impossible — est-ce que tu peux relier, peut-être, ton moment le plus fort et ton moment le plus bas parmi les quatre courses ? Mon moment le plus bas...

[00:45:59] **Max Fanderl:** Eh bien, normalement, je n'ai pas vraiment de moments très bas parce que j'ai vraiment tendance à les oublier, je ne veux jamais les revivre et je veux les oublier le plus vite possible. Et le truc, c'est que je pense que parfois, il y a une raison à ça. Ils le font tous les deux ans parce qu'il faut un an pour oublier certaines choses,

non ? Carrément.

[00:46:19] **Gavin McClurg:** absolument, euh je

[00:46:21] **Max Fanderl:** Je dirais que pour moi, le moment le plus bas, c'était ma toute première année où, après huit jours, j'ai eu des problèmes d'inflammation au tendon d'Achille et j'ai littéralement dû abandonner la course à la fin. Donc, pour moi, c'était un moment difficile, mais en même temps, j'ai eu beaucoup de problèmes, beaucoup de problèmes avec ma tête. Du coup, je pense que c'était aussi un moment très fort parce que j'abordais les X-Ups un peu dans le bleu, genre « d'accord, on va essayer ça », et puis j'ai pu réaliser après coup : « wow, ça peut être vraiment fun, plus fun que je ne le pensais, et je suis en fait plus fort que je ne le pensais », n'est-ce pas ? C'était pour la première année, mais ensuite, je veux dire, un autre moment bas, ce serait quand j'ai eu ma pénalité de deux jours lors de la dernière course parce que j'avais l'impression que c'était l'une de mes meilleures performances.

[00:47:08] Ce que je dois dire, globalement, c'est que c'est vraiment génial de partager cette aventure avec Penny et, dans une certaine mesure, avec les enfants ensemble. Vous savez, vivre ce genre d'expérience et la transmettre à votre famille, le faire avec votre famille... c'est, comme vous le savez vous-même, une fois que vous êtes dans cette partie des X-ups et que vous le faites plus d'une ou deux fois, votre vie change un peu à ce niveau-là, dans votre attitude, dans votre façon d'aborder les choses parfois, parce que c'est constamment... tout le délire des X-ups est un jeu mental, non ? Et donc, vous évoluez mentalement beaucoup plus grâce à ça, et je dirais que c'est un très haut point du point de vue du vol. L'un de mes moments forts, je dois dire, c'était lors de la dernière course, après la pénalité de deux jours, quand je courais pour la dernière place et que je me suis dit : non, Thomas Hofbauer, il n'était qu'à une heure derrière moi et nous étions à la Zugspitze.

[00:48:08] Et bref, c'était un jeu tellement risqué, quoi faire... J'ai attendu et attendu que l'une de ces richesses décolle et j'ai réussi à décoller, puis j'ai littéralement volé le long des racines d'herbe jusqu'à l'avant de la Zugspitze, et le point de retour était au sommet de la Zugspitze, pas en bas à Lermos, oui. Et donc, ce que j'ai fait, c'est que je suis passé par là où se trouve la grande paroi rocheuse vers Airwald, et on pouvait en fait atterrir là-haut avant, là où on appelle ça la gouttière, puis faire environ quatre heures de marche jusqu'au sommet de la Zugspitze, et on pouvait alors atterrir sur le sommet. Mais j'étais en train de... enfin, j'ai eu quelques thermiques et je me suis dit que je pouvais y arriver et survoler la Zugspitze, et le plus incroyable, c'est que j'ai atteint le sommet de la Zugspitze et que juste avant là où je voulais atterrir, j'étais pratiquement à 6 mètres trop bas, c'était dans cette paroi rocheuse et

[00:48:58] donc j'ai dû faire le tour et je savais que si je descendais à Airwald, c'était deux mille deux cent cinquante mètres de montée à pied et je me suis dit : d'accord, j'en ai fini, je sors de cette course. Alors ce que j'ai fait en fait, c'est que j'ai fait le tour et j'ai volé sous le téléphérique, là où il monte, et j'ai atterri juste au début, là où la via ferrata commence pour monter vers la Zugspitze, les 400 derniers mètres. J'ai atterri dans cette via ferrata et, vous savez, j'ai juste mis mon aile et hop, j'ai grimpé les 400 derniers mètres. Je me rappelle encore que le gars espagnol était debout, puis il m'a vu, il m'a regardé et il a vu... il a vu un fantôme arriver.

[00:49:41] parce que j'étais juste là, et là je me suis dit : « Oh non, on va lui donner, c'est génial, c'est fun ! » et j'étais trop à fond, tu vois. Et puis, il a décollé, et 10 minutes plus tard, j'ai décollé moi aussi. Et de là, je veux dire, j'ai volé, mec, j'ai volé jusqu'au prochain point de virage. Oui, j'ai volé jusqu'au prochain point de virage, j'ai fait le virage en l'air. J'ai survolé tous ces glaciers à 4 000 mètres, et puis j'ai atterri ailleurs encore une fois et j'ai décollé, et à la fin de la journée, j'étais en Suisse. Je pense que j'ai gagné 10 rangs de plus, alors wow, ouais, c'est une bonne...

[00:50:20] **Gavin McClurg:** jour-là

[00:50:21] **Max Fanderl:** c'était une vraiment bonne journée, donc c'était comme passer de la dernière place à atterrir littéralement dans la via ferrata, puisqu'ils étaient juste en dessous, et puis partir faire ce genre de vol qui était très spectaculaire, je dois dire, ouais ouais.

[00:50:35] **Gavin McClurg:** wow, c'est incroyable. j'ai eu

[00:50:41] Waouh, qu'est-ce qui vient de se passer ? Ouais, c'est plutôt excitant. Eh bien, fantastique Max, merci infiniment. Je pense que c'est l'endroit parfait pour finir sur une note très positive. Un énorme vol. Euh, merci beaucoup

d'avoir partagé vos réflexions et, et euh, c'était super de discuter avec vous et j'espère que vous et moi pourrons passer du temps à Cloud Base, mais je sais que vous partez pour un super voyage en rivière dans le Green avec vos enfants, alors passez un excellent voyage et merci beaucoup, ouais.

[00:51:08] **Max Fanderl:** Merci beaucoup, et merci encore de m'avoir invité dans votre émission, j'apprécie vraiment. On se voit la prochaine fois, salut. Merci vraiment, c'est super sympa. Je vous souhaite tout le meilleur aussi. Je suis sûr qu'on se croiera d'une manière ou d'une autre, j'en suis certain. Merci Max, salut. Merci, au revoir.

[00:51:20] **Gavin McClurg:** J'espère que vous avez apprécié cette super discussion avec Max. Il part pour un super voyage et moi je m'apprête à prendre l'avion, donc on va faire court comme d'habitude. Tout ce qu'on vous demande, c'est un petit billet pour l'émission. Vous pouvez nous soutenir directement via PayPal sur le site cloudbasedmayhem.com ou nous soutenir sur Patreon.com/cloudbasedmayhem, où vous pouvez configurer un prélèvement automatique et obtenir toutes sortes de récompenses. J'ai promis à tous nos soutiens un petit épisode spécial avec Chrigel Mauer ; on en a enregistré un bout à la fin de notre première conversation, mais j'ai encore été... enfin, j'ai essayé de le joindre pour faire la deuxième partie. J'ai reçu beaucoup de super questions de votre part sur Facebook, donc je vous promets que ça arrive très bientôt. Il vient de finir la Coupe du Monde à Decines et passe beaucoup de temps avec ses enfants après les Alpes, et on essaie juste de caler ça, mais on va le faire. J'ai hâte de vous présenter ça, mais pour l'instant, je vous laisse et on se voit au prochain épisode. Merci beaucoup, salut.

Deutsch

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

Show notes

Max Fanderl begann Ende der 80er Jahre mit dem Fliegen von Paragliden und später Gleitschirmen. Nur wenige Monate nach seinem ersten Flug gab er seinen Job auf, um Instruktor zu werden, und machte das Fliegen zu seinem Lebenswerk. In den 90er Jahren war er Testpilot, zog nach Kanada, nachdem er dorthin in den Urlaub geflogen war und nie mehr nach Hause zurückkehrte, wo er eine Schule eröffnete und schließlich viermal an den Red Bull X-Alps teilnahm. In dieser Episode untersuchen wir, wie Max lernte, gegen den Wind zu fliegen und warum das Fliegen immer mit achtsamem Training angegangen werden sollte; wo die meisten neuen Piloten Fehler machen; warum der zu schnelle Einstieg ins Fliegen dazu führt, dass viele Menschen Angst bekommen und den Sport aufgeben...

Der Beitrag zu Episode 47- Max Fanderl and a lifetime of flight erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Folge von Cloud Base Mayhem. Das ist eine wirklich unterhaltsame Show. Vor kurzem hat mich ein Typ kontaktiert, mit dem ich nur ganz kurz geflogen bin, an einem der Tage der Rockies Traverse mit Will Gadd. Und er sagte: Du musst mit Max reden, Mann. Er hat die X-Alps viermal absolviert, er ist hier oben in Kanada eine Legende und er hat den Muellers das Fliegen beigebracht. Also habe ich Max kontaktiert, und wir hatten einfach ein richtig lustiges Gespräch. Wir haben über Sicherheit, Risiko, Spielraum und natürlich die X-Alps gesprochen, weil wir beide Junkies sind. Da steckt viel richtig gutes Zeug drin. Max gibt seit Ende der 80er Jahre Instruktionen. Er ist schon sehr lange im Geschäft. Ich denke, ihr werdet viel aus diesem Gespräch mitnehmen und es wirklich genießen. Außerdem läuft bei mir immer noch die Verlosung für diese tollen kleinen GoPro-Knieschützer-Halterungen, die wir von Ben French aus Neuseeland geschenkt bekommen haben.

