

Bonus Podcast! Gavin McClurg and the 2017 X-Alps

Cloudbase Mayhem Podcast 48

Published	2017-08-20
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-48-bonus-podcast-for-our-supporters-gavin-mcclurg-and-the-2017-x-alps/
Duration	01:25:27
Speakers	Gavin McClurg, SPEAKER_00
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0048-bonus-podcast-gavin-mcclurg-and-the-2017-x-alps.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	41 correction(s) applied

Contents

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

English

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

Show notes

The Red Bull live tracking is great, but it misses out on all the behind-the-scenes and in this talk we dive into what the fans don't get to see. We talk training, supplements, our decision on using the nightpass the first night, mistakes made, good moves, dicey launches, crazy weather and how the 2017 race was the most brutal yet. In 12 days I did 16 1/2 marathons, climbed the height of Everest 4 times (34,000 meters of vertical ascent), flew over 1,000 km- and I was still 308 km from goal! Only two athletes made it, Chrigel Maurer won for his 5th straight time, and rookie Benoit Outers made it in just before the time expired. 5 athletes were eliminated and 7 withdrew due to injury or exhaustion.

Transcript

[00:00:22] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to a special episode of the Cloud-Based Mayhem. I did a little interview where I was being interviewed by a good friend of mine, Nik Hawks, all about the 2017 X-Alps. We wrapped that up, I guess, here about a month ago. And this is just exclusive to you, our Patreon supporters and the folks that support this show. And I hope you enjoy it. We get into all kinds of stuff about why we did what we did and where we went wrong and where we went right. And nutrition and supplements and training and flying and what I'd do differently if I do it again, if I'm silly enough to do it again. So, I enjoy this conversation for you about the 2017 Red Bull X-Alps with me.

[00:01:08] **SPEAKER_00:** So, Gavin, thanks for having me on to ask you a bunch of questions about the X-Alps. I'm really excited. I know that a bunch of us were following along during this year's race, the 2017 race. It was, for some of the folks who are listening who may not be aware, be totally up on it, 1,100-kilometer race, just over 1,100, 1,138. A guy named Chrigel Maurer won it in just under 11 days. I think it's like 10 hours, 10 days and 23 hours. And only one other pilot made it to goal. You finished 14th, about 300K from the finish. And you had a Canadian right behind you, like 7K behind you. So, it was a pretty strong race for you all the way to the finish line. So, first off, congrats for getting out there and charging.

[00:01:52] **Gavin McClurg:** Yeah, thanks, Dick. It wasn't the result we were looking for. But, man, it was just such an epic journey. And, you know, the weather was just terrible this year. And we were really psyched to just, you know, feel strong at the end and be able to keep pushing hard. And it's an epic race. And just hats off to Chrigel again, five times in a row. It's just ridiculous.

[00:02:15] **SPEAKER_00:** It's pretty inspiring, for sure. Super. 31 pilots started. Only 19 of you finished. How do you think this goes? Compared to the 2015 version?

[00:02:25] **Gavin McClurg:** Well, yeah. So, I can only compare it to that one because that's the only other one I've done. This one, physically, for sure, was way harder. I think we had 19 people make it to Monaco last time. Last time, I was eighth. And I never imagined that it wouldn't be possible to get to Monaco, even though I think the race, historically, has like an 11 % finish rate. So, this was certainly more in line with history. But they're definitely saying this one was, by far, the hardest of all of them since 2011. 2003. Certainly, way harder, physically, than the 2015 race. Although, I was quite a bit more beat up, surprisingly, in the 2015 race, even though the training was pretty similar. But, yeah, I mean, the weather was just atrocious. And actually, even scary, I would say. It was overdeveloping most days.

[00:03:12] A lot of lightning and thunder. A lot of gust fronts almost every day. And what was unusual about this one was that usually the leaders, the guys that get out in front, a.k.a. Chrigel, it's almost impossible to reel them in because the race works really backwards across the Alps for how we typically fly in the Alps. You're kind of beaten against the wind the whole way until you make the last leg down to Monaco. And so, just how weather systems work with the jet stream, whoever is out in front gets the weather first and then it tends to slam whosoever in the back worse. So, the longer that gap gets, it gets harder and harder to reel the leaders in. And in this case, in this race, that was still the case.

[00:03:56] But the guys that were approaching the Matterhorn when they did, just atrocious wind. So, no one was really able to fly the mountain line from the Matterhorn down. So, that was kind of cool because it kind of kept everybody together more. And it allowed me and the guys in the back, you know, because we, well, I can only speak for myself, but I had a pretty, I had an unfortunate thing happen. Day three, where I was in really good position. And then, you know, the guys that I was with that morning were 180K ahead by that evening. And I just couldn't reel them in because the weather between them and me was worse. And so, it kind of allowed me to catch up a little bit and make some ground at the end, which was pretty fun.

[00:04:38] **SPEAKER_00:** Yeah. Let's see, following you throughout the race was really exciting on Facebook and Instagram and watching what was happening on the Red Bull site. I had a ton of questions as we went along. So, taking it from the top, the first one was you pulled the night pass early. Every athlete only gets one night pass where you can hike through the night. Otherwise, you have to be flat on your back. Why did you pull it early? Was that a good decision? And do you think saving it would have allowed you to have a different outcome?

[00:05:05] **Gavin McClurg:** Yeah, the night pass is an interesting thing. You know, in the 2015 race, because I got third in the prologue, so the top three in the prologue get an extra one. And we used my first one in that race early. And it ended up really costing us because the weather was atrocious. And I ended up walking through the rain all night and kind of smashing, smashing my feet. And, you know, really, you only get five hours anyway. And you can't fly at night. That's against the rules. So, you know, at best, you're going to get 35, 40K under your belt, which is, you know, two hours in the air, hour and a half. And so, in a lot of ways, we view the night pass as almost a penalty because that loss of sleep really takes its toll. So, our plan going into the race was very much we are not going to use the night pass unless we absolutely.

[00:05:53] Like, if we're in danger of getting eliminated. So, you know, who's ever in the last every 48 hours gets eliminated. So, we would use it, of course, in that instance. Or we would use it if I hit airspace, for example, and got a penalty that way. But otherwise, we weren't going to use it, period, or use it the last night, you know, to make some kind of hero move to try to beat somebody that you're racing hard against at the end of the race. What happened was this. We had a weather router. We had a weather team. And it was the same guy that was helping Gaspard. And who was doing really well, obviously, until he had his crash. But we started getting weather from him a few days before the race started. And knowing that the weather was just atrocious on the north side of the Massif.

[00:06:39] So, between the start of the race and getting up over the Massif on our way down to Slovenia was going to be just terrible. No flying, for sure. And we kind of proved during the 2015 race and the 2017 race that I'm not a runner. But my average speed on the ground is pretty fast. But knowing we weren't going to be able to fly off the Geisberg, and that's a long downhill, we just basically assumed that first day I was, you know, at best going to be middle of the pack at the end of the day. And it was 95K from the start to the top of the Massif to get to the south side of the Alps. And so, a pretty big day. And we, our weather was showing that the south side, it was going to be strong north firm. But the south side of the Alps was going to be sunny. And dicey, you know, quite a bit of north firm, but flyable.

[00:07:28] And we just, we took that weather report as way too specific. You know, it took us quite a few days in the race to really understand and interpret the weather we were getting from this Medio France guy who was fantastic. His name was Laurent. But we were taking it really like exactly, you know, okay, this is what you're going to get. These winds at 2,500 meters and this kind of sky and these kind of thermals. We were taking that really specifically when, of course, they're just models. And so, but anyway, knowing that the weather was going to be better on the south side, we really felt like, you know, getting there first and getting in the sky first was maybe going to put us ahead of the pack by two, three, four hours.

[00:08:13] And it was just, it was that day, the next day, and the next day. The first three days of the race, we were really seeing wind and sky and sun. In a certain way that we felt like, man, this might be a brilliant move if this works and maybe it's worth doing. So knowing this was potentially coming, you know, two days before the race, I checked myself into a really nice hotel. I slept a massive amount. I really tried to kind of prepare for it. And then the day of the race that morning, we had basically decided that we weren't going to do it. You know, and I asked Gaspard, who had the same weather guy, if he was going to do it. And he was like, no, why? Why would you? You know, it's, yes, it's going to be

better on the south, but, you know, pulling a night past the first night and all those extra hours and no sleep, I just, I don't think it's worth it, you know?

[00:09:03] And so I, and then I got a text from the race organizer about an hour before the race start that we pulled our night past. You have to let them know before noon, you know, Bruce didn't check with me. He was just really excited about the move. And, uh, you know, and I, I leave all those decisions to him. And so I was pretty surprised. I was pretty upset. Uh, and then, you know, I got him on the phone right away and I was like, Hey dude, why are we in such a rush? Why didn't you run this by me? And, uh, why are we doing this? You know, is it going to matter the three or four or five hours that we're ahead? You know, it still sounds pretty bad there in the morning. And anyway, again, it's, I don't want to beat this up, but it was when we got to the past that night. So I, I only, the other thing too, was that because I was pretty slow in the prologue, because the prologue was just a running event.

[00:09:51] And again, I can't walk. I can't walk down. I'm really bad going down with my knees. So, you know, I was really fast up in the prologue and then I just really took my time down. So they penalized us for wherever you finished in the prologue. If you were an hour behind the leaders, then you had an hour delay on the second day of the race. So I had like an hour and a half delay. So I stopped walking at 3 PM, which still gave me three and a half hours of sleep, which is pretty, which is fine. That's plenty. Um, and so we really felt like the risk was kind of worth it. What ended up actually happening is when we got up. I think I was in third place at that point, Toma and Huber had both also called their night passes. Uh, so they kind of saw the same thing and we all got up there and it was just totally atrocious, completely unflyable, totally in the cloud.

[00:10:36] Um, we ended up having to walk all the way back down. So a few hours later, uh, when the sun did start kind of coming out, it was still completely nasty. Uh, I turned around and started seeing these guys fly down out of this Canyon. So not the way that Chrigel went, but pretty, pretty much everybody. But him and a few other people, um, went the route, the kind of direct route. And I mean, dude, it was the scariest flying I have ever seen. Benoit, who was the other guy that ended up finished, he crashed into the trees and it was just full on SIV for these guys, uh, flying down out of this kind of unlandable Canyon. And so huge risk. I was really glad I wasn't where they were. Cause I probably would have done the same thing for a couple of those guys that actually pretty, it paid off. They were able to stay in the air. Um, most of them just spiraled down to the ground to try to, you know, not die.

[00:11:23] Uh, and some of them, some of them kind of kept going. Paul Guschlbauer. I actually ended up getting up to another launch and flying. So we didn't really get penalized for it other than the lack of sleep. You know, that by the next morning, you know, I was taken off with Huber. I was with Nick Nanen's Pal Takats. I was with the guy, you know, I was in sixth place. So it wasn't, it didn't really, it didn't, it certainly didn't pay off and it meant we didn't get to use another one, but you know, it wasn't really a mistake other than you just can never really quantify. What that lack of sleep does to you, you know, maybe on that third day when I was with those guys, maybe if I'd had more sleep, I wouldn't have bombed out. So, I mean, the real mistake was on day three, flying with Huber and Nick and those guys. And it wasn't even really a mistake. It was just, you know, kind of luck of the draw, but you know, sometimes in the X-Alps to go fast, you got to go slow.

[00:12:12] And, uh, you know, it was a low cloud-based day and I was, you know, we did a crossing and I was actually quite high. We did it with Nick Nanen's. And when we got across. This big Valley, you know, it was totally shaded out and, uh, he was able to kind of wander around, uh, and, and search and search and search. And I was about a hundred meters below him and we were both just frantically looking for another climb and I didn't get one and he did. And, uh, you know, and then that turned into, we can get into that later on, but that was, you know, that was 180 K a bomb out for me in terms of what the other guys ended up doing. You know, I was with their Agati. I was with the guys that did really well. All that day. And it was just, it was a bummer. And that was really my race. You know, that, that by the end of that day, I think I was in 25th.

[00:12:58] **SPEAKER_00:** Yeah, no, we all watched that. It was just like, Oh my God, what's happening. Cause you're in third. If we're all psyched for it.

[00:13:04] **Gavin McClurg:** Yeah, it was, it was a bummer. I mean, it was, it was definitely, you know, in retrospect, um, you know, and we talked about it a lot as a team, you know, it, it could have gone our way and then it would have

been awesome. It didn't. And, you know, we learned from it and, you know, it was, it wasn't, I don't even know. That it was really a mistake. I really liked talking to Chrigel, you know, a couple of weeks ago on the podcast and he talked about, you know, how you really have to gamble and, um, it was a gamble and we lost, but that one didn't work.

[00:13:34] **SPEAKER_00:** Yeah. Yeah. Sometimes the brakes go against you.

[00:13:38] Yeah, absolutely. So that's what happened on day three. And that's, that's from your perspective. And it sounds like it's probably correct. It was kind of the race, at least the race for the podium. Um, but from then on, I mean, it was like nail bite. Every day, watching the progress and watching the lead guys kind of creep ahead after that big jump and watching you hustle and come back and knowing that in that race, anything is, is possible. Was there one day that stood out as, as the, really the hardest day for you?

[00:14:12] **Gavin McClurg:** Yeah, there, there were a couple, I mean, in terms of this, the emotional side of it, it was that day three, that was incredibly frustrating. Uh, and not necessarily. The hardest physical day. There was a couple others that were probably much harder, but that day three. So, you know, when I did the crossing with Nick, it was pretty early in the day. It wasn't a great day, but it was certainly looking better and obviously gotten way better. Um, and so when I, when I bombed out there, I wasn't in a terrible position that people were flying really slow. There was a lot of cloud. It was low base. Um, so, and, and I was in a pretty decent spot. There was a road, a dirt road that kind of zigzagged up the back of this mountain. Um, so I packed up really fast, started jamming up and then things got terrifically bad.

[00:14:59] I, I was, you know, I had all the maps on my phone and you know, the zigzag was just frustrating because, uh, and I thought, oh man, I could just cut these things off and go direct. And so I tried to take a shortcut. The shortcut immediately turned into really steep jungle that was just covered in stinging nettles, you know? So it was just that like in, in South America, they call it the Malamu hair, like bad woman. I mean, it just, it just. Shreds you. And, uh, so I, you know, in no time I'm cussing and I'm like, God damn it. Why didn't I, why didn't I stick with the road? It would have been faster. And so, but I'm just trying to haul ass up through this stuff and I've got my phone, uh, it's got Velcro on it and I put it where my water bottles are on my shoulder. So it's a pretty safe spot for the phone. And, but I've got a, uh, like a tether on it for when I fly.

[00:15:45] So I don't lose it. And it's, you know, a little bit of string and that thing must've caught on a branch or something when I was going through all this stuff. And so I finally get up and realize I don't have my phone and my phone's my instrument. That's everything. That's what ties to my, uh, Vario and it's got all my maps and it's how I talk to the crew. I mean, you just can't do it without, it's not, otherwise I would've just kept going. So then I'm trying to use the Garmin InReach, which is really hard to use without the phone. You're, you're trying to text on that little tiny board, you know, and I'm texting my crew, like call me and don't stop calling me. I gotta find this thing. That's the only way I'm going to find it. And, uh, and so it was, it ended up being an hour and a half of just farting around in the jungle. And I, and it got incredibly lucky. I walked back down through this stuff and it was like four or five foot, just super thick.

[00:16:33] I mean, there was no way I was going to find this thing and getting really frustrated and kind of almost like panicking. And, uh, and then it starts ringing literally like right when I walked right past it and they hadn't even gotten any of the text, he was just watching live tracking and wondering why I was motionless. And, uh, and so I found the phone. Rallied back up, took quite a while to get to a proper launch because by that point, the South wind, which always blows down in Slovenia, down in that, that's what makes tree lab really pretty tough. Um, is it, is a turn point because we're, you're flying South and you're flying into the wind. Yup. And, uh, and we, so I, I, I launched just as Powell and Aaron and Huber and all those guys had tagged the turn point and we're coming back out and, you know, so I was, I'm going the opposite way.

[00:17:21] Those guys, I'm looking at these guys going, man, there's a lot of wind. And uh, anyway, got it finally got out of there. It was, it was really cross and dicey and, uh, got some height and crossed over to the, the massive on the Slovenia side and couldn't really get a good enough climb to get over this Canyon top landed, you know, thinking, well, maybe I should just wait it out and the wind will die a little bit. I'm losing these guys, but I think patience is probably smart here. There was a couple of other guys at that point. They did bond out. Crescia had actually crashed in one of the, in the bushes. I mean, it was blowing pretty hard. And uh, so I waited, waited, waited, and then I wouldn't say I got

impatient. It was just, you know, the sun was out and it was getting later in the day and the West side, the West side stuff were really starting to work.

[00:18:07] So I relaunched and, uh, didn't get really enough height, flew into that Canyon where, you know, people were getting flushed out and got flushed and where I landed was about as bad as it gets in terms of getting to the top. It was just, you know, a monster walk and, uh, very clearly was not going to be able to fly again that day was not going to be able to get the turn point that day. And yeah, I mean, I, I made 30 K progress that day on a really good day. So, uh, that was just, you know, I wasn't able to tag the turn point until the next day. And, you know, like I said, I think at the end of that day, I was almost in last, you know, I was, I'd gone from a pretty strong position to a very, very weak position. And, uh, and then it was just a crawl back. Yeah. From there, it

[00:18:52] **SPEAKER_00:** was something, something else to watch, you know, a bunch of us are kind of sitting there pinging away on Facebook, like, I mean, for

[00:19:00] **Gavin McClurg:** us, for the team, for me, I know, I know that that was definitely, you know, from the, I mean, it was just really clear that we'd learned in the 2015 race that just a lot happens in that race and you have to stay optimistic and you can't be focused on, oh my God, there's a thousand kilometers left to go. You know, you, oh my God, I've only made the second turn point. It's day or actually I didn't make it till day four. Um, you, you can't think like that. You have to just think like, okay, look what I've covered. Look what we've done. Look how amazing this is. You have to stay optimistic because you know, things really can happen and you can make big moves. Um, but, and, and other people make mistakes. People hit airspace like they did on this race. People get hurt, you know, people get eliminated, you know, so you, it's a long race and you have to have that mentality.

[00:19:45] But that was the day for sure that it was like, okay, my podium chances are over, which is what we were really hoping. And so, you know, we had to just really shift our whole mental strategy from that point. Just like, Hey, be safe, have fun, charge, go as hard as you possibly can and, and things will happen. And they did, you know, I did crawl back, but that was tough. Just mentally, just kind of getting my head around like, oh man, all this training and all this preparation. And there's no way, I mean, just getting in the top 10 at that point was looking really unlikely. So in terms of other times that were, you know, I had some other days that physically were just. Manic, like the day getting to guard, uh, you know, I think it was 17,000 vertical feet of climbing, uh, the actually getting up to guard.

[00:20:31] And once I flew across the lake, you know, it was middle of the day, hot as hell. I was raining sweat. I've never, I mean, my wing was soaked. My harness was soaked. Uh, it was just, you know, just dripping, like not dripping, just showering off my shirt, my, my shorts, um, felt great, you know, but just, uh, you know, and I took off, flew back across the lake, landed in the trees, walked another 20. 25 K did another 2000 meters. I mean, that was a ridiculous day physically, but, uh, but it was also really fun. You know, I think it was four or five flights that day and a nice evening glass off. And, uh,

[00:21:06] **SPEAKER_00:** Kevin, was that your first tree landing that I remember? Yeah,

[00:21:10] **Gavin McClurg:** that was, that was the first one. Yeah. That was kind of funny flying into that Canyon. So that was kind of the route that most of them had taken. And what I didn't do is right when I left guard, uh, uh, I was actually launching in the cloud and it was just kind of orographic cloud. It wasn't like the kind of cloud that they get upset about you flying in, but I just went for it right away across the lake rather than, you know, most of the guys had gone North topped up and then crossed the lake, got a little bit more height. So, but just kind of eyeballing it and knowing how much wind there was down the lake, I felt like I could just get out over the lake, turn it downwind and slam it into that Canyon with enough height to get through. But as you saw in the video, when I went in there, I was right off the bottom of the valley, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, of the Canyon. And when I went in there, I knew that I didn't have the height to get to the end of the lake.

[00:21:56] I was, I was going to land in the lake if I, you know, so that was kind of my only option was to stick it in there. And then as soon as I got in there, I was like, yikes, it was, there was a ton of wind coming down out of the Canyon. So like from both directions and, uh, and it was just immediately like, okay, there was that little road and you see it in the video. Um, there was some bikers sitting on a bike there, but you can't, what you can't really see is there's

some telephone lines. And so it was impossible. There was no way to actually just spank it in there. And so when I kind of went over towards those bikers and realized like, yeah, there's, I don't have a chance. I have to go under the trees. And, you know, I was pretty, pretty set on just trying to find a place that was going to be safe. And, you know, that was a beautiful canopy, but no, I'd never had land in the trees.

[00:22:42] What I didn't see was that wall. Uh, you know, of course, as I came down through the trees, I was like, you man, I'm glad I didn't hit that wall. But yeah, I mean it. It certainly probably looked more, more dicey than it was. It was actually really funny after it, I got back on the road pretty quickly and started walking up and, you know, met up with Ben and Bruce shortly thereafter. And, you know, the adrenaline's kind of pumping and you want to tell your story and, and Bruce just wanted nothing of it. He was like, okay, here's where you're going to go. Here's the next launch. I was like, God, man, I just landed in a tree. Shouldn't we talk about this a little bit? You got to go. So yeah, it was, uh, yeah, but no, I never have landed in a tree. You know, there are those that have, and those that will.

[00:23:21] **SPEAKER_00:** And you got it, got that box checked. What was, uh, so that was, that was the hard day. Um, what was the, what was one of the easier days or was there one?

[00:23:30] **Gavin McClurg:** Well, I wouldn't say there was an easy day, but the, um, the most rewarding day for sure. And this is what's so hard about live tracking is, you know, you just don't see the skies. You don't see everything that's going on. But when we got to the, uh, Ashout turn point, so I had a magnificent day, uh, I had a day five or six, you know, I flew from basically Gerlitz and, uh, to the Ashout turn point and right up over, almost right over the top of the grass, grass, Glockner glacier. And, you know, I went on Facebook live for a while. I mean, it was just easy, awesome, tall, really good flying quite a bit ahead and went, but, uh, the route that we took there was, you know, I think that morning I was still kind of in the mid twenties and, uh, passed a lot of guys that day.

[00:24:19] So, so that was. That was a big day for us and got to the Ashout turn point and rallied and got a nice little evening flight across the river, uh, to kind of head into towards the Laramie's turn point. And that was a really interesting decision point. So everybody that was in front of us, so Tom Dorlado and Michael Gerlach, and I think Jesse was right in there that day. So there was like seven or eight or nine guys and we were all kind of clumped together and I was kind of at the tail end of that, but just barely. And, uh, and they were, they all. Took the end Valley. So the, the route towards Innsbruck and the weather report we were getting from our guy was the next day was basically unflyable, you know, 40 K headwind, um, no thermal strength, almost a hundred percent cloud. Uh, and so we were trying to decide, okay, you know, should we, if we go the end Valley, what, which is what everybody did, you can basically fly in the Lee and there, there was a chance of getting a flight if you went that way, but it was 25 K extra distance on the ground.

[00:25:18] And, and, and it's just. It's, it's kind of shitty going that way. There's a lot of airspace around Innsbruck. There's not a lot of launches. I don't know it for, for my gut reaction was that that was the wrong call. He actually even called Tom Dorlado before he launched that day or that night. And it said like, Hey man, are you getting it given any consideration to go North? I think that's the move. And he's like, nah, all those guys are going that way. I think I'm going to go that way. And so, uh, and, and Bruce was, we were all kind of on the fence and I was just really thinking about it from the ashram going, you know, I was like, God, you know, even if it's 40 K ahead. And that's, that's a lot of headwind, you know, it's going to be tough to fly, but kind of like the Chrigel thing. It was like, I, I want to, I want to risk this because if, if we can't fly, it's a hundred K on the ground. And, uh, and, and at that point, you know, that, that was just going to be not, not the way to catch up.

[00:26:08] And so I was like, man, we got, we got to, this is time to roll the dice now, you know, who cares? We're in the back. We got to do something. And so that I didn't actually make up my mind until I was in the air. I started flying. And, uh, Ben was with me. He was flying right behind me. And, uh, and there was no thermals. It was right at the end of the day. We were actually like, it was like eight 40, you know, sweet. You got to be on the ground by 9 PM. And, uh, so I just made the decision in the air, like not, I'm going to take the North route and which is an easier way to walk and it's shorter, but it also gave us the option. If there were some North in the wind, you know, in other words, when the Bavaria winds start blowing, which they mostly do every day, it meant, you know, even if there were no thermals, we could maybe kind of do some ridge. We're in flights and make some progress.

[00:26:53] And, uh, and it was also a way that I, I really knew I've flown through there a lot. And so just kind of last minute decided to go that way and which really was risky, but also, you know, and I think it, it basically meant that, you know, flying in the Lee, the end Valley where everybody else went, we were removing that as an option. So I think Bruce was kind of like, no, no, no, no, but it's any, for whatever reason, it just felt right. And, uh, and Jesse followed me. So he went that way too. That night he and I camped in the same, you know, a little parking lot. And then the next day, uh, he and I both launched from a pretty similar place. He kind of got lost. He was ahead of me, but he got lost. So I launched first, he was behind me maybe a half an hour and it was just blowing his tits off. Just 40 is exactly what the forecast said.

[00:27:40] You know, it's 40 K right on the nose, pretty wild. And, but I stuck with it. I only flew like 10 K, but I stuck with the, with the plan and Jesse dove in towards where, where everybody else had gone. And he basically didn't move the rest of that day. I mean, and none of those guys did, they were just walking. And, uh, and anyways, I made, did this 10 K flight. And when I landed, it was like, man, I, I don't think there's that much wind. The wind seems to be less, you know, like, Hey guys, find me another launch. Because if, if it's 40 K there's no point in burning all that energy to go up. You know, you're just going to best get a 10 K flight. Is that kind of how it works?

[00:28:17] **SPEAKER_00:** I'm just going to interrupt you there for a second. Yeah. Yeah. You're flying along and you land and you're immediately assessing the conditions and then reaching out to the crew. Like, Hey, I don't, I don't have eyes on all this stuff. What's next. Is that how it works? Yeah.

[00:28:30] **Gavin McClurg:** Yeah, totally. So, so basically, you know, Ben is my ground guy and Bruce is my air guy. And so Bruce is constantly in touch with our weather guy. And then he's also doing his own weather. The two of them are working together real closely on Google earth to try to find launches. A lot of them we've picked out in advance, but you know, you just can never predict where all the places you're going to be. So, yeah, so they're, they're really compiling as much data as they possibly can. So I can constantly be moving, you know, so even if I'm not in touch with them, uh, we'll have planned it out before I launched. Like, Hey, if you go here, here's what you're doing. If you make it here, here's what you're doing. Here's, you know, so we kind of have all those options covered. So basically I'm just packing up and I'm hitting the road and, um, trusting that they're going to get me to the right place, whether that's walking or getting to another launch.

[00:29:17] And so, um, at that point, I'm like, Oh, I'm going to do this. At that point, it was still pretty early in the day. There was quite a bit of sun, but it just seemed like the winds were backing off. It seemed like the winds were going to be less than what they were saying. And so we just made a collective decision, like get me up to another launch. By the time I got to that launch, it was quite cross, but it wasn't too windy and it was really cloudy, almost a hundred percent. And I thought, okay, you know, maybe I'll get eight, 10 K out of this. I mean, I didn't have much expectations, but we kind of were able to cut off, you know, it was, it was faster still than staying on the ground and walking around. Staying on the flats, you know, kind of the Bavarian and the German flats. And so launched and flew 35 K it was, it was one of the most, a miracle. I mean, that's nothing, but on that kind of day, I couldn't walk

[00:30:01] **SPEAKER_00:** in it.

[00:30:02] **Gavin McClurg:** Yeah. I mean, half, half the time I was, you know, I could see the van below me. I mean, I never got high half the time. I had one of the biggest blowouts I've ever had in my life. You know, it was, it was kind of rough, but it wasn't, it wasn't that dicey. There was no sun. I mean, literally none. It was like. I don't know where these thermals were coming from, but it was like, there was always just another climb. I'd be going, Oh, I'm going to land. Nope. I'm not going to land. I'm going to get another climb. And you could kind of ridge soar in some places and just really patient, really fun. Half the time it was kind of raining lightly, but never dangerous. You know, and I was getting texts from like, Crescia was on the ground, Swiss, you know, at one point I flew over him and he sent me a text and he's like, dude, that's a ballsy move. That was awesome. But it actually wasn't that ballsy.

[00:30:47] It was like everybody on the ground. Thought it was unflyable, including myself. And it wasn't, it was pretty flyable. And so again, one of these risks things. So there was that flight landed, rallied again with Ben through this fly infested swamp, terrible area and launched again and got almost to Garmisch on that are pretty close to Garmisch on that flight and then rallied up again. And that time we made a huge, uh, I mean, it ended up working out, but that was one of

the times, one of the rare times where the guys totally screwed up. They. Using Google earth, they thought I could get off at the top of this lift. It was a little, it's like the little tiny ski area above Garmisch. And, uh, and so it was really steep, really hard work to get up there. And I got up there and it was completely flat, surrounded by trees. There was nowhere to launch.

[00:31:33] And this is one of those, like, God, I wish I could have had this on video or that the people watching could see this because I just rallied around rally. I couldn't find a launch. And this was just going to be a sledder. It was the end of the day, you know, just, just to get a few more K and, uh, ended up walking down underneath. This chair left and there there's nowhere. It's just total trees. I

[00:31:52] **SPEAKER_00:** can remember seeing that. It's like, what's he doing? Walking down the mountain? Like, come on, dude,

[00:31:55] **Gavin McClurg:** fly. Oh my God. You should have seen this place. I was just, it's just, it's criminal that I didn't have a camera on this because I finally got down to this one little spot. And at some point in history, they had cleared this little tiny runway of trees, but it was, it wasn't like to go, it's hard to describe. It is basically flat. So to get out of this thing, there was, I ended up just leaving. Even my gear and walking it all out and trying to eyeball it to see if I could actually fly out of this thing. But basically I had to launch on this little tiny Hill, take an immediate 90 degree left hand turn. And then I'd be flying maybe five to 10 feet off the ground through basically down through these trees that was almost flat. And then take another, there was a little ditch point. If this wasn't going to work, I could bail right there.

[00:32:40] And then, but if it wasn't going to work, I could take another hard right turn 90 degrees. And then I could just see this little window that was going to be just about the same height. If I got the width of the wing, if I got through that, then it looked, it looked like I could make the glide over these trees that were like a hundred feet tall. It was just like, okay, I think I can make that. I think that's going to work. So I ran back to my gear and laid out. And meanwhile, they're calling me constantly. They're like, dude, what are you doing? You know, and I just ignored that. And anyway, did a forward launch because there was no wind whatsoever. I mean, you know, I was, I was basically down in the trees and, and it worked. It was just. It's the coolest. Like those kinds of things are so fun. You know what I mean? In the end it was, we probably wasted, I would have gone farther if I just stayed on the road and walked, but it's, it's always more fun to fly.

[00:33:30] And, and so anyway, that night we, we almost got to the Laramie's turn point. The next morning I had a little flight, got to the Laramie's turn point. And, you know, instead of walking a hundred and some 125 K, you know, we didn't end up walking that much and made a huge jump. I almost had Toma by that night. And this

[00:33:47] **SPEAKER_00:** was the race for him.

[00:33:49] **Gavin McClurg:** And yeah, yeah, it totally, God, that guy moves fast on the ground. It's unbelievable. But yeah, so that, you know, that, that was one of those where, God, I wish that kind of stuff could be seen by the folks watching the race. Cause it was just magnificent. Those kinds of experiences. It was really cool day.

[00:34:07] **SPEAKER_00:** So as you're going through, obviously you guys are kind of working through some pretty difficult problems together, like when to fly, when not to fly, where to launch from, you know, and I'm sure at some point everybody's. He's blowing up at each other, but what were some of the, you've, you've talked about having a ton of fun in the race. What were some of the funniest moments in the, uh, in the race?

[00:34:28] **Gavin McClurg:** Oh man. You know, I, it's, it's really hard to say cause you don't, you don't interact that much with other teams, but I, I feel like we've got something really special with our team because we never stopped laughing. I mean, there, there are times where it's pretty intense for sure. Um, you know, like the last day I, there was definitely some grippage going on. With the Canadian behind us, because that dude moves fast. He's incredibly tenacious. I mean, I just couldn't shake him this whole race. And, and, uh, and I mean like the night before this is, this is terrible to admit, but I got to do it because I got to give props to him. But the night before, you know, so he and I, and the pole had big, a pretty big day and I chose a different route up the Sandrio Valley on the North side.

[00:35:13] They were on the South side. I got slammed by a bunch of wind at one point, top landed and was horrified to learn that they were going to crash. They were both ahead of me. I just couldn't believe it. I was, you know, I'd been flying well and I thought our route was really strong. And, and, you know, Bruce was like, well, they're not tearing you up, but they're both ahead of you. And, uh, and so that was just a magnificent day. I won't get into it, but some of that is in that video that I put up just, you know, it was tall. It was beautiful. It was fun. It was good flying. I, at one point I top landed and had to launch off this cliff that was like 2000 feet straight down. It was really cool stuff happened that day. But at the end of the day, I was like, I'm going to crash. And at the end of the day, I've landed 2k in front of him. He just a tenacious pilot. He was scratching forever. And had he known that I was coming up over his back, he probably should have just landed and walked.

[00:36:00] He would have had me, but, um, he was scratching and scratching and scratching forever. And I didn't try to scratch at all. I just was, you know, I was watching live tracking when I was in the air and I was like, ah, I got him. And, uh, and I landed like 2k ahead of him, which is usually, you know, that's enough of a margin. All you got to do is just keep live tracking on and make. Sure. You stay ahead of them. You know, there was only one way he and I could go in the next day sounded totally unflyable. And so I don't know if at one point, but I thought he was just going to be, you know, like walking fast, like we normally do, but it was very clear as soon as I hit the ground and, you know, it was 2k ahead of him. And then when he stopped flying and packed up, he was running. I mean, I can tell him he was at a trot. And I, like I said, I can't run. My knees are trash.

[00:36:46] So I was like, I can walk really fast forever. But I'm not a runner. And, uh, so I started running and, you know, two hours into it, he still was trotting along. He's still running. I wasn't putting any distance on him. And, and, uh, and so I texted him and I was like, Hey dude, I don't know that 14th and 15th really matters. Like why don't let's, let's have a gentleman's agreement here. I'm not going to, you know, I'm not going to let you catch up, but I am going to stay ahead of you. But, you know, does it matter if we're five or 10 K farther along, we're not going to catch anybody. Like, let's. Let's just walk and have a nice time. The race ends tomorrow at 11 AM and, uh, you know, please stop running. And he was like, you know, if you let me catch up, I'll have a beer with you. But nah, this is a race.

[00:37:33] **SPEAKER_00:** Nice. Oh, good on him. It was

[00:37:35] **Gavin McClurg:** really cool. And I even fired back at him and I was like, God damn it, you know, up yours. And, uh, but, but then I thought about it and I was like, yeah, right on. Cool, man. That's cool. That's awesome. He pressed hard. I mean, so I ran that night until 10 30. You know, until the shut off. And then in the morning, I mean, it was literally like standing on a starting line at the morning at five o'clock, we were ready to roll. Yeah. And, uh, sure enough, he ran and then we started going up over the past at Domodossola and, you know, it was really obvious that we had him. And, uh, and then, you know, the only thing that could be dicey was that if he went to try to fly, because it, like I said, there was a lot of headwind, but it was sunny. It looked flyable and there were places to launch it, you know, constantly going back and forth to Bruce and Ben. Like, are you ready? Are you sure he's not going to go to a launch?

[00:38:21] Are you sure? Are you sure we shouldn't go to a launch? And they're like, nah, you got him. You got him. You know, it's, it's way too risky. He might try cause he needs to, he's not going to catch you on the ground. He needs to try something, but don't worry, you got him. And then he did, he went up, you know, he broke off the road and started going up to a launch and holy shit, we were nervous. It was like, oh my God, if this works and he flies over our head at the bell, it's going to be so depressing, but it ended up, you know, it ended up, they were totally right. But there were, there were moments like that that were pretty serious. But for the most part, you know, every single time Ben drives me in the car, he, he honks his horn, flips me off, you know, and that sounds harsh, but it's hysterical. It's like, we just never stop giggling. And I think, uh, it's a pretty precious, it's really hard that your support crew, it's a really hard job.

[00:39:06] You can imagine them and they get, they get no sleep. Uh, it's, there's a lot to do. There's a ton of logistics, but you know, from, from the experience of the 2015 race one, that really helped. So these guys were. Super tight this time. They were just totally on it. And I mean, in terms of, and the 2015 race, you, we needed pages after the race to write down all the mistakes we made and, you know, just to try to clean it up for this time. And just because we were rookies, we didn't know. Sure. And, uh, this time, you know, really the mistakes we made, you know, there was that early one, you know, with the night pass that, that could have gone our way. I don't even know if that was a mistake.

