

Pal Takats X-Alps, Acro, and what you can do to stay safe

Cloudbase Mayhem Podcast 52 — Pal Takats

Published	2017-10-19
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-52-pal-takats-x-alps-acro-and-what-you-can-do-to-stay-safe/
Duration	01:32:25
Speakers	Gavin McClurg, Pal Takats
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0052-pal-takats-x-alps-acro-and-what-you-can-do-to-stay-safe.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	23 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	19
Show notes	19
Transcript	19
Deutsch	36
Show notes	36
Transcript	36

English

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

Show notes

Pal Takats began flying 16 years ago in the flatlands of Hungary and has since created a career any pilot would envy. One of the first Red Bull acro pilots and the man responsible for many of the current and modern acro combinations (the Joker, Cowboy, Esfera, etc.) Pal does paramotor demos for Red Bull at air races around the world, base jumps in his free time, flies speed wings, has twice competed in the Red Bull X-Alps (he was 8th in 2009 and 7th in 2017), is an exceptional cross country and world cup competition pilot but it hasn't all been a walk in the park to get there.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** One, two, one, two, three, four.

[00:00:07] **Pal Takats:** But the full stalls and the wing overs are the two elementary and most important maneuvers that should be part of some kind of a basic course or some kind of a basic license that people have to master, you know, before whatever, getting their like certification or the second one or whatever advanced thing.

[00:00:31] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloud Base Mayhem. Really excited to bring you this show. I've been trying to sit down with Pal Takats world champion acro pilot and Red Bull athlete and twice, two times competitor in the Red Bull X-Alps in 2009 and then Big Gap. And then I raced with him this year and he crushed. He did really, really well. Very accomplished XC pilot. And of course, one of the best, really responsible for creating kind of the. New era of acro moves, the Joker, the cowboy, a bunch of others. So we talk about in this show all kinds of great things, including his near death accident that put him in a coma in 2012,

[00:01:16] flying a tiny little mini wing, little speed wing, six meter wing. And then again that year, another really bad accident, base jumping and kind of coming in for a poor landing and what that did to his perspective. And. What it's how it's changed his flying and a lot of things that we discuss here on the Mayhem regularly, but a few of the things he says about safety and what people need to be learning, of course, ground handling comes up, but are things that I hadn't learned. I hadn't heard by any of our other guests and pretty remarkable. He's working on a long series, a video series that will be out soon that talks about a lot about safety maneuvers and that kind of thing. But, yeah, anyway, you're going to get a lot out of this. Before we get into it, a few items of housekeeping put up the bonus podcast with with Chrigel that he answers all of your questions that I got via Facebook and other places.

[00:02:13] So that was kind of the follow up, the stuff that we weren't able to cover in the first show that's available on the Patreon feed. That's kind of a bonus. So it's available to those of you who support the podcast. So either via PayPal or through Patreon, if you have supported the podcast and you didn't get that link, you should have gotten the newsletter. But just. Reach out to me via the cloud based mayhem dot com. Send me an email and I'll send that over to you. That's also the same goes for the X-Alps podcast that Nik Hawks did with me about the race this year. So that's also in the Patreon feed. So if you're not a Patreon supporter, go over there. Patreon dot com forward slash cloud based mayhem. And you can sign up and get all this cool bonus material that we put out there. I've also got we've had a lot of requests for music on various shows.

[00:02:59] And so we now have. A Spotify playlist, which has all the music from all the shows thus far. And I'll keep adding to that as we go ahead. That's just free. That's on Spotify. You can search for it. Cloud based mayhem podcast, or you can find it in the Facebook feed on the cloud based mayhem. So if you like our page, cloud based mayhem, you can get all that type of material. Also put that up on the website here at some point. I haven't yet, but I will. The other thing that's kind of exciting. So Red Bull and Real Water Productions. Put together quite a few of there's four of them be kind of behind the scenes. Many of you have probably seen the making of, but maybe you haven't seen the others. I've put all those on my Vimeo channel. So if you go to cloud based mayhem dot com, click on the little Vimeo link, you'll find all of those and more films that we've done over the years.