[00:01:00] Wenn ihr die Show teilen, euren Freunden davon erzählen, uns bewerten oder sie in den sozialen Medien posten wollt, lasst mich einfach wissen, wie ihr das gemacht habt. Dann könnt ihr eines dieser tollen Mounts gewinnen. Ich werde die Auswahl Ende August treffen. Und das war's eigentlich schon. Genießt dieses tolle Gespräch mit Max Van Der El.

[00:01:22] Echt toll, dass du heute dabei bist, Mann. Ich habe mir deine X-Alps-Abenteuer aus den letzten Jahren angesehen, und ein guter Freund von dir hat mich tatsächlich erst gestern kontaktiert und gesagt: Hey, du musst Max unbedingt in die Show holen.

[00:01:34] **Max Fanderl:** Ja. Also, danke, dass du mich in der Show dabei hast. Es ist mir ein Vergnügen, mit dir zu sprechen. Und herzlichen Glückwunsch zu deinen zwei X-Alps-Abenteuern. Und auch Glückwunsch zu den anderen Abenteuern, die du gemacht hast, besonders das in Alaska. Das ist sehr beeindruckend. Danke. Also, weißt du, es ist echt cool. Es ist klasse.

[00:01:53] **Gavin McClurg:** Kurz bevor wir mit der Aufnahme begonnen haben, hast du erzählt, wie du in den späten 80ern in dieses verrückte Spiel hineingezogen wurdest. Könntest du die Geschichte noch einmal kurz wiederholen?

[00:02:04] **Max Fanderl:** Ja, ich mache das schon ziemlich lange. Ich glaube, ich habe 86 oder 87 angefangen. Da bin ich dazu gekommen. Ja. Und der Grund, warum ich damit angefangen habe, ist sehr einfach. Ich meine, ich war davor schon ziemlich fasziniert vom Gleitschirmfliegen und vom Fliegen allgemein. Als Kind habe ich schon Fallschirmspringen und all diese Sportarten bewundert. Und dann erinnere ich mich, ich war vielleicht gerade 14 oder 15. Ein Onkel von mir hat tatsächlich mit Hanggliding angefangen und ich hatte zum ersten Mal einen Hanggleiter in den Händen und bin damit auf dem Übungsplatz herumgefahren. Und das war es für mich. Genau. Aber es ging nicht weit, weil es noch ganz zu Beginn der Hanggliding-Zeit war und damals viele Unfälle passierten. Meine Eltern haben mich deshalb nicht weitergehen lassen.

[00:02:51] Danach hat es eine Weile gedauert. Und das war, wie gesagt, 86, 87. Es war tatsächlich an einem Tag, an dem ich einen ziemlich guten Berg hochgewandert bin. Und als ich oben saß, saß da noch ein anderer Typ mit einem breiten Grinsen im Gesicht. Und wir haben über die Party unten in der Stadt geredet. Da gibt es heute Abend später eine Stadtparty. Und dann sagte ich: Oh ja, ich werde da runterhetzen, um es zur Party zu schaffen. Und er sagte: Oh ja, wir sehen uns in 10 Minuten da. Ich werde in 10 Minuten da sein. Und was er buchstäblich getan hat, ist, dass er einfach eines dieser ersten alten Dinger genommen hat, die nennen sie Monofly. Es war ein Gleitschirm mit neun Zellen, nur mit silikonisiertem Material, hat das Teil abgenommen, über das steile Feld in eine Klippe gerannt und es hat nicht 10 Minuten gedauert.

[00:03:36] Er brauchte fünf Minuten. Er war unten.

[00:03:42] Und mir ist die Kinnlade runtergefallen. Und ich dachte mir so: Oh mein Gott, das ist es. Das ist es wirklich. Wenn ich das jetzt nicht mache, dann werde ich es nie machen. Ich weiß nicht, wie alt ich war, vielleicht so 20. Also renne ich wie verrückt runter. Ein paar Stunden später sehe ich ihn dort unten auf der Party, schon halb betrunken und hat eine gute Zeit. Ich habe ihn dann zur Seite gezogen und gesagt: Du musst mir das zeigen. Ich muss das mitmachen, okay? Zeig mir das. Und wie erwartet sind wir am nächsten Tag auf einen Skipiste gegangen. Und mein erster Flug war tatsächlich sehr interessant. Er sagte nur: Oh, das musst du machen, renn einfach so schnell du kannst. Und wenn du nach rechts willst, ziehst du rechts, und links willst du, ziehst du links, und das Ding landet von selbst.

[00:04:27] Ich liebe es. Oh, früher. Früher. Ja, nun, da gab es da wirklich keine Schule. Richtig. Und das war's, ja, das war alles, was sie wussten.

[00:04:35] **Gavin McClurg:** Das war das Ausmaß seines Wissens.

[00:04:38] **Max Fanderl:** Genau. Und ich meine, die einzigen Leute, die da draußen waren und unterrichteten, waren praktisch Hanggleiter, Hanggleiter-Schulen, und einige der Hanggleiter-Instruktoren wurden quasi per Default zu Gleitschirmflieger-Instruktoren, oder? Also gab es da auch nicht viel Wissen. Sicher. Und so wie erwartet bin ich dann dorthin gegangen und habe meinen ersten Lauf von diesem Skipiste zwischen den Bäumen gemacht. Und ich erinnere mich noch genau, als wäre es erst gestern gewesen. Der Baum kam näher und ich habe, weißt du, die eine Bremsleine runtergezogen und dann die andere Bremsleine runtergezogen. Und ich bin in einer riesigen Schwingung immer weiter hochgekommen, richtig? Und schließlich habe ich es nach draußen geschafft und bin geradeaus runtergeflogen. Und das Lustige war, dass ich genau so meine erste Lektion über das Leichtigkeitsverhältnis gelernt habe.

[00:05:24] Weil ich da runtergeschaut habe und diesen Stacheldrahtzaun gesehen habe. Und ich dachte mir: Oh, ich muss vor dem Stacheldrahtzaun landen. Oh, nein, nein, nein, nein, ich muss nach diesem Stacheldrahtzaun landen. Oh, nein, nein, bumm, boom, peng, ich bin direkt rein. Genau. Oh, Mann. Also, ja. Ich bin also in den Stacheldraht geLandet und habe mir die Hände aufgeschnitten. Und oh, ja, das war meine erste Erfahrung.

[00:05:44] **Gavin McClurg:** Oh, die harte Schule.

[00:05:48] **Max Fanderl:** Oh ja. Dann habe ich sofort den Schirm abgenommen, eingepackt und bin direkt wieder hochgelaufen. Und ich habe es sofort wieder gemacht. Genau. So süchtig war ich davon. Und es hat nicht lange gedauert. Ich glaube, es war etwa fünf, sechs Monate später, als ich meinen Tagesjob aufgegeben habe, einfach aufgehört, weil ich mit einer anderen Schule in Kontakt gekommen bin und ab diesem Zeitpunkt angefangen habe zu unterrichten. Ja. Ich hatte anderthalb Stunden geflogen. Aber dann habe ich alles gelernt, was man sowieso braucht. Und als ich dann angefangen habe, Meteor Island zu besteigen, was nicht allzu schlimm war, habe ich angefangen, solche Dinge zu machen. Aber damals hatte ich ein paar technische Ausrüstungsgegenstände, aber ich bin einfach um Eszter Somethingis K herumgelaufen. Da waren damals viele Leute, oder, direkt bei der Tinkleburg in der Allga Foundation. Und dann habe ich auch viele Testflüge für viele verschiedene Hersteller gemacht und Teile davon für die Verbände, um die Ausrüstung zu bewerten. Und äh, nun ja, und dann tatsächlich in den 90ern, 91, das war, als ich für einen Urlaub nach Kanada kam.

[00:06:32] und ich mochte es hier so sehr, dass ich hier hängen geblieben bin und ja, ich bin seitdem hier. Und was ich meine, also du hast einfach

[00:06:41] **Gavin McClurg:** bist für eine Reise hierher gekommen und bist geblieben, ich...

[00:06:44] **Max Fanderl:** ich bin für eine Tour hierhergekommen und eigentlich ist das der Ort, an dem ich die Mullers getroffen habe, und danach bin ich hier ins Tal gekommen, ins Tal selbst, wo ich immer noch hier in der Mare wohne, aber wir sind damals öfter in Golden geflogen und ja, es hat mir so gut gefallen, dass aus einer Sache die nächste wurde und ich bin immer noch hier, und es hat mich fast 10 Jahre gedauert, um zum ersten Mal wirklich zurück in die Alpen zu gehen, das zeigt, wie sehr es mir hier gefallen hat. Oh ja, nein, ich war hier und bin überall herumgeflogen und habe viel gemacht, was mir hier wirklich gefallen hat – sagen wir es mal so: es ist so entspannt und es ist wirklich das, was man als Europäer in Europa fantasiert. Man sieht immer so das Wilde, das Hinterland, weißt du, da ist niemand. Ich meine, du verstehst das viel besser, wie bei der Alaska-Tour, die du gemacht hast, die ist buchstäblich unberührt, oder? Und ich meine, hier im Tal ist es sehr zivilisiert, aber sobald man einen Schritt hinter das Tal geht, ist man für eine lange Zeit in einer Art Niemandsland, und man erkundet diese Art von Plätzen und fliegt auch in diese Orte hinein, macht Ausflüge in die hinteren Gebirgszüge und kommt wieder heraus. Es ist eine ganz andere Hausnummer und es hat einfach einen anderen Flair, den ich wirklich mag. Es ist Wahnsinn, oder?