And then, you know, me bombing out. And again, that's, that's just paragliding. That's what happens. You know what I mean? Other than that, you know, they were just incredibly tight and we, I can't isolate any one time that was more hysterical than another, but I just promise you, we just, we just never stopped laughing partly is because they give each other constant shit and they give me a ton of shit that that's our, that's our conflict resolution.

[00:40:07] You know, we, you, you need to have a plan for conflict resolution, but I see a lot of the other teams just, I don't know, in a way, I think they're taking it too seriously. It, it, if you, if you take it. Really seriously, it just piles up and you just can't, you know, if you start placing blame on, on others or, you know, it's that dynamic is way more important and way more. It's funny, you know, that you'd think the race, you know, the takeaways are, you know, the flying and the beauty and being in the Alps and that stuff's all great. But for me, it's that it's, it's the team it's, it's, uh, you know, that at the end, that's what we all cry about. It's not, it's not the, uh, it's not. It's not pulling it off or, you know, even being healthy or any of those kinds of things.

[00:40:53] It's just like, man, you guys are, you guys are my best friends and, and I, I can't believe that the, that it's over. It's depressing that it's over because you're, you're, you're not with them anymore. That's what hurts at the end of it. It's not actually the end of the race. It's that, that bond and that what you create during that time and the trust that you put in these guys and, and the hell you go through is, you know, it's, I haven't been to war, but it must be similar. Yeah.

[00:41:19] **SPEAKER_00:** I mean, Sebastian younger talks about it and yeah, certainly hard circumstances and hard dudes and or girls and it's, it's pretty good time. Was it, uh, was it this race or last race where they fed you cat food in the last

[00:41:32] **Gavin McClurg:** one? They kind of did it again, this one, but it was a tired joke by that point. But, uh, yeah, the last one, it was, that was an awesome night. So it was the night we pulled my first night pass. Uh, there was a river coming down the road and these downbursts, I mean, we could not have pulled a worst day. I had to pull my night pass and it was just the worst weather and about 10, 10 30 that night. Uh, it was raining really hard and I called the team and I was like, you guys gotta get back here, man. I, I gotta get in the van and just wait this out. This is ridiculous. And, uh, and so they drove back and I jumped in the van and there was this girl that, uh, was just, you know, a fan of the race that had been riding along with me on her mountain bike. And we, we'd just been chatting for the last couple of hours and she was just fascinated with the race. So, so, so she got in the van too, just to get out of the rain. And, uh, you know.

[00:42:18] I changed out all my stuff and I was kind of grumpy and, you know, tired and my feet were hurting. And, and, uh, so I was like, Hey, you know, uh, Bruce, can I have some dinner? Cause Bruce does all the cooking, he's an awesome cook and Bruce, can I have some dinner? Yeah, no problem. Gavin. They put out this, like it was weird. I knew something was up because they put out, you know, they like proper, you know, here's the fork and the napkin, like a proper table setting, you know, we don't have time for that. And then, and then it just a can of, of, uh, whiskers, cat food.

[00:42:50] And the girl was like, what the hell I knew what was going on. And Ben was like, stop being a pussy. Get out the door. It was classic. So, I mean, just to have the, just to have that all planned in advance, like knowing that at some point I was going to be a jerk and this was going to be how they were going to defuse the situation. It's conflict

[00:43:09] **SPEAKER_00:** resolution. It's a good way to do it. Totally. Totally. It was awesome. So every race, it sounds like, or every, every pilot in the XL program. Oops. Has some pretty scary moments. Was there anything this time that stood out as like, wow, that was, that was truly terrifying.

[00:43:25] **Gavin McClurg:** Not, no, not really. And it was kind of the same case in the first one. You know, I, I, in, in the first one there, there was a day where, you know, I, I basically should, I should have died. Yeah. Well, I got caught in, on the Lee side of really strong, like 60 mile an hour winds and Valley winds. Um, and you know, at one point my burial was minus 20, you know, I mean, just, just, just re just terror, terrifying air and, uh, and kind of got lucky on that one. Um, so, so I shouldn't have said, so the first one, it was interesting at the end of the race at the first one, you know, sitting around in Monaco that night with, I think it was Paul Guschlbauer and Ferdinand, uh, Aaron Durogati, a couple others. And, uh, everybody had a story that was pretty terrifying, you know, and it was, it really kind of set me back because the euphoria of being there had kind of clouded that experience.

[00:44:18] And maybe a couple others. That were, that were a little bit nerve wracking, um, but you know, for the most part, even in that race, even with that experience, I felt like, you know, that, that, that can happen just normally and normal flying. That's just part of the game that we're playing. And it wasn't, you know, I think what's different about the X-Alps is that you, you get in a mindset where, um, and you've done the training and you trust in that training, you get in the mindset where you can handle stuff. That's way beyond record. You can handle recreational flying, but you can handle it safely. And I never really felt like in this race, I never felt like I was really out there on a limb. Um, there, there were certainly a lot of days that were kind of overdeveloping where you you're like, man, if I was not in this race, I'd land now.

[00:45:06] Whereas I pushed it maybe another 20 minutes or something. So you, you know, judging, judging when, when the Gus front's going to hit and when the lightning is going to start is impossible. And so. That's just, that's a game. That's not going to end. Well, if you keep doing that over and over again, and I'm sure a lot of people in this race had that happen, but for the most part, like the day getting to girl, listen, you know, the, the, it was just completely blowing up, you know, flying was starting to get way too easy. There was lift everywhere. Um, you could see big areas of rain, uh, around, around me, you know, to every direction. And as I got across, I flew across the girl, listen, Valley, and it started getting really shaded out. And, uh, you know, top landed next to this little tiny house and, you know, 10 minutes after I landed, it was raining pretty good.

[00:45:55] That's kind of close, but, but it was, you know, the wind hadn't hit, you know, so there were, there were things like that, but probably the diciest thing I did wasn't actually scary. It was hysterical in some ways, but there was another launch. I was up there with Ben. Uh, we were going up the, uh, I can't remember the name of that Valley. We were going to heading up towards the Timels Yacht and, uh, and we were rallying up to try to just find, it was really unstable and we knew it was going to get worse. And later in the day, we were like, we had a really narrow window to fly. And, uh, and, and I'd actually been up this one in 2015 training this, this one kind of Ridge line, but I'd gone way higher. We were trying to find a launch that wasn't so high as I could get off the Hill quick. And there was nothing, there was just, there was no way to go is just huge, tall trees. We found this one place that looked like it had been logged at one point a little bit.

[00:46:41] So there were still big trees, but there was, there was some big gaps in them and there was this little. Like ramp and then, and it was just completely covered in small twigs. So, you know, and then at the end of the ramp, there was like a 10 foot cliff and then, and then just basically trees and, uh, and, but the angle of this thing was that there was no air coming up, you know, we were kind of being blocked. And so to get off it, I basically had one step. So to get off this, you know, I was basically standing right at the top of the cliff, kind of one step back from the top of the cliff and it was only a 10 foot cliff. I mean, it's. I wouldn't have died if I didn't launch, but it would have been really messy and the glider would have gotten ripped and wouldn't have been nice. And so first we tried to clear off all these kind of branches.

[00:47:27] So it wasn't going to get caught in my lines that took forever because there was a million of them. And then just as I was about to pull up, basically if I made it off the cliff, then I had bank right 90 degrees and then immediately left to miss these two trees, but it looked pretty possible. It didn't look that bad. And. And, uh, but right before I pulled up, I just changed my mind and went, nah, cause I was going to do, I wanted to do a reverse and make sure there was no twigs in my lines. But if it was a reverse, then with no wind coming up with a 10 foot cliff, it just didn't seem like that was going to work. And so, you know, Ben's standing there holding up the wing and, uh, right at the last second, right before we were kind of ready to go, I ducked under it and just yanked and did a forward. And I, we had agreed that he wasn't going to say anything unless there was a major problem with the wing.

[00:48:15] And like, you know, a big, huge branch, you know, in something. And so all I heard from him was you're fucking crazy as I kind of lopped off this cliff and did the right 11 and it worked, you know, it was totally fine, but, um, and it wasn't actually, like I said, it wasn't that scary, but that's what I love about that race is it puts you in the craziest positions and, um, and you, it's just funny. Your brain starts operating. I mean, maybe some of the other guys, they operate like that all the time. But for me, it's kind of the, in the ramp up to the race, you know, you just, you get in this zone where you got it and, and everything's going to work and you're going to be fine. And, you know, I don't always have that when I fly most of the time, I, well, not most, but a lot of the time I don't at all, you know, where you just like, Ooh, I don't know, this doesn't feel right.

[00:49:06] Or man, it is really rowdy today. Or, you know, there's, there's times where you just have that kind of like true grit where you're like, yeah, bring it. Yeah. This is rough right on. And there's times where you're like, this is rough and scary. I don't like this. And, and for some reason with the race, it's like, I, you're, you're definitely more in that ladder mode where you're like, yeah, I got this. This is cool.

[00:49:28] **SPEAKER_00:** That brings up a question of one. That's one thing I've heard you say a couple of times is, is the mantra. Like I got this. Was that something that you thought about specifically for this race is like some default thought patterns you were going to have, or was that just, do you think the race kind of brought that on and you weren't super conscious of how you were? Or managing the mental aspect?

[00:49:48] **Gavin McClurg:** I think both, um, both in the 2015 and this race in June, kind of the month before I went through a lull where it was more scary than the whole kind of bill Belcourt concept of bringing it, you know, that you, you just have to be super calm. I mean, I, I've just always believed in paragliding, you know, to not get hurt, to keep it safe. You've got to be really mentally strong. You've got to really be confident. And I'm naturally a confident. Person, but you know, there are, there are times where those lulls come, you know, maybe after a really scary flight or a near mistake or, um, and in the 2015 race, I just, I went through this week where I was flying down in South France, uh, the kind of the line down to Monaco and it's just dicey down there.

[00:50:33] It's really, you know, no one flies down there typically, except in this race. And you're, you're dealing with a ton of value in and lots of high tension power lines and very few places to land in some areas. And it could just be, it could. It'd be pretty scary down there. And I was just having flight after flight. That was really scary. And I, I started thinking like, what the hell, what am I doing? There's no, and it also saps a lot of your brain energy, you know? So it's like you, you get, you don't realize it, but your brain's getting tired. You know, we think about the race as being this major physical event, but, um, I think a lot more of it is just, is, you know, you, you have to get sleep. You have to get recovered. You have to get your brain. Uh, you know, before the race I'm talking about in the race, it's kind of, it's big, pretty tricky to get all that, but you know, like Chrigel talked about that, that there are times where it's really on and you have to be really focused.

[00:51:27] And so when it, but so when it's not, you have to be really focused on being not focused. You know, you have to be, you have to give your brain a break. You got to relax. You got to back off. You got to enjoy, you got to look around, you got to laugh, you know, that's that whole part about not being so serious. So, yeah. So anyway. And then the 2015, 2017 event, I would go through these, I went through a lull where I thought, holy shit, man, this is not the frame of mind I need to be in for this race. So I think it was a combination of, you know, just going to bed thinking like tomorrow, I'm not going to be like that, you know, tomorrow I'm going to bring it. And, uh, and, and also just, I think it's the natural cycle of paragliding. You know, there, there are days where you're just a lot more confident. There are days that you can bring it easier and there are days that, that, uh, you know, when it's really rough and spicy and sharp that you're, you're loving it and you're, you're like, yeah, come on, bring it.

[00:52:21] I got this. And, and, you know, you have the trust in your wing and you have the trust in your training and there are days where you're like, yeah, I'm going to, I'm going to, I'm going to land. I'm like, this isn't, this isn't working for me, you know, in the, in the X ops, I, in both races, I never had that. I mean, it was, I never had the feeling like, oh God, I need to land. It was always like, yeah, right on beat me up. Bring

[00:52:44] **SPEAKER_00:** it. I mean, there's significant pressure and there's a really clear goal. Like those things really help, um, keeping your mind right to, to achieving something.

[00:52:51] **Gavin McClurg:** Yeah. I think you just have to believe it'd be interesting to talk to the guys that flew out of that Canyon day too. Cause I, I, I have not seen flying that dicey before. Uh, and then I actually, when I got in the air, um, I was out of the Canyon, so at least I had places to land, but I mean, it was terrifiably bad and flying in Fern is always really scary. And, uh, I mean, there's just huge holes in the air, you're just flying in total rotor and, uh, it's not nice. So, but it would be interesting to talk to them because a couple of those guys just dialed down out of the sky, just, you know, just spiral right to the ground, started walking again. So clearly it was beyond some of their, you know, margin levels that were, that they were comfortable with. Yeah.

[00:53:35] **SPEAKER_00:** So one more question that's kind of really specific to this race. And then I want to talk about some prep stuff for, for this. You did beforehand and maybe what you're thinking after one of the points that Chrigel brought up in the conversation you had with him was how he chose his glider, um, and safety versus performance with that in mind. Like, how do you feel about wing choice, um, in general, did that change the way that you thought about your wing?

[illegible]

[00:54:46] I was on the, the, the peak four or the, sorry, I was on the ice peak seven in 2015. So normal weight glider, which that, that was a bummer carrying that extra weight. But, uh, you know, I could just really see it that day that I had a hotter glider and it really helped. And the reality is, is I'm not as good a pilot as Chrigel and, uh, Gaspar and some of those guys that do a ton more racing and then have just a lot more years. So. For me, that was just a decision that I'd made because I've flown that glider so much. And that's the glider I fly in some Valley, which is just rougher than anything in the Alps. So to me, that, that, that was just the right choice. Then, you know, I think his, you know, then this, this race, I used the climber, but there was, uh, you know, I, I think that there were a lot of guys on the Zed Alps on the Zeno, the lightweight Zeno in this race.

[00:55:40] And Chrigel beat them all. So, you know, I think, I think in this race, it was less of a factor performance because the weather was so bad. It was just better to be on a, on a safer, easier to handle glider anyway. But yeah, I, I, I thought what he said was really interesting because it was probably not a pilot in the world that's more comfortable on a two liner. So clearly he's onto something clearly. I probably need to rethink my strategy there. Uh, if I am stupid enough to do this again and, uh, yeah. So I, it's, I, I found that really fascinating and, and I'm going to follow up with him on that in our kind of bonus talk. Yeah.

[00:56:17] **SPEAKER_00:** Maybe next time you'll be on the, uh, the hook for, yeah, right. Uh, it's funny. Okay. Let's, let's shift to, um, kind of pre and maybe some post post-training stuff. Your physical training was obviously thorough. Seemed like it was pretty similar to the year before, but it also seemed to follow in you up into the race that you were doing, you know, the year prior to the race or two years, you're doing something different for flight training. Can you talk a little? A little bit about any specific flight training you did for this race and if you think it was worth doing, or if you should have done more of one or another thing.

[00:56:48] **Gavin McClurg:** Yeah. So I was a little hamstrung this year because I had a mountain biking accident last September. So basically a year ago and a really major surgery, rotator cuff surgery and stuff was October 4th. So we officially start my physical training October 1st. That gives us, you know, nine months and a few days before the race this year, the physical training was very similar to what we did. So we had to work around the shoulder, uh, for, you know, so instead of doing a ton of ski touring and, you know, November and December, I was doing a ton of time on a stair mill. It basically just meant my training was a lot more boring, but, but yeah, Ben arranges all the physical training and he just kicks ass. And, uh, you know, from that side of it, we felt really strong. We did change a lot in terms of diet, which we'll get into here, but, and, and supplements and stuff that, that worked really well, uh, this time around.

[00:57:41] But the, the, from the flying side, because I was, because of that surgery, I basically couldn't start flying again until March. So I missed, you know, I, I had plans of Brazil and Columbia and Mexico this winter and, and had to, you know, skip all those. So definitely came into the season a lot more rusty. I mean, I think even right now I've got, you know, 150 hours this year, which is way below my average. So, and way below what I really wanted to have going into the race. So. Um, how much did that affect me? That's kind of hard to tell, you know, I felt pretty tuned up when the race went, but, you know, certainly, uh, you know, mistakes were made in the air and had, you know, just hours add up. So

for sure, I was probably, uh, behind there.

[00:58:28] What I did do, uh, very specifically this time around that I didn't do enough of in 2015. And that was just because what I learned in the 2015 race was, um, how important ground handling is. I've always had an emphasis. Anyway, I know how important it is, but in the race, um, you launch and land in some really tricky spots. And so I tried to put a lot of emphasis on ground handling. And then I also tried to do, um, quite a bit more acro training. And if I could have done anything more, uh, I would have done a lot more acro training. It's kind of tricky for us where we are. We don't have water. And so all the acro training I did was with Cody Mittenck, and we did it over the desert. And, uh, he has. Now changed his philosophy on that.

[00:59:13] He doesn't really like that. We're doing that over the dirt. And so we were, we were doing it in a way where we felt like it was pretty safe, but it's just still not very safe. So before, if I do it again in 2019, that's what I would focus on the most would be more acro training. And you saw it with Pal Takats, you know, he, he's just a acro legend. I think in that, in that race, the more wing control skills you have, the more SIV, the more acro and the more ground handling, I think that's way more important than time in the sky.

[00:59:47] **SPEAKER_00:** Huh? So that's, that's another question I was going to ask you is that there, there's a bunch of different types of paragliding athletes in that race. There's world cup racers and general adventures and acro pilots and endurance athletes. It sounds like you're saying that, that you think the guys that have maybe the most advantage might be the acro guys. If you were to decide to do it again, is that what you'd focus on or would you put a bunch more racing experience? Into your, in your quiver?

[01:00:13] **Gavin McClurg:** I mean, I, ideally you do it all and you know, we, we, we have, we have the template to follow, which is Chrigel and you know, he is one of the best in all of those things. You know, it was surprising for me to hear that he feels like he's not a very good climber compared to some of the top guys on the world cup. But you know, this, this, this isn't meant to be a slight against anybody, but we could look at some of the, you know, real contenders. And kind of look at their strengths and maybe their weaknesses, you know, somebody like Aaron Durogati, for example. So he's been, you know, world champion, uh, twice in the last five years. I mean, he's, he's the only person that's done that. He's won the Superfinal twice. He's young. He's incredibly strong.

[01:00:59] He's incredibly fit. I think in the 2013 race was the first time he'd flown over 200 K, uh, in a day. So, I mean, he's, he's one of the best, uh, certainly. Yeah. Certainly one of the best racers, probably even better now than Chrigel in terms of like world cups. Uh, but then, but Chrigel still beats him pretty handily and he has the last three times. And so, and then you have somebody like Pal Takats who, you know, more recently got it. He did the X-Ops back in 2009, I believe too. So, I mean, he's been a cross country pilot all along, but he's got, you know, just, he's by far the best acro pilot of any of us in that race by far. And, uh, and, uh, and he's also become a really solid XC pilot, but where, what you could see him focus on the last couple of years where it was racing, he's been doing a lot of races and a lot more bivy flying.

[01:01:52] And I mean, he clearly, he, his preparation for this was, I think he even told me that his physical training was not that intense. He was really more focused on becoming a really good cross country pilot. And for him, that was the racing side of things. And Chrigel mentioned that in his, you know, when I talked to him that he, I asked him, you know, what, what do you have that the rest of us don't? And part of it was his attitude and the scramble philosophy. And, uh, clearly a lot of it is the training, you know, just flying in absurd conditions. So he's, you know, so he can handle it in the race, but, you know, he's done all of that. You know, he was one of the first guys to do the infinity. He won the world championships three times. I keep saying world championships and that's, he's won the world cup three times. Um, there are two different things, but you know, he, he has, it's kind of all those things.

[01:02:42] So like a Paul Guescher Bauer, uh, third now twice or maybe three times and then ninth in his four events. I mean, so he is crushing, you know, and makes really good decisions and is very strong, is very fast on the ground, very fast up mountains, but he has very little racing experience. And so, you know, I think for each one of us, we have to, you know, we have to carve out time to take on our weaknesses and, you know, so like for, for somebody like Aaron Durogati, he's got to, you know, I would suggest that he's got to do more bivy flying and he's got to do more, you know, try to do more big, long flights, you know, and, and get off the bar and fly slower and go back to climbs and, you know,

do stuff that you would never do in a race in a, like a world cup, you know, that's all about speed, speed, speed and short.

[01:03:31] And they're not very, they're, you know, it's very rare for a world cup to go more than like two and a half hours or three hours, you know? So, you know, he's got to learn how to fly 10, 11, 12 hours. Um, because that's, that's Kriegel's genius is he can stay in the air all day.

[01:03:45] **SPEAKER_00:** So it brings up this, this point. There's, it's almost like we're missing some important parts or, or an important part, and that's the decision piece. Um, it seems like it's a huge part of the success in the event. Did you find a way, or did you think about a way to practice making big decisions before you started at this time?

[01:04:07] **Gavin McClurg:** Yeah. So basically what, what I worked on really specifically, specifically was when, when we, when we looked at our 2015 event and we kind of wrote it all up after the race, we, what the mistakes kept coming down to over and over and over again was Gavin bombing out or Gavin flying too fast or Gavin being impatient, you know, because I, I have more of a race mentality and I, I haven't done nearly the world cup experience to, there's a lot of the guys in the race, but you know, I, I, I flew the X-Alps like it was a world cup. And, you know, when you look at the guys who do really well, you realize that slow is fast. You know, it's all about staying in the air and top landing when there's a little bit too much cloud and waiting it out.

[01:04:52] And, you know, we'll basically top landing all the time and, or in going back and topping out climbs. And there, these are things that I don't naturally do very well. And we see it. That's, that's kind of an American thing. Uh, it's kind of funny. We, we see that in racing and we, we are, we're just impatient pilots. And, uh, and so this year when I went over to Europe and even before that, when I was back in Sun Valley, we actually had quite a good spring for flying. My whole philosophy was just to fly slow. And anytime I was, anytime I was kind of unsure about something, unsure about the weather or maybe too much serious or the wind or anything, I would top land instead of, you know, trying to eke it out and bomb out and walk back up, uh, I would top land and wait it out.

[01:05:40] So I think from that. From that perspective, the, the key there is recognizing when it is good and, and putting down the hammer and flying really fast. You know, you can't, you, you know, they're, they're too slow too. Um, but I think that I didn't do anything to answer your question. I didn't do anything mentally specifically in that regard, like to just kind of prep in terms of being, uh, bullish or stubborn or, uh, really solid mentally. But I did, what I did was just try to really change my flying. And, uh, and I think that really paid off. I think that was, that was, that really worked.

[01:06:18] **SPEAKER_00:** Interesting. Yeah. I mean, it's kind of a woo topic. It's really hard to, to lay out. Let's hit some more concrete stuff. So you had the, the physical training was the same. Was there anything prep, uh, nutrition? You said some supplements, weather, geekery gadgets, like anything that you found this time. It's like, oh, that was really useful. And I'll incorporate that into future races or future flights. Um, that was, that was different. What'd you learn?

[01:06:42] **Gavin McClurg:** Yeah, that was really cool. So we, we basically in the 2015 event, I had a lot of problems swelling, uh, at night and I had a lot of trouble sleeping. So I would just wake up and just lakes. It wasn't like wet, you know, I would, I would literally wake up in a lake of water that was just from sweating. And so my feet blew up, uh, which meant my feet wouldn't fit in any of my shoes, which led to really, really, really bad blisters. You know, and basically it was kind of like when we looked at it at the end of it, it was like, well, I'm not going to be able to do this. So Jesus, I just lived on goo for 10 days and tons of Coke and, you know, just carbs, basically just sugar, Coca-Cola, not cocaine. Yeah. Coca-Cola. Yeah. Right. Good to point that out. Yeah. So, I mean, it was just, it was, you know, I, I tend to eat pretty well, but it wasn't, you know, we, I wasn't eating like that in the training.

[01:07:33] And so suddenly we were in the race and it was just, you know, your heart rate so high a lot of the time that you just don't, it was hard to get down real food. Right. And, you know, obviously big dips. Yeah. And try to be pretty big breakfast, but in between it was just living on sugar. And so that was the first place we attacked. I actually went to a guy down in Pocatello that does a lot of works with a lot of Olympic athletes and we did massive lab tests. So tons and tons of blood tests and his kind of specialty is, is hormone stuff. But basically we, we, we went into this one with the idea that we would make me a lot more fat adaptive and use a lot more protein. Yeah. A lot more fat and, you know, carbs still have their place in a race like that for sure. But the big difference is like in an ultra thon, you know, you, for

20 hours, 16 hours, 24 hours, whatever, you need whatever you want.

[01:08:24] If you've done the training, you know what I mean? You just, you just need calories and you need sugar and, you know, you can do that Coca Cola and goo and all that kind of stuff. Cause it's going to end. But our philosophy going into this time with 10 days or 12 days, this was 12 days. Basically it was just an hour under 12 days. Um, that you just, you know, it's, it's, it's, it's, it's, it's, it's, it's, it's, it's, it's, you know, you just think about it like, Oh, that's not how you would eat if you're just living. So, um, we really tried to go, you know, most of the days were kind of six to 8,000 calorie days. Um, that's pretty hard to replenish, but what we were, what we really tried to do from the very beginning of the training was make me a lot more fat adaptive. So, you know, things like MCT oil and, um, just a lot of fat and a lot of protein. And, and then during the race we used, you put me onto this.

[01:09:11] Um, you know, some of the supplements we used were just wicked. So one of the things I got from the doctor in Pocatello were these magnesium sticks. They're like deodorant sticks. Um, that's just basically pure magnesium. There's a couple of different ones. There's one before you start and then there's one as you're going along. So, you know, it's basically impossible to keep your magnesium levels high when you're working that hard. So this was just a way to get magnesium into my body immediately through the skin rather than taking pills. So your stomach had to churn it out. So that was huge. Using Peter Defty's. Was huge. So these are like, you know, basically drinks, you know, drink mixes, uh, that you, that you just fire off. Um, and we would do three or four of those a day. So basically during any of my big climbs and that's, this is a mix that's just basically fat and it's made from, uh, wasps and it's delicious.

[01:10:03] And I just noticed a huge difference. Um, there's like the little goo

[01:10:07] **SPEAKER_00:** packets and it's, it's more water than goo for sure. Or a little watery. Yeah. Yeah. Yeah.

[01:10:12] **Gavin McClurg:** I mean the, the, the goos, you know, just take a lot of water to digest. Um, and so they're, they're, they're working against you when it comes to hydration. And so the vet Vespa was, I almost felt like that stuff was like cheating. Uh, so that, that was, that was great. Uh, we used a lot of stuff from on it, just, you know, liver cod oil and joint oil and MCT oil. And, you know, I just loading up on that stuff. They've got this stuff called total primate care. Uh, there's a. Morning and an evening packet. And that's just like, just good stuff. Kelp and cod oil and stuff for your joints. Um, you know, I found since I've been on that stuff now about a year, I haven't had a cold, you know, so I, stuff like that really helped. Whereas in the last race we were, I was just eating Advil like it was bananas.

[01:11:01] You know, I was living on Advil, you know, four or five morning, noon and night. Not

[01:11:08] **SPEAKER_00:** good for your system.

[01:11:09] **Gavin McClurg:** Not good for the system. Because the swelling was so bad that what we've discovered is that it was just murdering my liver. And that was leading, that was actually helping the, this time I had no swelling whatsoever. I slept like a baby every night. I, my feet didn't get bigger. Uh, you know, it was just clearly, we kind of nailed that. Significant improvement. Really significant improvement. Sleep. I slept great. I worked with Ian Dunican who you put me in touch with. I'm actually been doing a podcast with him about sleep. That was really useful. Uh, yeah. I mean, I think that one of the huge things I saw that one of the massive differences in the 2017 and 2015 race was the preparedness of the teams. When I went in, you know, you spend a week there at the, in Fuscial in the camp before the race kicks off.

[01:11:59] And when I went in 2015, you know, pretty much right away, I was like, half of these people haven't prepared. Right. You could just tell by looking at their bodies, you know, there was like, okay, you know, I know all these guys are good. They're good pilots, but I basically wrote half of them off right from the beginning. I just thought that they're going to, they're going to crumble, you know, come day five, six, seven, eight, nine, we're going to see people drop. And that's exactly what happened. And in this, this time I was like, shit, these guys are fit. I mean, there was, it was just a whole nother level. People are really, and that's, it was interesting talking to Chrigel before the race. I had dinner with him one night and, you know, he was talking about back in 2009, even 2011, you know, it was just he and Thomas, they could handle it. Just the two of them. And he said, he made the comment that it was truly more of an adventure race.

[01:12:44] Then it was, people were moving a lot slower and, you know, you'd wait five, you'd wait an hour for your buddy to catch up with you. And, you know, it was, it was more like a backpacking race across the Alps. And whereas now it's just every, it's just getting really fast. You know, you've got these guys that are ultra thoners that are also really good pilots and they're taking it really seriously and people are training really hard. And, and so, you know, going into this time was actually quite intimidating. You know, you've got all these young guys that looked really fit and, uh, and then you could see it prologue how fast these guys were. And so, yeah, that, that's pretty interesting. There's a huge spread now in age and, you know, me being one of the oldest right by far, uh, 45,

[01:13:27] **SPEAKER_00:** 45. Okay. Was there anyone older?

[01:13:30] **Gavin McClurg:** Yeah. The couple of guys, Claudio, the Argentinian guy, I'm not, maybe, I

[01:13:35] **SPEAKER_00:** don't know. I might've been it. Yeah. And a bunch of dudes. It was, who is the youngest? You know, Nelson to Freeman

[01:13:43] **Gavin McClurg:** was the youngest in 2015, I believe, but all those guys are pretty young. Nelson Stanislav, um, Benoit is young. I don't know. I think he's 28 there. There has to, I'm missing some guys here, but I think there's a couple of guys kind of in their mid twenties,

[01:13:58] **SPEAKER_00:** twenties. Okay. So going up against 45, that's, that's a significant difference in, in physical prep. But I mean, it looked like, looked like you had it, that there wasn't a, uh, a big problem with keeping up the pace on the ground.

[01:14:12] **Gavin McClurg:** No, no, I was really quite surprised at the end, you know, Red Bull keeps statistic and statistics are, you gotta kind of be wary of those because you, you know, they're, it's all, it's all depending on that device that they give us tracking us accurately. Uh, you know, like when it, when it says that we've flown a thousand K that's counting all the circles, that's kind of all the turn turns, which, you know, in a database like X contest doesn't count any of that stuff. So that's not really how we count flying, but for the ground stuff. I think they're pretty accurate. And when he looked at the stats at the end, I was pretty fast. So yeah, I, I, that's interesting. You know, like Toma is really the only guy that runs consistently and he's kind of jogging, but he can do it all day. You know what I mean? He really can move fast on the ground.

[01:14:57] What was great was, uh, that I was stronger at the end, you know, like I didn't get slower as the days went by, I got faster and I felt better and that was different than 2015 and, um, and, and it was harder this year. I mean, we did a lot more time on the ground, so I'm encouraged by that. You know, it was, it was encouraging at the end of the race to go, you know, I think, I think that's the cool thing about paragliding is that we, you know, it's, it's not a young person sport necessarily, you know, and, and we, we see it in the results. And so you certainly see it in the world cup results. So, you know, if I decided to do it again and we're basically not going to make that decision for a year now, but, uh, you know, if I decided to do it again, you know, I'm, I think my body could handle another one.

[01:15:42] **SPEAKER_00:** That's encouraging. Yeah. It feels good. So that brings up the question. I mean, you got a bunch of folks listening to this podcast. I know every time I, I hear your name mentioned, guys are talking about the X-Alps. Um, you're, I'm guessing you're going to inspire a bunch of folks to, uh, to get out there and do that race or races like it. If, if those guys or girls were to come to you with, um, requesting advice, what advice would you give them kind of in general for these X-Alps, X peer, whatever it is, type races?

[01:16:10] **Gavin McClurg:** I don't know of a better thing to do with your time. So the juice is worth the squeeze. All right. You know, when I, when I first started watching the X-Alps, when I was a very new pilot, I think the first one I watched was 2007. Um, I just thought this is the coolest thing I've ever seen. Like, I mean, it's way cooler than an ultra thon. It's, it's, it's, it goes many days. It's dicey. It's got all the elements of just, just insanity. And so, uh, I, I didn't know. I just couldn't back then. I couldn't even perceive that people could do it. Uh, it just blew me away. And so, you know, a few years later, I started flying a lot more and it started being like this little, like, God, I wonder if I could do that. So I guess what I would say to people that are, that are, you know, if you're thinking about it, you know, seriously, the first thing is it's going to take a lot of time, you know?

[01:17:04] So if you don't have a lot of time, then I wouldn't consider it. It's just, it's just too dangerous. You really need the hours. But if you, if you have this, if you have this, if you have this, if you have this, if you have the time, uh, and you're thinking like, God, I wonder if I could do that. I would say, give it a go. Half of it is getting in. Uh, it's not a slam dunk to get into this race. And so, uh, and you have to remember that it's for Red Bull. This is a marketing event. Uh, you know, this is a big, you know, there's the journalists and the cameras and the helicopter and all that stuff. A lot of that, that I think all of us from the athlete side find really annoying, but you know, they have to do that. And we're happy that they do because it means that we've got an event to go do. But, um, you gotta be thinking about that a lot, how you're, how you're going to get into this.

[01:17:50] Cause it's, you know, you either have to, you gotta have a name, uh, you gotta have results. You get, you know, they won't take you if you're, if you're not, you know, a proven mountain athlete that doesn't necessarily need to be paragliding, but they want to make sure that you know how to navigate and operate in remote terrain. Even if it's the Alps, it's not remote, like what you and I think of it as remote, but, you can get into terrible places in the Alps and you can die. So, um, so it's the whole, yeah, getting in is the first thing I would, so like Ben's wanting to do the X peer next summer. And so I'm coaching him right now. Cause I would be his supporter. It'd be kind of fun, you know, like turning the tables around, you know, Ben's probably 150 hour pilot at best, you know, so he's way lower hours than the guys that are going to win that thing.

[01:18:36] And so, you know, he's not going into it with the idea that he's going to get top five, but he wants to be safe and he wants to have fun, you know? So that's where I would start. Is it, you know, the borns to fly or the expert or the, uh, the X peer, a race that's much, much easier to get in. It gives you something to focus on. It gives you something to train for. And the training I'm doing with him is basically the same training I would do, um, for the X-Alps. So once you've got the getting in handled, um, then it's basically a lot of the stuff that you and I have talked about, you know, like in the ground handling podcast, you know, so his, his weekly training regimen. And he's handling all the physical stuff. I'm not doing any of that, but from the flying perspective, it's, you know, listen to Chrigel podcast, uh, watch, you know, watch ground handling videos, ground handle as much as you possibly can, especially when it's not very good weather, you know, like, like in other words, when the ground handling is tricky, um, and then, you know, you, you gotta get it, you gotta become a Jedi with your wing on the ground.

[01:19:32] That's, that's step one. And then, you know, as much SIV as you can. And then basically you're wanting to. Fly with a lot of purpose that every flight is a training flight. And that's something we hit on, on the podcast again and again and again with other guests, but you know, that you're not just flying around, you know, that you're, you're doing stuff that's, uh, that's purposeful. You're top landing. You're, you're trying to fly when the conditions are weak. You're, um, trying to extend flights. You're, you're using your instruments, you're setting up routes, you're setting up tasks, you're flying tasks, you know, and then if you have the time, you're going to comps. Uh, you. You learn way more in a comp than you can when you're at home. So, um, the more comps you can go do the better that's going to teach you how to fly fast, which is really important.

[01:20:19] That's also going to teach you how to switch gears, which is really important. So, you know, slowing down when the day's not on going, switching from survival mode to race mode faster than, than other people, you know, things like top landing, uh, in a, in an adventure race, you have to have that dialed and that is really dangerous. And it takes a lot of time. And so, you know, we're not going to have been where I would like to have them by next July for that, because of where he lives, he lives in Albuquerque, the flying's, you know, you get one day every 10, if you're lucky. Um, so we're not going to have the hours. We're not going to have the places to, for him to top land. So that means you have to make different decisions when you're in the race. You know, you, you can't just do fly on the wall type stuff. That means he's going to have to fly down to the Valley and put his shoes on and do a lot more walking, you know?

[01:21:10] He, he knows how to walk. He knows how to walk. Yeah. He can hustle. He's fast. So, yeah, I mean, I, I think it's all those, it's all those things. It's all the things we talk about on the show, but I, you know, like, uh, like pal attack had said, you know, in those races, sometimes fast and slow. I think that that's the big thing is just having the mental fortitude to not rush to, to be patient.