[00:03:50] But the behind the scenes stuff that they did for North and known is really cool. There's one on the food caches. There's one on kind of the protagonist, Dave and I. Kind of how we got along and how we saw each other through the thing, which was really fun. There's the making of course, there's how we did it, which is a seven minute cut. That's just unbelievable. And there's one on the food caches. So the kind of the biggest crux of that whole expedition by far was the food caches. That was the thing that took me six years to figure out how to do it. It didn't work that great, but it did sort of work. We were able to pull it off. So I guess it worked. But yeah, putting in those food caches and how they worked and how that worked. And how we still didn't nearly have enough food. So check out the Vimeo, my Vimeo page and you can see all those.

[00:04:37] They're pretty fun. And then finally got some really cool giveaways. We're going to do some more of this again for whoever. Just what I'd like to do this time instead of doing the ratings thing like we've done in the past. I'd like you to just share the show with different Facebook groups wherever you are in the world. We've all got Facebook groups, flying Facebook groups. And if you're if you put that up. And say something cool about it and send me what you did. And so one, I could be aware of these other groups, but also just how you're spreading the news. I've got three things. I've got a Flymaster B1 Vario, which is not very current. But if you're looking for a Vario that you can play around with, I've got one of those. I've got a brand new PowerMast power. What's it called? Power Traveler.

[00:05:22] Sorry, Power Traveler battery. You know, so rechargeable battery that they gave us in the 2015 X-Alps. Never even made it. I'm hoping it's brand new. So a really cool like vol biv battery or a flying battery that you can use. I think it's like 10,000 amp hours. And then I've got a NOCO X-Grid 5 watt solar panel. So a little small in my opinion to work for like proper vol biv trips. You know, so you need something really more in the kind of the 7 and 9 watt range in my experience. But definitely good enough to, you know, charge up your phone. And do little things like that. Or for like a short vol biv where you don't have a lot of needs with power. It's a nice little light solar panel. So brand new, ready to go.

[00:06:07] Still in the box. All three of those things I'll have available to whoever does the best job spreading the word about this show. So send me those. Again, put those out there to your friends or to your groups or whoever you think doesn't know about the podcast. And send that to me via the cloudbasedmanager.com. You'll find the email and stuff there. You can send that to me to make sure I know about it. And we'll pick a winner by, oh, let's see, the end of November. So, Pal Takats, let's get into it. I think you're going to really enjoy this. There's some awesome stuff here. It makes you want to go out and, yet again, we hear about ground handling. But also the importance of stalls and other maneuvers to keep you safe. And an incredible career he's had in the last 16 years of flying.

[00:06:54] He started when he was 16. Did really well. Followed the ex-Alps this year as he did in 2009. Really interesting cat. Just got a bunch of land down in Columbia. And he's moving down there with his girlfriend for half the year. But very active pilot. Super passionate. And had some bumps along the way, as we all have. And I think you're going to enjoy it. So, yeah, please enjoy this conversation with Pal Takats. Pal,

[00:07:27] so awesome. We've been trying to do this for a while. But I think you're the first person in the world that I've met that's actually busier than I am. So, thanks for making the time. It's kind of funny that I understand you're in Indianapolis. Let's start with that. What are you doing, man? You're in the wrong part of the world.

[00:07:43] **Pal Takats:** You might say that. I'm here for the Red Bull Air Race for the final stop of the 2017 season. As you might know, I'm performing paramotor demos at most of the stops since a few years. So, it's the last one of the season. But I'm only here for six days.

[00:08:06] **Gavin McClurg:** You know what? I knew you did all these demos and you did the performing. But I thought it was acro without a motor. I didn't know. So, are you doing like full acro stuff but with a paramotor?

[00:08:17] **Pal Takats:** No, not really. You know, most of these events take place under quite some of the most restricted air spaces in the world. Close to some pretty big airports. So, the ceiling is quite low. And I usually... Basically, my show time is 10 minutes. And that includes takeoff and landing. So, there's no time to climb out high for, you know, doing radical stuff. And I'm usually just doing some basic aerobatics and pull a long streamer and use my smoke and do ground spirals, do foot dragging. And, you know, these areas are quite large. So, I have to do some here,

do some there. You know, visit the different spectator areas and where the 10 minutes are gone pretty quick.