[00:08:09] **Gavin McClurg:** Es war so spektakulär, und das einzige Mal, dass ich das geflogen bin, war auf dem Weg nach Süden mit Will Gadd, ihr wisst schon, auf unserer Rocky Traverse Tour. Wir hatten den spektakulärsten Flug von Swansea, genau, beim Start über Invermere, und diese Berge sind sogar golden – dieser ganze Abschnitt bis zur Grenze ist einfach wild.

[00:08:31] **Max Fanderl:** Es ist absolut atemberaubend, und dann fliegen wir sogar in die Berge auf die Westseite, also über das Tal hinweg, nicht wahr? Die ganze Gegend ist einfach... sie ist umwerfend und wunderschön. Ich meine, in gewisser Weise, wenn man dann zurück nach Europa geht und dort fliegt, war es für mich irgendwie schwer zu begreifen, dass man hinter einer anderen Gebirgskette durchfliegen kann und dort Zivilisation ist.

[00:08:52] **Gavin McClurg:** Ja, es gibt eigentlich nichts, was wir als abgelegen bezeichnen würden. Ich meine, es gibt nichts, was bedeutet, durch ein Tal zu fliegen und mitten im Nirgendwo zu sein. Oh ja, da gibt es noch eine andere Bushaltestelle.

[00:09:04] **Max Fanderl:** Ja, genau, eine andere Bushaltestelle. Du gehst hierhin oder dorthin, oder auch aus der X-Ops-Perspektive – es hat mich am Anfang ein bisschen gedauert, um zu begreifen, dass man buchstäblich überall landen kann, wo man will, sogar im Hochgebirge, oder? Und überall gibt es Trails. Du siehst einen Trail, er ist sogar markiert und hat Nummern, und er sagt dir sogar, wohin er führt. Hier findest du irgendwo einen Ziegenpfad oder, weißt du, irgendwas, nichts, und du folgst einem Bach und kämpfst dich durchs Gebüsch mit den Mücken und so weiter, richtig? Ja, und das Lustige – das Schöne an den Alpen – ist, dass du auf 3.000 Metern oder höher sein kannst und buchstäblich, das Maximum ist eine drei- bis vierstündige Wanderung, du landest irgendwo bei einer Hütte, und die werden offen sein und da wird eine nette Blondine mit Push-up-Brust dir Fischstrudel und Schnaps servieren, genau. Ich meine, wir...

[00:09:55] **Gavin McClurg:** diesmal sind wir so schick unterwegs gewesen, dass ich tatsächlich Gaia Maps auf meinem Handy hatte. Wenn das Flüge waren, bei denen wir wussten, dass es nur ein kurzer Flug zwischen zwei Zellen oder so ist, dann hätte ich – anstatt die typischen Fluginstrumente zu benutzen – Gaia aufgerufen, damit ich buchstäblich direkt auf dem Trail landen konnte, von dem ich wusste, dass er mich zum nächsten Startpunkt führen würde. Es ist einfach lächerlich.

[00:10:18] **Max Fanderl:** absolut phänomenal, man kann einfach überall hin und selbst wenn man irgendwo in den Bergen landet, findet man irgendwo eine Hütte, in der man praktisch schlafen kann, oder? Und bei den meisten bekommt man dort auch Essen, man muss nur Euros in der Tasche haben, das ist alles. Die Ausrüstung, die man wirklich braucht, ist nur für das Essen und die Unterkunft zu bezahlen, im Gegensatz zu hier. Wenn man hier im Hinterland landet, oh Mann, das ist ein Tagesmarsch oder manchmal zwei Tage, oder? Und dann bist du im Bärengbiet und da draußen sind Bären, Pumas und noch mehr.

[00:10:51] ähm

[00:10:56] Ja, genau, die geben nicht auf, oder? Aber ich sage immer, das Gute ist, dass das mit dem Preis einhergeht. Man muss nicht extra dafür bezahlen, das ist also eine gute Sache.

[00:11:04] **Gavin McClurg:** Das ist eine sehr gute Einstellung. Also, 86, 87, 88 – war dein erstes Fluggerät ein Gleitschirm oder ein Hängegleiter? Ich habe mir notiert, dass du auch ziemlich viel Hängegleiten gemacht hast, stimmt das? Das ist...

[00:11:17] **Max Fanderl:** Richtig, ja. Mein erstes Fluggerät war eigentlich ein Gleitschirm, und dann habe ich Ende der 80er auch mit Hanggliding angefangen. Das war eine ziemlich coole Sache, so wie am Tegelberg. Ich hatte meinen Hängegleiter buchstäblich oben gelagert und habe dann je nach Bedingungen einfach zwischen Hanggliding und Gleitschirmfliegen gewechselt.

[00:11:34] **Gavin McClurg:** und dann ist da Kanada, das zieht einen in seinen Bann, so wie viele andere auch – das ist eine perfekte Weltregion zum Fliegen. Wie hat das Ganze mit dem Unterrichten angefangen? Kannst du mich da vielleicht mal durchführen, so mit den Muellers, den Legenden?

[00:11:52] **Max Fanderl:** Also fingierte ich an, nach Calgary zu kommen und mich mit den Muellers zu vernetzen, besonders mit Willie damals. Und dazu gibt es eine lustige Geschichte. Damals ging es nur um Hanggliding, und Hanggliding hat ja auf jedem Flugplatz einen Vorteil, nämlich auf windigen Flugplätzen. Und bei Cochran Calgary ist es grasreich und auch ziemlich windig. Also sahen sie damals auf Paragliding wie so: „Oh ja, na ja, das ist irgendwie ein komischer Scheiß da draußen, aber na ja, vielleicht musst du auf den Zug aufspringen, besuch uns oder nicht, mal sehen.“ Und ich erinnere mich an die ersten paar Tage, da hat er mich fliegen sehen, hin und her, und er war irgendwie beeindruckt vom Groundhandling und von dem, was ich in diesem Fall hatte. Aber dann kam er eines Tages hoch – es waren nicht die ersten paar Tage – und sagte: „Na Maxi, das ist das Wetter, bei dem wir noch unsere Hanggleiter fliegen, und das wird Spaß machen, und du kannst nichts machen.“ Und ich habe es mir nur angesehen und gesagt: „Ja, ja, es ist ein bisschen steif, das stimmt, aber ich weiß, dass wir das gerade nicht machen können.“ Dann sagte er, wenn du wirklich – ich weiß nicht, was für eine Wette er abgeschlossen hat – er wollte darauf wetten, und ich sagte: „Klar, kein Problem.“ Und so musste ich quasi zurückgehen und nahm meinen Schirm.

[00:13:04] und ich habe es ausgepackt, alles angeschlossen und musste es zu einer schönen kleinen Tulpe zusammenknüllen und dann mit dem zusammengeknüllten Ding zum Grat laufen, weil es so windig war. Ich kann mich nicht erinnern, es waren mindestens 30 oder 40 km/h Wind. Ich stellte mich ein bisschen in den Hang und habe einfach nur die Mittelzelle geöffnet und den Schirm in die Luft geworfen und dann gab es einen großen Knall und ein Boof, als ich flog. Und dann, als ich nach einer halben Stunde gelandet bin, sagte er: Oh okay, jetzt hast du mein Interesse geweckt.

[00:13:38] **Gavin McClurg:** und das ist ja toll, nicht wow, das hat mich echt erschreckt, nein, das sieht ziemlich gut aus

[00:13:45] **Max Fanderl:** Ja, ja, das war so sein Ding wie wow, nein, ich interessiere mich mehr dafür und dann habe ich eigentlich angefangen, er hat mich mehr eingebunden und weißt du, mein Englisch war damals überhaupt nicht so gut und dann hat er gesagt: Oh, du solltest mal vorbeikommen und du fängst an, du weißt schon, dein Instruktor, Senior-Instruktor in Deutschland und blablabla, du solltest uns mal Unterricht geben und so hat er mich damit gestartet, einen Kurs zu organisieren für seine Gleitschirm-Leute, die dorthin kamen und mehr lernen wollten, und gleichzeitig war sein Sohn Chris die ganze Zeit bei mir rumgehangen und ich glaube, damals war er erst so 14 Jahre alt oder so und ich meine, dieser Junge, der war einfach ein Talent, oder? Also hat er zugeschaut und dann hat er immer versucht, das Hangglider-Magazin zu lesen, die deutschen, und er hat mich immer darum gebeten, ich habe es für ihn übersetzt, weil er die Bilder und alles so geliebt hat und dann, Mann, es hat nicht ein Jahr oder was nach dem anderen gebraucht, nachdem Chris auf diesen Gleitschirm gestiegen war, und in kürzester Zeit, ich meine...

[00:14:48] ich glaube, du hast Chris Miller am Ende kennengelernt, ich

[00:14:50] **Gavin McClurg:** Nein, weißt du, die waren schon vor meiner Zeit da.