[01:21:32] **SPEAKER_00:** That's hard to do. At least for me, that's pretty tricky. Yeah. I mean, that's why it's so fascinating is it requires so many things. You have to be a good ground handler, good acro. Good racer, good mental game, good nutrition. I mean, everything's got to add up for you to win. Um, yeah, that, that's what makes it fascinating. So,

[01:21:48] **Gavin McClurg:** yeah. And it, I mean, and I think that, I think people probably, uh, you know, the, a real luxury that I have is the time and, and, you know, a lot of them don't like Nick Nannans who crushed it this year. He did so well. You know, he, he, he hasn't flown in the Alps much and he's got a full-time job. And so, you know, he came over two days before the prologue, you know, so he hadn't scouted any of the course, which Chrigel doesn't either, but that's, you know, that's different. And Kregel's flown a lot in the Alps, you know, and he did really well. So you don't, you don't have to necessarily do it by that recipe, but that's the recipe that I would suggest, but it's, it's just nice to have, it is really nice to have the time, but, you know, especially for the physical training in the, the, the, the reality is in the race that the, the weather isn't going to be good all the time.

[01:22:37] And, you know, if you can handle the miles on the ground. It, that you're, you're going to, you're going to do much better and there is no real way to do that except to train unless, unless you're just killing in Jornet and you, you know, you just, you're, you're, you're, uh, you're that kind of level, you know? Yeah. That's,

[01:22:58] **SPEAKER_00:** that's not the racer. So last, last two questions I've got are not on the race. What, if anything is next on your list, it sounds like that the X-Alps decision is up in the air. Um, but what else is, what else is in the works that you can talk about?

[01:23:15] **Gavin McClurg:** Yeah. Well, so, uh, eight days ago I had a little girl, uh, yeah, thank you. That was, uh, totally unplanned and really exciting. And so, um, yeah, I'm a dad, so I'm on this kind of next journey and, uh, being a father, which is really exciting. And, uh, so yeah, right now I'm basically, basically how I'm approaching the next race is this, this next year. I'm going to try to fly a lot. I'm really excited about maybe trying to break some state records and, um, excited about flying some new areas. I'm really excited about flying home. You know, Sun Valley is still a place that we just haven't tapped. And so, uh, I'd like to be home a lot more and flying as much as I possibly can. So then if we decide to pull the trigger next July, when it comes time to apply, you know, I'll at least have that box ticked.

[01:24:04] I don't have to worry too much about the physical side. Um, I'll just keep doing that. Um, I'll just keep doing that. I normally do, but no big expeditions. You know, the big one was Alaska last year. And, uh, I just think, you know, now being a dad and taking care of this little one, uh, you know, I, it'd be hard to get away for a huge project like that. So I don't have any huge missions like that planned this year, but I do have some big ones planned the following year, but, uh, can't talk about those yet.

[01:24:32] **SPEAKER_00:** Changes your priorities having that little kiddo.

[01:24:35] **Gavin McClurg:** Yeah, totally. Which is pretty exciting. People keep telling me that it's great because it's, it's probably means I'm going to live a little bit longer.

[01:24:42] **SPEAKER_00:** Maybe so. Maybe, maybe it should keep you alive. That'd be a nice little gift. Right. Totally.

[01:24:48] Cool. I think that covers most of what, uh, most of the questions I had for the 2017 X helps. Thanks a ton for taking the time to answer them. It's pretty exciting to go back and to think about, you know, while you're talking, what we were seeing on the screens and, uh, yeah, super cool. Thank you. Awesome. Thanks, Nick. I appreciate it. Thanks for your time, man. That was fun.

[01:25:09] **Gavin McClurg:** I hope you enjoyed that. Uh, as promised, we've got a special, uh, special episode coming up next week. We've got a special episode with Chrigel Maurer coming up. Sorry. I haven't put that up yet. Uh, still working on that edit and a little more questions for him and, uh, hard to pin him down of course, cause he's busy and he's got kids and a lot of things going on there. They just had the world cup over there in Decentis with terrible weather. But anyway, we're going to get that up here shortly. Stay tuned. I think you're going to enjoy it and we'll catch you on the next episode. Cheers.

Français

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

Show notes

Le live tracking de Red Bull est génial, mais il ne montre pas tout ce qui se passe en coulisses et dans cette discussion, nous plongeons dans ce que les fans n'ont pas l'occasion de voir. Nous parlons de l'entraînement, des compléments alimentaires, de notre décision d'utiliser le nightpass la première nuit, des erreurs commises, des bons coups, des départs risqués, de la météo démentielle et de la manière dont la course de 2017 a été la plus brutale à ce jour. En 12 jours, j'ai fait 16 semi-marathons, gravi la hauteur de l'Everest 4 fois (34 000 mètres de dénivelé positif), parcouru plus de 1 000 km — et j'étais encore à 308 km de l'objectif ! Seuls deux athlètes ont réussi : Chrigel Maurer a gagné pour la 5ème fois consécutive, et le rookie Benoit Outers a réussi juste avant l'expiration du temps. 5 athlètes ont été éliminés et 7 se sont retirés en raison d'une blessure ou d'épuisement.

Transcript

[00:00:22] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans cet épisode spécial de Cloud-Based Mayhem. J'ai fait une petite interview où j'ai été interrogé par un bon ami, Nik Hawks, sur tout ce qui concerne le X-Alps 2017. On a terminé ça, je crois, il y a environ un mois. Et c'est une exclusivité pour vous, nos soutiens Patreon et les personnes qui soutiennent cette émission. J'espère que vous apprécierez. On aborde toutes sortes de sujets sur pourquoi on a fait ce qu'on a fait, nos erreurs et nos réussites. On parle nutrition, compléments alimentaires, entraînement, pilotage, et ce que je ferais différemment si je le refaisais, si je suis assez fou pour le refaire. Alors, profitez bien de cette conversation sur le Red Bull X-Alps 2017 avec moi.

[00:01:08] **SPEAKER_00:** Alors, Gavin, merci de m'avoir invité pour me poser toutes ces questions sur le X-Alps. Je suis vraiment ravi. Je sais que beaucoup d'entre nous ont suivi la course de cette année, la course de 2017. Pour ceux qui écoutent et qui ne seraient pas au courant, c'était une course de 1 100 kilomètres, juste plus de 1 100, 1 138 pour être précis. Un gars nommé Chrigel Maurer l'a gagnée en un peu moins de 11 jours. Je pense que c'est environ 10 jours, 10 heures et 23 minutes. Et un seul autre pilote a atteint l'objectif. Tu as terminé 14e, à environ 300 km de l'arrivée. Et tu avais un Canadien juste derrière toi, à environ 7 km. Donc, c'était une course assez solide pour toi jusqu'à la ligne d'arrivée. Alors, avant tout, félicitations d'avoir pris le départ et d'avoir tout donné.

[00:01:52] **Gavin McClurg:** Ouais, merci Dick. Ce n'était pas le résultat qu'on espérait. Mais purée, c'était un voyage tellement épique. Et, tu sais, la météo était juste terrible cette année. On était vraiment impatients de se sentir forts à la fin et de pouvoir continuer à donner tout ce qu'on avait. C'est une course épique. Et encore, chapeau à Chrigel, cinq fois de suite. C'est juste dingue.

[00:02:15] **SPEAKER_00:** C'est assez inspirant, c'est sûr. Super. 31 pilotes ont commencé. Seulement 19 d'entre vous ont fini. Comment trouvez-vous ça par rapport à la version de 2015 ?

[00:02:25] **Gavin McClurg:** Eh bien, oui. Je ne peux le comparer qu'à celle-là parce que c'est la seule autre que j'ai faite. Physiquement, celle-ci était sans aucun doute bien plus dure. Je crois qu'il y avait 19 personnes qui avaient atteint Monaco la dernière fois. La dernière fois, j'étais huitième. Et je n'aurais jamais imaginé qu'il ne serait pas possible d'atteindre Monaco, même si je pense que, historiquement, la course a un taux de réussite d'environ 11 %. Donc, celle-ci était certainement plus en phase avec l'histoire. Mais ils disent clairement que celle-ci était, de loin, la plus difficile de toutes depuis 2011. 2003. Certainement bien plus difficile physiquement que la course de 2015. Bien que, étonnamment, j'aie été pas mal plus éprouvé lors de la course de 2015, même si l'entraînement était assez similaire. Mais, enfin, la météo était juste atroce. Et même effrayante, je dirais. Elle était en surdéveloppement la plupart des jours.

[00:03:12] Beaucoup d'éclairs et de tonnerre. Beaucoup de fronts de rafales presque tous les jours. Et ce qui était inhabituel avec celle-ci, c'est que d'habitude, les leaders, les gars qui partent devant, alias Chrigel, il est presque impossible de les rattraper parce que la course se déroule à l'envers par rapport à la façon dont on survole habituellement les Alpes. On se fait battre par le vent tout le long jusqu'à la dernière étape vers Monaco. Et donc, selon la façon dont les

systèmes météo fonctionnent avec le jet stream, celui qui est devant prend la météo en premier, et ça a tendance à frapper plus fort ceux qui sont derrière. Plus l'écart s'allonge, plus il est difficile de rattraper les leaders. Et dans ce cas, pour cette course, c'était toujours le cas.

[00:03:56] Mais les gars qui approchaient du Cervin au moment où ils l'ont fait ont eu un vent atroce. Donc, personne n'a vraiment pu suivre la ligne de montagne du Cervin vers le bas. C'était plutôt cool parce que ça a maintenu tout le monde plus groupé. Et ça m'a permis, à moi et aux gars de la traîne, vous savez, parce que... enfin, je ne peux parler que pour moi, mais il m'est arrivé un truc assez malchanceux. Le troisième jour, j'étais en très bonne position. Et puis, vous savez, les gars avec qui j'étais ce matin-là étaient à 180 km d'avance le soir même. Et je n'arrivais juste pas à les rattraper parce que la météo entre eux et moi était pire. Du coup, ça m'a permis de rattraper un peu de terrain à la fin, ce qui était plutôt sympa.

[00:04:38] **SPEAKER_00:** Ouais. Alors, je vous suis sur Facebook et Instagram tout au long de la course, et j'ai regardé ce qui se passait sur le site de Red Bull. J'avais plein de questions au fur et à mesure. Donc, pour commencer par le début, la première c'est que vous avez utilisé le night pass tôt. Chaque athlète n'a droit qu'à un seul night pass où il peut marcher pendant la nuit. Sinon, il faut rester allongé sur le dos. Pourquoi l'avoir utilisé si tôt ? Était-ce une bonne décision ? Et pensez-vous que l'avoir gardé aurait pu changer le résultat ?

[00:05:05] **Gavin McClurg:** Ouais, le "night pass" est un truc intéressant. Tu sais, lors de la course de 2015, comme j'ai fini troisième au prologue, les trois premiers en ont un de plus. Et on a utilisé mon premier pass assez tôt dans cette course-là. Ça nous a vraiment coûté parce que la météo était atroce. Je me suis retrouvé à marcher sous la pluie toute la nuit et je me suis vraiment fracassé les pieds. Et puis, tu ne peux avoir que cinq heures de toute façon. Et tu ne peux pas voler de nuit, c'est contre le règlement. Donc, au mieux, tu vas avoir 35 ou 40 bornes au compteur, ce qui représente, tu sais, deux heures en l'air, une heure et demie. Alors, à bien des égards, on considère le "night pass" presque comme une pénalité parce que ce manque de sommeil pèse vraiment sur l'organisme. Donc, notre plan avant la course était clairement de ne pas utiliser le "night pass" à moins que ce soit absolument nécessaire.

[00:05:53] Genre, si on risque d'être éliminés. Parce que, vous savez, celui qui est dernier toutes les 48 heures est éliminé. Donc, on l'utiliserait, bien sûr, dans ce cas précis. Ou on l'utiliserait si je pénétrais dans un espace aérien, par exemple, et que je recevais une pénalité de cette façon. Mais sinon, on ne l'utiliserait pas, point final, ou on ne l'utiliserait que la dernière nuit, vous savez, pour faire une sorte de coup d'éclat pour essayer de battre quelqu'un contre qui on est en compétition serrée à la fin de la course. Ce qui s'est passé, c'est ceci : on avait un routeur météo. On avait une équipe météo. Et c'était le même gars qui aidait Gaspard. Et qui réussissait très bien, évidemment, jusqu'à son accident. Mais on a commencé à recevoir les prévisions météo de sa part quelques jours avant le début de la course. Et sachant que la météo était tout simplement atroce sur le versant nord du Massif.

[00:06:39] Donc, entre le début de la course et le passage au-dessus du Massif sur notre route vers la Slovénie, ça allait être juste terrible. Pas de vol, c'est sûr. Et on a un peu prouvé lors des courses de 2015 et 2017 que je ne suis pas un coureur. Mais ma vitesse moyenne au sol est assez rapide. Mais sachant qu'on ne serait pas capables de décoller du Geisberg, et que c'est une longue descente, on a Basically supposé que le premier jour, j'allais, au mieux, être au milieu du peloton à la fin de la journée. Et c'était 95 km du départ jusqu'au sommet du Massif pour atteindre le sud des Alpes. Donc, une journée assez grosse. Et notre météo montrait que le côté nord allait être fort et ferme. Mais le sud des Alpes allait être ensoleillé. Et risqué, vous savez, pas mal de vent du nord, mais praticable.

[00:07:28] Et on a pris ce bulletin météo de manière beaucoup trop spécifique. Vous savez, il nous a fallu pas mal de jours pendant la course pour vraiment comprendre et interpréter la météo qu'on recevait de ce gars de Medio France qui était fantastique. Il s'appelait Laurent. Mais on le prenait vraiment au pied de la lettre, genre : d'accord, voilà ce que tu vas avoir. Ces vents à 2 500 mètres, ce genre de ciel et ce genre de thermiques. On le prenait de façon très précise alors que, bien sûr, ce ne sont que des modèles. Enfin bref, sachant que la météo allait être meilleure du côté sud, on se disait vraiment que le fait d'arriver en premier et de prendre le ciel en premier allait peut-être nous mettre deux, trois ou quatre heures devant le peloton.

[00:08:13] Et c'était juste, c'était ce jour-là, le lendemain, et le jour d'après. Pendant les trois premiers jours de la course, on voyait vraiment du vent, du ciel et du soleil. D'une manière qui nous faisait dire : mec, ça pourrait être un coup de

génie si ça marche et que ça en vaut peut-être la peine. Donc, sachant que c'était potentiellement en vue, vous savez, deux jours avant la course, je me suis installé dans un très bel hôtel. J'ai dormi énormément. J'ai vraiment essayé de me préparer pour ça. Et puis, le matin de la course, on avait pratiquement décidé qu'on ne le ferait pas. Vous savez, et j'ai demandé à Gaspard, qui avait le même météo, s'il allait le faire. Et il m'a dit : non, pourquoi ? Pourquoi tu le ferais ? Vous savez, oui, ça va être mieux au sud, mais, vous savez, faire une nuit de passe la première nuit avec toutes ces heures supplémentaires et sans sommeil, je ne pense pas que ça en vaille la peine, vous savez ?

[00:09:03] Et donc, j'ai reçu un SMS de l'organisateur de la course environ une heure avant le départ nous disant qu'on avait annulé notre nuit passée. Il faut les prévenir avant midi, vous savez, Bruce n'a pas vérifié avec moi. Il était juste vraiment enthousiaste à l'idée de faire ce move. Et, vous savez, je lui laisse toutes ces décisions. Alors j'ai été assez surpris. J'étais assez énervé. Et puis, vous savez, je l'ai eu au téléphone tout de suite et je lui ai dit : « Hé mec, pourquoi on est si pressés ? Pourquoi tu ne m'as pas consulté ? Et pourquoi on fait ça ? Est-ce que ça va compter, les trois, quatre ou cinq heures d'avance qu'on va avoir ? Vous savez, ça a encore l'air assez mauvais là-bas le matin. » Et de toute façon, encore une fois, je ne veux pas trop m'étendre là-dessus, mais c'était quand on est arrivés au past cette nuit-là. Donc je, l'autre chose aussi, c'est que comme j'étais assez lent dans le prologue, parce que le prologue n'était qu'un événement de course à pied.

[00:09:51] Et encore, je ne peux pas marcher. Je ne peux pas descendre à pied, j'ai vraiment du mal avec mes genoux. Donc, vous savez, j'ai été vraiment rapide dans le prologue et ensuite j'ai vraiment pris mon temps pour la descente. Ils nous ont pénalisés en fonction de votre classement au prologue. Si vous étiez une heure derrière les leaders, vous aviez une heure de retard le deuxième jour de la course. Du coup, j'avais environ une heure et demie de retard. J'ai donc arrêté de marcher à 15h, ce qui m'a quand même laissé trois heures et demie de sommeil, ce qui est plutôt bien, c'est suffisant. Et donc, on a vraiment eu l'impression que le risque en valait la peine. Ce qui s'est passé finalement, c'est quand on est montés. Je pense que j'étais troisième à ce moment-là, Toma et Huber avaient aussi annulé leurs passes de nuit. Ils ont donc vu la même chose et on est tous montés là-haut, et c'était juste atroce, complètement inflyable, totalement dans les nuages.

[00:10:36] On a fini par devoir redescendre à pied. Donc quelques heures plus tard, quand le soleil a commencé à pointer, c'était toujours complètement horrible. Je me suis retourné et j'ai commencé à voir ces gars voler vers le bas en sortant de ce canyon. Pas de la manière dont Chrigel l'a fait, mais pratiquement tout le monde. Lui et quelques autres personnes ont pris la route, la route directe. Et je veux dire, mec, c'était le vol le plus terrifiant que j'aie jamais vu. Benoit, qui était l'autre gars qui a fini par terminer, s'est écrasé dans les arbres et c'était du SIV pur et simple pour ces gars, volant vers le bas en sortant de ce genre de canyon sans possibilité d'atterrissage. Un risque énorme. J'étais vraiment content de ne pas être là où ils étaient. Parce que j'aurais probablement fait la même chose pour quelques-uns de ces gars qui ont, en fait, réussi. Ils ont pu rester en l'air. La plupart d'entre eux ont juste spiralé vers le sol pour essayer, tu sais, de ne pas mourir.

[00:11:23] Et certains d'entre eux ont continué. Paul Guschlbauer. J'ai fini par remonter pour un autre décollage et j'ai volé. Donc on n'a pas vraiment été pénalisés, à part le manque de sommeil. Vous savez, le lendemain matin, j'étais avec Huber. J'étais avec Nick Nanen et Pal Takats. J'étais avec le gars, j'étais à la sixième place. Donc ça n'a pas vraiment payé et ça a signifié qu'on n'a pas pu en utiliser un autre, mais bon, ce n'était pas vraiment une erreur, à part qu'on ne peut jamais vraiment quantifier ce que le manque de sommeil vous fait. Vous savez, peut-être ce troisième jour quand j'étais avec ces gars, peut-être si j'avais mieux dormi, je n'aurais pas fait cette boulette. Donc, je veux dire, la vraie erreur était le jour trois, en volant avec Huber, Nick et ces gars. Et ce n'était même pas vraiment une erreur. C'était juste, vous savez, une question de chance, mais vous savez, parfois dans le X-Alps, pour aller vite, il faut savoir aller doucement.

[00:12:12] Et, euh, vous savez, c'était une journée avec des nuages bas et j'étais, vous savez, on a fait une traversée et j'étais en fait assez haut. On l'a faite avec Nick Nanen. Et quand on a traversé cette grande vallée, vous savez, c'était totalement à l'ombre et, euh, il a pu un peu errer, euh, et chercher et chercher et chercher. Et j'étais à environ cent mètres en dessous de lui et on cherchait tous les deux frénétiquement une autre montée et je n'en ai pas trouvé alors que lui oui. Et, euh, vous savez, et ça s'est transformé en... on pourra en reparler plus tard, mais c'était, vous savez, c'était un énorme coup dur pour moi par rapport à ce que les autres ont fini par faire. Vous savez, j'étais avec leur Agati. J'étais avec les gars qui ont vraiment bien réussi toute la journée. Et c'était juste, c'était décevant. Et c'était vraiment ma course. Vous

savez, à la fin de cette journée, je pense que j'étais 25e.

[00:12:58] **SPEAKER_00:** Ouais, non, on a tous regardé ça. C'était genre : « Oh mon Dieu, qu'est-ce qui se passe ? » Parce que vous êtes troisièmes. Si on est tous à fond pour ça.

[00:13:04] **Gavin McClurg:** Ouais, c'était, c'était décevant. Je veux dire, c'était, c'était carrément, tu sais, avec le recul, euh, tu sais, et on en a beaucoup parlé en équipe, tu sais, ça aurait pu tourner en notre faveur et ça aurait été génial. Ça n'est pas arrivé. Et, tu sais, on en a tiré des leçons et, tu sais, c'était, je ne sais même pas. C'était vraiment une erreur. J'ai vraiment aimé discuter avec Chrigel, tu sais, il y a quelques semaines dans le podcast et il a parlé de, tu sais, comment il faut vraiment prendre des risques et, euh, c'était un pari et on a perdu, mais celui-là n'a pas marché.

[00:13:34] **SPEAKER_00:** Ouais. Ouais. Parfois, les freins te jouent des tours.

[00:13:38] Ouais, absolument. C'est donc ce qui s'est passé le troisième jour. Et c'est, c'est de ton point de vue. Et ça a l'air d'être probablement correct. C'était un peu la course, au moins la course pour le podium. Mais à partir de là, je veux dire, c'était à couper le souffle. Chaque jour, suivre les progrès et voir les leaders prendre de l'avance petit à petit après ce gros bond, et te voir te démener pour rattraper ton retard en sachant que dans cette course, tout est possible. Y a-t-il un jour qui s'est démarqué comme étant, comme étant vraiment le plus dur pour toi ?

[00:14:12] **Gavin McClurg:** Ouais, il y en a eu quelques-uns, enfin, en ce qui concerne le côté émotionnel, c'était le troisième jour, c'était incroyablement frustrant. Pas forcément la journée la plus dure physiquement. Il y en a eu d'autres qui étaient probablement bien plus dures, mais ce troisième jour... Tu vois, quand j'ai fait la traversée avec Nick, c'était assez tôt dans la journée. Ce n'était pas une super journée, mais ça commençait à s'améliorer et ça a évidemment beaucoup mieux tourné. Et quand j'ai foncé là-bas, je n'étais pas dans une position terrible, les gens allaient vraiment doucement. Il y avait beaucoup de nuages, la base était basse. Donc, j'étais dans une position assez correcte. Il y avait une route, une route de terre qui serpentait sur le dos de cette montagne. Alors j'ai tout rangé très vite, j'ai commencé à m'engager et là, les choses sont devenues terriblement mauvaises.

[00:14:59] J'avais toutes les cartes sur mon téléphone et, vous savez, le zigzag était juste frustrant parce que... je me suis dit : « Oh mince, je pourrais juste couper ces virages et y aller en ligne droite. » Alors j'ai essayé de prendre un raccourci. Le raccourci s'est immédiatement transformé en jungle très escarpée couverte de orties piquantes, vous voyez ? C'est comme en Amérique du Sud, ils appellent ça la « chevelure de la femme mauvaise ». Je veux dire, ça vous déchire complètement. Et donc, en un rien de temps, je me suis mis à jurer en me disant : « Putain, pourquoi je ne suis pas resté sur la route ? Ça aurait été plus rapide. » Mais je faisais juste des efforts pour grimper à travers tout ça et j'avais mon téléphone, il y a du scratch dessus et je l'ai mis là où sont mes gourdes sur mon épaule. C'est un endroit assez sûr pour le téléphone. Mais j'ai aussi une sorte de dragonne pour quand je vole.

[00:15:45] Pour ne pas le perdre. C'est juste un petit bout de ficelle, mais le truc a dû s'accrocher à une branche ou quelque chose comme ça quand je traversais tout ça. Et enfin, je me relève et je réalise que je n'ai plus mon téléphone, et mon téléphone, c'est mon instrument. C'est tout. C'est ce qui est relié à mon Vario, il a toutes mes cartes et c'est comme ça que je parle à l'équipe. Je veux dire, on ne peut pas faire sans, sinon je serais juste continué. Alors j'essaie d'utiliser le Garmin InReach, ce qui est vraiment difficile sans le téléphone. Tu essaies d'envoyer des SMS sur ce tout petit boîtier, tu vois, et j'écris à mon équipe : « appelez-moi et ne cessez pas de m'appeler. Je dois trouver ce truc. C'est la seule façon que j'ai pour le trouver. » Et donc, ça a fini par être une heure et demie à errer dans la jungle. Et j'ai eu une chance incroyable. Je suis redescendu à travers tout ça et il y avait genre quatre ou cinq pieds de végétation super dense.

[00:16:33] Je me disais qu'il n'y avait aucun moyen que je trouve ce truc, et je commençais à être vraiment frustré, presque à paniquer. Et puis, ça a commencé à sonner littéralement juste au moment où je suis passé juste à côté, et ils n'avaient même pas reçu mes SMS, il regardait juste le suivi en direct en se demandant pourquoi je ne bougeais plus. Et donc, j'ai trouvé le téléphone. Je me suis réengagé, ça a pris pas mal de temps pour atteindre un vrai point de décollage parce qu'à ce stade, le vent du sud, qui souffle toujours vers le bas en Slovénie, vers le bas dans ce coin, c'est ce qui rend le Tree Lab vraiment difficile. C'est un point de virage parce qu'on vole vers le sud et qu'on vole face au vent. Ouais. Et donc, je me suis lancé juste au moment où Powell, Aaron, Huber et tous ces gars avaient marqué le point de virage et qu'on revenait, et donc, j'allais dans la direction opposée.

[00:17:21] Ces gars, je les regarde en me disant : « Mec, il y a beaucoup de vent. » Et enfin, j'ai fini par m'en sortir. C'était vraiment transversal et instable, et j'ai pris un peu d'altitude pour passer sur le massif côté Slovénie, mais je n'ai pas pu monter assez haut pour franchir le sommet de ce canyon. Je me suis posé en me disant : « Bon, je devrais peut-être juste attendre que le vent tombe un peu. » Je suis en train de perdre ces gars, mais je pense que la patience est sans doute la meilleure option ici. Il y avait quelques autres gars à ce moment-là. Ils ont fini par déborder. Crescia avait même crashé dans les buissons. Je veux dire, ça soufflait pas mal. Alors j'ai attendu, attendu, attendu, et je ne dirais pas que j'ai perdu patience. C'était juste que le soleil était sorti, la journée avançait et les courants du côté ouest commençaient vraiment à fonctionner.

[00:18:07] Alors, j'ai relancé et je n'ai pas eu assez de hauteur, je suis tombé dans ce canyon où, vous savez, les gens se faisaient éjecter, et je me suis fait éjecter aussi. Là où j'ai atterri, c'était le pire endroit possible pour atteindre le sommet. C'était une marche de dingue et il était très clair que je ne pourrais plus voler ce jour-là, que je ne pourrais pas atteindre le point de retour. Et oui, je veux dire, j'ai fait 30 km de progression ce jour-là, une super journée. Donc, je n'ai pas pu marquer le point de retour avant le lendemain. Et comme je l'ai dit, je pense qu'à la fin de cette journée, j'étais presque dernier, je suis passé d'une position assez solide à une position très, très faible. Et après, c'était juste une progression à la traîne. Ouais. À partir de là,

[00:18:52] **SPEAKER_00:** c'était quelque chose d'autre à regarder, vous savez, on est un groupe de nous qui est là à envoyer des messages sur Facebook, enfin, pour

[00:19:00] **Gavin McClurg:** pour l'équipe, pour moi, je sais que c'était clairement, enfin, c'était vraiment évident qu'on avait appris lors de la course de 2015 qu'il se passe énormément de choses et qu'il faut rester optimiste. On ne peut pas se focaliser sur : « Oh mon Dieu, il reste mille kilomètres à parcourir ». Vous savez, « Oh mon Dieu, je n'ai fait que le deuxième point de virage ». C'était le jour... ou en fait, je n'y suis pas arrivé avant le quatrième jour. Euh, vous ne pouvez pas penser comme ça. Il faut juste se dire : « OK, regarde tout ce que j'ai parcouru. Regarde ce qu'on a fait. Regarde comme c'est incroyable. » Il faut rester optimiste parce que, vous savez, il peut vraiment se passer des choses et on peut faire de gros coups. Euh, mais, et d'autres personnes font des erreurs. Des gens se prennent des murs comme ils l'ont fait sur cette course. Des gens se blessent, vous savez, des gens sont éliminés, vous savez, donc c'est une longue course et il faut avoir ce mental.

[00:19:45] Mais c'était le jour où, c'est sûr, on s'est dit : « Bon, mes chances de podium sont finies », ce qu'on espérait vraiment. Et donc, on a dû vraiment changer toute notre stratégie mentale à partir de ce moment-là. Genre : « Hé, soyez prudents, amusez-vous, chargez, allez aussi vite que vous pouvez » et les choses finiront par arriver. Et elles sont arrivées, vous savez, j'ai fini par remonter, mais c'était dur. Juste mentalement, essayer de réaliser que « Oh purée, tout cet entraînement et toute cette préparation... » et qu'il n'y avait aucun moyen, je veux dire, d'atteindre le top 10 à ce stade, ça semblait vraiment peu probable. En ce qui concerne les autres moments, j'ai eu d'autres journées qui étaient physiquement juste... frénétiques, comme le jour où on est arrivés à Guard, je crois que c'était 17 000 pieds verticaux de montée, juste pour atteindre Guard.

[00:20:31] Et une fois que j'ai traversé le lac, tu sais, c'était en plein milieu de la journée, une chaleur de dingue. Je transpirais à grosses gouttes. Je n'ai jamais... enfin, mon aile était trempée. Ma sellette était trempée. Ça, tu sais, ça dégoulinait, enfin pas vraiment, ça pleuvait sur mon t-shirt, mon short... c'était génial, tu sais, mais bon, et je me suis envolé, j'ai traversé le lac à nouveau, j'ai atterri dans les arbres, j'ai marché encore 20 ou 25 kilomètres, j'ai fait encore 2000 mètres. Je veux dire, physiquement, c'était une journée ridicule, mais c'était aussi vraiment fun. Je crois qu'il y a eu quatre ou cinq vols ce jour-là et une belle soirée de détente. Et,

[00:21:06] **SPEAKER_00:** Kevin, c'était ton premier atterrissage dans les arbres dont je me souviens ? Ouais,

[00:21:10] **Gavin McClurg:** c'était, c'était le premier. Ouais. C'était assez drôle de voler dans ce Canyon. C'était un peu la route que la plupart d'entre eux avaient prise. Ce que je n'ai pas fait, c'est juste après avoir quitté Guard, en fait, je décollais dans les nuages et c'était juste des nuages orographiques. Ce n'était pas le genre de nuages pour lesquels ils se plaignent quand tu voles dedans, mais j'y suis allé direct à travers le lac plutôt que, tu sais, la plupart des gars étaient partis vers le Nord pour prendre de la hauteur et ont ensuite traversé le lac pour en gagner un peu plus. Mais en jugeant à l'œil et en sachant à quel point il y avait de vent vers le bas du lac, j'ai senti que je pouvais juste sortir sur le lac, tourner

sous le vent et m'engouffrer dans ce Canyon avec assez de hauteur pour passer. Mais comme tu l'as vu dans la vidéo, quand je suis entré là-dedans, j'étais juste au bas de la vallée, au fond du Canyon. Et quand je suis entré, je savais que je n'avais pas la hauteur pour atteindre le bout du lac.

[00:21:56] Je m'apprêtais à atterrir dans le lac si, vous savez, donc ma seule option était de m'y engouffrer. Et dès que je suis entré là-dedans, je me suis dit, ouh là, il y avait un tas de vent qui descendait du Canyon. Ça venait des deux côtés, et c'était tout de suite genre, d'accord, il y avait cette petite route, vous la voyez dans la vidéo. Il y avait des motards assis sur une bécane là-bas, mais ce qu'on ne voit pas vraiment, c'est qu'il y a des lignes téléphoniques. Donc c'était impossible. Il n'y avait aucun moyen de juste se poser là-dedans. Et quand je me suis dirigé vers ces motards et que j'ai réalisé, genre, ouais, je n'ai aucune chance. Je dois passer sous les arbres. Et, vous savez, j'étais assez, assez déterminé à juste trouver un endroit qui serait sûr. Et, vous savez, c'était un magnifique voile, mais non, je n'avais jamais atterri dans les arbres.

[00:22:42] Ce que je n'ai pas vu, c'est ce mur. Euh, bien sûr, en descendant à travers les arbres, je me suis dit : « Purée, je suis content de ne pas avoir tapé ce mur. » Mais ouais, je veux dire, ça avait certainement l'air plus, plus risqué que ça ne l'était. C'était vraiment marrant après coup, je suis remonté sur la route assez vite et j'ai commencé à monter, et, tu sais, j'ai rejoint Ben et Bruce peu après. Et, tu sais, l'adrénaline est en train de monter et tu as envie de raconter ton histoire, et Bruce n'en voulait absolument pas. Il était genre : « Ok, voilà où tu vas aller. Voici le prochain décollage. » J'étais comme : « Mon Dieu, mec, je viens de me poser dans un arbre. On ne devrait pas en parler un peu ? » Il a dit : « Tu dois y aller. » Donc ouais, c'était, euh, ouais, mais non, je ne me suis jamais posé dans un arbre. Tu sais, il y en a qui l'ont fait, et d'autres qui le feront.

[00:23:21] **SPEAKER_00:** Et voilà, tu as coché cette case. C'était quoi, donc, c'était ça la journée difficile. Et c'était quoi, c'était quoi l'une des journées les plus faciles, ou est-ce qu'il y en a eu une ?

[00:23:30] **Gavin McClurg:** Eh bien, je ne dirais pas que c'était une journée facile, mais c'était sans aucun doute la plus gratifiante. Et c'est ça qui est difficile avec le suivi en direct : on ne voit pas le ciel, on ne voit pas tout ce qui se passe. Mais quand on est arrivés au point de virage d'Ashout, j'ai passé une journée magnifique. C'était le cinquième ou sixième jour, j'ai volé depuis pratiquement Gerlitz jusqu'au point de virage d'Ashout, juste au-dessus du glacier du Grossglockner. J'ai fait un direct sur Facebook pendant un moment. Je veux dire, c'était facile, génial, j'étais bien en avance, j'ai vraiment bien volé, et je suis passé devant pas mal de gars ce jour-là.

[00:24:19] C'était une grosse journée pour nous. On a atteint le point de virage d'Ashout, on s'est regroupés et on a fait un petit vol sympa en soirée à travers la rivière pour se diriger vers le point de virage de Laramie. C'était un point de décision vraiment intéressant. Tous ceux qui étaient devant nous, donc Tom Dorlado et Michael Gerlach, et je pense que Jesse était juste là ce jour-là. Il y avait genre sept, huit ou neuf gars et on était tous un peu agglutinés, et j'étais à la queue du peloton, mais de justesse. Et ils ont tous pris la vallée de l'Inn. Donc la route vers Innsbruck, et le bulletin météo qu'on recevait de notre gars pour le lendemain était pratiquement infaisable : 40 km/h de vent de face, aucune force thermique, presque 100 % de nuages. Alors on essayait de décider : d'accord, si on prend la vallée de l'Inn, ce que tout le monde a fait, on peut pratiquement voler dans l'abri et il y avait une chance d'avoir un vol si on allait par là, mais c'était 25 km de distance supplémentaire au sol.

[00:25:18] Et, et, c'est juste... c'est assez nul d'aller par là. Il y a beaucoup d'espace aérien autour d'Innsbruck. Il n'y a pas beaucoup de décollages. Je ne sais pas, ma réaction instinctive était que c'était la mauvaise décision. Il a même appelé Tom Dorlido avant de décoller ce jour-là ou cette nuit. Et il a dit genre : « Hé mec, est-ce que tu as envisagé d'aller au Nord ? Je pense que c'est le bon choix. » Et il a répondu : « Nan, tous ces gars vont par là. Je pense que je vais aller par là. » Et, et Bruce était... on était tous un peu hésitants et je pensais vraiment à ça depuis Ashout en me disant : « Oh mon Dieu, même si c'est 40 km de vent de face. Et c'est beaucoup de vent de face, tu sais, ça va être dur à voler, mais c'est un peu comme le truc de Chrigel. Je veux, je veux prendre ce risque parce que si on ne peut pas voler, c'est 100 km au sol. » Et, et à ce stade, tu sais, ce ne serait tout simplement pas la façon de rattraper le retard.

[00:26:08] Alors je me suis dit, mec, il faut, c'est le moment de jouer le jeu maintenant, on s'en fout. On est à la traîne, faut faire quelque chose. Du coup, je ne me suis pas vraiment décidé avant d'être en l'air. J'ai commencé à voler. Et Ben était avec moi, il volait juste derrière. Et il n'y avait aucune thermique. C'était vraiment la fin de la journée. On était

genre à 20h40, tu vois, il faut être au sol à 21h. Alors j'ai pris la décision en l'air, genre non, je vais prendre la route du Nord, ce qui est un chemin plus facile et plus court, mais ça nous donnait aussi l'option. S'il y avait du vent du Nord, tu vois, en d'autres termes, quand les vents de Bavière commencent à souffler, ce qu'ils font presque tous les jours, ça signifiait que même s'il n'y avait pas de thermiques, on pourrait peut-être faire un peu de crête et progresser.