[00:09:07] **Gavin McClurg:** Okay. Well, for those who are listening and I want to get into the more recent history stuff because I know since the ex-Alps, you've been extremely busy. And before we started recording here, you were telling me you've got some land down in Columbia and you and your girlfriend are going down there. So, we got a lot to talk about. But, you know, for those who have had their head in a hole for the last 15 years. Can you give us the, you know, the PALTAC? It's like a resume, you know, what you put down on paper, maybe hit some of the high points. Because, you know, to me at least, you know, your history is really acro. But you're, you know, twice now you competed in the ex-Alps. But catch everybody up that may not be familiar with your history.

[00:09:50] **Pal Takats:** Okay. Well, I'm 32 now and I started flying when I was 16. I come from Hungary, Budapest. So, quite flatland country. And somehow got into acro pretty quick and put all my efforts and motivation and money into progressing as fast as possible just out of pure passion. And, well, powered by this, I ended up competing in the World Cups, which I won three times. Twice in solo and once in synchro. And finished once second. And, I mean, quite good results. But then I kind of pulled out from that in 2011.

[00:10:37] But, you know, I was always as well a very passionate cross country pilot. But, you know, you never really saw me on the top of some high-level podiums. Which is because, probably because I didn't really put so much time and effort into competing yet. But, as you said, I competed in the Red Bull X-Hubs twice. Most of the people probably don't even remember I did it in 2009. And finished eighth. And did it again with you this year. And, well, I invented some of the latest. Well, it's not really latest anymore.

[00:11:23] Because since then, a lot of new school stuff came. In aerobatics. But, basically, I invented the foundation of nowadays new school acro-flying. Which was some new connections. Some, basically, a new style of performing certain things. And diasfera, cork, and joker, and cowboy, and booster. And this kind of stuff. And with Gabor Casey, we did the...

[00:11:57] Infinity Tumbling in tandem in 2010. Which was quite a feat. And... What else? I also did... Which nobody knows because it never actually got published. It's one of those projects that kind of disappeared in the archives. But I have a Guinness World Record in Tandem Infinity Tumbling. Which happened in 2014. I think. In Argentina. Did you go out of a balloon for that? Oh, from a helicopter. Ah. Tandem. That was it.

[00:12:35] **Gavin McClurg:** Yeah. Wow. Your passenger must have been thrilled.

[00:12:40] **Pal Takats:** Yeah. Yeah. Did you de-bag? Or did you... It was a she.

[00:12:45] **Gavin McClurg:** She. Wow. Yeah, yeah. And how did you guys exit the heli? Did you de-bag?

[00:12:51] **Pal Takats:** Yeah, yeah. We de-bagged. Okay.

[00:12:53] **Gavin McClurg:** Wow. That must have been exciting. It

[00:12:55] **Pal Takats:** was with Squash Falcon. She's British. Oh, yeah. You've probably heard of her.

[00:13:02] **Gavin McClurg:** Yeah. She covered... She did a nice story for Sidetracked with me on the last X-House in 2015. Ah, yeah. Nice. Nice. Yeah. She's fun. Oh, wow. That's amazing. So how many did you get in the Tandem record?

[00:13:15] **Pal Takats:** Officially 140.

[00:13:18] Amazing.

[00:13:19] **Gavin McClurg:** How did... Did she vomit all over the place or did she do okay?

[00:13:23] **Pal Takats:** Ah, she did great. She did awesome. I mean, after the landing, she had to lay down for half an hour, but otherwise she did awesome. That's not bad. Then anyway, I will probably just publish the raw footage, so at least it's online in a way.

[00:13:43] And yeah, well, what I would like to mention as well is I'm the creator of JustDarkCrow.com, which is basically the... The largest website about aerobatic paragliding. It's already 11 years old and I'm quite proud of it and I'm

still working hard to develop it. It's just kind of tricky. I mean, there's a lot to do on the side, but I'm still really motivated to keep pushing this further. And despite that Facebook basically overtook... Mm. All these community sites in a way, but I still didn't give up hope.