[00:14:53] **Max Fanderl:** Ja, und ich meine, er war so ein bescheidener Typ, aber so ein unglaublicher, so ein wunderschöner Pilot zu sehen, egal ob in der Luft oder am Boden, und er war einfach überlegen, oder? Das Traurige ist,

dass beide nicht mehr unter uns sind, richtig? Aber ich meine, sie sind einfach nur für...

[00:15:11] **Gavin McClurg:** Für diejenigen im Publikum, die das nicht wissen: Gebt bitte eine kurze Zusammenfassung dazu, was mit beiden Mullers passiert ist.

[00:15:18] **Max Fanderl:** Was beiden passiert ist, ist – also eigentlich – am Ende des Tages mehr mit dem Gleitschirmfliegen zu tun. Er flog mit Endschirmen, die ja ziemlich hochwertig waren, und er mochte sie wirklich, weil sie immer näher an das kamen, was er Gleitschirmfliegen nannte. Und in Chelan war er bei einem Wettbewerb und hatte beim Start einen schweren Klapper und ist in einen Felsen gespiralt und ist buchstäblich gestorben. Also, das war es. Er ist tatsächlich beim Gleitschirmfliegen gestorben, nicht beim Gleitschirmfliegen. Bei Chris war es bei einem der Wettbewerbe in Florida mit einem Gleitschirm, und er ist dort bei der Landung gestorben. Weißt du, die haben früher diese Art von Geld-Krabblandung gemacht, ich weiß nicht, ob du das kennst, wenn sie schnell und heiß mit dem Bodeneffekt kommen und von einem Luftkissen zum nächsten fliegen und die Geldbeutel schnappen, und er kam und – naja, es war ein bisschen zu tief auf

[00:16:24] er kam mit dem Downtube zu schnell rein und das war's dann, oder? Das ist ziemlich traurig.

[00:16:31] **Gavin McClurg:** Max, weißt du, ein Teil davon, worüber ich in der Show gerne rede, ist Sicherheit und Risiko und so weiter. Du bist schon lange dabei, wir wechseln hier gerade ziemlich schnell das Thema, aber nur weil wir über Chris und Willie sprechen – wie hat sich dein eigener Ansatz zu Risiko und Sicherheit über die Jahre verändert? Du warst ja lange im Geschäft, in der X-Alps. Die X-Alps können ziemlich riskant sein, ja, das ist ein...

[00:16:57] **Max Fanderl:** Ein sehr interessanter Punkt. Ich muss sagen, zum Glück war das, was mir ganz am Anfang meiner Karriere passiert ist, als wir mit den Tests begannen: Wir waren zu faul, zwei Stunden zu einem See zu fahren, um alle Tests über Wasser zu machen. Wir haben sie tatsächlich direkt am Tegelberg gemacht, dort oben im Hochgebirge, und das war nur 10 oder 20 Minuten von unserem Haus entfernt. Und ich war, wie viele andere junge Leute auch, so der Typ: „Oh mein Gott, ich bin so glücklich“, und habe am Ende mehr Dinge in das Programm gepackt, als man sollte. Normalerweise hast du einen Sicherheitsabstand von sagen wir mal 400 oder 500 Fuß, und dann geht es runter auf 300, 200, 150 Fuß. Einmal hat es einfach nicht so funktioniert, wie ich wollte, und ich bin richtig hart auf den Boden gekracht. Ich meine, so hart, dass mein ganzer Körper so verbeult war, dass ich zwei Tage später vor Schock erstarrt bin und mich nicht mal mehr bewegen konnte, als wäre ich gelähmt. Also...

[00:17:54] und das hat mich echt total erschreckt und ich würde sagen, es hat mich mindestens ein Jahr gedauert, das mental zu verarbeiten, wie weh mir das tat. Ich war davon wirklich tief erschüttert. Von diesem Moment an habe ich mir immer eine Pufferzone um mich herum gebaut, eine Sicherheitszone, und ich habe mir gesagt: Okay, das hier ist für mich Vollgas, das kann ich schaffen, das ist das Schnellste und Risikoreichste, was ich gehen kann. Aber nehmen wir davon etwa 20 Prozent oder zwei Stufen ab, und das ist die Strecke, die ich fliege. Ich gehe nicht auf Vollgas, ich gehe nur zwei Drittel oder ich lasse 20 Prozent Puffer, falls etwas schiefgeht. Ich habe diese Pufferzone, und das mache ich seit Tag eins, seit diesem Tag. Und das hat mich, würde ich sagen, am Leben erhalten. Das einzige Problem ist, wo viele Leute denken: Oh ja, das stimmt nicht, wenn ich dich fliegen sehe, bist du schon weit über meinem Vollgas, oder? Ja.

[00:18:49] **Gavin McClurg:** Es muss eine persönliche Sache sein.

[00:18:54] **Max Fanderl:** Ja, und das kommt bis zu einem gewissen Grad mit Erfahrung. Ich bin am Anfang auch viel geflogen, unter anderem in Gebieten wie im Death Valley, im Owens Valley und hier in den Ausläufern, wo wir Steigraten von über 20 Metern pro Sekunde aufgezeichnet haben. Und wir sind die geflogen und hatten Spaß damit. Also konnte ich diese Dinge bewältigen, ich konnte damit fliegen, hinein- und herausfliegen. Und das Training, das ich viel für die X-Alps mache, ist Folgendes: Wir haben hier im Columbia Valley, wie ihr wisst, sehr starke Thermik. Aber was ich versucht habe, was ich gemacht habe, ist: Wenn es wirklich stark war, bin ich immer gegen den Wind geflogen, also in den Wind hinein. Und was das so knifflig und schwer macht, ist, dass man die Thermik so anfliegen muss, dass man sie nicht direkt von hinten auf der Lee-Seite trifft. Wir reden hier von Thermik mit 10 bis 15 Metern pro Sekunde – da würdest du direkt auf den Boden gewaschen werden. Man muss das also wirklich fühlen, um um die Thermik herumzufliegen und von der Seite hineinzustechen.

[00:20:00] Und so fliege ich so weit nördlich wie möglich, bis ich mehr oder weniger erschöpft bin, und dann fliege ich zurück nach Süden und gehe einfach mit dem Wind mit, und das ist ein Kinderspiel, oder? Was

[00:20:11] **Gavin McClurg:** Was war der Impuls, das zu lernen? Ich denke, normalerweise denken die Leute einfach: Oh, da ist Wind, ich werde mit dem Wind fliegen, ich fliege downwind. In den X-Alps kämpfen wir uns natürlich gegen den Wind. Hast du schon geplant, dass du irgendwann die X-Alps machen willst, oder war das einfach etwas, von dem du gemerkt hast, dass es schlaue wäre, das zu lernen?

[00:20:31] **Max Fanderl:** ich habe einfach gemerkt, dass es sinnvoll ist, das zu lernen, und es ist eigentlich anspruchsvoller. Anstatt nur herumzuschweben und in der Luft zu sitzen und dann immer weiterzugehen und dann – für mich war es so, als müsste man immer eine Bergung finden oder mitfahren – war das fast ein bisschen zu viel für mich. Also wollte ich von hier aus immer so weit wie möglich gegen den Wind fliegen und mit dem Wind nach Hause kommen, um zu Hause zu sein, weil wir hier so viele andere Aktivitäten haben, wie mit dem See direkt hier und die ganze Gegend ist so ein aktives Gebiet, dass ich die anderen Dinge nicht verpassen wollte. Deshalb habe ich immer geplant, zuerst nach Norden zu fliegen und dann mit dem Wind zurückzukommen, direkt neben den Bierkühlschrank zu landen und das Leben ist gut, oder Max?

[00:21:12] **Gavin McClurg:** Ich möchte dich zurück zu dem Unfall bringen, den du hattest, als du richtig hart eingeschlagen bist. Das ist eine der Fragen, die wir immer wieder und wieder bekommen, weil du es ja weißt: Es ist Fliegen.

[00:21:24] und sie haben hoffentlich das, was du hattest, und werden nicht getötet oder so, aber sie haben einen schweren Unfall und sind manchmal mental mehr erschüttert als körperlich, und es fällt ihnen ziemlich schwer, wieder einzusteigen. Du hast gesagt, es hat dich etwa ein Jahr gedauert. Was war das bei dir, wenn du andere Unfälle hattest, und wie bist du dann mental wieder zurückgekommen?

[00:21:46] **Max Fanderl:** Der wichtigste Punkt ist, dass dieser Vorfall für mich ein riesiger Weckruf war und klopft an Holz, seitdem hatte ich keine weiteren Unfälle, nur ein paar knappe Situationen, aber nichts, von dem ich wirklich gehört habe. Und du hast absolut recht, beim Gleitschirmfliegen selbst – und das sehe ich sowohl beim Gleitschirmfliegen als auch beim Ultraleichtflug, ich selbst mache ziemlich viel Ultraleichtflug und unterrichte es auch – sehen wir Leute, die keine ordentliche Ausbildung haben und zu schnell fliegen wollen. Unser Problem ist, dass das Fliegen eines Gleitschirms super einfach ist. Ich meine, alles, was man wirklich tut, ist da sitzen. Wenn der Schirm nach links gedrückt wird, pendelt man auf den Knien und fliegt weiter geradeaus. Das ist das einfachste Fluggerät überhaupt, oder? Aber dann merken die Leute plötzlich: Na ja, der Schirm ist ziemlich einfach zu fliegen, aber die Bedingungen zu lesen, führt uns an die Grenze der Sicherheit, in einer Splitsekunde, wenn der Wind einfach zu stark und zu unbeständig wird – im Gegensatz zum Fliegen eines Gleitschirms, wenn es einen Seitenwind von

[00:22:54] oder böige Winde von 60, 70 km – das stört uns nicht mal, oder? Ich fliege übrigens auch Segelflugzeuge. Ich fliege eigentlich fast alles, nur Rotoren und Broomsticks fliege ich nicht wirklich. Das ist das Einzige, was ich nicht fliege.