[00:26:53] Et c'était aussi une façon pour moi, je sais vraiment que j'ai déjà beaucoup volé là-bas. Alors j'ai décidé à la dernière minute d'y aller, ce qui était vraiment risqué, mais bon, je pense que ça signifiait surtout qu'en volant dans le Lee de la vallée de l'End où tout le monde est allé, on éliminait cette option. Je pense que Bruce était genre, non, non, non, non, mais peu importe, pour une raison ou une autre, ça me semblait juste. Et Jesse m'a suivi. Il est donc allé par là aussi. Ce soir-là, il a campé avec moi dans le même petit parking. Et le lendemain, il a décollé avec moi d'un endroit assez similaire. Il s'est un peu perdu. Il était devant moi, mais il s'est perdu. J'ai décollé en premier, il était derrière moi avec peut-être une demi-heure de retard et ça soufflait à mort. Juste 40, exactement ce que prévoyait la météo.

[00:27:40] C'est bien 40 km/h pile, c'est assez dingue. Mais je suis resté sur ma lancée. Je n'ai fait qu'environ 10 km, mais j'ai gardé le plan et Jesse a plongé vers là où tout le monde était allé. Et il n'a pratiquement pas bougé le reste de la journée. Enfin, aucun d'eux n'a bougé, ils marchaient juste. Et bon, de toute façon, j'ai fait ce vol de 10 km. Et quand j'ai atterri, je me suis dit : « Mec, je ne pense pas qu'il y ait autant de vent. Le vent semble avoir diminué, genre, les gars, trouvez-moi un autre point de décollage. » Parce que s'il y a 40 km/h, ça ne sert à rien de dépenser toute cette énergie pour monter. Vous ne ferez au mieux qu'un vol de 10 km. C'est plus ou moins comme ça que ça marche ?

[00:28:17] **SPEAKER_00:** Je vais juste vous interrompre un instant. Ouais. Donc, vous volez, vous atterrissez et vous évaluez immédiatement les conditions avant de contacter l'équipe. Genre : « Hé, je n'ai pas une vue d'ensemble sur tout ça, c'est quoi la suite ? » C'est comme ça que ça se passe ? Ouais.

[00:28:30] **Gavin McClurg:** Ouais, carrément. Alors, en gros, Ben est mon gars au sol et Bruce est mon gars en l'air. Et Bruce est constamment en contact avec notre météo. En plus, il fait sa propre météo. Ils travaillent tous les deux très étroitement sur Google Earth pour essayer de trouver des décollages. On en a sélectionné beaucoup à l'avance, mais bon, on ne peut jamais prédire tous les endroits où on va se trouver. Donc ouais, ils compilent autant de données que possible. Comme ça, je peux bouger constamment, donc même si je ne suis pas en contact avec eux, on aura tout planifié avant que je décolle. Genre, si tu vas ici, voici ce que tu fais. Si tu arrives là, voici ce que tu fais. Voilà, on a couvert toutes ces options. Donc en gros, je prépare mon matos, je prends la route et je fais confiance au fait qu'ils vont m'amener au bon endroit, que ce soit à pied ou pour atteindre un autre décollage.

[00:29:17] Et donc, à ce moment-là, je me dis : « Oh, je vais faire ça ». Il était encore assez tôt dans la journée. Il y avait pas mal de soleil, mais on aurait dit que le vent faiblissait. On aurait dit que le vent allait être moins fort que ce qu'ils annonçaient. Alors on a pris une décision collective : « amène-moi vers un autre décollage ». Quand je suis arrivé là-bas, le vent était assez de travers, mais ce n'était pas trop fort et il y avait vraiment beaucoup de nuages, presque à 100 %. Et je me suis dit : « OK, peut-être que je vais sortir 8 ou 10 000 mètres avec ça ». Je n'avais pas de grandes attentes, mais on a quand même réussi à décoller ; c'était quand même plus rapide que de rester au sol à marcher. Rester sur les plaines, vous savez, les plaines bavaroises et allemandes. Et donc j'ai décollé et j'ai volé 35 000 mètres. C'était, c'était un vrai miracle. Je veux dire, ce n'est rien, mais dans une journée pareille, je n'aurais pas pu marcher.

[00:30:01] **SPEAKER_00:** dedans.

[00:30:02] **Gavin McClurg:** Ouais. Enfin, la moitié du temps, je voyais le van en dessous de moi. Je ne prenais pas de la hauteur la moitié du temps. J'ai eu l'un des plus gros ratés de ma vie. C'était un peu rude, mais ce n'était pas si risqué. Il n'y avait pas de soleil. Enfin, littéralement aucun. Je ne sais pas d'où venaient ces thermiques, mais c'était comme s'il y avait toujours une autre montée. Je me disais : « Oh, je vais atterrir. Non. Je ne vais pas atterrir. Je vais avoir une autre montée. » Et on pouvait faire du ridge soar à certains endroits, c'était vraiment patient, vraiment sympa. La moitié du temps, il pleuvait légèrement, mais ce n'était jamais dangereux. Et je recevais des SMS, genre Crescia était au sol, en Suisse, et à un moment je suis passé au-dessus de lui et il m'a envoyé un message en disant : « Mec, c'est un move de dingue. C'était génial. » Mais en fait, ce n'était pas si dingue que ça.

[00:30:47] Tout le monde au sol pensait que c'était inflyable, moi y compris. Mais ce n'était pas le cas, c'était plutôt flyable. Alors encore une fois, c'est une question de risque. Après avoir atterri, j'ai encore fait route avec Ben à travers ce marécage infesté d'insectes, une zone terrible, et on a décollé à nouveau. On a presque atteint Garmisch, on était assez proches de Garmisch sur ce vol, et puis on a encore fait route. Et cette fois, on a fait une énorme... enfin, ça a fini par marcher, mais c'était l'une des rares fois où les gars ont complètement foiré. En utilisant Google Earth, ils pensaient que je pourrais décoller au sommet de ce télésiège. C'est comme la toute petite station de ski juste au-dessus de Garmisch. Et c'était vraiment raide, un travail vraiment dur pour monter là-haut. Je suis arrivé et c'était complètement plat, entouré d'arbres. Il n'y avait aucun endroit pour décoller.

[00:31:33] Et c'est le genre de moment où je me dis, mon Dieu, j'aurais aimé avoir ça en vidéo ou que les gens puissent voir ça, parce que je me suis juste retrouvé à tourner en rond. Je ne trouvais aucun point de décollage. Et là, j'allais juste finir en traîneau. C'était la fin de la journée, vous savez, juste pour faire quelques kilomètres de plus, et j'ai fini par descendre à pied sous ce télésiège. Il n'y avait nulle part où aller. C'était juste des arbres partout. Je...

[00:31:52] **SPEAKER_00:** Je me souviens avoir vu ça. C'est genre, qu'est-ce qu'il fait ? Il descend la montagne à pied ? Non mais sérieux, mec,

[00:31:55] **Gavin McClurg:** voler. Oh mon Dieu. Vous auriez dû voir cet endroit. C'est juste, c'est un crime que je n'aie pas eu de caméra pour ça parce que j'ai enfin réussi à descendre jusqu'à ce petit coin. Et à un moment donné de l'histoire, ils avaient défriché cette minuscule piste de décollage, mais c'était, c'était pas comme pour dire, c'est dur à décrire. C'est basiquement plat. Donc pour sortir de là, j'ai fini par juste partir. Même mon matos et tout marcher pour essayer de juger à l'œil si je pouvais vraiment m'envoler de cet endroit. Mais en gros, je devais décoller sur cette toute petite colline, prendre un virage immédiat à 90 degrés vers la gauche. Et là, je volerais peut-être à cinq ou dix pieds du sol en passant à travers ces arbres qui étaient presque plats. Et puis prendre un autre, il y avait un petit fossé. Si ça ne marchait pas, je pouvais abandonner juste là.

[00:32:40] Et puis, si ça ne marchait pas, je pouvais prendre un autre virage serré à droite à 90 degrés. Et là, je pouvais voir cette petite ouverture qui devait être à peu près à la même hauteur. Si j'arrivais à passer avec la largeur de l'aile, si je passais à travers, alors il semblait que je pourrais faire la glisse au-dessus de ces arbres qui faisaient genre cent pieds de haut. C'était juste genre, d'accord, je pense que je peux le faire. Je pense que ça va marcher. Alors je suis reparti vers mon matériel et je me suis allongé. Et pendant ce temps, ils m'appellent sans arrêt. Ils sont genre, mec, qu'est-ce que tu fais ? Tu vois, et j'ai juste ignoré ça. Bref, j'ai fait un lancement vers l'avant parce qu'il n'y avait aucun vent du tout. Je veux dire, tu sais, j'étais pratiquement au ras des arbres et, et ça a marché. C'était juste... C'est le truc le plus cool. Ce genre de trucs est tellement fun, tu vois ce que je veux dire ? Au final, on a probablement perdu du temps, je serais allé plus loin si j'étais resté sur la route et que j'avais marché, mais c'est, c'est toujours plus fun de voler.

[00:33:30] Et donc, bref, cette nuit-là, on a presque atteint le point de virage de Laramie. Le lendemain matin, j'ai fait un petit vol et j'ai atteint le point de virage de Laramie. Et, vous savez, au lieu de marcher cent et quelques kilomètres, on n'a pas fini par marcher autant et on a fait un énorme bond. J'ai presque rattrapé Toma cette nuit-là. Et ça

[00:33:47] **SPEAKER_00:** c'était la course pour lui.

[00:33:49] **Gavin McClurg:** Et ouais, carrément, mon Dieu, ce gars se déplace vite au sol. C'est incroyable. Mais ouais, donc ça, tu sais, c'était l'un de ces moments où, mon Dieu, j'aimerais que les gens qui regardent la course puissent voir ce genre de choses. Parce que c'était juste magnifique. Ce genre d'expérience. C'était vraiment une super journée.

[00:34:07] **SPEAKER_00:** Alors, pendant que vous avancez, vous devez forcément gérer des problèmes assez complexes ensemble, comme quand voler ou non, d'où décoller, vous savez, et je suis sûr qu'à un moment donné, tout le monde finit par s'énervier les uns les autres, mais vous avez dit que vous vous êtes beaucoup amusés pendant la course. Quels ont été les moments les plus drôles pendant la course ?

[00:34:28] **Gavin McClurg:** Oh là là. C'est, c'est vraiment difficile à dire parce qu'on n'interagit pas beaucoup avec les autres équipes, mais j'ai l'impression qu'on a quelque chose de vraiment spécial avec notre équipe parce qu'on n'a jamais arrêté de rire. Je veux dire, il y a des moments où c'est super intense, c'est sûr. Enfin, vous savez, le dernier jour, il y avait clairement de la pression avec le Canadien derrière nous, parce que ce gars va vite. Il est incroyablement tenace. Je

veux dire, je n'ai pas réussi à me débarrasser de lui pendant toute la course. Et, et, enfin, je veux dire, la nuit d'avant — c'est terrible à avouer, mais je dois le faire parce que je dois lui rendre hommage — mais la nuit d'avant, vous savez, lui et moi, et le pôle ont eu une journée assez chargée et j'ai choisi une route différente vers la Sandrio Valley du côté nord.

[00:35:13] Ils étaient du côté sud. À un moment donné, j'ai pris une grosse rafale de vent, j'ai atterri sur le sommet et j'ai été horrifié d'apprendre qu'ils allaient s'écraser. Ils étaient tous les deux devant moi. Je n'arrivais pas à le croire. J'avais, enfin, je volais bien et je pensais que notre itinéraire était vraiment solide. Et, enfin, Bruce m'a dit : « Bon, ils ne te déchirent pas, mais ils sont tous les deux devant toi. » Et, donc, c'était juste une journée magnifique. Je ne vais pas entrer dans les détails, mais une partie de tout ça est dans la vidéo que j'ai postée, c'était juste, enfin, c'était impressionnant. C'était magnifique. C'était fun. C'était du bon pilotage. À un moment donné, j'ai atterri sur le sommet et j'ai dû décoller d'une falaise qui tombait droit sur 2000 pieds. Il s'est passé des trucs vraiment cools ce jour-là. Mais au final, je me disais : « Je vais m'écraser. » Et au final, j'ai atterri 2000 pieds devant lui. C'est juste un pilote tenace. Il a gratté pendant une éternité. Et s'il avait su que j'allais passer juste derrière lui, il aurait probablement dû juste atterrir et marcher.

[00:36:00] Il m'aurait eu, mais il a scratché, scratché et scratché pendant une éternité. Et moi, je n'ai pas essayé de scratcher du tout. Je regardais juste le tracking en direct quand j'étais en l'air et je me suis dit : « Ah, je l'ai eu ». Et j'ai atterri genre 2 km devant lui, ce qui est normalement une marge suffisante. Tout ce qu'il faut faire, c'est garder le tracking en direct et s'assurer de rester devant eux. Vous savez, il n'y avait qu'une seule façon pour lui et moi d'y aller le lendemain, ça semblait totalement inflyable. Alors je ne sais pas si à un moment donné, mais je pensais qu'il allait juste marcher vite, comme on le fait d'habitude, mais c'était très clair dès que j'ai touché le sol et que j'étais à 2 km devant lui. Et puis quand il a arrêté de voler et a rangé son matos, il courait. Je veux dire, je peux dire qu'il était au trot. Et comme je l'ai dit, je ne peux pas courir. Mes genoux sont foutus.

[00:36:46] Alors je me suis dit : je peux marcher très vite indéfiniment, mais je ne suis pas un coureur. Et donc, j'ai commencé à courir et, tu sais, deux heures plus tard, il était toujours en train de trotter. Il courait toujours. Je ne lui prenais aucune avance. Et donc, je lui ai envoyé un SMS en disant : « Hé mec, je ne sais pas si le 14 et le 15 comptent vraiment. Pourquoi on ne se met pas d'accord, un gentleman's agreement ? Je ne vais pas, tu sais, je ne vais pas te laisser me rattraper, mais je vais rester devant toi. Mais est-ce que ça compte si on a 5 ou 10 km d'avance, on ne va rattraper personne. Allez, marchons et passons un bon moment. La course se termine demain à 11h et, tu sais, s'il te plaît, arrête de courir. » Et il m'a répondu : « Si tu me laisses te rattraper, je prends une bière avec toi. » Mais non, c'est une course.

[00:37:33] **SPEAKER_00:** Bien. Oh, bien pour lui. C'était

[00:37:35] **Gavin McClurg:** vraiment cool. Et je lui ai même répondu : « Bordel, va te faire voir ! » Et, euh, mais après j'y ai repensé et je me suis dit : « Ouais, bien joué. Trop cool, mec. C'est génial. » Il a mis la pression. Je veux dire, j'ai couru cette nuit-là jusqu'à 22h30, jusqu'à l'arrêt. Et puis le matin, enfin, c'était littéralement comme être sur une ligne de départ à cinq heures du matin, on était prêts à partir. Ouais. Et, euh, comme prévu, il a couru et on a commencé à monter au-dessus du col de Domodossola et, tu sais, c'était vraiment évident qu'on l'avait. Et, euh, et puis, tu sais, la seule chose qui pouvait être risquée, c'était s'il essayait de s'envoler, parce que, comme je l'ai dit, il y avait beaucoup de vent de face, mais il faisait beau. Ça avait l'air faisable et il y avait des endroits pour le lancer, tu sais, on n'arrêtait pas de demander à Bruce et Ben : « Vous êtes prêts ? Vous êtes sûrs qu'il ne va pas essayer de le lancer ? »

[00:38:21] T'es sûr ? T'es sûr qu'on ne devrait pas aller au décollage ? Et ils me disent : « Nan, t'as gagné. T'as gagné. Tu sais, c'est beaucoup trop risqué. Il va peut-être essayer parce qu'il doit, il ne va pas te rattraper par terre. Il doit tenter quelque chose, mais t'inquiète, t'as gagné. » Et puis il l'a fait, il est monté, tu sais, il a quitté la route et a commencé à monter vers un décollage et putain, on était nerveux. C'était genre : « Oh mon Dieu, si ça marche et qu'il décolle au-dessus de nous au signal, ça va être tellement déprimant. » Mais au final, tu sais, ils avaient totalement raison. Mais il y a eu des moments comme ça qui étaient assez sérieux. Mais pour la plupart, tu sais, chaque fois que Ben me conduit en voiture, il klaxonne, il me fait un doigt d'honneur, tu sais, et ça a l'air dur, mais c'est hilarant. C'est genre, on n'arrête jamais de rigoler. Et je pense que c'est assez précieux, c'est vraiment dur pour ton équipe de soutien, c'est un métier vraiment difficile.

[00:39:06] Vous pouvez les imaginer, ils ne dorment pas. Il y a énormément de choses à faire. Il y a une tonne de logistique, mais vous savez, l'expérience de la course de 2015 a vraiment aidé. Du coup, ces gars étaient super serrés

cette fois. Ils étaient totalement dedans. Et je veux dire, par rapport à la course de 2015, on a eu besoin de pages après la course pour noter toutes les erreurs qu'on avait commises et, vous savez, juste pour essayer de corriger ça pour cette fois. Et juste parce qu'on était des débutants, on ne savait pas. Bien sûr. Et, cette fois, vous savez, vraiment les erreurs qu'on a faites, il y avait celle du début, vous savez, avec le pass de nuit qui aurait pu nous profiter. Je ne sais même pas si c'était une erreur. Et puis, vous savez, moi qui me suis planté. Et encore, c'est juste du parapente. C'est ce qui arrive. Vous voyez ce que je veux dire ? À part ça, ils étaient incroyablement serrés et je ne peux pas isoler un moment qui était plus hystérique qu'un autre, mais je vous promets, on n'a jamais arrêté de rire, en partie parce qu'ils se lancent des piques en permanence et ils m'en lancent un tas, c'est ça notre résolution de conflits.

[00:40:07] Tu sais, il faut avoir un plan pour gérer les conflits, mais je vois beaucoup d'autres équipes qui, je ne sais pas, d'une certaine manière, je pense qu'elles le prennent trop au sérieux. Si tu le prends vraiment trop au sérieux, ça s'accumule et tu ne peux pas, tu sais, si tu commences à rejeter la faute sur les autres ou, tu sais, cette dynamique est bien plus importante et bien plus... C'est drôle, tu sais, on pourrait penser que la course, les enseignements à en tirer, c'est le vol, la beauté, être dans les Alpes et tout ça est génial. Mais pour moi, c'est l'équipe, c'est, euh, tu sais, c'est ça pour lequel on pleure tous à la fin. Ce n'est pas, ce n'est pas le fait de réussir ou, tu sais, même d'être en bonne santé ou n'importe laquelle de ces choses-là.

[00:40:53] C'est juste que, mec, vous êtes mes meilleurs amis et je n'arrive pas à croire que c'est fini. C'est déprimant que ce soit fini parce que vous n'êtes plus avec eux. C'est ça qui fait mal à la fin. Ce n'est pas vraiment la fin de la course. C'est ce lien, ce que vous créez pendant ce temps-là et la confiance que vous accordez à ces gars, et ce que vous traversez, c'est, je n'ai jamais fait la guerre, mais ça doit être similaire. Ouais.

[00:41:19] **SPEAKER_00:** Je veux dire, Sebastian Younger en parle et ouais, c'était certainement des conditions difficiles avec des mecs ou des filles coriaces, et c'était un super moment. C'était pendant, euh, cette course ou la dernière où ils vous ont donné de la pâtée pour chat à la fin ?

[00:41:32] **Gavin McClurg:** C'est la dernière ? Ils l'ont encore fait cette fois, mais à ce stade, c'était une blague un peu lassante. Mais ouais, la dernière, c'était une soirée de dingue. C'était la nuit où j'ai fait mon premier passage de nuit. Il y avait une rivière qui descendait sur la route et des courants descendants, je veux dire, on n'aurait pas pu avoir une pire journée. J'ai dû faire mon passage de nuit et c'était juste la pire météo, vers 22h30 cette nuit-là. Il pleuvait vraiment fort et j'ai appelé l'équipe en disant : « Les gars, faut que vous reveniez ici, mec. Je dois monter dans le van et juste attendre que ça passe. C'est n'importe quoi. » Et donc ils sont revenus, j'ai sauté dans le van et il y avait cette fille qui était juste, vous savez, une fan de la course qui m'avait suivi sur son VTT. On discutait depuis quelques heures et elle était fascinée par la course. Du coup, elle est montée dans le van aussi, juste pour se mettre à l'abri de la pluie. Et, vous voyez.

[00:42:18] J'ai changé toutes mes affaires et j'étais un peu grincheux, vous savez, fatigué et j'avais mal aux pieds. Et, euh, du coup je me suis dit : « Hé, tu sais, Bruce, je peux avoir un peu à manger ? » Parce que c'est Bruce qui fait toute la cuisine, il est super bon en cuisine. Et Bruce, je peux avoir un peu à manger ? « Ouais, pas de problème, Gavin. » Ils ont sorti ça, c'était bizarre. Je savais que quelque chose se tramait parce qu'ils avaient mis, vous savez, ils avaient fait ça proprement, genre « voici la fourchette et la serviette », comme un vrai dressage de table, vous savez, on n'a pas le temps pour ça. Et puis, et puis c'était juste une boîte de, de, de Whiskers, de la pâtée pour chat.

[00:42:50] Et la fille était genre : « C'est quoi ce bordel ? » Je savais ce qui se passait. Et Ben m'a dit : « Arrête de faire la mauviette. Sors par la porte. » C'était classique. Donc, je veux dire, juste le fait que tout ça soit prévu à l'avance, comme savoir qu'à un moment donné, j'allais être un connard et que c'était comme ça qu'ils allaient désamorcer la situation. C'est un conflit

[00:43:09] **SPEAKER_00:** de résolution. C'est une bonne façon de faire. Carrément. Carrément. C'était génial. Donc, à chaque course, on dirait, ou pour chaque pilote du programme XL, il y a eu des moments assez flippants. Est-ce qu'il y a eu quelque chose cette fois qui a vraiment marqué, genre, wow, c'était vraiment terrifiant ?

[00:43:25] **Gavin McClurg:** Pas vraiment, non. Et c'était un peu la même chose lors de la première édition. Vous savez, lors de la première, il y a eu un jour où, en fait, je devrais être mort. Ouais. Je me suis fait prendre sur le côté sous le vent de vents très forts, genre 60 miles à l'heure, et des brises de vallée. Et vous savez, à un moment donné, ma vitesse

verticale était de moins 20, enfin, c'était juste de la terreur, de l'air terrifiant, et j'ai eu de la chance sur ce coup-là. Donc, je ne devrais pas avoir dit... alors, la première, c'était intéressant à la fin de la course, lors de la première, vous savez, assis à Monaco ce soir-là avec, je crois que c'était Paul Guschlbauer et Ferdinand, Aaron Durogati, et quelques autres. Et tout le monde avait une histoire assez terrifiante, vous savez, et ça m'a vraiment fait réfléchir parce que l'euphorie d'être là avait un peu occulté cette expérience.

[00:44:18] Et peut-être quelques autres. C'était un peu stressant, mais pour la plupart, même dans cette course, même avec cette expérience, j'ai eu l'impression que ça pouvait arriver normalement, en vol normal. Ça fait juste partie du jeu auquel on joue. Et ce n'était pas, je pense que ce qui est différent avec le X-Alps, c'est que vous entrez dans un état d'esprit où, après avoir fait l'entraînement et avoir confiance en cet entraînement, vous entrez dans un état d'esprit où vous pouvez gérer des choses bien au-delà du loisir. Vous pouvez gérer le vol récréatif, mais vous pouvez le gérer en toute sécurité. Et je ne me suis jamais vraiment senti, dans cette course, je ne me suis jamais senti vraiment en danger. Il y a eu certainement beaucoup de jours qui ont un peu dégénéré où on se dit : « Mec, si je n'étais pas dans cette course, j'atterrirais maintenant. »

[00:45:06] Alors que j'ai poussé pendant peut-être 20 minutes de plus ou quelque chose comme ça. Donc, vous savez, juger quand le front de Gus va frapper et quand l'orage va commencer, c'est impossible. Et donc, c'est juste un jeu. Ça ne va pas s'arrêter. Enfin, si vous continuez à faire ça encore et encore, et je suis sûr que beaucoup de gens dans cette course ont vécu ça, mais pour la plupart, comme le jour où on arrivait à Girl, écoutez, vous savez, ça était complètement en train d'exploser, le vol commençait à devenir beaucoup trop facile. Il y avait de la portance partout. On pouvait voir de grandes zones de pluie tout autour de moi, dans toutes les directions. Et quand j'ai traversé, j'ai volé au-dessus de la vallée de Girl, et ça a commencé à devenir vraiment sombre. Et, vous savez, j'ai atterri à côté de cette toute petite maison et, vous savez, 10 minutes après mon atterrissage, il pleuvait pas mal.

[00:45:55] C'était assez proche, mais le vent n'était pas encore tombé, donc il y avait des trucs comme ça, mais le truc le plus risqué que j'ai fait n'était pas vraiment effrayant. C'était presque hystérique par certains côtés, mais il y avait un autre décollage. J'étais là-haut avec Ben. On montait dans la vallée, je ne me rappelle plus du nom. On se dirigeait vers Timels Yacht et on se regroupait pour essayer de trouver un spot, c'était vraiment instable et on savait que ça allait empirer. Plus tard dans la journée, on avait une fenêtre de vol très étroite. Et en fait, j'étais déjà monté sur cette ligne de crête en 2015 pour m'entraîner, mais j'étais allé bien plus haut. On essayait de trouver un décollage qui n'était pas si haut pour que je puisse quitter la colline rapidement. Et il n'y avait rien, il n'y avait aucun passage, juste d'énormes arbres hauts. On a trouvé un endroit qui avait l'air d'avoir été un peu exploité pour le bois à un moment donné.

[00:46:41] Il y avait encore de gros arbres, mais il y avait de grands espaces entre eux et cette petite sorte de rampe, et c'était complètement couvert de petites brindilles. Alors, vous voyez, et à la fin de la rampe, il y avait une falaise de 3 mètres et puis, en gros, juste des arbres, et mais l'angle de ce truc faisait qu'il n'y avait pas d'air qui remontait, vous voyez, on était un peu bloqués. Donc pour décoller, j'avais pratiquement une seule chance. Pour sortir de là, vous voyez, j'étais pratiquement debout juste au sommet de la falaise, à un pas du bord, et c'était seulement une falaise de 3 mètres. Je veux dire, je ne serais pas mort si je n'avais pas décollé, mais ça aurait été vraiment moche et l'aile aurait été déchirée, ça n'aurait pas été propre. Alors d'abord, on a essayé de dégager toutes ces branches.

[00:47:27] Donc ça ne risquait pas de se coincer dans mes lignes, ça a pris une éternité parce qu'il y en avait des millions. Et juste au moment où j'allais tirer vers le haut, en gros, si je réussissais à quitter la falaise, je devais incliner à droite à 90 degrés puis immédiatement à gauche pour éviter ces deux arbres, mais ça avait l'air tout à fait faisable. Ça n'avait pas l'air si grave. Et, euh, mais juste avant de tirer vers le haut, j'ai changé d'avis et je me suis dit : non, parce que je voulais faire une marche arrière pour m'assurer qu'il n'y avait pas de brindilles dans mes lignes. Mais si c'était une marche arrière, sans vent ascendant avec une falaise de 3 mètres, ça n'avait pas l'air que ça allait marcher. Et donc, tu sais, Ben est là, il tient l'aile et, euh, à la dernière seconde, juste avant qu'on soit prêts à y aller, je me suis glissé dessous et j'ai juste tiré et fait une marche avant. Et on avait convenu qu'il ne dirait rien à moins qu'il n'y ait un problème majeur avec l'aile.

[00:48:15] Et genre, tu sais, une grosse branche, tu vois, dans un truc. Alors tout ce que j'ai entendu de sa part, c'est « t'es un putain de dingue » pendant que je me suis lancé dans le vide, j'ai viré à droite à 90 degrés et ça a marché, tu sais,

c'était tout à fait normal, mais, euh, et ce n'était pas si flippant en fait, comme je l'ai dit, mais c'est ce que j'aime dans cette course : ça te met dans des positions de dingue et, euh, et c'est juste marrant. Ton cerveau commence à fonctionner différemment. Je veux dire, peut-être que certains des autres gars fonctionnent comme ça tout le temps. Mais pour moi, c'est un peu dans la montée en pression avant la course, tu vois, tu rentres dans cette zone où tu te dis que tu gères, que tout va marcher et que tu vas aller bien. Et, tu sais, je n'ai pas toujours ça quand je vole, la plupart du temps, enfin pas la plupart, mais souvent je ne l'ai pas du tout, tu vois, quand tu te dis genre « Ooh, je ne sais pas, ça ne me semble pas juste ».

[00:49:06] Ou alors, mec, c'est vraiment intense aujourd'hui. Ou, tu sais, il y a des moments où tu as ce genre de vraie détermination, genre, "ouais, envoie. Ouais, c'est rude, mais on y va." Et il y a des moments où tu te dis, "c'est dur et ça fait peur. Je n'aime pas ça." Et pour une raison quelconque avec cette course, c'est comme si tu étais clairement plus dans ce mode où tu te dis, "ouais, je gère. C'est cool."

[00:49:28] **SPEAKER_00:** Ça soulève une question. C'est une chose que je vous ai entendue dire à quelques reprises, c'est le mantra « je gère ». Est-ce que c'était quelque chose auquel vous avez pensé spécifiquement pour cette course, comme une sorte de schéma de pensée par défaut que vous alliez adopter, ou est-ce que vous pensez que c'est la course qui a provoqué ça et que vous n'étiez pas super conscient de la façon dont vous gériez l'aspect mental ?

[00:49:48] **Gavin McClurg:** Je pense les deux, tant en 2015 que pour cette course en juin, le mois avant, j'ai traversé une période de flottement où c'était plus effrayant que le concept de Bill Belcourt sur le fait de rester zen, vous voyez, le fait qu'il faille être super calme. Je veux dire, j'ai toujours cru que pour le parapente, pour ne pas se blesser, pour rester en sécurité, il faut être vraiment fort mentalement. Il faut vraiment avoir confiance en soi. Et je suis naturellement quelqu'un de confiant, mais il y a des moments où ces baisses de régime arrivent, vous savez, peut-être après un vol vraiment effrayant ou une erreur évitée de justesse, et pendant la course de 2015, j'ai eu une semaine où je volais dans le sud de la France, sur la ligne vers Monaco, et c'est vraiment risqué là-bas.

[00:50:33] En général, personne ne vole là-bas, sauf pour cette course. Et vous, vous gérez une tonne de turbulences, beaucoup de lignes à haute tension et très peu d'endroits où atterrir dans certaines zones. Ça pourrait être, ça pourrait être assez flippant là-bas. Et je me suis enchaîné les vols, c'était vraiment stressant. Et j'ai commencé à me dire : « Mais qu'est-ce que je fais ? » Il n'y a pas de... et ça vide aussi beaucoup d'énergie mentale, vous voyez ? C'est comme si, sans vous en rendre compte, votre cerveau se fatiguait. On pense à la course comme à un événement physique majeur, mais je pense qu'une grande partie, c'est juste... vous devez dormir. Vous devez récupérer. Vous devez reposer votre cerveau. Avant la course dont je parle, pendant la course, c'est assez... c'est gros, c'est assez délicat de tout gérer, mais vous savez, comme Chrigel en a parlé, il y a des moments où c'est vraiment intense et où vous devez être hyper concentré.

[00:51:27] Et donc quand ce n'est pas le cas, il faut être vraiment concentré sur le fait de ne pas être concentré. Vous savez, il faut, il faut laisser votre cerveau se reposer. Il faut se détendre. Il faut lâcher prise. Il faut profiter, il faut regarder autour de soi, il faut rire, vous savez, c'est tout cet aspect du fait de ne pas être si sérieux. Alors, oui. Enfin bref. Et puis lors de l'événement 2015-2017, j'ai traversé une période de creux où je me suis dit : "Putain, mec, ce n'est pas l'état d'esprit dont j'ai besoin pour cette course." Je pense que c'était une combinaison de, vous savez, juste aller se coucher en se disant : "Demain, je ne serai pas comme ça, demain je vais tout donner." Et, et aussi, je pense que c'est le cycle naturel du parapente. Vous savez, il y a des jours où on est juste beaucoup plus confiant. Il y a des jours où on peut donner plus facilement et il y a des jours où, euh, vous savez, quand c'est vraiment difficile, piquant et intense, que vous adorez ça et que vous vous dites : "Ouais, allez, donne tout."

[00:52:21] Je gère ça. Et, vous savez, vous avez confiance en votre aile et en votre entraînement, et il y a des jours où vous vous dites : « Ouais, je vais, je vais, je vais atterrir. » Je me dis : « Ça ne marche pas pour moi. » Vous savez, dans les X ops, dans les deux courses, je n'ai jamais eu ça. Je veux dire, je n'ai jamais eu l'impression de me dire : « Oh mon Dieu, je dois atterrir. » C'était toujours genre : « Ouais, vas-y, tape-moi. Envoie. »

[00:52:44] **SPEAKER_00:** ça. Je veux dire, il y a une pression importante et un objectif vraiment clair. Ce genre de choses aide vraiment à, euh, garder l'esprit droit pour, pour accomplir quelque chose.

[00:52:51] **Gavin McClurg:** Ouais. Je pense qu'il serait intéressant de discuter avec les gars qui ont décollé ce jour-là dans le canyon aussi. Parce que je n'ai jamais vu un vol aussi risqué. Et puis, quand j'ai pris de l'altitude, j'étais sorti du canyon, donc au moins j'avais des endroits où atterrir, mais c'était terriblement mauvais et voler dans les turbulences est toujours vraiment effrayant. Je veux dire, il y a d'énormes trous dans l'air, on vole en plein rotor, et ce n'est pas agréable. Mais ce serait intéressant de leur parler parce que quelques-uns d'entre eux ont juste réduit la puissance en plein vol, ils ont juste spiralé jusqu'au sol et ont recommencé à marcher. C'était clairement au-delà de leurs marges de sécurité habituelles, de ce avec quoi ils étaient à l'aise. Ouais.

[00:53:35] **SPEAKER_00:** Alors, une question de plus qui est assez spécifique à cette course. Ensuite, je veux parler de la préparation que vous avez faite avant, et peut-être de ce que vous pensez après l'un des points que Chrigel a soulevés dans votre conversation avec lui, à savoir comment il a choisi son aile, et la sécurité par rapport à la performance avec ça en tête. Genre, comment vous voyez le choix de l'aile en général, est-ce que ça a changé votre façon de voir votre aile ?

[00:53:59] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est vraiment intéressant. Ça n'a pas changé ma façon de voir les choses. Je trouve ça assez surprenant et, évidemment, il a gagné. Et j'ai aussi apprécié, enfin, je n'ai pas apprécié que personne ne soit dans le top 4 sur une deux lignes, ça m'a aussi vraiment surpris. Donc, pour moi, c'était plus un facteur lors de la course de 2015 où, vous savez, le premier jour de la course de 2015, on a eu une météo géniale et une vraiment bonne journée de vol. Et j'étais le seul dans la course sur une deux lignes lors de l'événement de 2015 que je connaisse, en tout cas. Vous savez, le Zeno, le Zed Alps. Je n'étais pas là à l'époque, ils n'avaient pas le Zeno. Et je veux dire, je pense que tout le monde était sur une trois lignes, sauf moi.

[00:54:46] J'étais sur le Peak 7, pardon, j'étais sur l'Ice Peak 7 en 2015. Donc une aile de poids normal, ce qui était pénible à cause du poids supplémentaire. Mais, vous savez, j'ai vraiment pu voir ce jour-là que j'avais une aile plus performante et ça m'a vraiment aidé. Et la réalité, c'est que je ne suis pas aussi bon pilote que Chrigel, Gaspar et certains de ces gars qui font beaucoup plus de compétitions et qui ont beaucoup plus d'années d'expérience. Donc, pour moi, c'était juste une décision que j'avais prise parce que j'ai tellement volé cette aile. Et c'est l'aile que je vole dans la Vallée, qui est juste plus rude que n'importe quoi dans les Alpes. Donc pour moi, c'était juste le bon choix. Ensuite, vous savez, je pense que pour cette course, j'ai utilisé la Climber, mais il y avait, vous savez, je pense qu'il y avait beaucoup de gars sur la Zed Alps sur la Zeno, la Zeno légère, dans cette course.

[00:55:40] Et Chrigel les a tous battus. Alors, je pense que dans cette course, la performance était moins un facteur parce que la météo était tellement mauvaise. Il était simplement préférable d'être sur une aile plus sûre et plus facile à piloter de toute façon. Mais oui, j'ai trouvé ce qu'il a dit vraiment intéressant parce qu'il n'y a probablement aucun pilote au monde plus à l'aise sur une deux lignes. Donc il tient clairement quelque chose, c'est évident. Je dois probablement repenser ma stratégie là-dessus. Si je suis assez stupide pour refaire ça, enfin, oui. Je ça, je l'ai trouvé vraiment fascinant et je vais faire un suivi avec lui là-dessus dans notre discussion bonus. Ouais.