[00:14:29] And actually, it's quite popular still and lots of videos and the forum is running.

[00:14:35] **Gavin McClurg:** Yeah, of course. Everybody follows it. I mean, that's interested in acro. So 16 years, so just after 2000, you started flying. When did... Yeah. When did... So what was the catalyst to get into flying, being from Hungary and Budapest, like you said, in the flatlands? Yeah. And then when did it become... When were you like, wow, I could make this my job and when did Red Bull happen? So three questions there. Sorry, too many, but...

[00:15:01] **Pal Takats:** I got into, I mean, this kind of crazy activities already before that, like skateboarding and rollerblading and then somehow I got into caving. So that was the first real passion, going down into caves and do proper tours. And I did that for four years, quite intense, like I could say pretty much every week. And from there, I got into paragliding, which is quite funny. So from going underground to go up and punch the clouds, like...

[00:15:42] **Gavin McClurg:** Subterranean to overterranean, I don't even know what the other word is.

[00:15:47] **Pal Takats:** Yeah, yeah, yeah. So basically in Budapest, where I grew up, there is this flying site. Pretty much just on the board, on the edge of the city. And you could time to time see people, you know, hanging up there, like little mosquitoes. And that's how I started to... My attention turned to it and, you know, the internet was quite new thing, but there was already some videos and some information about it. So I did some research and then as well, while caving, I... I got to know some of these guys, pilots, and then I got into a course and I got hooked like instantly, like most of us. And then basically the way towards becoming professional was kind of unplanned and natural progression.

[00:16:42] Basically, I just wanted to fly as much as I could and then I finished school, but luckily, I didn't actually get into a university because my notes were not very good that time. And so I could not go through the... I couldn't enter without an additional exam and the exam was quite high level, so I didn't get it twice. I wanted to... I wanted to learn geography because that was the only thing that I could think of. The only thing that would, you know, interest me enough. Yeah. Yeah. And then basically, you know, how it works in our business. So basically then, you know, I was young, I was talented, I was pushing and tried to learn as fast as possible and people saw that.

[00:17:33] And then, you know, things started to happen, you know, I got cheaper gear and, you know, I bought my first equipment already at a better price. And then the next wing was... It was even at a better price because the dealer of Hungary, you know, basically sponsored me with a dealer price, which was awesome. And then, you know, we figured out quite quickly, I mean, I say we, because it was basically Gabor and me and some other youngsters, but especially Gabor and me were pushing somewhat harder than the others towards this direction. And we figured out that, you know, well... Well, if we do this right, then we actually don't have to spend so much on equipment and we might even be able to travel or at least travel cheaper.

[00:18:28] And this is how it started. And luckily, this was quite a natural progression towards getting our first sponsors. And which actually happened through an event, a crazy little acro competition. Yeah. That my friend organized in Hungary back in 2004, over ground. It was not really, well, it was a contest, but it was more like a meeting where that very few acro pilots that were doing some acro, at least in Hungary, were basically meeting up and doing all their crazy stuff over ground from towing. And we somehow, we won that competition.

[00:19:17] Yeah. And then we both ended up being first somehow with the same, the same score. And that led to our first sponsor, which was a Hungarian like closing sponsor. And Red Bull was the co-sponsor of this event with, well, basically nothing more than a tent and some cans.

[00:19:42] But it's how they already kind of knew about us. But it only came later. Yeah. And then later, as we were kind of, you know, kind of too shy and kind of not really trusting ourselves to actually go there and ask, Hey guys, I'm into Red Bull. Hey, do you want to sponsor us? So we were just, we knew it's too early. So we were waiting for the right moment and waiting for the right way to approach them. And and this happened only four years later in 2008, where we, where we got our first contract. And, and obviously for that, we, we already had to lay down some, some results in, in,

in, in international competitions and right there, they could already see that, you know, this is, this is getting serious.