[00:23:10] **Gavin McClurg:** Ich muss mir Besen anschaffen, ja.

[00:23:13] **Max Fanderl:** Ja, Besen. Ich meine, wenn Harry Potter vorbeikommt, sag ich dir, ich würde sofort einen nehmen, weil die so einfach zu parken sind, oder? Ich meine, man muss sie nicht einpacken und in eine Ecke stellen, genau das meine ich.

[00:23:25] Im Ernst, aber wie auch immer, beim Gleitschirmfliegen gerät man sehr schnell in diese, nennen wir es mal, rote Zone. Und dann bekommen die Leute Angst. Und diese Angst, die ich bei den meisten Abbrechern sehe, liegt daran, dass sie überrascht und verängstigt sind und dann nicht mehr auf den Sattel zurückkehren wollen, richtig? Und das ist etwas, das wirklich wichtig ist, und das sage ich bei meinen Stunden ständig: Je schneller du reingehst, desto größer ist die Chance, dass du tatsächlich nicht verletzt wirst, sondern nur Angst bekommst – und diese Angst wird dann der Grund sein, warum du aufhörst.

[00:24:02] **Gavin McClurg:** Das ist diese feine Linie, die ich wirklich knifflig finde. Das, was du gerade gesagt hast, kommt immer wieder auf. Die Piloten, die sich sozusagen einen Namen machen, oder die bei den World Cups richtig gut werden oder bei den X-Alps mitmischen können – die sagen alle das Gleiche. Wenn man sie fragt, was sie anders gemacht hätten, wenn sie rund um die Uhr dabei gewesen wären, sagen sie alle: „Na ja, ich wäre langsamer geflogen, ich wäre geduldiger gewesen, ich wäre sicherer gewesen, ich hätte mehr Spielraum gehabt, ich war zu aggressiv.“ Aber wie wird man gut und schafft das? Weißt du, was ich meine? Um wirklich besser zu werden, denke ich, was all diese Piloten sagen, ist, dass sie schnell gut geworden sind, weil sie Risiken eingegangen sind und aggressiv waren, und trotzdem hatten sie entweder Glück oder sie sind irgendwie durch diese Art von Zwischenstadium durchgekommen.

[00:24:54] Vielleicht mit so einem Unfall wie dem, den du hattest, bei dem sie noch zu Fuß weggekommen sind, aber wie – wie verbessert man sich wirklich und wie behält man diesen Puffer gleichzeitig?

[00:25:06] **Max Fanderl:** Das Wichtigste, was meiner Meinung nach von Anfang an gelehrt werden muss, und das ist das, was in meinen Kursen immer wieder aufkommt: Ich zeige dir nicht, wie man fliegt – also ich zeige dir zwar, wie man fliegt, aber was du hier wirklich lernst, ist zu wissen, wann man nicht gehen soll. Das ist mein großes Motto: zu wissen, wann man nicht gehen soll, denn wenn du weißt, wann du nicht gehen sollst, dann weißt du auch wirklich, wann du gehen sollst. Und dann wirst du ein fantastischer XC-Pilot, weil wenn du weißt, wann du nicht gehen sollst, kennst du auch die Bereiche, in die du gehen kannst, oder? Das alles kommt mit der Erfahrung, und ich sage jedem Schüler: Du kannst einen schnellen Kurs in fünf, sagen wir zehn Tagen machen, um sie durch den Kurs zu bringen, sie haben mindestens 25 Flüge, was aus meiner Sicht viel zu wenig ist, oder? Ja, ich denke, jeder sollte zumindest eine Saison durchlaufen, um die verschiedenen Bedingungen der Saison zu sehen, durch verschiedene Windverhältnisse zu fliegen.

[00:25:55] Shinoko-Winde und sobald du mehr Erfahrung gesammelt hast, gewinnst du mehr Respekt, und das ist der entscheidende Punkt: Du willst keine Angst erzeugen, du willst einen wirklich guten, gesunden Respekt vor dem haben, was du tust. Und wenn du Respekt vor der Natur hast, so wie du sagst, dass du nicht gegen sie kämpfst – das ist das Wichtigste. Denn wenn du kämpfst, wirst du sowieso verlieren, weil Mutter Natur am Ende stärker ist als du, das wird sich zeigen, und das Kämpfen selbst ist das Problem. Und genau das ist es, was ich so sehr an Paragliding liebe: Es geht nicht ums Kämpfen, es geht nicht darum, wie groß deine Eier sind – also, am Anfang vielleicht schon, aber am Ende nicht, denn wenn du lernst, wie der Schirm funktioniert, wie er reagiert und du eins mit dem Schirm wirst, dann ist der nächste Schritt, dass du eins mit der Umgebung werden musst. Und wenn du weißt, wie das Wetter und alles andere funktioniert und diesen gesunden Respekt füreinander hast, dann bekommst du viel mehr als nur das reine Durchziehen am Ende. Und das ist das, was ich zu vermitteln versuche. Da ist...

[00:26:59] **Gavin McClurg:** Einer der Typen, mit denen ich gesprochen habe – und du kennst ihn wahrscheinlich aus deinen X-Ops-Kampagnen –, Tom Dorledo war in der Show, und sein Motto dazu war: Wenn es Zweifel gibt, dann gibt es keine Zweifel. Und das fand ich super, das ist sehr hilfreich. Wenn man auf dem Startplatz steht, muss man seine eigenen Fähigkeiten einschätzen können, und ich denke, wenn man lernt und diese Stufen durchläuft, weiß man eigentlich nicht, was man nicht weiß. Also: Wenn es Zweifel gibt, dann gibt es keine Zweifel. Und es ist nie etwas falsch dabei, den Start abzuberechnen.

[00:27:31] **Max Fanderl:** und das ist im Endeffekt das Wichtigste, wirklich. Und ein schöner Aspekt beim Pearl Lighting ist auch, dass man sich auf das konzentrieren muss, was man gerade tut, wenn man am Startplatz ist. Man macht sich keine Sorgen um die Landung, man schaut sich das Ganze an, man hat den Flugplan und das Wetter parat, aber man konzentriert sich auf den Start. Und nach dem Start konzentriert man sich auf den nächsten Schritt, also auf den nächsten. Man muss immer präsent sein. Und nach dem Start, genau wie Tom sagt, sage ich es ein bisschen anders: Ich sage, man kann nicht ein bisschen schwanger sein, man ist entweder schwanger oder nicht. Das gefällt mir. Es gibt keine Grauzone dazwischen. Ein bisschen schwanger gibt es nur bei Typen, die einen großen Bauch haben, so nenne ich das, richtig?

[00:28:15] aber abgesehen davon, und so sollte das Fliegen sein: Wenn du tatsächlich einen Schirm aufpumpst, dann versuche ich nicht, einen Schirm aufzupumpen, ich pumpe einen Schirm auf, Punkt. Und wenn der Schirm dann bereit ist, treffe ich meine Entscheidung, ob ich abhebe oder nicht. Ich versuche nicht oder ich will gehen – diese Art von Zweifel oder dieses schwammige Zeug dazwischen muss weg, richtig? Und ja, hundertprozentig, das wird einen großen

Einfluss auf die Flugkarriere von jedem haben.

[00:28:42] **Gavin McClurg:** Mir ist auf deiner Website aufgefallen, Max, dass du geführte Touren anbietest und auch SIV machst. Erzähl mir mal etwas über SIV, denn das hat sich seitdem, als du Ende der 80er in den Sport eingestiegen bist – als das überhaupt noch nicht existierte – radikal verändert. Was sind deine Empfehlungen für deine Schüler, die vielleicht über die 25 Stunden hinausgehen, ihren Anfängerlizenz haben und die du sicher in diese 50- bis 100-Stunden-Zone bringen willst?

[00:29:09] **Max Fanderl:** Für mich ist SIV etwas, das ich direkt am Anfang sage, weil die meisten Leute denken, SIV bedeute Acro-Fliegen, aber für mich ist SIV nicht Acro, Acro.

[00:29:25] ...wir lernen wirklich, wie man reagiert und was passiert, wenn es bis zu einem gewissen Grad große Klapper gibt, oder? Meine SIV-Kurse gehen bis zum Fullstall, weil man normalerweise nicht einmal seinen Fullstall fliegen muss, da ein Fullstall einfach nur ein Reset-Knopf ist, wenn bei deinem acro etwas schiefgeht, oder? Und deshalb glaube ich, dass es beim SIV mehr darum geht, ein besseres Gefühl dafür zu bekommen.