[00:56:17] **SPEAKER_00:** Peut-être que la prochaine fois, tu seras sur le crochet pour, ouais, c'est ça. C'est marrant. OK. Passons aux trucs avant et après l'entraînement. Ton entraînement physique était évidemment complet. Ça semblait assez similaire à l'année précédente, mais on a aussi l'impression que ça s'est répercuté sur la course, dans le sens où l'année précédant la course ou il y a deux ans, tu faisais quelque chose de différent pour l'entraînement en vol. Tu peux nous en dire un peu plus sur l'entraînement en vol spécifique que tu as fait pour cette course et si tu penses que ça en valait la peine, ou si tu aurais dû en faire plus d'un ou de l'autre ?

[00:56:48] **Gavin McClurg:** Ouais. Alors, j'ai été un peu limité cette année parce que j'ai eu un accident de VTT en septembre dernier. Donc, en gros il y a un an, et une chirurgie vraiment importante, une opération de la coiffe des rotateurs et tout ça, le 4 octobre. On commence officiellement mon entraînement physique le 1er octobre. Ça nous donne, tu sais, neuf mois et quelques jours avant la course de cette année. L'entraînement physique était très similaire à ce qu'on avait fait. On a dû composer avec l'épaule, donc au lieu de faire énormément de ski de randonnée en novembre et décembre, j'ai passé énormément de temps sur un stairmill. Ça a surtout voulu dire que mon entraînement était beaucoup plus ennuyeux, mais ouais, Ben organise tout l'entraînement physique et il déchire. Et, tu sais, de ce côté-là, on s'est sentis vraiment forts. On a beaucoup changé au niveau de l'alimentation, on en parlera ici, et des compléments alimentaires et tout ça, ça a vraiment bien fonctionné cette fois-ci.

[00:57:41] Mais pour ce qui est du vol, à cause de cette opération, je n'ai pratiquement pas pu recommencer à voler avant mars. Du coup, j'ai raté mes projets pour le Brésil, la Colombie et le Mexique cet hiver, et j'ai dû tout annuler. Je suis donc arrivé sur la saison beaucoup plus rouillé. Je pense même qu'en ce moment même, je n'ai que 150 heures cette année, ce qui est bien en dessous de ma moyenne. Et bien en dessous de ce que je voulais vraiment avoir avant la course. Alors, à quel point est-ce que ça m'a affecté ? C'est difficile à dire, je me sentais plutôt prêt pendant la course, mais il y a certainement eu des erreurs en l'air et les heures ne se rattrapent pas. Donc, c'est sûr, j'étais probablement un peu à la traîne là-dessus.

[00:58:28] Ce que j'ai fait, très spécifiquement cette fois-ci, et que je n'avais pas assez fait en 2015. C'était simplement parce que ce que j'ai appris lors de la course de 2015, c'est à quel point le maniement au sol est important. J'y ai toujours mis l'accent. Enfin, je sais à quel point c'est important, mais pendant la course, on décolle et on atterrit dans des endroits vraiment délicats. Alors j'ai essayé de mettre beaucoup d'emphasis sur le maniement au sol. Et j'ai aussi essayé de faire pas mal plus d'entraînement en acro. Et si j'avais pu faire quoi que ce soit de plus, j'aurais fait beaucoup plus d'entraînement en acro. C'est assez délicat pour nous là où on est. On n'a pas d'eau. Donc tout l'entraînement en acro que j'ai fait était avec Cody Mitten, et on l'a fait au-dessus du désert. Et maintenant, il a changé de philosophie à ce sujet.

[00:59:13] Il n'aime pas vraiment ça. On le fait sur de la terre. Donc on le faisait d'une manière où on avait l'impression que c'était assez sûr, mais ce n'est quand même pas très sûr. Donc avant, si je le refais en 2019, ce sur quoi je me concentrerais le plus, ce serait encore plus d'entraînement acro. Et vous l'avez vu avec Pal Takats, vous savez, c'est juste une légende de l'acro. Je pense que dans cette course, plus vous avez de compétences en contrôle d'aile, plus de SIV, plus d'acro et plus de maniement au sol, je pense que c'est bien plus important que le temps passé en l'air.

[00:59:47] **SPEAKER_00:** Hein ? Donc c'est une autre question que j'allais te poser : il y a plein de types d'athlètes de parapente dans cette course. Il y a des coureurs de Coupe du monde, des aventuriers, des pilotes d'acro et des athlètes d'endurance. On dirait que tu dis que les gars qui ont peut-être le plus d'avantages seraient les gars d'acro. Si tu devais le refaire, est-ce que c'est là que tu te concentrerais ou est-ce que tu ajouterais plus d'expérience en compétition dans ton répertoire ?

[01:00:13] **Gavin McClurg:** Je veux dire, idéalement, on fait tout. On a le modèle à suivre, qui est Chrigel, et il est l'un des meilleurs dans tous ces domaines. C'était surprenant pour moi d'apprendre qu'il a l'impression de ne pas être un très bon grimpeur par rapport à certains des meilleurs pilotes de la Coupe du monde. Mais bon, ce n'est pas censé être une attaque contre qui que ce soit, mais on pourrait regarder certains des vrais prétendants et analyser leurs points forts et peut-être leurs faiblesses, comme quelqu'un comme Aaron Durogati, par exemple. Il a été champion du monde deux fois au cours des cinq dernières années. Je veux dire, c'est la seule personne à avoir fait ça. Il a gagné la Superfinal deux fois. Il est jeune. Il est incroyablement fort.

[01:00:59] Il est incroyablement en forme. Je pense que la course de 2013 était la première fois qu'il avait volé plus de 200 km en une journée. Donc, je veux dire, c'est l'un des meilleurs, certainement. Ouais. Certainement l'un des meilleurs pilotes, probablement même meilleur que Chrigel maintenant en termes de World Cup. Mais bon, Chrigel le bat quand même assez facilement et il l'a fait les trois dernières fois. Et donc, et puis tu as quelqu'un comme Pal Takats qui l'a eu plus récemment. Il a fait le X-Ops en 2009, je crois aussi. Donc, je veux dire, il a toujours été un pilote cross country, mais il est, tu sais, il est de loin le meilleur pilote acro de nous tous dans cette course, de loin. Et, et, et, et, et, et, et, et, et, et, et, et, et, et, et, et, et il est aussi devenu un pilote XC vraiment solide, mais ce que tu pouvais voir, il s'est concentré sur la course ces deux dernières années, il a fait beaucoup de courses et beaucoup plus de vols en bivouac.

[01:01:52] Et je veux dire, il est clair que sa préparation pour ça, je pense qu'il m'a même dit que son entraînement physique n'était pas si intense. Il était vraiment plus concentré sur le fait de devenir un très bon pilote cross country. Et pour lui, c'était le côté compétition. Et Chrigel a mentionné ça quand j'ai parlé avec lui, je lui ai demandé : « Qu'est-ce que tu as que les autres n'ont pas ? » Et une partie, c'était son attitude et la philosophie de la scramble. Et clairement, une grande partie, c'est l'entraînement, tu sais, juste voler dans des conditions absurdes. Donc il peut gérer ça en course, mais il a fait tout ça. Il a été l'un des premiers à faire l'infinity. Il a gagné les championnats du monde trois fois. Je n'arrête pas de dire championnats du monde et c'est... il a gagné la Coupe du monde trois fois. Il y a deux choses différentes, mais tu sais, il a, c'est un peu tout ça à la fois.

[01:02:42] Genre Paul Guescher Bauer, il est troisième maintenant deux ou peut-être trois fois et puis neuvième lors de ses quatre événements. Je veux dire, il cartonne, il prend de très bonnes décisions et il est très fort, très rapide au sol, très rapide en montagne, mais il a très peu d'expérience en compétition. Donc, je pense que pour chacun d'entre nous, on doit se dégager du temps pour travailler nos points faibles. Pour quelqu'un comme Aaron Durogati, je suggérerais qu'il doive faire plus de vols en bivouac et qu'il essaie de faire plus de vols longs et importants, et qu'il lâche la barre pour voler plus lentement, revenir aux montées et faire des trucs que vous ne feriez jamais en compétition, genre en Coupe du monde, où tout est une question de vitesse, de vitesse, de vitesse et de courte durée.

[01:03:31] Et ce n'est pas très... enfin, c'est très rare qu'une Coupe du monde dure plus de deux heures et demie ou trois heures, vous voyez ? Donc, il doit apprendre à voler pendant 10, 11 ou 12 heures. Parce que c'est ça, le génie de Kriegel : il peut rester en l'air toute la journée.

[01:03:45] **SPEAKER_00:** Ça soulève ce point. C'est presque comme si on passait à côté de certaines parties importantes, ou d'une partie importante, et c'est la prise de décision. On dirait que c'est une part énorme de la réussite de l'événement. Est-ce que tu as trouvé un moyen, ou est-ce que tu as pensé à une façon de s'entraîner à prendre de grandes décisions avant de commencer à cette époque ?

[01:04:07] **Gavin McClurg:** Ouais. Donc, concrètement, ce sur quoi j'ai vraiment travaillé spécifiquement, c'était quand on a analysé notre événement de 2015 et qu'on l'a consigné après la course. Les erreurs qui revenaient encore et encore, c'était Gavin qui se crashait, ou Gavin qui volait trop vite, ou Gavin qui manquait de patience, tu vois, parce que j'ai plutôt une mentalité de course et que je n'ai pas la même expérience de la Coupe du Monde que beaucoup de gars dans la course, mais tu sais, j'ai piloté l'X-Alps comme si c'était une Coupe du Monde. Et quand tu regardes les gars qui réussissent vraiment bien, tu te rends compte que lent, c'est rapide. Tout est question de rester en l'air et de faire un atterrissage au décollage quand il y a un peu trop de nuages et d'attendre que ça passe.

[01:04:52] Et, vous savez, on fait pratiquement atterrissage au décollage tout le temps, ou on fait des remontées en arrivant au sommet. Et ce sont des choses que je ne fais pas naturellement très bien. Et on le voit. C'est un peu une chose américaine. C'est assez drôle. On le voit en compétition et on est juste des pilotes impatients. Et donc cette année, quand je suis allé en Europe, et même avant ça, quand j'étais de retour à Sun Valley, on a eu un printemps assez bon pour voler. Toute ma philosophie était simplement de voler doucement. Et chaque fois que j'avais un doute sur quelque chose, sur la météo ou peut-être trop de cirrus ou le vent ou n'importe quoi, je faisais un atterrissage au décollage au lieu de, vous savez, essayer de tenir et de finir par rater la course et devoir remonter à pied ; je faisais un atterrissage au décollage et j'attendais que ça passe.

[01:05:40] Alors, je pense que de ce point de vue, la clé, c'est de reconnaître quand c'est bon et de mettre les gaz pour voler vraiment vite. Vous voyez, ils sont aussi trop lents. Mais je pense que je n'ai rien fait pour répondre à votre question. Je n'ai rien fait de spécifique sur le plan mental à cet égard, comme pour me préparer à être déterminé, têtu ou vraiment solide mentalement. Par contre, ce que j'ai fait, c'est d'essayer de vraiment changer ma façon de piloter. Et je pense que ça a vraiment payé. Je pense que ça a vraiment fonctionné.

[01:06:18] **SPEAKER_00:** Intéressant. Ouais. Je veux dire, c'est un peu un sujet abstrait. C'est vraiment dur à exposer. Passons à des trucs plus concrets. Donc, l'entraînement physique était le même. Est-ce qu'il y a eu des changements au niveau de la préparation, de la nutrition ? Tu as parlé de compléments alimentaires, de la météo, de gadgets techniques, genre un truc que tu as trouvé cette fois et en te disant : « Oh, ça a vraiment servi, je vais l'intégrer dans mes prochaines courses ou mes prochains vols. » Est-ce qu'il y a eu des différences ? Qu'est-ce que tu as appris ?

[01:06:42] **Gavin McClurg:** Ouais, c'était vraiment cool. Donc, en gros, lors de l'événement de 2015, j'ai eu beaucoup de problèmes de gonflements, euh, la nuit et j'ai eu beaucoup de mal à dormir. Je me réveillais et j'étais juste dans un lac. C'était pas comme si c'était mouillé, tu vois, je me réveillais littéralement dans un lac d'eau juste à cause de la transpiration. Et mes pieds ont gonflé, euh, ce qui voulait dire que mes pieds ne rentraient plus dans aucune de mes chaussures, ce qui a causé des ampoules vraiment, vraiment, vraiment graves. Tu vois, et en gros, quand on a regardé ça à la fin, c'était genre, bah, je ne vais pas pouvoir faire ça. Alors, purée, j'ai juste vécu à base de pâtes pendant 10 jours et des tonnes de Coke et, tu sais, juste des glucides, en gros juste du sucre, du Coca-Cola, pas de la cocaïne. Ouais. Du Coca-Cola. Ouais. C'est bien de préciser ça. Ouais. Donc, je veux dire, c'était juste, tu sais, j'ai tendance à bien manger,

mais ce n'était pas, tu sais, je ne mangeais pas comme ça pendant l'entraînement.

[01:07:33] Et d'un coup, on était en pleine course et, vous savez, le rythme cardiaque était tellement élevé la plupart du temps qu'il était difficile de manger de la vraie nourriture. C'est ça. Et, évidemment, il y avait de grosses chutes. Ouais. On essayait de prendre un gros petit-déjeuner, mais entre les deux, c'était juste de la survie au sucre. Donc c'était le premier point qu'on a attaqué. Je suis allé voir un gars à Pocatello qui travaille avec beaucoup d'athlètes olympiques et on a fait des tests en laboratoire massifs. Des tonnes et tonnes de prises de sang, et sa spécialité, c'est les hormones. Mais en gros, on est partis sur cette idée de me rendre beaucoup plus adapté aux graisses et d'utiliser beaucoup plus de protéines. Ouais. Beaucoup plus de gras et, vous savez, les glucides ont toujours leur place dans une course comme ça, c'est sûr. Mais la grande différence, c'est qu'en ultra-trail, vous savez, pendant 20 heures, 16 heures, 24 heures, peu importe, vous avez besoin de tout ce que vous voulez.

[01:08:24] Si tu as fait l'entraînement, tu vois ce que je veux dire ? Tu as juste besoin de calories et de sucre, et tu peux faire ça avec du Coca-Cola, de la pâte et tout ce genre de trucs, parce que ça va finir par s'arrêter. Mais notre philosophie pour cette fois, avec 10 ou 12 jours — c'était 12 jours — c'était essentiellement une heure par jour sur 12 jours. Tu sais, il faut juste y réfléchir : « Oh, ce n'est pas comme ça qu'on mangerait si on vivait normalement ». Alors, on a vraiment essayé de viser, la plupart des jours, entre 6 000 et 8 000 calories. C'est assez difficile à reconstituer, mais ce qu'on a vraiment essayé de faire dès le début de l'entraînement, c'était de me rendre beaucoup plus adapté aux graisses. Donc, des trucs comme l'huile MCT et juste beaucoup de graisses et beaucoup de protéines. Et puis, pendant la course, on m'a mis sur ça.

[01:09:11] Certains des suppléments qu'on a utilisés étaient juste incroyables. L'un des trucs que j'ai obtenus du médecin à Pocatello, c'étaient ces bâtons de magnésium. C'est comme des sticks de déodorant. C'est essentiellement du magnésium pur. Il y en a plusieurs différents. Il y en a un avant de commencer et un autre pendant que tu avances. Tu vois, c'est pratiquement impossible de maintenir des niveaux de magnésium élevés quand tu travailles aussi dur. Donc, c'était juste un moyen d'apporter du magnésium dans mon corps immédiatement par la peau plutôt que de prendre des pilules. Comme ça, ton estomac n'avait pas à le digérer. C'était énorme. Utiliser ceux de Peter Defty, c'était énorme aussi. Ce sont comme des boissons, des mélanges à boire que tu envoies juste comme ça. Et on en prenait trois ou quatre par jour. En gros, pendant toutes mes grosses montées, et c'est un mélange qui est essentiellement composé de gras, fait à partir de guêpes, et c'est délicieux.

[01:10:03] Et j'ai juste remarqué une énorme différence. Il y a comme la petite pâte...

[01:10:07] **SPEAKER_00:** des sachets et c'est, c'est plus d'eau que de pâte, c'est sûr. Ou un peu liquide. Ouais. Ouais. Ouais.

[01:10:12] **Gavin McClurg:** Je veux dire, les goos, tu sais, ils demandent beaucoup d'eau pour être digérés. Et donc, ils travaillent contre toi quand il s'agit d'hydratation. Alors le Vespa, j'avais presque l'impression que ce truc, c'était de la triche. Donc, c'était super. On a utilisé beaucoup de trucs de chez Onnit, juste, tu sais, de l'huile de foie de morue, de l'huile pour les articulations et de l'huile MCT. Et, tu sais, je m'en suis gavé. Ils ont ce truc qui s'appelle Total Primate Care. Il y a un sachet pour le matin et un pour le soir. Et c'est juste du bon truc. Du varech, de l'huile de morue et des trucs pour les articulations. Tu sais, j'ai remarqué que depuis que je prends ça depuis environ un an, je n'ai pas eu de rhume, donc ce genre de trucs m'a vraiment aidé. Alors que lors de la dernière course, je prenais de l'Advil comme si c'était des bananes.

[01:11:01] Vous savez, je vivais à base d'Advil, genre quatre ou cinq par jour, matin, midi et soir. Pas

[01:11:08] **SPEAKER_00:** pas bon pour l'organisme.

[01:11:09] **Gavin McClurg:** Pas bon pour le système. Parce que l'œdème était tellement grave que ce qu'on a découvert, c'est qu'il était en train de massacrer mon foie. Et ça entraînait, ça aidait en fait le... cette fois, je n'avais aucun œdème du tout. Je dormais comme un bébé chaque nuit. Mes pieds n'ont pas gonflé. Euh, vous savez, c'était juste clair, on a plutôt assuré là-dessus. Une amélioration significative. Vraiment significative. Le sommeil. J'ai super bien dormi. J'ai travaillé avec Ian Dunican, avec qui vous m'avez mis en relation. Je fais d'ailleurs un podcast avec lui sur le sommeil. Ça a été vraiment utile. Euh, ouais. Je veux dire, je pense que l'une des énormes choses que j'ai vues, l'une des différences

massives entre la course de 2017 et celle de 2015, c'était la préparation des équipes. Quand j'y suis allé, vous savez, on passe une semaine là-bas, à Fuscial, au camp avant que la course ne commence.

[01:11:59] Et quand je suis arrivé en 2015, vous savez, presque tout de suite, je me suis dit que la moitié de ces gens n'étaient pas préparés. On pouvait le voir juste en regardant leur corps, vous savez, genre, d'accord, je sais que tous ces gars sont bons, ce sont de bons pilotes, mais je les ai pratiquement écartés tous à la moitié dès le début. Je me suis juste dit qu'ils allaient craquer, vous savez, au jour 5, 6, 7, 8, 9, on allait voir des gens lâcher. Et c'est exactement ce qui s'est passé. Et cette fois, je me suis dit, merde, ces gars sont en forme. Je veux dire, c'était un tout autre niveau. Les gens sont vraiment... et c'était intéressant de parler à Chrigel avant la course. J'ai dîné avec lui un soir et, vous savez, il parlait de 2009, même 2011, vous savez, c'était juste lui et Thomas, ils pouvaient gérer. Juste tous les deux. Et il a fait la remarque que c'était vraiment plus une course d'aventure.

[01:12:44] À l'époque, les gens bougeaient beaucoup plus lentement et, vous savez, on attendait cinq minutes, une heure pour que votre pote vous rattrape. C'était plus comme une course de randonnée à travers les Alpes. Alors qu'aujourd'hui, ça devient vraiment rapide. Vous avez ces gars qui sont des ultra-traileurs et qui sont aussi de très bons pilotes, ils prennent ça très au sérieux et les gens s'entraînent dur. Du coup, vous savez, aborder cette édition était en fait assez intimidant. Vous avez tous ces jeunes gars qui avaient l'air vraiment en forme, et on pouvait voir dès le prologue à quel point ils étaient rapides. Alors oui, c'est assez intéressant. Il y a un énorme écart d'âge maintenant et, vous savez, étant l'un des plus vieux de loin, à 45 ans,

[01:13:27] **SPEAKER_00:** 45 ans. D'accord. Est-ce qu'il y avait quelqu'un de plus âgé ?

[01:13:30] **Gavin McClurg:** Ouais. Les deux gars, Claudio, le gars argentin, je ne sais pas, peut-être que je...

[01:13:35] **SPEAKER_00:** je ne sais pas. C'est peut-être moi. Ouais. Et une bande de gars. C'était, qui est le plus jeune ? Tu sais, de Nelson à Freeman.

[01:13:43] **Gavin McClurg:** était le plus jeune en 2015, je crois, mais tous ces gars sont plutôt jeunes. Nelson Stanislav, euh, Benoit est jeune. Je ne sais pas. Je pense qu'il a 28 ans là. Il doit y avoir, il m'en manque quelques-uns ici, mais je pense qu'il y en a quelques-uns qui ont genre la vingtaine.

[01:13:58] **SPEAKER_00:** la vingtaine. D'accord. Donc, face à 45 ans, c'est une différence significative en termes de préparation physique. Mais j'ai eu l'impression que, j'ai eu l'impression que tu gérais, qu'il n'y avait pas de gros problème à tenir la cadence au sol.

[01:14:12] **Gavin McClurg:** Non, non, j'ai été vraiment assez surpris à la fin, tu sais, Red Bull garde des statistiques et il faut être un peu méfiant avec celles-là parce que, tu sais, tout dépend de l'appareil qu'ils nous donnent pour nous suivre avec précision. Tu sais, quand ça indique qu'on a volé mille kilomètres, ça compte tous les cercles, tous les virages, alors que dans une base de données comme X contest, ça ne compte pas du tout. Donc ce n'est pas vraiment comme ça qu'on compte le vol, mais pour ce qui est du sol, je pense qu'ils sont assez précis. Et quand il a regardé les stats à la fin, j'étais assez rapide. Donc oui, c'est intéressant. Tu sais, Toma est vraiment le seul gars qui court de manière constante et il fait genre du jogging, mais il peut le faire toute la journée. Tu vois ce que je veux dire ? Il peut vraiment se déplacer vite au sol.

[01:14:57] Ce qui était génial, c'est que j'étais plus fort à la fin, vous voyez, je ne me suis pas ralenti au fil des jours, j'ai été plus rapide et je me suis senti mieux, et c'était différent de 2015, et en plus, c'était plus dur cette année. Je veux dire, on a passé beaucoup plus de temps au sol, donc ça m'encourage. Vous savez, c'était encourageant à la fin de la course de se dire, je pense que c'est ça qui est cool avec le parapente, ce n'est pas forcément un sport pour les jeunes, et on le voit dans les résultats. On le voit clairement dans les résultats de la Coupe du monde. Donc, si je décidais de le refaire — on ne va pas prendre cette décision avant un an, mais si je décidais de le refaire, je pense que mon corps pourrait en supporter un autre.

[01:15:42] **SPEAKER_00:** C'est encourageant. Ouais. Ça fait du bien. Ça soulève une question. Je veux dire, vous avez plein de gens qui écoutent ce podcast. Je sais que chaque fois que j'entends votre nom mentionné, les gars parlent de l'X-Alps. Je suppose que vous allez inspirer beaucoup de gens à aller sur le terrain pour faire cette course ou des courses

similaires. Si ces gars ou ces filles venaient vous voir pour demander des conseils, quels conseils leur donneriez-vous en général pour ces courses de type X-Alps, X-Peer ou quoi que ce soit ?

[01:16:10] **Gavin McClurg:** Je ne connais rien de mieux à faire de son temps. Donc, ça en vaut la peine. Très bien. Vous savez, quand j'ai commencé à regarder le X-Alps, quand j'étais un pilote très novice, je crois que le premier que j'ai vu était en 2007. Je me suis dit que c'était le truc le plus cool que j'aie jamais vu. Je veux dire, c'est bien plus cool qu'un ultra-thon. Ça dure plusieurs jours. C'est risqué. Ça a tous les éléments de la pure folie. Et donc, je ne savais pas. Je ne pouvais même pas imaginer à l'époque que des gens puissent le faire. Ça m'a juste bluffé. Et donc, quelques années plus tard, j'ai commencé à voler beaucoup plus et ça a commencé à être comme, "Mon Dieu, je me demande si je pourrais faire ça". Alors, je dirais aux gens qui, si vous y pensez sérieusement, la première chose, c'est que ça va prendre beaucoup de temps, vous voyez ?

[01:17:04] Alors, si vous n'avez pas beaucoup de temps, je ne le recommanderais pas. C'est juste trop dangereux. Il faut vraiment avoir les heures de vol. Mais si vous avez le temps, et que vous vous dites : « Mon Dieu, je me demande si je pourrais le faire », je vous dirais de tenter le coup. La moitié du défi, c'est d'être sélectionné. Ce n'est pas une mince affaire d'intégrer cette course. Et il faut se rappeler que c'est pour Red Bull. C'est un événement marketing. Il y a les journalistes, les caméras, l'hélicoptère et tout le reste. Je pense que nous, les athlètes, on trouve ça super agaçant, mais ils sont obligés de le faire. Et on est contents qu'ils le fassent parce que ça veut dire qu'on a un événement à faire. Mais il faut vraiment y réfléchir, à la manière dont vous allez réussir à être sélectionnés.

[01:17:50] Parce que, vous savez, soit vous avez un nom, soit vous avez des résultats. Ils ne vous prendront pas si vous n'êtes pas un athlète de montagne chevronné ; pas forcément en parapente, mais ils veulent s'assurer que vous savez naviguer et évoluer en terrain isolé. Même si c'est les Alpes, ce n'est pas isolé comme nous l'entendons, mais on peut se retrouver dans des endroits terribles dans les Alpes et en mourir. Donc, oui, y accéder est la première chose que je ferais. Ben veut faire l'X-Peer l'été prochain, donc je l'entraîne en ce moment. Parce que je serais son supporter. Ce serait plutôt sympa, vous savez, d'inverser les rôles ; Ben est probablement un pilote de 150 heures au mieux, donc il a bien moins d'heures que les gars qui vont gagner cette compétition.

[01:18:36] Et donc, tu sais, il n'aborde pas ça avec l'idée qu'il va finir dans le top cinq, mais il veut être en sécurité et s'amuser, tu vois ? C'est par là que je commencerais. Est-ce que c'est, tu sais, le Borns to Fly ou l'Expert ou le X-Alps, une course beaucoup, beaucoup plus facile d'accès. Ça te donne quelque chose sur quoi te concentrer. Ça te donne quelque chose pour lequel t'entraîner. Et l'entraînement que je fais avec lui est pratiquement le même que celui que je ferais pour le X-Alps. Donc une fois que tu as géré l'admission, c'est essentiellement beaucoup de ce dont on a parlé, tu sais, dans le podcast sur le maniement au sol, donc son programme d'entraînement hebdomadaire. Il gère tout le côté physique. Je ne fais pas ça, mais du point de vue du vol, c'est, tu sais, écoute le podcast de Chrigel, regarde des vidéos de maniement au sol, pratique le maniement au sol autant que possible, surtout quand la météo n'est pas très bonne, tu vois, en d'autres termes, quand le maniement au sol est délicat, et puis, tu sais, il faut que tu le maîtrises, que tu deviennes un Jedi avec ton aile au sol.

[01:19:32] C'est l'étape numéro un. Et ensuite, tu fais autant de SIV que possible. Et puis, en gros, tu veux voler avec beaucoup de détermination, comme si chaque vol était un vol d'entraînement. C'est quelque chose qu'on aborde encore et encore dans le podcast avec d'autres invités, mais tu ne voles pas juste pour le plaisir, tu fais des choses qui ont un but. Tu fais des atterrissages au décollage. Tu essaies de voler quand les conditions sont faibles. Tu essaies de prolonger tes vols. Tu utilises tes instruments, tu prépares des itinéraires, tu prépares des manches, tu voles des manches, tu sais, et si tu as le temps, tu vas en compétition. Tu apprends bien plus en compétition qu'à la maison. Donc, plus tu peux en faire, mieux c'est, ça va t'apprendre à voler vite, ce qui est vraiment important.

[01:20:19] Ça va aussi t'apprendre à changer de vitesse, ce qui est super important. Donc, tu sais, ralentir quand la journée ne tourne pas, passer du mode survie au mode course plus vite que les autres, des trucs comme l'atterrissage au décollage, dans une course d'aventure, il faut que ce soit maîtrisé et c'est vraiment dangereux. Et ça prend beaucoup de temps. Donc, on ne va pas être là où j'aimerais qu'il soit d'ici juillet prochain pour ça, à cause de l'endroit où il habite, il vit à Albuquerque, pour le vol, tu n'as qu'un jour sur dix si tu as de la chance. Donc on n'aura pas les heures. On n'aura pas les endroits pour qu'il puisse faire des atterrissages au décollage. Ça veut dire que tu dois prendre des décisions

différentes quand tu es en course. Tu ne peux pas juste faire des trucs de vol de mur. Ça veut dire qu'il va devoir voler jusqu'à la vallée, mettre ses chaussures et marcher beaucoup plus, tu vois ?

[01:21:10] Il sait marcher. Il sait marcher. Ouais. Il sait se dépêcher. Il est rapide. Donc, ouais, je pense que c'est tout ça. Ce sont toutes les choses dont on parle dans l'émission, mais comme Pal Attack l'a dit, dans ces courses, parfois il faut être rapide et lent. Je pense que le plus important, c'est d'avoir la force mentale de ne pas se précipiter, d'être patient.

[01:21:32] **SPEAKER_00:** C'est difficile à faire. Au moins pour moi, c'est assez délicat. Ouais. Je veux dire, c'est pour ça que c'est si fascinant, parce que ça demande tellement de choses. Il faut être un bon gestionnaire de terrain, un bon acro. Un bon coureur, un bon mental, une bonne nutrition. Je veux dire, tout doit s'additionner pour que tu gagnes. Euh, ouais, c'est ça qui rend la chose fascinante. Donc,

[01:21:48] **Gavin McClurg:** Ouais. Et je pense que, enfin, le vrai luxe que j'ai, c'est le temps. Et beaucoup d'entre eux n'en ont pas, comme Nick Nanan qui a assuré cette année. Il a été super performant. Il n'a pas beaucoup volé dans les Alpes et il a un boulot à plein temps. Du coup, il est arrivé deux jours avant le prologue, il n'avait donc pas scouté le parcours, ce que Chrigel ne fait pas non plus, mais c'est différent. Chrigel a beaucoup volé dans les Alpes et il a très bien réussi. Donc il ne faut pas forcément suivre cette recette, mais c'est celle que je suggérerais. C'est juste agréable d'avoir le temps, c'est vraiment agréable, mais surtout pour l'entraînement physique, car dans la réalité de la course, la météo ne sera pas bonne tout le temps.

[01:22:37] Et, vous savez, si vous pouvez encaisser les kilomètres au sol. Vous allez, vous allez faire bien mieux, et il n'y a pas vraiment d'autre moyen de faire ça à part s'entraîner, sauf si vous êtes juste en train de tout déchirer à Jornet et que vous êtes, vous savez, à ce niveau-là, vous voyez ? Ouais. C'est,

[01:22:58] **SPEAKER_00:** ce n'est pas la course. Mes deux dernières questions ne portent pas sur la compétition. Qu'est-ce qui arrive ensuite sur votre liste, si tant est qu'il y ait quelque chose ? On dirait que la décision pour le X-Alps est encore en suspens. Mais qu'est-ce d'autre est en préparation dont vous pouvez parler ?

[01:23:15] **Gavin McClurg:** Ouais. Eh bien, il y a huit jours, j'ai eu une petite fille, ouais, merci. C'était totalement imprévu et vraiment excitant. Donc, ouais, je suis papa, je suis dans cette nouvelle étape, et être père, c'est vraiment génial. Et donc, ouais, pour l'instant, ma façon d'aborder la prochaine course, c'est pour l'année prochaine. Je vais essayer de voler beaucoup. Je suis vraiment impatient de peut-être battre des records d'État et je suis impatient de voler dans de nouvelles zones. Je suis vraiment impatient de voler chez moi. Vous savez, Sun Valley est encore un endroit qu'on n'a pas exploré. Donc, j'aimerais être chez moi beaucoup plus souvent et voler autant que je le peux. Comme ça, si on décide de se lancer en juillet prochain, quand il faudra faire la demande, j'aurai au moins coché cette case.

[01:24:04] Je n'ai pas à trop m'inquiéter du côté physique. Je vais continuer à faire ce que je fais d'habitude, mais sans grandes expéditions. La plus grosse, c'était l'Alaska l'année dernière. Et je me dis qu'en étant papa maintenant et en m'occupant de ce petit bout de chou, il serait difficile de partir pour un projet aussi énorme. Je n'ai donc aucune mission de cette envergure prévue pour cette année, mais j'en ai quelques-unes de prévues pour l'année prochaine, même si je ne peux pas encore en parler.

[01:24:32] **SPEAKER_00:** Ça change tes priorités d'avoir un petit bout de chou.

[01:24:35] **Gavin McClurg:** Ouais, carrément. Ce qui est plutôt excitant. Les gens n'arrêtent pas de me dire que c'est génial parce que ça veut probablement dire que je vais vivre un peu plus longtemps.

[01:24:42] **SPEAKER_00:** Peut-être. Peut-être que ça devrait te garder en vie. Ce serait un joli petit cadeau. C'est clair. Carrément.

[01:24:48] Cool. Je pense que ça couvre la plupart des questions que j'avais pour les XC de 2017. Merci infiniment d'avoir pris le temps d'y répondre. C'est assez passionnant de revenir en arrière et de penser, pendant que tu parles, à ce qu'on voyait sur les écrans et, ouais, c'est super cool. Merci. Génial. Merci, Nick. J'apprécie. Merci pour ton temps, mec. C'était sympa.

[01:25:09] **Gavin McClurg:** J'espère que vous avez apprécié ça. Comme promis, on a un épisode spécial qui arrive la semaine prochaine. On aura un épisode spécial avec Chrigel Maurer. Désolé, je ne l'ai pas encore mis en ligne. Je travaille encore sur le montage et j'ai quelques questions de plus pour lui et, bien sûr, c'est difficile de le joindre parce qu'il est occupé, il a des enfants et beaucoup de choses à gérer là-bas. Ils viennent juste de finir la Coupe du monde à Decentis avec un temps terrible. Mais bref, on va mettre ça en ligne sous peu. Restez à l'écoute. Je pense que vous allez aimer et on se retrouve au prochain épisode. Salut.

Deutsch

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

Show notes

Das Red Bull live tracking ist großartig, aber es lässt alles hinter den Kulissen vermissen, und in diesem Talk tauchen wir ein in das, was die Fans nicht sehen dürfen. Wir sprechen über Training, Supplements, unsere Entscheidung, den Nightpass in der ersten Nacht zu nutzen, gemachte Fehler, gute Züge, riskante Starts, verrücktes Wetter und wie das Rennen 2017 das bisher brutalste war. In 12 Tagen habe ich 16 1/2 Halbmarathons absolviert, viermal die Höhe des Everest erklommen (34.000 Meter vertikaler Aufstieg), über 1.000 km geflogen – und ich war immer noch 308 km vom Ziel entfernt! Nur zwei Athleten haben es geschafft, Chrigel Maurer gewann zum fünften Mal in Folge, und der Rookie Benoit Outers schaffte es kurz bevor die Zeit abgelaufen war. 5 Athleten wurden eliminiert und 7 traten wegen Verletzungen oder Erschöpfung zurück.

Transcript

[00:00:22] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer Sonderfolge von Cloud-Based Mayhem. Ich habe ein kleines Interview geführt, in dem ich von einem guten Freund von mir, Nik Hawks, über die X-Alps 2017 befragt wurde. Das haben wir vor etwa einem Monat abgeschlossen. Und das hier ist exklusiv für euch, unsere Patreon-Supporter und die Leute, die diese Show unterstützen. Ich hoffe, es gefällt euch. Wir gehen auf alles Mögliche ein – warum wir getan haben, was wir getan haben, wo wir Fehler gemacht haben und wo wir richtig lagen. Und über Ernährung, Supplements, Training, das Fliegen und was ich anders machen würde, wenn ich es nochmal mache – falls ich dumm genug bin, es nochmal zu tun. Also, genießt dieses Gespräch mit mir über die Red Bull X-Alps 2017.

[00:01:08] **SPEAKER_00:** Also, Gavin, danke, dass du mich eingeladen hast, um dir eine ganze Reihe von Fragen zur X-Alps zu stellen. Ich freue mich riesig. Ich weiß, dass viele von uns dem Rennen in diesem Jahr, dem 2017er Rennen, gefolgt sind. Für diejenigen, die zuhören und vielleicht nicht ganz auf dem Laufenden sind: Es war ein 1.100 Kilometer langes Rennen, eigentlich knapp über 1.100, 1.138 Kilometer. Ein Typ namens Chrigel Maurer hat es in knapp unter 11 Tagen gewonnen. Ich glaube, es waren etwa 10 Tage und 23 Stunden. Und nur ein anderer Pilot hat das Ziel erreicht. Du bist auf dem 14. Platz gelandet, etwa 300 Kilometer vor dem Ziel. Und direkt hinter dir, so 7 Kilometer hinter dir, war ein Kanadier. Es war also ein ziemlich starkes Rennen für dich bis zur Ziellinie. Also, erst mal Glückwunsch, dass du da draußen warst und alles gegeben hast.

[00:01:52] **Gavin McClurg:** Ja, danke, Dick. Es war nicht das Ergebnis, das wir uns erhofft hatten. Aber Mann, es war einfach eine so epische Reise. Und weißt du, das Wetter war dieses Jahr einfach schrecklich. Wir waren echt darauf fixiert, uns am Ende einfach stark zu fühlen und weiter hart durchziehen zu können. Und es ist ein episches Rennen. Und noch mal Hut ab vor Chrigel, fünf Mal in Folge. Das ist einfach unglaublich.

[00:02:15] **SPEAKER_00:** Es ist auf jeden Fall ziemlich inspirierend. Super. 31 Piloten sind gestartet. Nur 19 von euch haben es geschafft. Wie schätzt du das ein? Im Vergleich zur Version von 2015?

[00:02:25] **Gavin McClurg:** Nun ja. Ich kann es nur mit dem Vergleich ziehen, weil das das einzige andere Rennen war, das ich gemacht habe. Dieses hier war körperlich definitiv viel härter. Ich glaube, beim letzten Mal haben 19 Leute es bis nach Monaco geschafft. Letztes Mal war ich auf dem achten Platz. Und ich hätte nie gedacht, dass es unmöglich sein könnte, nach Monaco zu kommen, obwohl ich glaube, dass das Rennen historisch gesehen eine Abschlussquote von etwa 11 % hat. Dieses hier lag also definitiv eher im historischen Bereich. Aber sie sagen definitiv, dass dieses hier mit Abstand das härteste seit 2011 war. 2003. Sicherlich körperlich viel härter als das Rennen 2015. Obwohl ich im Rennen 2015 überraschenderweise ziemlich fertig war, obwohl das Training ziemlich ähnlich war. Aber ja, ich meine, das Wetter war einfach schrecklich. Und eigentlich sogar beängstigend, würde ich sagen. Es hat sich an den meisten Tagen extrem verschlechtert.

[00:03:12] Viel Blitze und Donner. Fast jeden Tag viele Böenfronten. Und was an diesem Rennen ungewöhnlich war, ist, dass die Spitzenreiter, die Männer, die vorne liegen – also Chrigel – fast unmöglich einzuholen sind, weil das

Rennen über die Alpen im Vergleich zu unserer typischen Art, die Alpen zu befahren, fast rückwärts verläuft. Man wird die ganze Zeit gegen den Wind gedrückt, bis man die letzte Etappe nach Monaco runterfährt. Und so wie Wettersysteme mit dem Jetstream funktionieren, bekommt derjenige, der vorne ist, das Wetter zuerst, und dann trifft es die Leute hinten meistens noch härter. Je größer die Lücke also wird, desto schwerer wird es, die Spitzenreiter einzuholen. Und in diesem Fall, in diesem Rennen, war das immer noch so.

[00:03:56] Aber die Jungs, die dem Matterhorn entgegenkamen, hatten einfach schreckliche Winde. Also konnte eigentlich niemand die Linie vom Matterhorn hinunter fliegen. Das war irgendwie cool, weil es alle eher zusammengehalten hat. Und es hat mir und den Jungs hinten ermöglicht, wisst ihr, weil ich – nun ja, ich kann nur für mich selbst sprechen – mir am dritten Tag, als ich in einer richtig guten Position war, etwas Pech hatte. Und dann waren die Jungs, mit denen ich an diesem Morgen zusammen war, am Abend 180 km voraus. Und ich konnte sie einfach nicht aufholen, weil das Wetter zwischen ihnen und mir schlechter war. Es hat mir also ermöglicht, ein bisschen aufzuholen und am Ende etwas Boden gutzumachen, was ziemlich pipespitz war.

[00:04:38] **SPEAKER_00:** Ja. Mal sehen, dir während des gesamten Rennens auf Facebook und Instagram zu folgen und zu sehen, was auf der Red Bull-Seite passierte, war echt spannend. Ich hatte unterwegs eine Menge Fragen. Also, fangen wir ganz von vorne an: Die erste war, dass du den Night Pass früh genutzt hast. Jeder Athlet bekommt nur einen Night Pass, bei dem man durch die Nacht wandern kann. Ansonsten muss man flach auf dem Rücken liegen. Warum hast du ihn so früh genutzt? War das eine gute Entscheidung? Und glaubst du, dass das Aufsparen des Passes zu einem anderen Ergebnis geführt hätte?

[00:05:05] **Gavin McClurg:** Ja, der Night Pass ist eine interessante Sache. Weißt du, im Rennen 2015 habe ich den dritten Platz im Prolog belegt, und die ersten drei im Prolog bekommen einen zusätzlichen. Wir haben meinen ersten in diesem Rennen früh benutzt. Und das hat uns am Ende echt gekostet, weil das Wetter schrecklich war. Ich bin die ganze Nacht durch den Regen gelaufen und habe mir dabei die Füße ziemlich kaputtgehauen. Und, weißt du, man hat sowieso nur fünf Stunden. Und man darf nachts nicht fliegen. Das ist gegen die Regeln. Also, im besten Fall hast du 35, 40 Kilometer auf dem Konto, was, weißt du, zwei Stunden in der Luft oder anderthalb Stunden entspricht. In vielerlei Hinsicht betrachten wir den Night Pass also fast als eine Art Strafe, weil dieser Schlafmangel einen wirklich fordert. Unser Plan für das Rennen war also ganz klar: Wir werden den Night Pass nicht benutzen, es sei denn, es ist absolut notwendig.

[00:05:53] Also, wenn wir in Gefahr sind, eliminiert zu werden. Denn wer alle 48 Stunden auf dem letzten Platz ist, fliegt raus. In so einem Fall würden wir ihn natürlich nutzen. Oder wir würden ihn nutzen, wenn ich zum Beispiel in den Luftraum komme und dadurch eine Strafe bekomme. Aber ansonsten würden wir ihn nicht benutzen, Punkt, oder wir würden ihn in der letzten Nacht nutzen, um irgendeinen Heldenakt zu vollbringen und zu versuchen, jemanden zu schlagen, gegen den man am Ende des Rennens hart antritt. Was passiert ist, war Folgendes: Wir hatten einen Wetter-Router. Wir hatten ein Wetterteam. Und es war derselbe Typ, der Gaspard geholfen hat. Und der war offensichtlich sehr gut unterwegs, bis er seinen Unfall hatte. Aber wir haben schon einige Tage vor Rennstart Wetterdaten von ihm bekommen. Und wir wussten, dass das Wetter auf der Nordseite des Massif einfach schrecklich war.

[00:06:39] Also, zwischen dem Start des Rennens und dem Überqueren des Massif auf dem Weg nach Slowenien würde es einfach schrecklich werden. Ganz klar, kein Fliegen. Und wir haben beim Rennen 2015 und 2017 irgendwie bewiesen, dass ich kein Läufer bin. Aber meine Durchschnittsgeschwindigkeit am Boden ist ziemlich hoch. Aber da wir wussten, dass wir nicht vom Geisberg abfliegen konnten, und das ist ein langer Abhang, haben wir im Grunde einfach davon ausgegangen, dass ich am ersten Tag, wissen Sie, bestenfalls am Ende des Tages in der Mitte des Feldes wäre. Und es waren 95 Kilometer vom Start bis zum Gipfel des Massif, um auf die Südseite der Alpen zu gelangen. Also ein ziemlich großer Tag. Und unsere Wetterdaten zeigten, dass die Südseite starken Nordwind haben würde. Aber die Südseite der Alpen sollte sonnig sein. Und riskant, wissen Sie, ziemlich viel Nordwind, aber fliegar.

[00:07:28] Und wir haben diesen Wetterbericht einfach viel zu spezifisch genommen. Wisst ihr, es hat uns im Rennen einige Tage gedauert, um das Wetter, das wir von diesem Typen aus Mittelfrankreich bekamen, wirklich zu verstehen und zu interpretieren – er war fantastisch, sein Name war Laurent. Aber wir haben es wirklich ganz genau genommen,

so nach dem Motto: Okay, das ist das, was du bekommen wirst. Diese Winde auf 2.500 Metern, diese Art von Himmel und diese Art von Thermik. Wir haben das sehr spezifisch genommen, obwohl es natürlich nur Modelle sind. Aber wie auch immer, da wir wussten, dass das Wetter auf der Südseite besser sein würde, hatten wir das Gefühl, dass wir durch das erste Ankommen und das erste Abheben in die Luft vielleicht zwei, drei, vier Stunden vor dem Feld liegen könnten.

[00:08:13] Und es war einfach nur dieser Tag, der nächste Tag und der Tag danach. In den ersten drei Tagen des Rennens hatten wir wirklich Wind, Himmel und Sonne. Auf eine Weise, bei der wir dachten: Mann, das könnte ein genialer Schachzug sein, wenn es funktioniert, und vielleicht lohnt es sich. Da ich wusste, dass das potenziell bevorstand, habe ich mich zwei Tage vor dem Rennen in ein richtig schönes Hotel eingekcheckt. Ich habe massiv viel geschlafen. Ich habe wirklich versucht, mich darauf vorzubereiten. Und dann am Morgen des Renntages hatten wir im Grunde beschlossen, dass wir es nicht machen würden. Ich habe Gaspard gefragt, der denselben Wettermann hatte, ob er es tun würde. Und er meinte: Nein, warum? Warum solltest du das tun? Klar, im Süden wird es besser sein, aber die erste Nacht durchzuziehen, all die zusätzlichen Stunden und kein Schlaf – ich glaube einfach nicht, dass es das wert ist, weißt du?

[00:09:03] Und dann bekam ich etwa eine Stunde vor dem Renntart eine SMS vom Rennorganisator, dass wir unseren Night Pass gezogen haben. Man muss sie vor Mittag informieren, weißt du, Bruce hat nicht mit mir Rücksprache gehalten. Er war einfach total begeistert von dem Plan. Und, weißt du, ich überlasse ihm all diese Entscheidungen. Also war ich ziemlich überrascht. Ich war ziemlich verärgert. Und dann habe ich ihn sofort angerufen und meinte: Hey Alter, warum haben wir so einen Zeitdruck? Warum hast du das nicht mit mir besprochen? Und warum machen wir das? Weißt du, wird es überhaupt einen Unterschied machen, ob wir drei oder vier oder fünf Stunden voraus sind? Weißt du, es klingt morgens immer noch ziemlich schlecht. Und sowieso, noch mal, ich will das nicht unnötig ausbreiten, aber es war, als wir nachts zum Pass kamen. Also, die andere Sache war auch, dass ich im Prolog ziemlich langsam war, weil der Prolog einfach nur ein Laufwettbewerb war.

[00:09:51] Und wieder, ich kann nicht laufen. Ich kann nicht runterlaufen. Mit meinen Knien bin ich beim Abwärtsgehen echt schlecht. Also, ich war im Prolog wirklich schnell und bin dann beim Runterkommen einfach extrem langsam gewesen. Die haben uns aber bestraft, je nachdem, wo man im Prolog fertig wurde. Wenn man eine Stunde hinter den Führenden lag, hatte man am zweiten Tag eine Stunde Zeitverlust. Ich hatte so eine Stunde und eine halbe Zeitverzögerung. Also habe ich um 15 Uhr aufgehört zu laufen, was mir immer noch dreieinhalb Stunden Schlaf gab, was eigentlich ganz okay ist. Das reicht völlig. Und wir hatten wirklich das Gefühl, dass das Risiko es wert war. Was dann tatsächlich passiert ist, als wir hochgekommen sind: Ich glaube, ich war zu diesem Zeitpunkt auf dem dritten Platz, Toma und Huber hatten beide auch ihre Nachtpässe abgebrochen. Also haben sie im Grunde das Gleiche gesehen, und wir sind alle da hochgekommen und es war einfach total schrecklich, absolut nicht fliegbare, komplett in den Wolken.

[00:10:36] Am Ende mussten wir den ganzen Weg wieder runterlaufen. Also ein paar Stunden später, als die Sonne langsam rauskam, war es immer noch komplett mies. Ich drehte mich um und sah diese Typen, wie sie aus diesem Canyon runterflogen. Nicht so, wie Chrigel es gemacht hat, sondern ziemlich fast jeder. Aber er und ein paar andere Leute haben die direkte Route genommen. Und ich meine, Mann, das war das gruseligste Fliegen, das ich je gesehen habe. Benoit, der andere Typ, der am Ende fertig wurde, ist in die Bäume gekracht, und für diese Leute war es reines SIV, wie sie aus diesem unlandbaren Canyon runtergefliegen sind. Also ein riesiges Risiko. Ich war echt froh, nicht dort zu sein, wo sie waren. Denn ich hätte wahrscheinlich das Gleiche gemacht wie ein paar von denen, denen es eigentlich ziemlich gut ging. Die konnten in der Luft bleiben. Die meisten von ihnen sind aber einfach zu Boden gespiralt, um zu versuchen, nicht zu sterben.

[00:11:23] Und einige von ihnen, einige von ihnen sind einfach weitergegangen. Paul Guschlbauer. Ich bin tatsächlich zu einem anderen Start hochgekommen und bin geflogen. Also wurden wir dafür nicht wirklich bestraft, außer durch den Schlafmangel. Wisst ihr, am nächsten Morgen war ich mit Huber abgesetzt. Ich war mit Nick Nanen und Pal Takats zusammen. Ich war mit dem Typen, wisst ihr, auf dem sechsten Platz. Es hat sich also nicht wirklich ausgezahlt und bedeutete, dass wir keinen anderen nutzen konnten, aber wisst ihr, es war nicht wirklich ein Fehler, außer dass man nie wirklich quantifizieren kann, was dieser Schlafmangel mit einem macht. Vielleicht am dritten Tag, als ich mit diesen Typen zusammen war, wäre ich vielleicht nicht so krachend gescheitert, wenn ich mehr geschlafen hätte. Ich meine, der eigentliche Fehler war am dritten Tag, als ich mit Huber, Nick und diesen Typen geflogen bin. Und es war nicht mal

wirklich ein Fehler. Es war einfach, wisst ihr, eine Frage des Glücks, aber wisst ihr, manchmal muss man in den X-Alps langsam sein, um schnell zu sein.

[00:12:12] Und, äh, weißt du, es war ein Tag mit niedrigen Wolken und ich war, weißt du, wir haben eine Überquerung gemacht und ich war eigentlich ziemlich hoch. Wir haben sie mit Nick Nanen's gemacht. Und als wir auf der anderen Seite dieses großen Tals ankamen, war es komplett im Schatten und, äh, er konnte so ein bisschen umherirren, äh, und suchen und suchen und suchen. Und ich war etwa hundert Meter unter ihm und wir haben beide nur hektisch nach einem anderen Aufstieg gesucht, und ich habe keinen gefunden und er schon. Und, äh, weißt du, und das hat dann dazu geführt – das können wir später noch besprechen – aber das war, weißt du, das war ein totaler Reinfluss für mich im Hinblick darauf, was die anderen Typen am Ende gemacht haben. Weißt du, ich war mit ihren Agati zusammen. Ich war mit den Jungs zusammen, die den ganzen Tag über wirklich gut abgeschnitten haben. Und es war einfach, es war echt schade. Und das war wirklich mein Rennen. Weißt du, das, bis zum Ende dieses Tages war ich, glaube ich, auf Platz 25.

[00:12:58] **SPEAKER_00:** Ja, nein, wir haben das alle mitverfolgt. Es war so wie: Oh mein Gott, was passiert da gerade? Denn ihr liegt auf dem dritten Platz. Wenn wir uns alle darauf gefreut haben.

[00:13:04] **Gavin McClurg:** Ja, das war echt enttäuschend. Ich meine, im Nachhinein war das definitiv, weißt du, und wir haben als Team viel darüber gesprochen, es hätte für uns hätte laufen können und dann wäre es genial gewesen. Aber das ist nicht passiert. Und wir haben daraus gelernt, es war, ich weiß gar nicht... es war wirklich ein Fehler. Ich fand es echt gut, vor ein paar Wochen mit Chrigel im Podcast zu sprechen, und er hat darüber erzählt, wie man wirklich riskieren muss, und es war ein Risiko und wir haben verloren, aber dieses eine Mal hat es nicht funktioniert.

[00:13:34] **SPEAKER_00:** Ja. Ja. Manchmal spielen die Bremsen gegen einen.

[00:13:38] Ja, absolut. Das ist also das, was an Tag drei passiert ist. Und das ist aus deiner Perspektive. Und es klingt wahrscheinlich korrekt. Es war quasi das Rennen, zumindest das Rennen um das Podium. Aber von da an, ich meine, das war wie ein Nagelbiss. Jeden Tag den Fortschritt beobachten und sehen, wie die Spitzenreiter nach diesem großen Sprung langsam weitergezogen sind, und dich sehen, wie du dich reingehängt hast und aufgeholt hast, und wissen, dass in diesem Rennen alles möglich ist. Gab es einen Tag, der für dich besonders herausstach, als der wirklich härteste Tag?

[00:14:12] **Gavin McClurg:** Ja, da gab es ein paar, ich meine, was die emotionale Seite angeht, war Tag drei unglaublich frustrierend. Und nicht unbedingt der körperlich härteste Tag. Es gab ein paar andere, die wahrscheinlich viel härter waren, aber dieser dritte Tag. Also, weißt du, als ich mit Nick die Überquerung machte, war es ziemlich früh am Tag. Es war kein guter Tag, aber es sah definitiv besser aus und ist offensichtlich viel besser geworden. Und als ich da runtergehetzt bin, war ich nicht in einer schrecklichen Position, die Leute sind wirklich langsam geflogen. Es gab viel Wolken. Die Wolkenbasis war niedrig. Und ich war in einer ziemlich guten Position. Da gab es eine Straße, eine Schotterpiste, die so in Zickzack den Rücken dieses Berges hochging. Also habe ich ganz schnell gepackt, angefangen zu schuften und dann wurde es schrecklich schlimm.

[00:14:59] Ich hatte, weißt du, alle Karten auf meinem Handy und dieser Zickzack-Weg war einfach nur frustrierend, weil ich dachte: Oh Mann, ich könnte diese Kurven einfach abkürzen und direkt gehen. Also habe ich versucht, eine Abkürzung zu nehmen. Die Abkürzung wurde sofort zu extrem steilem Dschungel, der komplett mit Brennnesseln bewachsen war, verstehst du? In Südamerika nennen sie das Malamu-Haar, wie bei einer bösen Frau. Ich meine, das zerfrisst dich einfach. Und innerhalb kürzester Zeit habe ich geflucht und dachte: Verdammt noch mal, warum bin ich nicht auf der Straße geblieben? Das wäre schneller gewesen. Aber ich habe versucht, mich durch dieses Zeug hochzuschleppen, und ich habe mein Handy dabei – es hat Klettverschluss und ich habe es dort befestigt, wo meine Wasserflaschen auf der Schulter sind. Das ist ein ziemlich sicherer Platz für das Handy. Aber ich habe auch eine Art Sicherungsleine daran, für wenn ich fliege.

[00:15:45] Damit ich es nicht verliere. Es ist nur ein kleines Stück Schnur, aber das Teil muss an einem Ast oder so hängen geblieben sein, als ich durch das ganze Zeug gestampft bin. Und dann komme ich endlich hoch und merke, dass mein Handy weg ist, und mein Handy ist mein Instrument. Das ist alles. Das ist mit meinem Vario verbunden, da sind alle meine Karten drauf und so spreche ich mit dem Team. Ich meine, ohne geht das einfach nicht, sonst wäre ich einfach weitergegangen. Also versuche ich dann, das Garmin InReach zu benutzen, was ohne das Handy echt schwer ist.

Man versucht, auf diesem winzigen Brett zu tippen, weißt du, und ich schreibe meinem Team: Ruft mich an und hört nicht auf anzurufen. Ich muss das Ding finden. Das ist der einzige Weg, wie ich es finden werde. Und es hat dann anderthalb Stunden gedauert, in dem Dschungel herumzuirren. Und ich hatte unglaubliches Glück. Ich bin durch das Zeug zurückgegangen und es war so vier oder fünf Fuß hoch, einfach super dicht.

[00:16:33] Ich wusste einfach nicht, wie ich das Ding finden sollte, und wurde richtig frustriert, fast schon panisch. Und dann fing es plötzlich zu klingeln, genau als ich direkt an ihm vorbeigegangen war. Sie hatten die SMS noch nicht mal bekommen, er hat nur das Live-Tracking beobachtet und sich gefragt, warum ich mich nicht bewegte. Und dann habe ich das Handy gefunden. Bin wieder hochgekommen, es hat aber ganz schön lange gedauert, bis ich einen ordentlichen Startpunkt hatte, weil zu diesem Zeitpunkt der Südwind, der in Slowenien immer nach unten weht, und das ist es, was Tree Lab wirklich verdammt schwer macht. Es ist ein Wendepunkt, weil man nach Süden fliegt und direkt gegen den Wind fliegt. Ja. Und ich bin gerade eben gestartet, als Powell, Aaron, Huber und all die anderen den Wendepunkt markiert hatten und wir wieder herauskamen, und ich bin also in die entgegengesetzte Richtung geflogen.

[00:17:21] Ich schaue mir diese Typen an und denke mir: Mann, da weht ordentlich Wind. Und egal, ich habe es schließlich aus der Klemme bekommen. Es war wirklich quer und unsicher, und ich habe etwas Höhe gewonnen und bin auf die massive Seite in Slowenien übergegangen, konnte aber nicht genug Höhe gewinnen, um über diesen Canyon-Grat zu kommen. Ich bin gelandet und dachte mir: Na ja, vielleicht sollte ich einfach abwarten und der Wind wird sich etwas legen. Ich verliere diese Typen, aber ich denke, Geduld ist hier wahrscheinlich klug. Es waren zu diesem Zeitpunkt noch ein paar andere Typen da. Die sind abgehoben. Crescia war tatsächlich in einem der Gebüsche abgestürzt. Ich meine, es hat ziemlich stark geweht. Und also habe ich gewartet, gewartet, gewartet, und ich würde nicht sagen, dass ich ungeduldig wurde. Es war einfach so, die Sonne schien und es wurde später am Tag, und die Sachen auf der Westseite begannen wirklich zu funktionieren.

[00:18:07] Also bin ich wieder gestartet und habe nicht genug Höhe bekommen, bin in diesen Canyon geflogen, wo die Leute quasi rausgeschleudert wurden, und wurde selbst rausgeschleudert. Wo ich gelandet bin, war es, was den Aufstieg zum Gipfel angeht, so schlecht wie möglich. Es war einfach ein riesiger Fußmarsch und ganz klar, dass ich an dem Tag nicht mehr fliegen konnte, den Turnpoint nicht mehr erreichen würde. Und ja, ich habe an einem wirklich guten Tag 30 Kilometer Fortschritt gemacht. Also konnte ich den Turnpoint erst am nächsten Tag erreichen. Und wie gesagt, ich glaube, am Ende dieses Tages war ich fast auf dem letzten Platz. Ich war von einer ziemlich starken Position in eine sehr, sehr schwache gerückt. Und dann war es einfach ein Krabbeln zurück. Ja. Von da aus...

[00:18:52] **SPEAKER_00:** war etwas ganz anderes zu sehen, ihr wisst schon, eine ganze Menge von uns saßen da und haben auf Facebook herumgepingt, ich meine, für

[00:19:00] **Gavin McClurg:** für uns, für das Team, für mich – ich weiß, das war definitiv, ich meine, es war einfach völlig klar, dass wir im Rennen 2015 gelernt haben, dass in diesem Rennen einfach so viel passiert und man optimistisch bleiben muss. Man darf sich nicht darauf konzentrieren, oh mein Gott, da sind noch tausend Kilometer zu gehen. Weißt du, oh mein Gott, ich habe erst die zweite Kurve erreicht. Es ist Tag ... oder eigentlich habe ich es erst an Tag vier geschafft. Du darfst nicht so denken. Du musst einfach denken: Okay, schau, was ich bisher geschafft habe. Schau, was wir erreicht haben. Schau, wie unglaublich das ist. Man muss optimistisch bleiben, weil weißt du, es kann wirklich alles passieren und man kann große Sprünge machen. Aber und andere Leute machen Fehler. Leute fliegen in die Luft, wie sie es in diesem Rennen getan haben. Leute verletzen sich, Leute werden ausgeschieden, also ist es ein langes Rennen und man muss diese Mentalität haben.

[00:19:45] Aber das war definitiv der Tag, an dem es hieß: Okay, meine Chancen auf das Podium sind vorbei, was wir uns eigentlich erhofft hatten. Und deshalb mussten wir ab diesem Punkt unsere gesamte mentale Strategie umstellen. So nach dem Motto: Hey, sei sicher, hab Spaß, gib alles, geh so hart du kannst, und dann wird schon was passieren. Und das ist auch passiert, ich bin zwar zurückgekommen, aber das war hart. Rein mental, so das Ganze zu verarbeiten, wie: Oh Mann, all das Training und all die Vorbereitung. Und es gab keine Chance mehr, ich meine, es sah völlig unwahrscheinlich aus, da überhaupt noch in die Top 10 zu kommen. Was andere Zeiten angeht, hatte ich auch Tage, die körperlich einfach nur wahnsinnig waren, wie der Tag, an dem ich nach Guard kam, ich glaube, das waren 17.000 vertikale Fuß Aufstieg, nur um nach Guard zu kommen.

[00:20:31] Und als ich dann über den See geflogen bin, weißt du, es war mitten am Tag, heiß wie die Hölle. Ich bin vor Schweiß abgesoffen gewesen. Ich hab noch nie, ich meine, mein Schirm war klatschnass. Mein Gurtzeug war klatschnass. Es hat einfach, weißt du, nur so heruntergetropft, nein, nicht nur getropft, es ist förmlich von meinem Shirt, meiner, meiner Shorts herabgeregnet. Es hat sich super angefühlt, weißt du, aber eben, weißt du, und ich bin abgeflogen, bin zurück über den See geflogen, bin in den Bäumen gelandet, bin weitere 20, 25 Kilometer gelaufen, hab noch mal 2000 Meter geschafft. Ich meine, das war körperlich ein verrückter Tag, aber, äh, aber es hat auch richtig Spaß gemacht. Weißt du, ich glaube, das waren vier oder fünf Flüge an dem Tag und ein schönes Glas am Abend zum Ausklingen. Und, äh,

[00:21:06] **SPEAKER_00:** Kevin, war das deine erste Baumlandung, soweit ich mich erinnere? Ja,

[00:21:10] **Gavin McClurg:** that was, that was the first one. Yeah. That was kind of funny flying into that Canyon. So that was kind of the route that most of them had taken. And what I didn't do is right when I left guard, uh, uh, I was actually launching in the cloud and it was just kind of orographic cloud. It wasn't like the kind of cloud that they get upset about you flying in, but I just went for it right away across the lake rather than, you know, most of the guys had gone North topped up and then crossed the lake, got a little bit more height. So, but just kind of eyeballing it and knowing how much wind there was down the lake, I felt like I could just get out over the lake, turn it downwind and slam it into that Canyon with enough height to get through. But as you saw in the video, when I went in there, I was right off the bottom of the valley, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, the, of the Canyon. And when I went in there, I knew that I didn't have the height to get to the end of the lake.

[00:21:56] Ich wäre im See gelandet, wenn ich, weißt du, also war meine einzige Option, es da reinzuhauen. Und sobald ich drin war, dachte ich mir: Oje, da kam eine Menge Wind aus dem Canyon. Also aus beiden Richtungen, und es war sofort so: Okay, da war diese kleine Straße, die sieht man im Video. Da saßen ein paar Biker auf einem Bike, aber was man nicht wirklich sieht, sind da einige Telefonleitungen. Und das war unmöglich. Es gab keine Möglichkeit, das einfach so da reinzuhauen. Und als ich dann in Richtung der Biker flog und merkte: Ja, da hab ich keine Chance. Ich muss unter die Bäume. Und weißt du, ich war ziemlich fest entschlossen, einfach nur einen sicheren Platz zu finden. Und das war eine wunderschöne Kappe, aber nein, ich war noch nie in Bäume gelandet. Weißt du, es gibt Leute, die sind das schon und die werden es noch sein.

[00:22:42] Was ich nicht gesehen habe, war diese Wand. Also, natürlich, als ich durch die Bäume kam, dachte ich mir: Mann, bin ich froh, dass ich nicht gegen diese Wand gekracht bin. Aber ja, ich meine es ernst. Sie sah wahrscheinlich gefährlicher aus, als sie war. Es war eigentlich echt lustig danach, ich kam ziemlich schnell zurück auf die Straße und fing an hochzugehen und habe kurz darauf Ben und Bruce getroffen. Und weißt du, das Adrenalin pumpt und man will seine Geschichte erzählen, und Bruce wollte davon gar nichts wissen. Er meinte nur: Okay, hier geht's weiter. Hier ist der nächste Start. Ich sagte: Gott, Mann, ich bin gerade in einen Baum gelandet. Sollten wir nicht kurz darüber reden? Du musst weiter. Also ja, es war... ja, aber nein, ich bin noch nie in einen Baum gelandet. Weißt du, es gibt Leute, die haben das schon gemacht, und die werden es noch tun.

[00:23:21] **SPEAKER_00:** Und du hast es geschafft, das Häkchen gesetzt. Was war, also das war der harte Tag. Was war, was war einer der leichteren Tage oder gab es einen?

[00:23:30] **Gavin McClurg:** Nun, ich würde nicht sagen, dass es ein einfacher Tag war, aber definitiv der lohnendste. Und genau das ist das Schwierige beim Live-Tracking: Man sieht den Himmel nicht. Man sieht nicht alles, was da abgeht. Aber als wir den Ashout-Turnpoint erreichten – ich hatte einen großartigen Tag, Tag fünf oder sechs, ich flog quasi von Gerlitz zum Ashout-Turnpoint und direkt über, fast direkt über die Gras-Glockner-Gletscher. Und ich war eine Weile auf Facebook Live. Ich meine, es war einfach nur easy, fantastisch, hoch, wirklich gutes Fliegen, ziemlich weit voraus, und dann, aber die Route, die wir da genommen haben, ich glaube, an dem Morgen war ich noch Mitte zwanzig und ich habe an dem Tag viele Leute überholt.

[00:24:19] Das war ein großer Tag für uns. Wir erreichten den Ashout-Turnpoint, haben uns zusammengeschlossen und hatten einen schönen kleinen Abendflug über den Fluss in Richtung Laramies-Turnpoint. Das war ein wirklich interessanter Entscheidungspunkt. Alle, die vor uns waren – also Tom Dorlado und Michael Gerlach, und ich glaube, Jesse war an dem Tag auch direkt dabei. Es waren so sieben oder acht oder neun Leute, und wir hingen alle irgendwie

zusammen, wobei ich ganz am Ende war, aber nur knapp. Und die haben alle das End Valley genommen. Die Route Richtung Innsbruck und der Wetterbericht, den wir von unserem Typen für den nächsten Tag bekamen, war praktisch nicht flugfähig – ihr wisst schon, 40 km Gegenwind, keine Thermik-Stärke, fast hundert Prozent Wolken. Also haben wir versucht zu entscheiden: Okay, wenn wir das End Valley nehmen, was ja jeder gemacht hat, kann man dort im Lee eigentlich fliegen, und es gab eine Chance auf einen Flug, wenn man diesen Weg geht, aber es waren 25 km zusätzliche Strecke am Boden.

[00:25:18] Und, und, es ist einfach... es ist irgendwie beschissen, da zu fliegen. Es gibt viel Luftraum um Innsbruck herum. Es gibt nicht viele Startplätze. Ich weiß nicht, meine Bauchintuition war, dass das die falsche Entscheidung war. Er hat tatsächlich sogar Tom Dorlido angerufen, bevor er an dem Tag oder in der Nacht gestartet ist. Und er meinte so: Hey Mann, hast du in Erwägung gezogen, nach Norden zu gehen? Ich denke, das wäre der richtige Weg. Und er meinte so: Nein, all die anderen Typen gehen da lang. Ich glaube, ich gehe auch da lang. Und, und Bruce war, wir waren alle irgendwie unschlüssig und ich habe es vom Ashout aus echt viel durchdacht und dachte mir so: Gott, weißt du, selbst wenn es 40 km Gegenwind sind. Und das ist viel Gegenwind, weißt du, es wird schwer zu fliegen sein, aber so wie die Chrigel-Sache. Es war so, ich will das riskieren, weil wenn wir nicht fliegen können, sind es 100 km auf dem Boden. Und, und zu diesem Zeitpunkt, weißt du, das wäre einfach nicht der Weg, um aufzuholen.

[00:26:08] Und ich dachte mir, Mann, wir müssen jetzt das Risiko eingehen, egal, wen kümmert das? Wir hängen hinten fest. Wir müssen was tun. Ich habe mich also eigentlich erst in der Luft entschieden. Ich habe angefangen zu fliegen. Und Ben war bei mir, er flog direkt hinter mir. Und es gab keine Thermik. Es war fast Tagesschluss. Es war eigentlich schon acht Uhr vierzig, weißt du, um neun Uhr musst du am Boden sein. Also habe ich mich einfach in der Luft entschieden, dass ich die Nordroute nehme, was ein einfacherer Weg ist und kürzer, aber es gab uns auch die Option, falls es da im Wind im Norden etwas gäbe, also wenn die Bayerischen Winde anfangen zu wehen, was sie meistens jeden Tag tun, dann bedeutete das, dass wir selbst wenn es keine Thermik gäbe, vielleicht ein bisschen Ridge-Flug machen und Fortschritte erzielen könnten.

[00:26:53] Und es war auch eine Route, die ich wirklich gut kann, ich bin da schon oft geflogen. Also habe ich mich im letzten Moment dazu entschieden, diesen Weg zu nehmen, was echt riskant war, aber eben, ich denke, es bedeutete im Grunde, dass wir das Fliegen im Lee, im End Valley, wo alle anderen hingegangen sind, als Option gestrichen haben. Ich glaube, Bruce war so wie: Nein, nein, nein, nein, aber aus irgendeinem Grund fühlte es sich einfach richtig an. Und Jesse ist mir gefolgt. Er ist also auch diesen Weg gegangen. In dieser Nacht haben wir beide auf demselben kleinen Parkplatz gecamppt. Und am nächsten Tag sind wir beide von einem ziemlich ähnlichen Ort gestartet. Er hat sich irgendwie verlaufen. Er war vor mir, aber er hat sich verlaufen. Also bin ich zuerst gestartet, er war vielleicht eine halbe Stunde hinter mir und es hat einfach nur extrem geweht. Genau 40 Knoten, wie die Vorhersage gesagt hat.

[00:27:40] Es sind genau 40 Knoten, ziemlich wild. Aber ich bin dabei geblieben. Ich bin nur etwa 10 Knoten geflogen, aber ich bin beim Plan geblieben, und Jesse ist in die Richtung abgetaucht, in die alle anderen gegangen sind. Und er hat sich den Rest des Tages praktisch nicht bewegt. Ich meine, keiner von denen hat es auch, die sind nur gelaufen. Und egal, ich habe diesen 10-Kilometer-Flug gemacht. Und als ich gelandet bin, dachte ich mir: Mann, ich glaube nicht, dass da so viel Wind ist. Der Wind scheint weniger zu sein, also so: Hey Leute, findet mir einen anderen Startplatz. Denn wenn es 40 Knoten sind, macht es keinen Sinn, all die Energie zu verbrauchen, um hochzukommen. Weißt du, man bekommt dann höchstens einen 10-Kilometer-Flug. Funktioniert das so?

[00:28:17] **SPEAKER_00:** Darf ich dich da kurz unterbrechen? Ja. Also, du fliegst los, landest und bewertest sofort die Bedingungen und meldest dich dann bei der Crew. So nach dem Motto: Hey, ich hab das Ganze nicht im Blick. Was kommt als Nächstes? Funktioniert das so? Ja.

[00:28:30] **Gavin McClurg:** Ja, absolut. Also im Grunde ist Ben mein Typ am Boden und Bruce mein Typ in der Luft. Und Bruce steht ständig mit unserem Wetterexperten in Kontakt. Außerdem macht er seine eigene Wetteranalyse. Die beiden arbeiten sehr eng zusammen auf Google Earth, um Startplätze zu finden. Viele davon haben wir im Voraus ausgewählt, aber man kann eben nie vorhersagen, wo genau man überall sein wird. Also ja, sie sammeln wirklich so viele Daten wie möglich. So kann ich ständig in Bewegung bleiben, weißt du, selbst wenn ich nicht mit ihnen in Kontakt bin, haben wir es vor meinem Start geplant. So wie: Hey, wenn du hierhin gehst, machst du das. Wenn du es hierher

schaffst, machst du das. Wir haben also quasi all diese Optionen abgedeckt. Im Grunde packe ich also nur ein, mache mich auf den Weg und vertraue darauf, dass sie mich an den richtigen Ort bringen, egal ob zu Fuß oder zu einem anderen Startplatz.