[00:29:55] Und das Gleiche, was ich schon lange in den SIVs mache, ist den Leuten die Möglichkeit zu geben zu erkunden, wie weit man einen Schirm tatsächlich pushen kann, richtig? Ich arbeite viel damit und sehr nah dran, eigentlich werde ich in einem Monat dorthin, zu Yure Kraus in Ansy, und er macht das ganze Jahr über seine SIVs, das ist alles, was er in Ansy macht, und sie haben ein echt cooles Programm. Und mir gefällt wirklich, was sie machen, so wie wir viel fliegen, nur mit Rollen, um die Rollen zu bekommen...

[00:30:25] und dann mit den Bremsleinen, und dann die Klapper machen, und die Frontstalls, und all diese Arten von Dingen bis zu dem Punkt, an dem man sagt: Okay, wenn es draußen wirklich unruhige Luft ist, weiß ich, wie ich meinen Schirm stabilisiere. Und vor allem ist mein Ziel am Ende ein wirklich guter Pilot, weißt du, selbst unter schwierigen Bedingungen solltest du keine Klapper sehen. Denn bevor ein Schirm klappt, kannst du bereits vorher reagieren und den Schirm offen halten, um alles zu stabilisieren. Das ist das, was ich in meinen SIVs mehr sehe, was ich vermitteln möchte, anstatt nur acro zu machen. Wieder einmal: acro ist ein Flugstil für sich. Und ich bin kein acro-Pilot. Ich meine, es ist ziemlich cool, das zu machen. Aber ich muss sagen, wenn ich eine Schleife machen müsste, wären meine Hosen voll.

[00:31:15] Nein, tut mir leid, ich bin nicht mehr so drauf. Ich weiß nicht. Vielleicht ist es das Alter. Aber ich verstehe, dass der acro Pilot ein Flugpilot ist. Aber ich weiß nicht, ich bin nicht mehr so drauf. Ich bin kein cross country Pilot und mache auch kein cross country Fliegen mehr, eher so ein Abwarten in der Luft, was ich – ja, was ich auch verstehe. Aber das Schöne am Paragliding, muss ich sagen, ist, du weißt, Paragliding kann acro Fliegen sein, es kann cross country Fliegen sein. Und es kann auch einfach ein schöner, schöner Aufstieg sein und dann ein schöner Gleitflug zum Abschluss oder zum Beginn des Tages, so wie das. Richtig. Ich sage immer, man muss kein X-Ops-Pilot oder Superpilot sein. Man kann immer als acro Pilot fliegen, um als Pilot anerkannt zu werden, einfach nur um in der Luft zu sein und das zu genießen. Das ist es, was ich sage, worauf es wirklich ankommt: zu messen, wie groß das Grinsen in deinem Gesicht danach ist. Ich...

[00:32:05] **Gavin McClurg:** Mir gefällt das. Max, wenn du unterrichtest, gibt es da typische Fehler? Dinge, bei denen du dich ekelst, die viele Leute machen? Gibt es Dinge, auf die du immer wieder zurückkommst, was die Leute wirklich verbessern müssen? Vielleicht kannst du mir dazu eine Antwort geben, für Schüler auf verschiedenen Niveaus – vielleicht für den absoluten Anfänger, vielleicht für den Schüler mit 50 Stunden und vielleicht für den mit 150 Stunden. Also,

[00:32:34] **Max Fanderl:** Eines der Dinge, die ich insgesamt sehe – in Europa war das nicht so, aber hier ist es eher –, ist, dass die Leute sehr schnell in den Sport einsteigen wollen, schnell und billig. Viele Schulen wollen das anbieten und sagen so: „Okay, ich bringe dich schnell rein, ich gebe dir drei oder vier Tage, komm einfach drei, vier oder fünf Tage mit mir mit“, und dann signieren sie sie fast schon ab, verkaufen die Ausrüstung und das war's. Das ist es, was ich insgesamt sehe. Die Leute kommen nur wegen dem Fliegen selbst, so wie fünf Mal von einem Übungshang abheben und dann abgenommen werden, um in den Bergen zu fliegen. Das ist es nicht wirklich. Mein langsames, langsames...

[00:33:26] Es geht zum Beispiel um die Mikrometeorologie, um zu verstehen, was das Wetter macht und wie die Dinge aus aerodynamischer Sicht funktionieren – die Sicherheitsaspekte, das ist alles Unterrichtszeit, oder? Also viel Unterrichtszeit. Je mehr Wissen du hast, desto mehr kannst du lernen zu tun, und je mehr du lernst zu tun, desto mehr hast du. Es ist immer gut, je besser du da draußen sein wirst und nicht auf Überraschungen stößt, richtig? Das ist der eine Teil, und der zweite Teil ist, was ich sehe: Die Leute wollen einfach ihre Lizenzen oder Ratings zu schnell haben, oder nach fünf, zehn Flügen denken sie: „Hey, ich weiß, was ich tue, ich will die Abnahme und alleine los.“ Was ich wirklich denke und was ich euch sehr dazu ermutige, ist: Nummer eins, macht so viele betreute Flüge wie möglich. Nummer eins, die müsst ihr wirklich machen, und wenn ihr da eine bestimmte Richtlinie habt oder so, und selbst wenn ihr in einige Schulen kommt, die sagen: „Oh, wir geben dir die Abnahme, du bist gut genug.“

[00:34:22] Und das andere ist: Ich versuche immer, innerhalb der Community zu fliegen, also innerhalb der Community selbst. Ruft euch also mit Leuten an, die seit einem, zwei, drei oder fünf Jahren fliegen, und fliegt zusammen. Bewertet das Wetter und die Bedingungen gemeinsam und geht von dort aus weiter. Bleibt also mehr so zusammen. So, wie ich das sehe, schafft man Piloten, die länger dabei bleiben.

[00:34:49] **Gavin McClurg:** Was ist mit den Techniken im Allgemeinen? Hast du irgendwelche Ratschläge, die du deinen Schülern gibst, wenn sie Fortschritte machen und anfangen, Swansea mitten am Tag zu fliegen und versuchen, ihre ersten cross country Flüge irgendwie zusammenzusetzen? Woran arbeitest du dann mit ihnen?

[00:35:09] **Max Fanderl:** Ja, was ich mit ihnen mache: Am Anfang, und daran glaube ich sehr, ist das Nummer eins, Groundhandling ist eine der wichtigsten Dinge. Und selbst wenn sie mehr in Richtung cross country fliegen wollen, sage ich: Je mehr du Groundhandling machst, desto mehr verstehst und fühlst du deinen Schirm und kannst ihn in der Luft stabilisieren, besonders dann bei unruhigeren Bedingungen. Ich meine, als wir als Testpiloten gearbeitet haben, haben wir den Schirm einfach am Boden aufgepumpt. Und ich würde sagen, bei 90 Prozent können wir schon sagen, ob dieser Schirm überhaupt fliegen wird. Wir können fast schon ein Testprogramm direkt am Boden mit Groundhandling schreiben. So viel Feedback bekommst du oder kannst du lernen, allein durch dieses Groundhandling. Dann ist das Nächste wirklich das, was wir machen, wenn sie abheben.

[00:35:58] Was ich oft machen möchte, ist, die Bremsleinen wieder an die Tragegurte zu klemmen und sich dann buchstäblich aus dem Gurtzeug nach vorne weit nach außen zu lehnen und diese große Schwimmbewegung zu machen. Weißt du, damit man sich wirklich vom Gurtzeug weglehnt, ganz weit nach außen und das Gefühl bekommt, wie der Schirm fliegt, wenn man ganz weit draußen ist, und dann einfach das Gegenteil macht. Die Füße direkt in die Leinen werfen, Kopfstand machen. Genau. Und so fliegen. Und das Nächste, was wir machen, sind die Rollbewegungen nur mit Schwerpunktverlagerung. Und wenn man es richtig macht, kann man eigentlich fast Wingover nur mit Schwerpunktverlagerung machen, ohne die Bremsleinen überhaupt zu berühren. Aber das gibt einem viel Gefühl und Feedback darüber, was der Schirm macht und wie er fliegt.

[00:36:46] Und wenn du dann einfach die Bremsleinen ansetzt und nur einen kleinen Impuls gibst, bist du im Handumdrehen in einem Wingover. Genau. Weil eigentlich der ganze Körper fliegt. Und sobald du das beherrschst und in rauen, unruhigen Bedingungen fliegst, verstehst und fühlst du tatsächlich, was der Schirm macht. Und du kannst, ich würde sagen, mindestens 70 bis 80 Prozent der Klapper verhindern, wenn du in eine Thermik hineinfliegst oder aus ihr herausfliegst. Genau. Und gleichzeitig spürst du auch, wie der Schirm in der Thermik reagiert, und du kannst länger in der Thermik bleiben, weil du fühlst, was der Schirm macht. Denn wenn du nicht eins mit dem Schirm bist, wie sollst du dann die Thermik verstehen? Weil du ja anhand der Reaktion deines Schirms weißt, wo die Thermik ist und wo der Kern liegt.

[00:37:32] Genau. Das ist das, was ich mehr in das Fliegen einbringe, eher das Gefühl beim Fliegen. Und sobald man – ich meine, hier in dieser Gegend ist es super einfach – sobald man in einer Thermik ist, wird man um weitere tausend Meter zurückgeworfen und dann ist es nur noch ein Gleitflug zum nächsten Punkt, richtig?