[00:29:17] Und an dem Punkt dachte ich mir so: Oh, das mache ich jetzt. Es war zu der Zeit noch ziemlich früh am Tag. Es gab ordentlich Sonne, aber es schien, als würden die Winde nachlassen. Es sah so aus, als würden sie schwächer ausfallen, als vorher vorhergesagt. Und also haben wir kollektiv entschieden: Bring mich zu einem anderen Startpunkt. Als ich dort ankam, war der Wind ziemlich seitlich, aber es war nicht zu windig und es war richtig bewölkt, fast hundert Prozent. Und ich dachte mir, okay, vielleicht schaffe ich daraus acht, zehn K. Ich meine, ich hatte nicht viele Erwartungen, aber wir konnten irgendwie abkürzen, es war immer noch schneller, als am Boden zu bleiben und herumzulaufen. Auf den Ebenen zu bleiben, weißt du, so den bayerischen und deutschen Ebenen. Und dann bin ich gestartet und habe 35 K geflogen, es war ein Wunder. Ich meine, das ist nichts, aber an so einem Tag hätte ich nicht laufen können.

[00:30:01] **SPEAKER_00:** da drin.

[00:30:02] **Gavin McClurg:** Ja. Ich meine, die halbe Zeit konnte ich den Van unter mir sehen. Ich bin also nicht die halbe Zeit hochgekommen. Das war einer der größten Abstürze, die ich je in meinem Leben hatte. Weißt du, es war irgendwie hart, aber es war nicht so riskant. Es gab keine Sonne. Ich meine, buchstäblich keine. Ich weiß nicht, woher diese Thermik kam, aber es war so, als gäbe es immer noch einen weiteren Aufstieg. Ich dachte mir: Oh, ich werde landen. Nein. Ich werde nicht landen. Ich werde noch einen Aufstieg bekommen. Und an manchen Stellen konnte man so ein bisschen am Grat segeln und es war einfach echt geduldig und richtig lustig. Die halbe Zeit hat es leicht geregnet, aber nie gefährlich. Weißt du, und ich habe SMS bekommen, zum Beispiel von Crescia, der am Boden war, in der Schweiz. Irgendwann bin ich über ihn geflogen und er hat mir eine SMS geschickt und meinte: Alter, das ist ein mutiger Schachzug. Das war der Hammer. Aber eigentlich war es gar nicht so mutig.

[00:30:47] Alle am Boden dachten, es wäre nicht fliegbar, ich eingeschlossen. Aber es war doch fliegbar, ziemlich gut sogar. Also war das wieder eine dieser Risiko-Sachen. Dann bin ich gelandet, habe mich wieder mit Ben durch diesen fliegegeplagten Sumpf, ein schreckliches Gebiet, durchgekämpft, wieder gestartet und bin fast bis nach Garmisch gekommen, auf einer Strecke ziemlich nah an Garmisch, und dann wieder hochgekämpft. Und dieses Mal haben wir einen riesigen... ich meine, am Ende hat es geklappt, aber das war einer der seltenen Male, als die Jungs total verkackt haben. Sie haben Google Earth benutzt und dachten, ich könnte oben bei dieser Bahn abfahren. Es ist so ein winziges Skigebiet oberhalb von Garmisch. Und es war echt steil, eine harte Arbeit, da hochzukommen. Und als ich oben war, war es komplett flach, von Bäumen umgeben. Da gab es nirgendwo einen Startpunkt.

[00:31:33] Und das ist einer dieser Momente, wo ich mir echt wünsche, ich hätte das auf Video gehabt oder die Leute hätten das sehen können, weil ich mich einfach nur umgeschaut habe. Ich konnte keinen Startpunkt finden. Und das war eigentlich nur ein Sledder. Es war das Ende des Tages, weißt du, nur um noch ein paar K zu holen, und am Ende bin ich unterhalb dieser Sesselbahn runtergelaufen. Da war einfach nichts. Nur totales Waldgebiet. Ich

[00:31:52] **SPEAKER_00:** Ich kann mich erinnern, das gesehen zu haben. So nach dem Motto: Was macht der da? Den Berg runterlaufen? Komm schon, Alter,

[00:31:55] **Gavin McClurg:** fliegen. Oh mein Gott. Du hättest diesen Ort sehen müssen. Es ist einfach, es ist fast schon ein Verbrechen, dass ich keine Kamera dabei hatte, weil ich endlich diesen einen kleinen Fleck erreicht habe. Und zu irgendeinem Zeitpunkt in der Geschichte haben sie diese winzige Landebahn von Bäumen befreit, aber es war, es war nicht so, es ist schwer zu beschreiben. Es ist im Grunde flach. Um aus diesem Ding rauszukommen, bin ich am Ende einfach gegangen. Sogar meine Ausrüstung und alles zu Fuß rausgetragen und versucht, es mit bloßem Auge abzuschätzen, ob ich da wirklich aus diesem Ding herausfliegen konnte. Aber im Grunde musste ich auf diesem winzigen Hügel abheben, sofort einen 90-Grad-Linkskurven machen. Und dann wäre ich vielleicht fünf bis zehn Fuß über dem Boden durch diese Bäume geflogen, die fast flach waren. Und dann noch eine, da gab es einen kleinen Grabenpunkt. Wenn das nicht funktionieren würde, hätte ich genau dort abbrechen können.

[00:32:40] Und dann, wenn es nicht funktionieren würde, hätte ich noch einmal einen harten Rechtskurven um 90 Grad machen können. Und dann hätte ich dieses kleine Fenster sehen können, das in etwa die gleiche Höhe hatte. Wenn ich die Breite des Schirms getroffen hätte, wenn ich da durchgekommen wäre, dann sah es so aus, als könnte ich über diese Bäume, die so hundert Fuß hoch waren, gleiten. Es war einfach so: Okay, ich glaube, ich schaffe das. Ich denke, das wird funktionieren. Also bin ich zurück zu meiner Ausrüstung gerannt und habe mich hingelegt. Und währenddessen rufen sie mich ständig an. Die sind so: Alter, was machst du da? Weißt du, und ich habe das einfach ignoriert. Und jedenfalls habe ich einen Forward Launch gemacht, weil es überhaupt kein Wind war. Ich meine, du weißt schon, ich war quasi unten in den Bäumen und es hat funktioniert. Es war einfach... es ist das Coolste. Solche Dinge machen so viel Spaß, verstehst du, was ich meine? Am Ende haben wir wahrscheinlich Zeit verschwendet, ich wäre weiter gekommen, wenn ich einfach auf der Straße geblieben und gelaufen wäre, aber Fliegen macht immer mehr Spaß.

[00:33:30] Und so sind wir in jener Nacht fast zum Laramie-Wende Understanding gekommen. Am nächsten Morgen hatte ich einen kleinen Flug und erreichte den Laramie-Wende Understanding. Und anstatt einhundert und irgendwelche 125 Kilometer zu laufen, haben wir nicht so viel gelaufen und einen riesigen Sprung gemacht. Ich hatte Toma in jener Nacht fast eingeholt. Und das

[00:33:47] **SPEAKER_00:** war das Rennen für ihn.

[00:33:49] **Gavin McClurg:** Und ja, ja, absolut, Gott, der Typ bewegt sich auf dem Boden so schnell. Es ist unglaublich. Aber ja, das war einer dieser Momente, wo ich mir wünschte, die Leute, die das Rennen schauen, könnten so etwas sehen. Weil es war einfach großartig. Diese Art von Erlebnissen. Es war ein wirklich cooler Tag.

[00:34:07] **SPEAKER_00:** Während ihr also durchzieht, arbeitet ihr offensichtlich gemeinsam an ziemlich schwierigen Problemen, wie zum Beispiel, wann man fliegen soll, wann nicht, von wo aus man abhebt, wissen Sie, und ich bin sicher, dass sich irgendwann jeder mal aneinander aufregt, aber was waren einige der – Sie haben ja davon erzählt, dass ihr im Rennen eine Menge Spaß hattet. Was waren einige der lustigsten Momente im, äh, im Rennen?

[00:34:28] **Gavin McClurg:** Oh Mann. Weißt du, das ist echt schwer zu sagen, weil man mit den anderen Teams nicht so viel zu tun hat, aber ich habe das Gefühl, wir haben mit unserem Team etwas ganz Besonderes, weil wir nie aufgehört haben zu lachen. Ich meine, es gibt natürlich Momente, die ziemlich intensiv sind. Also, weißt du, am letzten Tag gab es definitiv ordentlich Druck, weil der Kanadier hinter uns war, denn der Typ ist verdammt schnell. Er ist unglaublich hartnäckig. Ich meine, ich konnte ihn das ganze Rennen nicht abwerfen. Und, und, ich meine, in der Nacht davor – das ist schrecklich zuzugeben, aber ich muss es tun, weil ich ihm Respekt zollen muss – aber in der Nacht davor, weißt du, er und ich und der Pole hatten einen ziemlich großen Tag, und ich habe eine andere Route durch das Sandrio Valley auf der Nordseite gewählt.

[00:35:13] Sie waren auf der Südseite. An einer Stelle wurde ich von einer Menge Wind umgehauen, landete oben und war entsetzt zu erfahren, dass sie abstürzen würden. Beide waren vor mir. Ich konnte es einfach nicht glauben. Ich, also, ich war gut geflogen und dachte, unsere Route wäre wirklich stark. Und, und, weißt du, Bruce meinte so: „Nun, sie zerfleischen dich nicht, aber beide sind vor dir.“ Und, und das war einfach ein großartiger Tag. Ich werde nicht ins Detail gehen, aber ein Teil davon ist in dem Video, das ich hochgeladen habe, einfach, weißt du, es war hoch. Es war wunderschön. Es war lustig. Es war gutes Fliegen. An einem Punkt landete ich oben und musste von dieser Klippe abspringen, die etwa 2000 Fuß senkrecht nach unten abfiel. Es passierten an dem Tag wirklich coole Sachen. Aber am Ende des Tages dachte ich mir: „Ich werde abstürzen.“ Und am Ende des Tages bin ich 2k vor ihm gelandet. Er ist einfach ein hartnäckiger Pilot. Er hat ewig gescratcht. Hätte er gewusst, dass ich über seinen Rücken hochkomme, hätte er wahrscheinlich einfach landen und gehen sollen.

[00:36:00] Er hätte mich überholt, aber er hat ewig lang und und und weiter gekratzt. Und ich habe überhaupt nicht versucht zu kratzen. Ich habe, wissen Sie, das Live-Tracking beobachtet, während ich in der Luft war, und dachte mir: Ah, ich hab ihn. Und ich bin etwa 2 km vor ihm gelandet, was normalerweise ein ausreichender Vorsprung ist. Man muss nur das Live-Tracking anlassen und sicherstellen, dass man vor ihnen bleibt. Wissen Sie, es gab nur eine Möglichkeit, wie er und ich am nächsten Tag weiterfliegen konnten, und das klang völlig unfliegar. Also weiß ich nicht, ob es zu einem bestimmten Zeitpunkt war, aber ich dachte, er würde einfach nur schnell gehen, wie wir es normalerweise machen, aber es war sehr klar, sobald ich auf dem Boden war und 2 km vor ihm lag. Und als er aufhörte

zu fliegen und sein Zeug zusammengepackt hat, ist er gerannt. Ich meine, ich kann sehen, dass er trabte. Und wie gesagt, ich kann nicht rennen. Meine Knie sind Schrott.

[00:36:46] Also dachte ich mir so: Ich kann ewig schnell gehen, aber ich bin kein Läufer. Und also fing ich an zu rennen und nach zwei Stunden war er immer noch im Trab unterwegs. Er lief immer noch. Ich konnte keinen Abstand zu ihm aufbauen. Also habe ich ihm eine Nachricht geschrieben und gesagt: Hey Alter, ich weiß nicht, ob der 14. und 15. wirklich wichtig sind. Warum machen wir nicht einfach eine Gentlemen-Vereinbarung? Ich werde dich nicht, weißt du, ich werde nicht zuhören, dass du aufholst, aber ich werde vor dir bleiben. Aber weißt du, macht es einen Unterschied, ob wir fünf oder zehn Kilometer weiter vorne sind, wir werden sowieso niemanden einholen. Lass uns einfach gehen und eine gute Zeit haben. Das Rennen endet morgen um 11 Uhr und bitte hör auf zu rennen. Und er meinte so: Wenn du mich aufholen lässt, trinke ich ein Bier mit dir. Aber nein, das ist ein Rennen.

[00:37:33] **SPEAKER_00:** Schön. Oh, gut für ihn. Es war

[00:37:35] **Gavin McClurg:** echt cool. Und ich habe ihm sogar zurückgehauen und meinte so: „Verdammt noch mal, geh mir auf die Eier.“ Und, äh, aber dann habe ich darüber nachgedacht und dachte mir: „Ja, genau. Cool, Mann. Das ist cool. Das ist awesome.“ Er hat hart nachgehalten. Ich meine, ich bin in dieser Nacht bis 10:30 Uhr gelaufen, bis zum Abschaltvorgang. Und dann am Morgen, ich meine, es war buchstäblich so, als stünden wir um fünf Uhr morgens an der Startlinie, wir waren bereit zum Abflug. Ja. Und, äh, wie erwartet ist er gelaufen und dann sind wir über den Pass bei Domodossola hochgegangen und, weißt du, es war völlig offensichtlich, dass wir ihn hatten. Und, äh, und dann, weißt du, das Einzige, was riskant hätte sein können, wäre, wenn er versucht hätte zu fliegen, weil es, wie ich schon sagte, viel Gegenwind gab, aber es war sonnig. Es sah fliegbare aus und es gab Orte zum Starten, weißt du, ständig hin und her zu Bruce und Ben: „Bist du bereit? Bist du sicher, dass er nicht zu einem Start ansetzt?“

[00:38:21] Bist du sicher? Sollen wir nicht zu einem Startpunkt gehen? Und die sagen dann: Nein, du hast ihn. Du hast ihn. Weißt du, es ist viel zu riskant. Er wird es vielleicht versuchen, weil er muss, er wird dich am Boden nicht erwischen. Er muss irgendwas versuchen, aber mach dir keine Sorgen, du hast ihn. Und dann hat er es getan, er ist hochgegangen, weißt du, er ist von der Straße abgebrochen und hat angefangen, zu einem Startpunkt hochzugehen, und heilige Scheiße, wir waren nervös. Es war so: Oh mein Gott, wenn das klappt und er über uns hinwegfliegt, wenn die Glocke läutet, wird das so deprimierend sein. Aber am Ende, weißt du, am Ende hatten sie völlig recht. Aber es gab Momente wie diese, die ziemlich ernst waren. Aber größtenteils, weißt du, jedes Mal, wenn Ben mich im Auto fährt, hupt er, zeigt mir den Mittelfinger, weißt du, und das klingt hart, aber es ist hysterisch. Es ist so, als würden wir einfach nie aufhören zu kichern. Und ich denke, das ist ziemlich wertvoll, es ist wirklich hart, dass dein Support-Team da ist, das ist ein echt harter Job.

[00:39:06] Man kann sich das vorstellen, und die schlafen gar nicht. Es gibt so viel zu tun. Es gibt eine Menge Logistik, aber weißt du, aus der Erfahrung des ersten Rennens 2015 hat das wirklich geholfen. Also waren diese Typen diesmal super eng aufeinander abgestimmt. Die waren voll dabei. Und ich meine, im Hinblick auf das Rennen 2015 mussten wir nach dem Rennen Seiten voller Notizen machen, um alle Fehler aufzuschreiben, die wir gemacht hatten, und um sie für dieses Mal einfach auszubügeln. Und nur weil wir Anfänger waren, wussten wir es nicht. Sicher. Und diesmal, weißt du, wirklich die Fehler, die wir gemacht haben, da war dieser frühe mit dem Nachtpass, der hätte uns zugute kommen können. Ich weiß nicht mal, ob das ein Fehler war. Und dann, weißt du, mein Absturz. Aber das ist eben Gleitschirmfliegen. Das passiert eben. Verstehst du, was ich meine? Abgesehen davon waren sie einfach unglaublich eng abgestimmt und ich kann keinen einzelnen Moment isolieren, der hysterischer war als ein anderer, aber ich verspreche dir, wir haben einfach nie aufgehört zu lachen. Teilweise, weil sie sich ständig gegenseitig aufziehen und mir eine Menge Mist erzählen – das ist unsere Konfliktlösung.

[00:40:07] Wisst ihr, man braucht einen Plan für den Umgang mit Konflikten, aber ich sehe viele der anderen Teams einfach, ich weiß nicht, irgendwie nehmen sie das zu ernst. Wenn man es wirklich zu ernst nimmt, türmt sich das alles auf und man kann einfach nicht... wenn man anfängt, anderen die Schuld zu geben oder so, ist diese Dynamik viel wichtiger und viel... Es ist lustig, ihr würdet denken, das Rennen, die Erkenntnisse sind das Fliegen, die Schönheit, in den Alpen zu sein und das ist alles toll. Aber für mich ist es das Team, es ist, äh, wisst ihr, am Ende ist das das, worüber wir alle weinen. Es ist nicht das, äh, es ist nicht das Erreichen des Ziels oder sogar gesund zu sein oder irgendwelche

dieser Dinge.

[00:40:53] Es ist einfach so, Mann, ihr seid meine besten Freunde und ich kann kaum glauben, dass es vorbei ist. Es ist deprimierend, dass es vorbei ist, weil ihr nicht mehr mit ihnen zusammen seid. Das ist das, was am Ende wehtut. Es ist nicht eigentlich das Ende des Rennens. Es ist diese Bindung und das, was man in dieser Zeit erschafft, und das Vertrauen, das man in diese Typen setzt, und die Hölle, die man durchsteht, ist – ich war zwar nicht im Krieg, aber es muss ähnlich sein. Ja.

[00:41:19] **SPEAKER_00:** Ich meine, Sebastian Younger spricht darüber und ja, definitiv harte Bedingungen und harte Typen oder Mädels und es war eine ziemlich gute Zeit. War das bei diesem Rennen oder beim letzten Rennen, als sie dir am Ende Katzenfutter gefüttert haben?

[00:41:32] **Gavin McClurg:** das letzte? Die haben das diesmal irgendwie wieder gemacht, aber bis dahin war es ein ziemlich abgenutzter Witz. Aber ja, das letzte Mal, das war eine geniale Nacht. Das war die Nacht, in der ich meinen ersten Nachtpass gezogen habe. Da floss ein Fluss über die Straße und es gab diese Downbursts, ich meine, wir hätten keinen schlechteren Tag haben können. Ich musste meinen Nachtpass ziehen und es war einfach das schlimmste Wetter, so gegen 22:30 Uhr in der Nacht. Es hat richtig stark geregnet und ich habe das Team angerufen und gesagt: „Leute, ihr müsst hier zurückkommen, Mann. Ich muss in den Van und das einfach aussitzen. Das ist lächerlich.“ Und also sind sie zurückgefahren und ich bin in den Van gesprungen und da war diese Frau, die, na ja, einfach ein Fan des Rennens war und mit mir auf ihrem Mountainbike mitgefahren war. Wir hatten die letzten zwei Stunden einfach nur gequatscht und sie war total fasziniert vom Rennen. Also ist sie auch in den Van gestiegen, nur um aus dem Regen zu kommen. Und, ja, weißt du.

[00:42:18] Ich habe meine Sachen umgezogen und war irgendwie genervt, weißt du, müde und meine Füße haben wehgetan. Und, äh, also habe ich gesagt: Hey, weißt du, Bruce, kann ich mal was zu Abend essen? Weil Bruce macht das ganze Kochen, er ist ein toller Koch, und Bruce, kann ich mal was zu Abend essen? Ja, kein Problem, Gavin. Die haben da was rausgestellt, das war irgendwie komisch. Ich wusste, da stimmt was nicht, weil sie es so richtig serviert haben, weißt du, so richtig: Hier ist die Gabel und die Serviette, wie eine richtige Tischeinstellung, weißt du, wir haben keine Zeit dafür. Und dann, und dann war da einfach eine Dose, äh, Whiskers, Katzenfutter.

[00:42:50] Und das Mädchen meinte so: „Was zum Teufel?“ Ich wusste, was los war. Und Ben meinte: „Hör auf, so ein Feigling zu sein. Geh raus.“ Das war klassisch. Also, ich meine, nur schon dass das alles im Voraus geplant war, also zu wissen, dass ich irgendwann ein Arschloch sein würde und das wäre die Art, wie sie die Situation entschärfen würden. Das ist ein Konflikt

[00:43:09] **SPEAKER_00:** Lösung. Das ist ein guter Weg, das zu machen. Absolut. Absolut. Es war der Wahnsinn. Es klingt also so, als hätte jedes Rennen, oder jeder Pilot im XL-Programm, ziemlich gruselige Momente gehabt. Gab es dieses Mal etwas, das besonders herausstach, so nach dem Motto: Wow, das war wirklich schrecklich?

[00:43:25] **Gavin McClurg:** Nein, nicht wirklich. Und beim ersten Mal war es im Grunde ähnlich. Weißt du, beim ersten Mal gab es einen Tag, an dem ich eigentlich gestorben wäre. Ja. Ich wurde von sehr starken Winden, so um 100 km/h, und Talwind auf der Lee-Seite erfasst. Und an einem Punkt war meine Sinkrate minus 20, ich meine, einfach nur pure, schreckliche Luft, und ich hatte bei dem einen Mal Glück. Also, ich hätte es nicht sagen sollen, aber beim ersten Mal war es am Ende des Rennens interessant, da in Monaco in jener Nacht mit, ich glaube, Paul Guschlbauer und Ferdinand, Aaron Durogati und ein paar anderen zusammenzusitzen. Und jeder hatte eine ziemlich schreckliche Geschichte, weißt du, und es hat mich wirklich etwas zurückgeworfen, weil die Euphorie, dort zu sein, diese Erfahrung irgendwie vernebelt hatte.

[00:44:18] Und vielleicht noch ein paar andere. Die waren ein bisschen nervenaufreibend, aber größtenteils habe ich selbst in diesem Rennen, selbst mit dieser Erfahrung, das Gefühl gehabt, dass das bei normalem Fliegen einfach passieren kann. Das gehört einfach zum Spiel, das wir hier spielen. Und es war nicht – ich denke, was bei X-Alps anders ist, ist, dass man in eine mentale Verfassung kommt, in der man, weil man das Training absolviert hat und darauf vertraut, in einer Verfassung ist, in der man mit solchen Dingen umgehen kann. Das geht weit über das Freizeitfliegen hinaus; man kann es zwar sicher bewältigen, aber das ist eine andere Hausnummer. Und ich habe in diesem Rennen nie

das Gefühl gehabt, wirklich auf dünnem Eis zu stehen. Es gab zwar definitiv viele Tage, die sich etwas übertrieben angefühlt haben, an denen man sich denkt: Mann, wäre ich nicht in diesem Rennen, würde ich jetzt landen.

[00:45:06] Während ich es vielleicht noch weitere 20 Minuten oder so durchgezogen habe. Also, man kann nicht einschätzen, wann die Gus-Front einschlägt und wann der Blitzschlag beginnt. Das ist unmöglich. Das ist einfach ein Spiel, das hört nicht auf. Wenn man das immer wieder macht – und ich bin sicher, vielen Leuten in diesem Rennen ist das passiert –, aber meistens, wie an dem Tag, an dem wir nach Girlisten kamen, war es einfach komplett verrückt, das Fliegen wurde viel zu einfach. Überall gab es Auftrieb. Man konnte große Regengebiete in alle Richtungen um mich herum sehen. Und als ich rüberkam, flog ich über das Girlisten-Tal, und es fing an, richtig schattig zu werden. Und ich landete oben neben diesem winzigen Haus, und 10 Minuten nachdem ich gelandet war, regnete es ziemlich ordentlich.

[00:45:55] Das war schon ziemlich nah dran, aber der Wind hatte uns noch nicht erreicht, also gab es solche Stellen, aber wahrscheinlich war das riskanteste, was ich gemacht habe, gar nicht so gruselig. In manchen Aspekten war es hysterisch, aber es gab noch einen anderen Start. Ich war da oben mit Ben. Wir sind das Tal hochgegangen – ich kann mich nicht an den Namen erinnern. Wir waren auf den Weg zum Timels Yacht und haben uns zusammengeschlossen, um einfach einen zu finden; es war wirklich instabil und wir wussten, dass es noch schlimmer werden würde. Später am Tag hatten wir ein sehr schmales Zeitfenster zum Fliegen. Und ich war tatsächlich schon 2015 an diesem einen Grat zum Training hochgekommen, aber ich war viel höher gestiegen. Wir haben versucht, einen Start zu finden, der nicht so hoch war, damit ich den Hügel schnell verlassen konnte. Aber da war nichts, es gab einfach keinen Weg, nur riesige, hohe Bäume. Wir haben diesen einen Ort gefunden, der aussah, als wäre er irgendwann mal ein bisschen abgeholzt worden.

[00:46:41] Es gab zwar noch große Bäume, aber dazwischen waren einige große Lücken und da war so eine kleine Art Rampe, die komplett mit kleinen Zweigen bedeckt war. Und am Ende der Rampe gab es so eine 10 Fuß hohe Klippe und dann einfach nur Bäume. Aber der Winkel war so, dass keine Luft nach oben kam, wir wurden quasi blockiert. Um da wegzukommen, hatte ich im Grunde nur einen Versuch. Um da wegzukommen, stand ich quasi direkt an der Klippenkante, nur einen Schritt zurück von der Kante, und es war nur eine 10 Fuß hohe Klippe. Ich meine, ich wäre nicht gestorben, wenn ich nicht gestartet wäre, aber es wäre total chaotisch gewesen und der Gleitschirm wäre zerrissen worden, das wäre nicht schön gewesen. Also haben wir zuerst versucht, all diese Äste wegzuräumen.

[00:47:27] Es würde also nicht in meinen Leinen hängen bleiben, was ewig gedauert hätte, weil es Millionen davon gab. Und genau als ich kurz davor war, hochzuziehen – also, wenn ich es über die Klippe geschafft hätte –, musste ich direkt 90 Grad nach rechts und dann sofort nach links, um diese zwei Bäume zu umfahren, aber es sah ziemlich machbar aus. Es sah nicht so schlimm aus. Und, äh, aber kurz bevor ich hochzog, habe ich meine Meinung geändert und dachte: Nein, weil ich wollte einen Rückwärtsflug machen, um sicherzugehen, dass keine Zweige in meinen Leinen sind. Aber wenn es ein Rückwärtsflug wäre, ohne dass Wind nach oben kam und mit einer 10 Fuß hohen Klippe, schien das einfach nicht zu funktionieren. Und also, Ben stand da und hielt den Schirm hoch und, äh, genau in der letzten Sekunde, kurz bevor wir bereit waren loszulegen, duckte ich mich darunter und riss ihn einfach nach vorne. Und wir hatten abgemacht, dass er nichts sagen würde, es sei denn, es gäbe ein größeres Problem mit dem Schirm.

[00:48:15] Und da war so ein riesiger Ast in irgendwas verheddert. Also alles, was ich von ihm hörte, war: „Du bist verdammt verrückt“, während ich quasi über die Klippe abging, nach rechts abknickte und es klappte, weißt du, es war völlig okay. Aber, ähm, und es war eigentlich, wie gesagt, nicht so gruselig, aber genau das liebe ich an diesem Rennen: Es bringt dich in die verrücktesten Situationen und, ähm, und es ist einfach lustig. Dein Gehirn fängt an zu funktionieren. Ich meine, vielleicht funktionieren die anderen Typen das die ganze Zeit so. Aber für mich ist es so, beim Hochfahren zum Rennen, weißt du, du kommst in diese Zone, in der du weißt, dass du es schaffst, und alles wird funktionieren und du wirst okay sein. Und, weißt du, das habe ich nicht immer, wenn ich fliege, die meiste Zeit, na ja, nicht die meiste, aber oft gar nicht, weißt du, wenn du so denkst: „Oh, ich weiß nicht, das fühlt sich nicht richtig an.“

[00:49:06] Oje, heute ist es echt wild. Oder, weißt du, es gibt Momente, in denen man diese echte Entschlossenheit hat, so wie: Ja, komm her. Ja, das ist hart, aber okay. Und es gibt Momente, in denen man denkt: Das ist hart und beängstigend. Das mag mir nicht. Und aus irgendeinem Grund ist es bei diesem Rennen so, dass man definitiv mehr in diesem Modus ist, in dem man denkt: Ja, ich schaff das. Das ist cool.

[00:49:28] **SPEAKER_00:** Das wirft eine Frage auf. Eine Sache, die ich dich schon ein paar Mal sagen hören habe, ist dieses Mantra: „Ich schaff das.“ War das etwas, über das du speziell für dieses Rennen nachgedacht hast – also eine Art Standard-Denkmuster, das du haben wolltest – oder kam das eher durch das Rennen selbst und du warst dir gar nicht bewusst, wie du damit umgegangen bist? Oder wie du den mentalen Aspekt gesteuert hast?

[00:49:48] **Gavin McClurg:** Ich denke, beides – sowohl 2015 als auch bei diesem Rennen im Juni, also den Monat davor, hatte ich eine Phase, in der es eher beängstigend war als das ganze Bill Belcourt-Konzept, weißt du, dass man einfach super ruhig bleiben muss. Ich meine, ich habe beim Gleitschirmfliegen schon immer darauf geachtet, nicht verletzt zu werden und es sicher zu halten. Man muss mental echt stark sein. Man muss wirklich selbstbewusst sein. Und ich bin von Natur aus eine selbstbewusste Person, aber weißt du, es gibt Momente, da kommen diese Phasen, vielleicht nach einem richtig beängstigenden Flug oder einem Beinahe-Fehler, und beim Rennen 2015 hatte ich diese Woche, in der ich im Süden Frankreichs runtergefliegen bin, diese Strecke runter nach Monaco, und da unten ist es einfach riskant.

[00:50:33] Normalerweise fliegt dort unten keiner, außer bei diesem Rennen. Und man hat es mit einer Menge von Wertanlagen und vielen hochgespannten Stromleitungen zu tun, und in einigen Gebieten gibt es nur sehr wenige Landeplätze. Und es könnte einfach sein, es könnte ziemlich beängstigend dort unten sein. Und ich hatte Flug nach Flug, das war wirklich beängstigend. Und ich fing an zu denken wie: Was zum Teufel mache ich da eigentlich? Da gibt es keine, und es zehrt auch viel Gehirnenergie, weißt du? Also ist es so, dass du es nicht merkst, aber dein Gehirn wird müde. Wir denken über das Rennen als ein großes körperliches Ereignis nach, aber ich denke, viel mehr davon ist einfach, dass du Schlaf brauchst. Du musst dich erholen. Du musst dein Gehirn... weißt du, vor dem Rennen, von dem ich spreche, im Rennen, ist es irgendwie groß, ziemlich knifflig, das alles zu schaffen, aber weißt du, wie Chrigel darüber gesprochen hat, dass es Zeiten gibt, in denen es richtig abgeht und man extrem fokussiert sein muss.

[00:51:27] Und wenn es nicht so ist, musst du extrem darauf konzentriert sein, nicht konzentriert zu sein. Weißt du, du musst deinem Gehirn eine Pause gönnen. Du musst dich entspannen. Du musst einen Gang zurückschalten. Du musst genießen, dich umsehen, lachen, weißt du, das ist dieser ganze Teil mit dem Nicht-zu-ernst-Sein. Also ja. Wie dem auch sei. Und dann bei den Events 2015 und 2017 bin ich in eine Phase geraten, in der ich dachte: Heilige Scheiße, Mann, das ist nicht die mentale Verfassung, die ich für dieses Rennen brauche. Ich glaube, es war eine Kombination aus, weißt du, einfach ins Bett gehen und denken: Morgen werde ich nicht so sein, morgen werde ich alles geben. Und, und auch einfach der natürliche Zyklus beim Gleitschirmfliegen. Weißt du, es gibt Tage, an denen man einfach viel selbstbewusster ist. Es gibt Tage, an denen es leichter fällt, und es gibt Tage, an denen es, äh, weißt du, wenn es richtig rau, heftig und scharf ist, an denen du es liebst und denkst: Ja, komm schon, gib alles.

[00:52:21] Ich hab das im Griff. Und, und, weißt du, du hast Vertrauen in deinen Schirm und Vertrauen in dein Training, und es gibt Tage, an denen du denkst: Ja, ich werde, ich werde, ich werde landen. Ich denke mir, das funktioniert für mich nicht, weißt du, bei den X-Ops, in beiden Rennen, hatte ich das nie. Ich meine, ich hatte nie das Gefühl wie: Oh Gott, ich muss landen. Es war immer so wie: Ja, genau, schlag mich ruhig um. Gib alles.

[00:52:44] **SPEAKER_00:** das. Ich meine, da ist ein erheblicher Druck da und es gibt ein ganz klares Ziel. Solche Dinge helfen wirklich dabei, den Kopf richtig zu behalten, um etwas zu erreichen.

[00:52:51] **Gavin McClurg:** Ja. Ich denke, es wäre interessant, mit den Typen zu sprechen, die an diesem Tag aus dem Canyon geflogen sind. Ich habe so ein riskantes Fliegen noch nie gesehen. Als ich dann in der Luft war, war ich zwar aus dem Canyon raus, also hatte ich zumindest Landeplätze, aber es war schrecklich und in Fern zu fliegen ist immer echt beängstigend. Es gibt einfach riesige Löcher in der Luft, man fliegt im totalen Rotor und das ist nicht schön. Aber es wäre interessant, mit ihnen zu reden, weil ein paar von denen sind einfach aus dem Himmel gefallen, wissen Sie, direkt in die Spirale bis zum Boden und haben dann wieder angefangen zu laufen. Es lag also offensichtlich über dem Sicherheitsspielraum, mit dem sie sich wohlgefühlt haben. Ja.

[00:53:35] **SPEAKER_00:** Noch eine Frage, die ziemlich spezifisch auf dieses Rennen zugeschnitten ist. Und danach möchte ich über die Vorbereitungen sprechen, die du vorher getroffen hast, und vielleicht darüber, was du nach einem der Punkte denkst, die Chrigel in dem Gespräch mit dir angesprochen hat – nämlich wie er seinen Gleitschirm ausgewählt hat, wobei er Sicherheit gegenüber Leistung im Hinterkopf hatte. Wie stehst du allgemein zur Schirmwahl, und hat das die Art und Weise, wie du über deinen Schirm denkst, verändert?

[00:53:59] **Gavin McClurg:** Ja, das ist wirklich interessant. Es hat meine Sichtweise darauf nicht verändert. Ich fand das ziemlich überraschend und es ist offensichtlich, er gewinnt. Und ich habe es auch geschätzt, dass niemand unter den ersten vier auf einem Zwei-Liner war, das hat mich ebenfalls sehr überrascht. Für mich war das eher ein Faktor beim Rennen 2015, da wir am ersten Tag des Rennens 2015 fantastisches Wetter und einen wirklich guten Flugtag hatten. Und ich war – soweit ich weiß – der Einzige im Rennen 2015 auf einem Zwei-Liner. Weißt du, der Zeno, der Zed Alps. Ich war damals nicht dabei, die hatten den Zeno noch nicht. Und ich meine, ich denke, jeder war auf einem Drei-Liner, außer ich.

[00:54:46] Ich war auf dem Peak Four oder, Entschuldigung, ich war auf dem Ice Peak Seven im Jahr 2015. Also ein Gleitschirm für Normalgewicht, was echt nervig war, dieses zusätzliche Gewicht mitzuschleppen. Aber, weißt du, ich konnte an dem Tag wirklich sehen, dass ich einen schnelleren Gleitschirm hatte und das hat mir echt geholfen. Und die Realität ist, dass ich nicht so ein guter Pilot bin wie Chrigel und Gaspar und einige von diesen Typen, die viel mehr Rennen fliegen und einfach viel mehr Jahre auf dem Buckel haben. Also war das für mich einfach eine Entscheidung, die ich getroffen habe, weil ich diesen Gleitschirm so oft geflogen bin. Und das ist der Gleitschirm, den ich in manchen Tälern fliege, die einfach rauer sind als irgendetwas in den Alpen. Für mich war das also einfach die richtige Wahl. Dann, weißt du, ich denke, bei diesem Rennen habe ich den Climber benutzt, aber es gab, weißt du, ich denke, da waren viele Typen auf dem Zed Alps auf dem Zeno, dem Leichtgewicht-Zeno, bei diesem Rennen.

[00:55:40] Und Chrigel hat sie alle geschlagen. Also, ich denke, bei diesem Rennen war die Leistung weniger der entscheidende Faktor, weil das Wetter so schlecht war. Es war einfach besser, auf einem sichereren, leichter zu handhabenden Gleitschirm zu sein. Aber ja, ich fand das, was er gesagt hat, wirklich interessant, weil es wahrscheinlich keinen Piloten auf der Welt gibt, der sich auf einem Zwei-Liner wohler fühlt. Er hat also offensichtlich einen Punkt getroffen. Ich muss meine Strategie da wahrscheinlich überdenken, falls ich dumm genug bin, das nochmal zu machen. Also, ich fand das wirklich faszinierend und ich werde das in unserem Bonus-Talk mit ihm weiter vertiefen. Ja.