[00:37:47] **Gavin McClurg:** Genau. Genau. Guter Rat. Das ist ein super Rat. Es wäre ein Versäumnis meinerseits, dich nicht nach ein paar X-Alps-Fragen zu fragen, weil wir beide offensichtlich große Fans sind, wenn man auf deine vier Kampagnen zurückblickt. Erstens möchte ich dich etwas fragen, ich muss dich nach deiner Unterstützerin fragen. Du hast es jedes Mal mit deiner Frau gemacht. Stimmt das? Ja. Ihr müsstet eine sehr besondere Beziehung haben.

[00:38:09] **Max Fanderl:** Nun, ich muss sagen, sehr eng. Ganz klar, ohne sie wäre ich nur halb so viel wert. Das ist der wichtigste Teil, oder? Ich meine, wir sind ein Team und sie ist einfach unglaublich. Und das Schöne an ihr ist, dass sie kein Ego hat und es nur um den Spaß geht, wo wir sind und wie wir die Dinge angehen. Und für uns, die X-Alps, ich meine, wir wissen, wo wir sind und wer wir sind. Und klar, wir haben da eine gewisse, wissen Sie, ein Skill-Level. Aber ich denke, bei Typen wie Kriglo, komm schon, das ist doch nicht zu nehmen. Aber für uns war es immer eher wie ein Abenteuer. Und das ist genau das, was ich daran geliebt habe: Man wird aus seinem Alltag herausgerissen.

[00:38:53] Und man konnte das tun, wovon man geträumt hat – über die Alpen fliegen – und jemand sagt einem, dass man hier und dort hin muss, und man arbeitet zusammen. Und wie fokussiert man in diesem Fall zusammen ist. Ich muss sagen, das war der Wahnsinn, oder? Und besonders mit meiner Frau. Ich meine, das ist das einzige Mal. Richtig. Sie hat mir das Frühstück im Bett serviert, das ist der Wahnsinn, oder? Ich meine, im Bett, ich muss...

[00:39:15] **Gavin McClurg:** der Vorteil an diesen Dingen

[00:39:19] **Max Fanderl:** aber nein, und ich denke, deshalb haben uns Ulrich und damals Hannes immer wieder abgeholt. Weil sie sehen konnten, wie viel Spaß wir zusammen hatten und wie wir zusammengearbeitet haben. Wir hatten immer eine gute Einstellung, es gab nie so ein böses Wort oder was auch immer, es war immer eine gute Einstellung und Spaß. Und ich weiß nicht, ich würde die Excels ohne sie nicht machen. Ich möchte sie immer wieder machen, aber sie sagt: „Nun, ich denke, es ist Zeit, abzubrechen“, und ich denke...

[00:39:54] **Gavin McClurg:** Das ist es, was die Leute nicht zu schätzen wissen. Ich meine, ich sehe andere Teams, und ich denke, da gibt es Teams, die es sehr ernst nehmen und vielleicht nicht ganz so viel Spaß haben wie wir. Aber ähm, wisst ihr, ich denke, die Leute wissen nicht, wie viel Spaß es macht. Ich meine, es ist schon, ihr ist definitiv ein gewisses Leiden dabei, es ist ziemlich intensiv, aber ich finde die Intensität auch sehr lustig, wenn man ein tolles Team hat. Ich war überrascht, wie viel davon das Team ausmacht. Ich meine, es ist fantastisch, über die Alpen zu fliegen und dabei zu sein, und es bringt einen an die verrücktesten Orte, sogar in den Alpen startet man von den absurdesten Stellen, und wisst ihr, das ist alles wirklich besonders. Aber für mich ist das, was mich am Ende zum Weinen bringt, ist, wenn unser Team auseinandergeht. Ihr wisst schon, ihr geht nicht mal in verschiedene Richtungen, ihr seid immer noch zusammen, was phänomenal ist, aber diese Bindung und das Lachen und die Dinge, die man zusammen macht, das ist wirklich besonders, oder?

[00:40:51] **Max Fanderl:** Es ist sehr besonders. Die Sache ist die, ich fand es am besten, als wir nur einen Supporter hatten. Als wir den zweiten Supporter hatten, mochte Penny es tatsächlich bis zu einem gewissen Grad mehr, weil sie dann mehr mit mir wandern konnte, oder? Aber dann hast du eine weitere Persönlichkeit dabei, mit der es manchmal schwierig ist, wirklich auf die gleiche Weise zu fließen, verstehst du? Manche Leute wollen härter pushen, manche wollen dich in eine oder andere Richtung pushen, und manche nicht. Und das ist es, was ich mit Penny mochte – es gemeinsam zu machen. Da waren wir sehr synchron und haben es gemeinsam gemacht. Von diesem Punkt an... ja, ich muss sagen, sicher haben wir hart gepusht, aber gleichzeitig haben wir nie jemanden beschuldigt und unser...

[00:41:37] Der Push war immer, ihr wisst schon, die X-Ups waren eher so, als wärst du als Athlet durch das Fliegen und Wandern mit dem einen Supporter als ein Team dabei. Wir wollten also nicht, dass andere Leute vor dir fliegen und andere Guides dich hier anleiten. Wir haben die ganzen X-Ups immer als ein riesiges Abenteuer gesehen, aber nur für uns zwei, und das ist das, was ich am meisten mag.

[00:42:00] **Gavin McClurg:** Es wäre interessant, weißt du, ich habe mit Chrigel am Abend vor dem Start des Rennens diesmal zu Abend gegessen und ich dachte mir: Oh mein Gott, ich bin so aufgeregt, ich bin so aufgeregt, ich bin so aufgeregt, ich bin so aufgeregt. Und ich habe ihn gefragt, weil er es dieses Jahr mit einem neuen Supporter gemacht hat, mit Toby, anstatt mit Thomas. Und er hat gesagt, dass er es so um 2013, 2011, weißt du, früher nur mit Thomas gemacht hat, es waren nur die zwei von ihnen, und er sagte, das war völlig in Ordnung und Thomas war nicht überfordert und sie hatten eine wirklich gute Synergie. Aber er sagte, es ist mittlerweile so schnell geworden, dass man das nicht mehr mit nur einem machen kann.

[00:42:37] Und in gewisser Weise wünschte ich mir, es würde sich umkehren. Ich meine, Chrigel gewinnt immer noch und er hat keine anderen Leute mit sich in der Luft, aber es gibt Teams, die jetzt vier Autos und sechs Leute haben. Und

Aaron Durogati ist normalerweise mit zwei oder drei anderen Piloten in der Luft, ein paar X-Alps Piloten, und Andre Pershask ist einer der besten acro Piloten. Und ich habe nichts gegen das, das ist sein Ansatz, und es ist eine andere Art, es zu machen, aber irgendwie habe ich das Gefühl, ich würde nicht... es wäre lustig, ein bisschen zurückzuspuhlen, weil ich denke, das muss sehr besonders sein, wenn es nur ihr zwei seid.

[00:43:14] **Max Fanderl:** und ich muss sagen, man sieht am Anfang, in den ersten paar Jahren, als ich noch dabei war, war das in den Regeln sehr streng. Es war nur du und dein Supporter, und viele andere Teams hatten ihre Piloten, die mitflogen. Und jetzt wird daraus zwei, drei, vier, fünf Schirme, egal wie viele du sagst, oder? Und das habe ich gehasst. Ja, und manche Leute sagten immer, na ja, und ich habe immer nach der reinen Regel gewettet. Ich sage, so ist das, deshalb mache ich es gerne, weil ich diese Art von Regel mag. Jetzt öffnen sie es ein bisschen mehr und sagen, du kannst mehr Supporter haben, du kannst mehr von dem haben, und ich denke, das ist eine gute Sache, weil du es dann öffentlich machst und sagst, es ist ein ganzes Team. Ja, du hast zwei, drei Piloten, die mit dir fliegen, du hast diese Bergführer, die mit dir wandern, und du machst nicht alles alleine. Das wird zu einer anderen Art von X-Alps, oder? Ja, persönlich sehe ich, da ich das weiß, dass es sich eigentlich immer mehr in diese Richtung entwickelt, würde ich nicht zurück zur X-Alps, wenn ich wirklich zurück zur X-Alps wollte, als sie ganz am Anfang war. Der allererste Anfang war sogar 24/7, da gab es keine Nachtpause. Ja, da gab es keine Nachtpassage, ja, es war einfach 24 Stunden durchgehend offen, und das war das Beste. Ja, ehrlich gesagt ist das das Beste der Besten, weil das dann wirklich du und dein Partner oder dein Supporter seid, und dann musst du wirklich lernen, dein Tempo zu kontrollieren, oder? Ja, denn im Moment würden Leute, die ihr Tempo nicht kontrollieren können, wenn sie wieder beim 24/7-Rennen wären, in den ersten fünf Tagen völlig kaputtlaufen. Ja, sie würden den Geist aufgeben. Ja, und sie geben immer noch auf, und das ist es, was ich mag.

[00:44:51] **Gavin McClurg:** Ja, ja.

[00:44:53] **Max Fanderl:** Sie bringen sich immer noch selbstfertig in Schwierigkeiten und ich weiß, Thomas ist ein Beispiel dafür. Und ich mag Thomas, ich liebe Thomas, er ist ein fantastischer Typ. Er ist eigentlich ein wirklich guter Freund meiner Kinder, weil die immer mit uns dort abhängen, oder? Ja, seine kleinen Kinder, ja. Aber Thomas, ich denke, er ist ein wirklich guter Freund von mir, ein toller Typ. Ich weiß, als Beispiel, wenn du das wieder machst, 24/7, er würde sich erst hinlegen, wenn er komplett am Ende ist, richtig? Und ich denke, das X ist mehr, oh ja, aber wie er das schafft, aber ein Mensch kann das doch nur so lange machen, oder? Sicher, und das ist das, was ich mehr mag. Es ist so, wenn du es ganz allein zurückbringst, die 24/7, keine anderen Unterstützer, nichts dazu, und dann bist du so: Oh mein Gott, es tut mir so leid, es tut mir so leid, es tut mir so leid, ich muss sagen, das ist das, was ich am besten mag, ja.