[00:56:17] **SPEAKER_00:** Vielleicht bist du beim nächsten Mal am Haken für, ja, genau. Lustig. Okay, lass uns zu den Sachen vor und vielleicht auch nach dem Training wechseln. Dein körperliches Training war offensichtlich gründlich. Es schien ziemlich ähnlich wie im Vorjahr zu sein, aber es schien auch in das Rennen hineinzugehen, dass du, weißt du, im Jahr vor dem Rennen oder vor zwei Jahren etwas anderes für das Flugtraining gemacht hast. Kannst du ein bisschen darüber sprechen, welches spezifische Flugtraining du für dieses Rennen gemacht hast und ob du denkst, dass es sich gelohnt hat, oder ob du mehr von dem einen oder anderen machen solltest?

[00:56:48] **Gavin McClurg:** Ja. Also, ich war dieses Jahr etwas eingeschränkt, weil ich letzten September einen Mountainbike-Unfall hatte. Das war also im Grunde vor einem Jahr, und es war eine wirklich große Operation, eine Rotatorenmanschetten-OP und so weiter, am 4. Oktober. Mein körperliches Training begann offiziell am 1. Oktober. Das gibt uns also neun Monate und ein paar Tage vor dem Rennen in diesem Jahr. Das körperliche Training war sehr ähnlich zu dem, was wir gemacht haben. Wir mussten die Schulter berücksichtigen, also anstatt eine Menge Skitouren im November und Dezember zu machen, habe ich eine Menge Zeit auf dem Treppensteiger verbracht. Das bedeutete im Grunde nur, dass mein Training viel langweiliger war, aber ja, Ben organisiert das ganze körperliche Training und er ist einfach klasse. Und von dieser Seite her haben wir uns wirklich stark gefühlt. Wir haben viel in Bezug auf die Ernährung geändert, worauf wir hier noch näher eingehen werden, und auch bei den Nahrungsergänzungsmitteln und so hat das dieses Mal wirklich gut funktioniert.

[00:57:41] Was das Fliegen angeht, konnte ich wegen der OP erst im März wieder anfangen zu fliegen. Ich habe also Brasilien, Kolumbien und Mexiko diesen Winter geplant und musste das alles absagen. Ich bin also definitiv viel rouser in die Saison gestartet. Ich meine, ich habe dieses Jahr erst 150 Stunden, was weit unter meinem Durchschnitt liegt. Und das ist auch weit unter dem, was ich eigentlich vor dem Rennen erreichen wollte. Wie sehr hat mich das beeinflusst? Das ist schwer zu sagen, ich habe mich während des Rennens ziemlich gut vorbereitet gefühlt, aber natürlich wurden in der Luft Fehler gemacht und die Stunden haben sich ja einfach addiert. Also war ich da sicher eher im Hintertreffen.

[00:58:28] Was ich dieses Mal sehr spezifisch gemacht habe, was ich 2015 nicht genug getan habe. Das lag einfach daran, was ich beim Rennen 2015 gelernt habe – wie wichtig Groundhandling ist. Ich habe darauf immer Wert gelegt. Wie auch immer, ich weiß, wie wichtig es ist, aber beim Rennen startet und landet man an einigen wirklich kniffligen

Stellen. Also habe ich versucht, einen großen Schwerpunkt auf Groundhandling zu legen. Und dann habe ich auch versucht, ziemlich viel mehr acro Training zu machen. Wenn ich noch etwas mehr hätte machen können, wäre es viel mehr acro Training gewesen. Es ist irgendwie schwierig für uns dort, wo wir sind. Wir haben kein Wasser. Und also war das ganze acro Training, das ich gemacht habe, mit Cody Mittanck, und wir haben es über der Wüste gemacht. Und er hat seine Philosophie dazu jetzt geändert.

[00:59:13] Er mag das nicht wirklich. Wir machen das über Sand und Erde. Und wir haben es so gemacht, dass wir uns ziemlich sicher gefühlt haben, aber es ist trotzdem nicht sehr sicher. Wenn ich es also 2019 nochmal machen würde, wäre das, worauf ich mich am meisten konzentrieren würde, noch mehr acro Training. Und du hast es bei Pal Takats gesehen, weißt du, er ist einfach eine acro Legende. Ich denke, bei diesem Rennen sind die Schirmkontrollfertigkeiten, mehr SIV, mehr acro und mehr Groundhandling viel wichtiger als die Zeit in der Luft.

[00:59:47] **SPEAKER_00:** Hä? Das ist noch eine Frage, die ich dir stellen wollte: In diesem Rennen gibt es viele verschiedene Arten von Gleitschirmfliegern. Da sind World-Cup-Rennfahrer, Abenteurer, acro-Piloten und Ausdauerathleten. Es klingt so, als würdest du sagen, dass die Jungs mit dem größten Vorteil vielleicht die acro-Leute sind. Wenn du dich entscheiden würdest, es nochmal zu machen, wäre das dein Fokus oder würdest du mehr Renn-Erfahrung in dein Repertoire aufnehmen?

[01:00:13] **Gavin McClurg:** Ich meine, idealerweise macht man alles. Wir haben ja das Vorbild, das ist Chrigel, und er ist in all diesen Disziplinen einer der Besten. Es war für mich überraschend zu hören, dass er sich im Vergleich zu einigen der Top-Piloten im World Cup nicht als sehr guter Kletterer sieht. Aber das soll kein Angriff auf jemanden sein, aber wir könnten uns einige der echten Favoriten ansehen und ihre Stärken und vielleicht Schwächen analysieren, zum Beispiel jemanden wie Aaron Durogati. Er war in den letzten fünf Jahren zweimal Weltmeister. Ich meine, er ist der Einzige, der das geschafft hat. Er hat den Superfinal zweimal gewonnen. Er ist jung und unglaublich stark.

[01:00:59] Er ist unglaublich fit. Ich glaube, beim Rennen 2013 war das erste Mal, dass er an einem Tag über 200 km geflogen ist. Also, ich meine, er ist definitiv einer der Besten. Ja. Definitiv einer der besten Racer, wahrscheinlich sogar jetzt besser als Chrigel, was die Weltcups angeht. Aber dann besiegt Chrigel ihn immer noch ziemlich souverän und er hat die letzten drei Male gewonnen. Und dann hast du jemanden wie Pal Takats, der es erst vor kurzem geschafft hat. Er hat die X-Ops 2009 gemacht, glaube ich, auch. Also, ich meine, er war schon immer ein cross country Pilot, aber er ist, weißt du, er ist mit Abstand der beste acro Pilot von uns allen in diesem Rennen, mit Abstand. Und er ist auch zu einem wirklich soliden XC Pilot geworden, aber man konnte sehen, worauf er sich in den letzten paar Jahren konzentriert hat, wo es um das Racing ging – er hat viele Rennen bestritten und viel mehr Bivy-Flüge gemacht.

[01:01:52] Und ich meine, er hat sich ganz klar darauf vorbereitet, und ich glaube, er hat mir sogar erzählt, dass sein körperliches Training nicht so intensiv war. Er war wirklich mehr darauf fokussiert, ein richtig guter cross country Pilot zu werden. Und für ihn war das die Rennseite der Dinge. Und Chrigel hat das in seinem, weißt du, als ich mit ihm gesprochen habe, erwähnt, als ich ihn gefragt habe: „Was hast du, was der Rest von uns nicht hat?“ Und ein Teil davon war seine Einstellung und die Scramble-Philosophie. Und offensichtlich ist ein Großteil das Training, weißt du, einfach das Fliegen unter absurden Bedingungen. Also kann er das im Rennen bewältigen, aber er hat das alles gemacht. Er war einer der ersten, die das Infinity gemacht haben. Er hat die Weltmeisterschaft dreimal gewonnen. Ich sage ständig Weltmeisterschaft, und das ist – er hat den Weltcup dreimal gewonnen. Es sind zwei verschiedene Dinge, aber er hat, es ist irgendwie all das.

[01:02:42] Also so ein Paul Guescher Bauer, äh, jetzt zweimal oder vielleicht dreimal und dann neun in seinen vier Einsätzen. Ich meine, er pulverisiert alles, trifft wirklich gute Entscheidungen und ist sehr stark, sehr schnell am Boden, sehr schnell in den Bergen, aber er hat sehr wenig Rennpraxis. Und deshalb denke ich, dass wir jeder von uns uns Zeit nehmen müssen, um unsere Schwächen zu bearbeiten. Also für jemanden wie Aaron Durogati würde ich vorschlagen, dass er mehr Bivy-Flüge machen muss und mehr versuchen muss, längere, große Flüge zu machen, und von der Leine kommen, langsamer fliegen, wieder in die Steigflüge gehen und Dinge machen, die man in einem Rennen, wie zum Beispiel im World Cup, niemals machen würde, weil es da nur um Geschwindigkeit, Geschwindigkeit, Geschwindigkeit und kurze Distanzen geht.

[01:03:31] Und die sind nicht sehr... weißt du, es ist sehr selten, dass ein World Cup länger als so zweieinhalb oder drei Stunden dauert, weißt du? Also muss er lernen, 10, 11, 12 Stunden zu fliegen. Denn das ist Kriegels Genie: Er kann den ganzen Tag in der Luft bleiben.

[01:03:45] **SPEAKER_00:** Das führt zu diesem Punkt. Es ist fast so, als würden uns einige wichtige Teile oder ein wichtiger Teil fehlen, und das ist die Entscheidungsfindung. Es scheint ein riesiger Teil des Erfolgs bei diesem Event zu sein. Hast du einen Weg gefunden oder darüber nachgedacht, wie man große Entscheidungen übt, bevor du zu dieser Zeit angefangen hast?

[01:04:07] **Gavin McClurg:** Ja. Also im Grunde habe ich ganz gezielt daran gearbeitet, als wir uns unsere Veranstaltung 2015 angesehen und danach alles aufgeschrieben haben. Die Fehler, die immer wieder und wieder auftauchten, waren, dass Gavin zu riskant flog, zu schnell flog oder ungeduldig war, weißt du, weil ich eher eine Rennmentalität habe und kaum die Weltcup-Erfahrung von vielen der anderen Teilnehmer besitze, aber ich habe die X-Alps geflogen, als wäre es ein Weltcup. Und wenn man sich die Leute ansieht, die wirklich gut abschneiden, merkt man, dass langsam auch schnell ist. Es geht darum, in der Luft zu bleiben und zu Toplanding, wenn etwas zu viel Wolke da ist, und es dann abzuwarten.

[01:04:52] Und wisst ihr, wir machen ständig Toplanding oder wir fliegen zurück und machen Top-out-Aufstiege. Das sind Dinge, die mir von Natur aus nicht besonders gut gelingen. Und wir sehen das. Das ist irgendwie eine amerikanische Eigenart. Es ist irgendwie lustig. Wir sehen das beim Racing und wir sind einfach ungeduldige Piloten. Und deshalb, als ich dieses Jahr nach Europa ging und sogar davor, als ich zurück in Sun Valley war, hatten wir eigentlich einen ziemlich guten Frühling zum Fliegen. Meine ganze Philosophie war einfach, langsam zu fliegen. Und wann immer ich mir bei etwas unsicher war, beim Wetter oder vielleicht zu viel Wolken oder dem Wind oder irgendetwas, habe ich lieber Toplanding gemacht, anstatt zu versuchen, es irgendwie durchzuziehen, dann abzustürzen und wieder hochlaufen zu müssen. Ich habe lieber Toplanding gemacht und es abgewartet.

[01:05:40] Aus dieser Perspektive ist der Schlüssel darin, zu erkennen, wann es gut ist, das Gaspedal durchzudrücken und wirklich schnell zu fliegen. Weißt du, man kann nicht, du weißt schon, die sind auch zu langsam. Aber ich glaube, ich habe auf deine Frage hin nichts getan. Ich habe mental nichts Spezielles in dieser Hinsicht gemacht, um mich zum Beispiel in Bezug auf Bulligkeit, Sturheit oder eine wirklich solide mentale Einstellung vorzubereiten. Aber was ich getan habe, war einfach zu versuchen, mein Fliegen wirklich zu verändern. Und ich denke, das hat sich wirklich ausgezahlt. Ich glaube, das hat wirklich funktioniert.

[01:06:18] **SPEAKER_00:** Interessant. Ja. Ich meine, das ist so ein bisschen ein „Woo“-Thema. Es ist echt schwer, das so richtig darzulegen. Lass uns mal zu konkreteren Sachen kommen. Das physische Training war das gleiche. Gab es irgendetwas bei der Vorbereitung, äh, Ernährung? Du hast von einigen Nahrungsergänzungsmitteln gesprochen, Wetter, Gadgets – irgendetwas, das du dieses Mal gefunden hast, so nach dem Motto: Oh, das war echt nützlich und das werde ich in zukünftige Rennen oder Flüge einbauen. Äh, das war, das war anders. Was hast du gelernt?

[01:06:42] **Gavin McClurg:** Ja, das war echt cool. Also, beim Event 2015 hatte ich viele Probleme mit Schwellungen, äh, nachts und ich hatte große Schlafprobleme. Ich wäre dann einfach aufgewacht und da war ein See. Es war nicht so, dass es nass war, weißt du, ich wäre buchstäblich in einem See aus Wasser aufgewacht, das nur vom Schwitzen kam. Und meine Füße sind angeschwollen, äh, was bedeutete, dass meine Füße in keine meiner Schuhe mehr passten, was zu richtig, richtig, richtig schlimmen Blasen führte. Weißt du, und im Grunde war es so, als wir es am Ende betrachtet haben, war es so: „Tja, das schaffe ich nicht.“ Also, Jesus, ich habe einfach 10 Tage lang nur Glibber und tonnenweise Coke und, weißt du, einfach nur Kohlenhydrate, im Grunde nur Zucker, Coca-Cola, nicht Kokain. Ja. Coca-Cola. Ja. Richtig. Gut, das mal zu klären. Ja. Also, ich meine, ich nehme mich normalerweise recht gut ernähren, aber das war nicht, weißt du, ich habe beim Training nicht so gegessen.

[01:07:33] Und plötzlich waren wir im Rennen und die Herzfrequenz war so oft so hoch, dass es einfach schwer war, richtiges Essen unterzubringen. Genau. Und natürlich gab es große Einbrüche. Ja. Man versucht, ein ziemlich großes Frühstück zu essen, aber dazwischen lebte man einfach von Zucker. Das war also der erste Punkt, den wir angegangen sind. Ich bin tatsächlich zu einem Typen nach Pocatello gegangen, der viel mit olympischen Athleten arbeitet, und wir haben massive Labortests gemacht. Also tonnenweise Bluttests, und sein Spezialgebiet sind Hormone. Aber im Grunde

sind wir mit der Idee in diese Sache gegangen, mich viel mehr fettadaptiv zu machen und viel mehr Protein zu nutzen. Ja. Viel mehr Fett und, ja, Kohlenhydrate haben in einem solchen Rennen natürlich immer noch ihren Platz. Aber der große Unterschied ist, dass du bei einem Ultra-Marathon, weißt du, für 20 Stunden, 16 Stunden, 24 Stunden, was auch immer, alles brauchst, was du willst.

[01:08:24] Wenn du das Training hinter dir hast, weißt du, was ich meine. Du brauchst einfach Kalorien und Zucker, und du kannst das mit Coca-Cola und dem ganzen Zeug machen, weil es ja irgendwann ein Ende hat. Aber unsere Philosophie für diesen Lauf mit 10 oder 12 Tagen – es waren 12 Tage – war im Grunde, dass du dir das so vorstellen musst wie: Oh, so würde man nicht essen, wenn man einfach nur lebt. Wir haben also wirklich versucht, an den meisten Tagen so 6.000 bis 8.000 Kalorien zu erreichen. Das ist ziemlich schwer aufzufüllen, aber was wir von ganz zu Beginn des Trainings wirklich versucht haben, war, mich viel mehr fettadaptiv zu machen. Also Dinge wie MCT-Öl und einfach viel Fett und viel Protein. Und während des Rennens haben wir mich auf das hier umgestellt.

[01:09:11] Einige der Nahrungsergänzungsmittel, die wir verwendet haben, waren einfach der Wahnsinn. Also, eines der Dinge, die ich vom Arzt in Pocatello bekommen habe, waren diese Magnesium-Sticks. Die sind wie Deosticks. Das ist im Grunde reines Magnesium. Es gibt da ein paar verschiedene Sorten. Da gibt es eine für davor, wenn man anfängt, und dann eine für währenddessen. Es ist also praktisch unmöglich, den Magnesiumspiegel hochzuhalten, wenn man so hart arbeitet. Das war also einfach ein Weg, Magnesium sofort über die Haut in meinen Körper zu bekommen, anstatt Pillen zu nehmen, die der Magen erst verarbeiten muss. Das war riesig. Die von Peter Defty zu benutzen, war auch riesig. Das sind so im Grunde Getränke, Mischungen, die man einfach so zwischendurch nimmt. Wir haben drei oder vier davon am Tag genommen, also im Grunde bei jedem meiner großen Anstiege. Das ist eine Mischung, die im Grunde nur aus Fett besteht, es wird aus Wespen hergestellt und es schmeckt köstlich.

[01:10:03] Und ich habe einen riesigen Unterschied bemerkt. Da ist so ein kleiner Schmodder...

[01:10:07] **SPEAKER_00:** Packets, und es ist definitiv mehr Wasser als Schleim, oder zumindest etwas wässrig. Ja. Ja. Ja.

[01:10:12] **Gavin McClurg:** Ich meine, die Goos brauchen einfach viel Wasser zur Verdauung. Und wenn es um die Flüssigkeitszufuhr geht, arbeiten die also eher gegen einen. Deshalb war das von Vespa fast so, als wäre das Zeug geschummelt. Das war also klasse. Wir haben viel Zeug von On benutzt, also Lebertran, Gelenköl und MCT-Öl. Ich habe mich damit einfach vollgepackt. Die haben da so was namens Total Primate Care. Da gibt es eine Morgen- und eine Abendpackung. Das ist einfach nur gutes Zeug. Algen, Lebertran und Sachen für die Gelenke. Seit ich das jetzt seit etwa einem Jahr nehme, habe ich keine Erkältung mehr gehabt, also hat so was wirklich geholfen. Im letzten Rennen habe ich dagegen einfach Advil wie Bananen gegessen.

[01:11:01] Ich habe quasi von Advil gelebt, wisst ihr, vier oder fünf am Morgen, mittags und abends. Nicht

[01:11:08] **SPEAKER_00:** nicht gut für den Körper.

[01:11:09] **Gavin McClurg:** Nicht gut für das System. Weil die Schwellung so schlimm war, dass wir herausgefunden haben, dass sie meine Leber regelrecht umgebracht hat. Und das hat dazu geführt, dass – das hat eigentlich geholfen, dieses Mal hatte ich überhaupt keine Schwellung. Ich habe jede Nacht wie ein Baby geschlafen. Meine Füße wurden nicht größer. Äh, weißt du, es war einfach klar, wir haben das ziemlich gut hinbekommen. Eine deutliche Verbesserung. Wirklich eine deutliche Verbesserung. Schlaf. Ich habe super geschlafen. Ich habe mit Ian Dunican zusammengearbeitet, den du mir vermittelt hast. Ich mache tatsächlich gerade einen Podcast mit ihm über Schlaf. Das war wirklich nützlich. Äh, ja. Ich meine, ich denke, eines der riesigen Dinge, die ich gesehen habe, einer der massiven Unterschiede zwischen dem Rennen 2017 und 2015, war die Vorbereitung der Teams. Als ich dort war, weißt du, verbringt man eine Woche dort in Fuscial im Camp, bevor das Rennen losgeht.

[01:11:59] Und als ich 2015 teilgenommen habe, dachte ich fast sofort: Die Hälfte von diesen Leuten ist nicht vorbereitet. Das konnte man einfach an ihren Körpern sehen. Ich dachte mir so: Okay, ich weiß, dass diese Typen gut sind, sie sind gute Piloten, aber ich habe die Hälfte von ihnen praktisch von Anfang an abgeschrieben. Ich dachte einfach, dass sie zusammenbrechen werden, wenn Tag fünf, sechs, sieben, acht oder neun kommt, wir werden sehen, wie die Leute umfallen. Und genau das ist passiert. Aber dieses Mal dachte ich mir: Mist, diese Typen sind fit. Ich

meine, das war eine ganz andere Liga. Die Leute sind wirklich... und es war interessant, vor dem Rennen mit Chrigel zu sprechen. Ich hatte eines Abends mit ihm zu Abend und er hat davon erzählt, wie es 2009 oder sogar 2011 war, als er und Thomas das geschafft haben. Nur die beiden. Und er meinte dazu, dass es damals wirklich mehr ein Abenteuerrennen war.

[01:12:44] Damals waren die Leute viel langsamer unterwegs und man hat fünf, man hat eine Stunde auf den Kumpel gewartet, bis er aufgeschlossen hat. Es war eher wie ein Rucksackreise-Rennen über die Alpen. Und heute wird es einfach immer schneller. Man hat diese Ultra-Läufer, die auch richtig gute Piloten sind, und die nehmen das sehr ernst und die Leute trainieren hart. Und deshalb war es dieses Mal eigentlich ziemlich einschüchternd. Man hatte all diese jungen Typen, die richtig fit aussah, und man konnte schon im Prolog sehen, wie schnell die waren. Also ja, das ist ziemlich interessant. Es gibt jetzt eine riesige Altersspanne und ich bin mit 45 mit Abstand einer der Ältesten.

[01:13:27] **SPEAKER_00:** 45. Okay. Gab es noch jemanden, der älter war?

[01:13:30] **Gavin McClurg:** Ja. Die paar Typen, Claudio, der Argentinier, ich bin nicht, vielleicht, ich

[01:13:35] **SPEAKER_00:** weiß ich nicht. Vielleicht war ich es ja. Ja. Und eine ganze Menge Typen. Wer ist der Jüngste? Weißt du, Nelson bis Freeman.

[01:13:43] **Gavin McClurg:** er war 2015 der Jüngste, glaube ich, aber all diese Typen sind ziemlich jung. Nelson Stanislav, ähm, Benoit ist jung. Ich weiß nicht. Ich glaube, er ist 28. Da müssen, mir fehlen hier ein paar Leute, aber ich denke, da sind ein paar Typen so Mitte zwanzig,

[01:13:58] **SPEAKER_00:** zwanzig. Okay. Also gegen einen 45-Jährigen ist das ein erheblicher Unterschied in der körperlichen Vorbereitung. Aber ich meine, es sah so aus, als hättest du es im Griff, als gäbe es kein großes Problem, auf dem Boden das Tempo mitzuhalten.

[01:14:12] **Gavin McClurg:** Nein, nein, am Ende war ich wirklich ziemlich überrascht. Red Bull führt Statistiken, und da muss man vorsichtig sein, weil das alles von dem Gerät abhängt, das sie uns geben, um uns genau zu tracken. Wenn da steht, dass wir tausend Kilometer geflogen sind, zählt das alle Kreise und alle Kurven mit, was in einer Datenbank wie beim X-Contest nicht mitzählt. Das ist also nicht wirklich die Art, wie wir das Fliegen zählen, aber bei den Bodenabschnitten sind sie meiner Meinung nach ziemlich genau. Und als er sich am Ende die Statistiken angesehen hat, war ich ziemlich schnell. Also ja, das ist interessant. Toma ist wirklich der einzige Typ, der konstant rennt, und er joggt zwar nur so, aber er kann das den ganzen Tag durchziehen. Weißt du, was ich meine? Er kann sich am Boden wirklich schnell bewegen.

[01:14:57] Das Tolle war, dass ich am Ende stärker war, weißt du, ich bin mit den Tagen nicht langsamer geworden, sondern schneller und habe mich besser gefühlt, und das war anders als 2015 und es war dieses Jahr härter. Ich meine, wir haben viel mehr Zeit am Boden verbracht, also bin ich davon ermutigt. Weißt du, es war am Ende des Rennens ermutigend zu sehen, ich denke, das ist das Coole am Gleitschirmfliegen, dass es nicht unbedingt ein Sport für junge Leute ist, und das sehen wir in den Ergebnissen. Man sieht es definitiv in den Weltcup-Ergebnissen. Wenn ich mich also entscheiden würde, es nochmal zu machen – wir werden diese Entscheidung jetzt erst mal ein Jahr lang nicht treffen – aber wenn ich mich entscheiden würde, es nochmal zu machen, denke ich, mein Körper könnte noch eins mitmachen.

[01:15:42] **SPEAKER_00:** Das ist ermutigend. Ja, das fühlt sich gut an. Das wirft die Frage auf. Ich meine, Sie haben eine Menge Leute, die diesen Podcast hören. Ich weiß, jedes Mal, wenn ich Ihren Namen höre, sprechen die Leute über die X-Alps. Ich nehme an, Sie werden eine Menge Leute dazu inspirieren, da draußen rauszugehen und dieses Rennen oder ähnliche Rennen zu bestreiten. Wenn diese Männer oder Frauen zu Ihnen kämen und um Rat fragen würden, welchen Rat würden Sie ihnen im Allgemeinen für diese X-Alps, X-Peer oder was auch immer für diese Art von Rennen geben?

[01:16:10] **Gavin McClurg:** Ich weiß nicht, was man besser mit seiner Zeit anstellen könnte. Also, der Aufwand lohnt sich. Alles klar. Weißt du, als ich anfang, X-Alps zu schauen, als ich noch ein ganz neuer Pilot war – ich glaube, das erste Mal war 2007 – dachte ich mir nur: Das ist das Coolste, was ich je gesehen habe. Ich meine, das ist viel cooler als ein Ultra-Marathon. Es dauert viele Tage. Es ist riskant. Es hat alle Elemente von schierem Wahnsinn. Und ich wusste

es einfach nicht. Damals konnte ich es nicht mal begreifen, dass Leute das überhaupt schaffen könnten. Es hat mich einfach umgehauen. Und dann, weißt du, ein paar Jahre später, fing ich an, viel mehr zu fliegen, und es fing an, so ein bisschen zu sein wie: Gott, ich frage mich, ob ich das könnte. Also, ich würde zu den Leuten sagen, die darüber nachdenken, also wenn ihr ernsthaft darüber nachdenkt: Das Erste ist, dass es viel Zeit kosten wird, wisst ihr?

[01:17:04] Wenn du also nicht viel Zeit hast, würde ich es nicht in Betracht ziehen. Es ist einfach zu gefährlich. Du brauchst wirklich die Flugstunden. Aber wenn du die Zeit hast und dir denkst: „Gott, ich frage mich, ob ich das schaffen könnte“, dann würde ich sagen: Probier es aus. Die Hälfte besteht darin, überhaupt hineinzukommen. Es ist keine Selbstverständlichkeit, bei diesem Rennen dabei zu sein. Und du musst bedenken, dass es für Red Bull ist. Das ist eine Marketingveranstaltung. Da sind die Journalisten, die Kameras, der Hubschrauber und all das andere Zeug. Vieles davon finden wir Athleten ziemlich nervig, aber sie müssen das eben so machen. Und wir freuen uns darüber, weil es bedeutet, dass wir ein Event haben, das wir absolvieren können. Aber du musst viel darüber nachdenken, wie du überhaupt hineinkommst.

[01:17:50] Weil man eben entweder einen Namen oder Ergebnisse braucht. Die nehmen dich nicht mit, wenn du nicht ein bewiesener Bergsportler bist – es muss nicht unbedingt Gleitschirmfliegen sein, aber sie wollen sicherstellen, dass du weißt, wie man in abgelegenen Gelände navigiert und sich bewegt. Selbst wenn es die Alpen sind, sind sie nicht abgelegen, so wie wir das verstehen, aber man kann in die Alpen in schreckliche Gegenden geraten und sterben. Also, das ganze, ja, dazuzukommen ist das Erste, was ich machen würde. Ben will zum Beispiel nächsten Sommer die X-Peer machen. Und ich coache ihn gerade. Weil ich sein Supporter wäre. Es wäre irgendwie lustig, die Rollen zu tauschen, weißt du, Ben ist bestenfalls ein Pilot mit 150 Stunden, also hat er viel weniger Flugstunden als die Typen, die das Ding gewinnen werden.

[01:18:36] Und also, er geht nicht mit der Einstellung hinein, dass er unter die Top fünf kommen will, aber er will sicher sein und Spaß haben, weißt du? Also, da würde ich anfangen. Ist es das Borns to Fly oder das Expert oder das X-Peer, ein Rennen, bei dem man viel, viel leichter hineinkommt. Das gibt dir etwas, auf das du dich konzentrieren kannst. Das gibt dir etwas, auf das du trainieren kannst. Und das Training, das ich mit ihm mache, ist im Grunde das gleiche Training, das ich für die X-Alps machen würde. Sobald du die Zulassung geregelt hast, ist es im Grunde viel von dem Zeug, über das du und ich gesprochen haben, weißt du, wie im Groundhandling-Podcast, also sein wöchentliches Trainingsregime. Und er erledigt den ganzen körperlichen Teil. Ich mache davon nichts, aber aus Flugperspektive heißt es: Hör dir den Chrigel-Podcast an, schau dir Groundhandling-Videos an, mach so viel Groundhandling wie möglich, besonders wenn das Wetter nicht so gut ist, weißt du, mit anderen Worten, wenn das Groundhandling knifflig ist, und dann musst du es einfach draufhaben, du musst zum Jedi mit deinem Schirm am Boden werden.

[01:19:32] Das ist Schritt eins. Und dann, so viel SIV wie möglich. Und im Grunde willst du mit viel Zielstrebigkeit fliegen, wobei jeder Flug ein Trainingsflug ist. Das ist etwas, das wir im Podcast immer wieder mit anderen Gästen angesprochen haben – dass du nicht einfach nur herumfliegst, sondern Dinge tust, die einen Zweck haben. Du machst Toplanding. Du versuchst zu fliegen, wenn die Bedingungen schwach sind. Du versuchst, Flüge zu verlängern. Du nutzt deine Instrumente, planst Routen, planst Tasks, fliegst Tasks, weißt du? Und wenn du die Zeit hast, gehst du zu Wettkämpfen. Du lernst in einem Wettkampf viel mehr als zu Hause. Je mehr Wettkämpfe du besuchen kannst, desto besser, denn das wird dir beibringen, wie man schnell fliegt, was wirklich wichtig ist.

[01:20:19] Das wird dich auch beibringen, wie man die Gänge schaltet, was wirklich wichtig ist. Also, weißt du, langsamer zu werden, wenn der Tag nicht passt, schneller vom Überlebensmodus in den Rennmodus zu wechseln als andere, Dinge wie Toplanding in einem Adventure Race – das muss man im Griff haben, und das ist wirklich gefährlich. Und das braucht viel Zeit. Also werden wir nicht dort sein, wo ich sie bis zum nächsten Juli gerne hätte, wegen des Ortes, an dem er lebt. Er lebt in Albuquerque, und beim Fliegen hast du, wenn du Glück hast, einen Tag alle zehn. Wir werden also nicht die Stunden haben. Wir werden nicht die Orte haben, damit er Toplanding üben kann. Das bedeutet, dass du im Rennen andere Entscheidungen treffen musst. Du kannst nicht einfach nur diesen „Fliegen an der Wand“-Kram machen. Das bedeutet, er wird bis ins Tal fliegen müssen, seine Schuhe anziehen und viel mehr laufen müssen, weißt du?

[01:21:10] Er, er weiß zu laufen. Er weiß zu laufen. Ja. Er kann sich beeilen. Er ist schnell. Also, ja, ich denke, es sind all diese Dinge. Es sind all die Dinge, über die wir in der Show sprechen, aber ich, weißt du, wie Pal Attack gesagt hat, weißt du, in diesen Rennen manchmal schnell und langsam. Ich denke, das Wichtigste ist einfach die mentale Stärke, nicht zu hetzen, geduldig zu sein.

[01:21:32] **SPEAKER_00:** Das ist schwer zu schaffen. Für mich ist das ziemlich knifflig. Ja. Ich meine, genau deshalb ist es so faszinierend, weil es so viele Dinge erfordert. Man muss ein guter Bodenhandler sein, guter acro. Ein guter Rennfahrer, ein gutes mentales Spiel, eine gute Ernährung. Ich meine, alles muss zusammenpassen, damit man gewinnt. Ja, das ist es, was es so faszinierend macht. Also,

[01:21:48] **Gavin McClurg:** ja. Und ich denke, das ist, ich denke, die Leute haben wahrscheinlich, ähm, weißt du, ein echter Luxus, den ich habe, ist die Zeit und, und, weißt du, viele von ihnen sind nicht wie Nick Nanan, der dieses Jahr abgerissen hat. Er war so gut. Weißt du, er ist nicht viel in den Alpen geflogen und er hat einen Vollzeitjob. Und also, weißt du, er kam zwei Tage vor dem Prolog rüber, weißt du, er hatte also keinen Teil der Strecke auskundschaftet, was Chrigel auch nicht tut, aber das ist, weißt du, das ist etwas anderes. Und Chrigel ist viel in den Alpen geflogen, weißt du, und er hat wirklich gut abgeschnitten. Du musst es also nicht unbedingt nach diesem Rezept machen, aber das ist das Rezept, das ich vorschlagen würde, aber es ist, es ist einfach schön, die Zeit zu haben, es ist wirklich schön, die Zeit zu haben, aber, weißt du, besonders für das körperliche Training in der, in der, in der Realität im Rennen wird das Wetter nicht immer gut sein.

[01:22:37] Und, weißt du, wenn du die Kilometer am Boden bewältigen kannst. Du wirst dann viel besser abschneiden, und es gibt eigentlich keinen Weg, das zu erreichen, außer zu trainieren – es sei denn, du bist einfach der Wahnsinn in Jornet und du bist, weißt du, auf diesem Niveau. Ja. Das ist,

[01:22:58] **SPEAKER_00:** Das ist nicht der Rennfahrer. Also, die letzten zwei Fragen, die ich habe, beziehen sich nicht auf das Rennen. Was steht als Nächstes auf deiner Liste, falls überhaupt etwas? Es klingt so, als stünde die Entscheidung über die X-Alps noch in der Luft. Aber was anderes ist in Arbeit, worüber du sprechen kannst?

[01:23:15] **Gavin McClurg:** Ja. Also, vor acht Tagen habe ich eine kleine Tochter bekommen, ja, danke. Das war völlig ungeplant und wirklich aufregend. Und also, ja, ich bin jetzt Vater, also bin ich auf dieser Art von nächsten Reise, und Vater zu sein ist wirklich aufregend. Und also, ja, im Moment gehe ich die nächste Rennsaison so an: Nächstes Jahr werde ich versuchen, viel zu fliegen. Ich freue mich riesig darauf, vielleicht einige Landesrekorde zu brechen und auch darauf, neue Gebiete zu fliegen. Ich freue mich sehr darauf, in der Heimat zu fliegen. Weißt du, Sun Valley ist immer noch ein Ort, den wir noch nicht erschlossen haben. Und also würde ich gerne viel mehr in der Heimat sein und so viel wie möglich fliegen. Wenn wir uns dann entscheiden, im nächsten Juli den Abzug zu ziehen, wenn es Zeit ist sich zu bewerben, habe ich zumindest diesen Haken gesetzt.

[01:24:04] Ich muss mir um die körperliche Seite nicht zu viele Sorgen machen. Ich werde das einfach so weiter machen, wie ich es normalerweise tue, aber keine großen Expeditionen. Die große war letztes Jahr Alaska. Und ich denke mir, jetzt, wo ich Vater bin und mich um dieses kleine Kind kümmere, wäre es schwer, für so ein riesiges Projekt wegzukommen. Ich habe dieses Jahr keine so großen Missionen geplant, aber für das Folgejahr habe ich einige große geplant, aber darüber kann ich noch nicht sprechen.

[01:24:32] **SPEAKER_00:** Mit dem kleinen Kind ändern sich deine Prioritäten.

[01:24:35] **Gavin McClurg:** Ja, absolut. Was ziemlich spannend ist. Die Leute sagen mir ständig, dass es toll ist, weil es wahrscheinlich bedeutet, dass ich noch ein bisschen länger leben werde.

[01:24:42] **SPEAKER_00:** Vielleicht schon. Vielleicht sollte es dich am Leben erhalten. Das wäre ein schönes kleines Geschenk. Genau. Absolut.

[01:24:48] Cool. Ich denke, das deckt den Großteil der Fragen ab, die ich für die 2017 XC hatte. Vielen Dank, dass du dir die Zeit genommen hast, sie zu beantworten. Es ist ziemlich spannend, zurückzublicken und zu überlegen, was wir auf den Bildschirmen gesehen haben, während du gerade darüber sprichst, und ja, super cool. Danke. Genial. Danke, Nick. Ich weiß das zu schätzen. Danke für deine Zeit, Mann. Das hat Spaß gemacht.

[01:25:09] **Gavin McClurg:** Ich hoffe, euch hat das gefallen. Wie versprochen, haben wir nächste Woche eine Sonderfolge. Wir haben eine Sonderfolge mit Chrigel Maurer kommenden. Entschuldigung, ich habe die noch nicht hochgeladen. Ich arbeite noch am Schnitt und an ein paar weiteren Fragen für ihn und, natürlich ist es schwer, ihn zu erreichen, weil er beschäftigt ist, Kinder hat und vieles um die Ohren hat. Sie hatten dort gerade die Weltmeisterschaft bei schrecklichem Wetter. Aber egal, wir werden das bald hier hochladen. Bleibt dran. Ich denke, es wird euch gefallen und wir sehen uns in der nächsten Folge. Tschüss.