[00:45:39] **Gavin McClurg:** Ja, klar, das hat definitiv eine große Anziehungskraft. Kannst du in deinen vier Kampagnen – das ist vielleicht eine unmögliche Frage – vielleicht deinen Höhepunkt und deinen Tiefpunkt der vier Rennen nennen? Mein Tiefpunkt...

[00:45:59] **Max Fanderl:** na ja, normalerweise habe ich nicht wirklich Tiefpunkte, weil ich sie einfach dazu neige zu vergessen. Ich will sie nie wieder aufleben lassen und so schnell wie möglich vergessen. Und die Sache ist, ich glaube, manchmal dachte ich, da gibt es einen Grund dafür. Sie machen das ja jedes zweite Jahr, weil man ein Jahr braucht, um manche Dinge zu vergessen, oder? Absolut.

[00:46:19] **Gavin McClurg:** absolut, ähm ich

[00:46:21] **Max Fanderl:** Ich würde sagen, mein Tiefpunkt war im allerersten Jahr, als ich nach acht Tagen Probleme mit der Achillessehne hatte, so eine Entzündung, bei der ich am Ende wortwörtlich aus dem Rennen ausscheiden musste. Das war für mich so eine Art Tiefpunkt, aber gleichzeitig hatte ich viele Probleme, vor allem mit meinem Kopf. Deshalb war das für mich auch ein sehr hoher Punkt, weil ich mit einer gewissen Skepsis in die X-Ups ging, so nach dem Motto: Okay, lass uns das mal versuchen. Und dann konnte ich nach diesem Mal tatsächlich realisieren: Wow, das kann tatsächlich Spaß machen, mehr Spaß als ich dachte, und ich bin eigentlich stärker als ich dachte, oder? Das war im ersten Jahr, aber dann – ich meine, ein anderer Tiefpunkt war, als ich meine zweitägige Strafe bekommen habe, beim letzten Rennen, an dem ich teilgenommen habe, weil ich das Gefühl hatte, es war eines meiner stärksten...

[00:47:08] Was ich insgesamt sagen muss, ist, dass es wirklich toll ist, dieses Abenteuer mit Penny und bis zu einem gewissen Grad mit den Kindern gemeinsam zu teilen, weißt du, diese Art von Erfahrung zu machen und sie an deine Familie weiterzugeben und das mit deiner Familie zu tun. Das ist, wie du selbst weißt, sobald man in diesen X-UP-Bereich kommt und es mehr als einmal oder zweimal macht, verändert sich dein Leben irgendwie in Bezug auf deine Einstellung, darauf, wie du manchmal an die Dinge herangehst, weil das Ganze mit den X-UPs ein mentales Spiel ist, oder? Und du entwickelst dich mental viel mehr dadurch weiter, und ich sage, das ist aus der Fliegerperspektive ein sehr hoher Punkt. Einer meiner Höhepunkte war meiner Meinung nach das letzte Rennen, als ich nach der Zwei-Tage-Strafe um den letzten Platz kämpfte und ich sagte: Nein, Thomas Hofbauer, er war gerade eine Stunde hinter mir und wir waren an der Zugspitze.

[00:48:08] Und sowieso war es ein so riskantes Spiel, was zu tun ist, und ich habe gewartet und gewartet, bis eine dieser Thermik mich abhebt, und ich schaffte es abzuheben und bin dann buchstäblich entlang der Graswurzeln bis zur Front der Zugspitze geflogen, und der Umkehrpunkt war oben auf der Zugspitze, richtig? Nicht unten in Lermoos, ja. Und was ich gemacht habe, ist, dass ich es bis zu der großen Felswand zum Airwald geschafft habe, und man hätte dort oben tatsächlich landen können, bevor es das „Gutter“ heißt, und dann hätte man etwa vier Stunden zu Fuß bis zur Spitze der Zugspitze gehabt, und dann hätte man tatsächlich auf dem Gipfel landen können, aber ich war irgendwie zu... weißt du, ich hatte etwas Thermik und dachte, ich schaffe es und fliege über die Zugspitze, und das Erstaunliche war, dass ich es bis zum Gipfel der Zugspitze geschafft habe, und dort, wo ich landen wollte, war ich praktisch 6 Meter zu tief, es war in dieser Felswand und

[00:48:58] also musste ich umfliegen und ich wusste, wenn ich nach Airwald runtergehe, ist das eine zweieinhalbtausend Meter lange Wanderung hoch und ich wusste, okay, ich bin fertig, dann bin ich aus diesem Spiel raus, oder? Also was ich tatsächlich gemacht habe, ist, dass ich dann umgeflogen bin und unter der Gondel durchgeflogen bin, wo die Gondel hochfährt, und genau am Anfang gelandet bin, wo die Via Ferrata den Aufstieg zur Zugspitze beginnt, die letzten 400 Meter. Also bin ich in dieser Via Ferrata gelandet und äh, ihr wisst schon, und dann einfach meinen Schirm ausgepackt und wusch, die letzten 400 Meter hochgeklettert, und ich erinnere mich noch, wie der Spanier da oben stand, dann hat er mich gesehen und mich angeschaut und er hat gesehen, wie dieser Geist auf ihn zukommt.

[00:49:41] weil ich direkt da war, richtig, und dann dachte ich: Oh nein, lass uns das machen, es ist der Wahnsinn, es macht Spaß, und ich war so geflasht, richtig? Und dann ist er abgeflogen und 10 Minuten später bin ich auch abgeflogen und von da aus – ich meine, ich bin geflogen, Mann, ich bin den ganzen Weg bis zum nächsten Umkehrpunkt geflogen. Ja, ich bin zum nächsten Umkehrpunkt geflogen, habe den Umkehrpunkt in der Luft gemacht, bin über all diese Gletscher auf 4.000 Metern geflogen und dann bin ich wieder woanders gelandet und bin wieder abgehoben, und am Ende des Tages war ich in der Schweiz und ich glaube, ich habe noch 10 Ränge aufgeschlagen, also wow, ja, das ist gut.

[00:50:20] **Gavin McClurg:** Tag, der

[00:50:21] **Max Fanderl:** war ein wirklich guter Tag, also es war so, dass wir auf dem letzten Platz waren und dann buchstäblich direkt in der Via Ferrata gelandet sind, weil die direkt darunter waren, und dann sind wir losgegangen und diesen Flug gemacht haben, der war wirklich spektakulär, muss ich sagen, ja ja.

[00:50:35] **Gavin McClurg:** Wow, das ist ja Wahnsinn. Ich hatte...

[00:50:41] Wow, was ist da gerade passiert? Ja, das ist ziemlich aufregend. Also fantastisch, Max, vielen Dank. Ich denke, das ist ein perfekter Abschluss auf einem sehr hohen Niveau. Ein riesiger Flug. Vielen Dank fürs Teilen deiner Gedanken und es war toll, mit dir zu sprechen. Ich hoffe, du und ich können bald etwas Zeit bei Cloud Base verbringen, aber ich weiß, dass du mit deinen Kindern zu einer tollen River-Tour in den Green aufbrichst, also hab eine super Reise und vielen Dank.

[00:51:08] **Max Fanderl:** Vielen Dank und ja, danke vielmals, dass ihr mich in eurer Show dabei habt, das weiß ich wirklich zu schätzen. Bis zum nächsten Mal, tschüss. Danke, das macht echt Spaß. Alles Gute dir auch. Ich bin sicher, wir werden uns auf irgendeine Weise treffen, das steht fest. Danke, Max, tschüss. Danke, ciao.

[00:51:20] **Gavin McClurg:** Ich hoffe, euch hat das wirklich coole Gespräch mit Max gefallen. Er macht sich gerade auf eine tolle Reise und ich muss bald fliegen, also machen wir es wie immer kurz. Alles, was wir euch bitten, ist einen kleinen Beitrag für die Show. Ihr könnt uns direkt über PayPal auf der Website cloudbasedmayhem.com unterstützen oder ihr könnt uns auf patreon.com/cloudbasedmayhem unterstützen, wo ihr es quasi einrichten und vergessen könnt – und es gibt dort alle möglichen Belohnungen dafür. Ich habe euch allen Unterstützern eine kleine Sonderfolge mit Chrigel Mauer versprochen, ein Teil davon haben wir am Ende unseres ersten Gesprächs aufgenommen, aber ich habe immer noch versucht, mich mit ihm für den zweiten Teil abzustimmen. Ich habe auf Facebook viele tolle Fragen von euch bekommen, und ich verspreche euch, das kommt sehr bald. Er hat gerade die Weltmeisterschaft in De?ine hinter sich und verbringt viel Zeit mit seinen Kindern nach den Alpen, und wir versuchen gerade, das umzusetzen, aber wir werden es tun. Ich freue mich darauf, euch das zu präsentieren, aber für den Moment verabschiede ich mich und wir sehen uns in der nächsten Show. Vielen Dank, tschüss.