[00:20:31] And in 2007, I won the solo world cup already. So it was becoming quite serious. So that's how they got in. So

[00:20:41] **Gavin McClurg:** pal, the, the, you know, I might have this wrong, correct me if I do, but it seemed like for you. There was this moment or time in your career and maybe, and I definitely want to talk about your action in 2012, maybe that was, it was because of that. But you know, when, when did it, I feel like any way that your, your career has really transitioned, you know, from really, you know, from the world cup scene and competitions and really pushing the acro and creating new tricks to, you know, you're still really young, but I see you now as more kind of like the. Yeah. like the Raul of the sport, you know, where you're, you're, you know, you're, you're maybe judging more or you're more, um, you know, it seemed like you got, in some ways it seemed like you got bored of it.

[00:21:29] It was that true or is, or yeah,

[00:21:31] **Pal Takats:** yeah, totally. Um, you know, the accident itself was, uh, was, was a very unfortunate thing, but, um, what only my close friends know that at that, at that time, in that moment, I already decided to, to leave this lifestyle to, to stop competing in that way. Um, and actually, you know, winning again in 2011, cause I really, I had a desire to, to repeat the overall world cup victory from 2007, uh, once more. So basically in a way to prove myself that, you know, it was not just a one-time thing, but I can repeat this if I wanted to. Which, uh, which I did, but then I, I wanted to leave it there.

[00:22:18] And, um, I didn't actually announce this publicly because I don't know for, for whichever reason I did not, but then came the accident and, you know, I guess it's quite obvious for, for most people, just, just, uh, looking at these events from one after the other, and then seeing that, you know, I'm not coming back to compete and stuff. So it's, it probably everybody thought that, ah, for sure. You know, he doesn't want to compete cause he's whatever, not good enough anymore, or he's, you know, he's not the same old pal or whatever, which is for sure. I'm not the same old pal. I mean, how could you be after such an event? But, um, I mean, my close friends all know that, that, that was not the case.

[00:23:05] So I, I already actually decided to quit like in the moment when I hold held the trophy in my hand, basically in 2011. Yeah. But, uh, then came the accident and obviously I'm not going to publicly say, ah, you know, I decided to quit after the accident. I mean, that would be, there would be probably even worse, uh, worse option to communicate that. And, uh, anyway, I never, I never, I never actually talked about this before or in any way publicly. So it's quite funny. And, um, what, what was the other question? Oh yeah. So you are, you are totally right. So, uh, definitely my, uh, my career has changed my, my, my way of seeing things as well changed.

[00:23:57] I'll be all honest for sure. I'm, I in a way, not that crazy youngster anymore. And for sure the accident was, was more of a life-changing experience that, uh, you know, I had to question myself. Many things and, and, and rethink many things, but it has nothing to do with, with the fact that I stopped competing. It has way more to, um, so basically the lifestyle of, of being a world cup acro pilot is quite intense and it involves a lot of training. And most of it, if you really want to get good and stay good, the, the training possibilities restrict themselves, to a very, very few places in the world where you got to spend like at least two months a year, just training hardcore and keep pushing.

[00:24:56] And then, you know, the worst with the current, um, judging system and the current, uh, competition, it's still, you know, not necessarily the best who's going to win, but sometimes, you know, it's the angle of the sun too much subjectivity. Yeah. Way too subject. And it's just, it's kind of very disappointing when, and you know, both ways, like it could be on your advantage or your disadvantage. I mean, sometimes I myself even got like higher points that I, I deserve, but then again, other times I got lower points than I deserve. So it's, it's really, really difficult. I mean, I I'm not judging those who actually do this truly really difficult job, you know, giving points instantly watching the maneuver and one after the other, and then the landing and, you know, there's, there's a lot happening and, and, and it's really hard.

[00:25:56] So, so any sport

[00:25:58] **Gavin McClurg:** that's judged is just really tricky, you know, gymnastics, ice skating, and you name it, it's, it's just tough. You know, there's always going to be people that like it and don't. That's tricky.

[00:26:08] **Pal Takats:** Exactly. Exactly. And then there comes, you know, on the other side, if you go cross country flying, it's like, it's, it's, it's super objective. You, you have your GPS track, you, you, they download your track log and that's your performance. There is no, there's no way, you know, to, to cheat or to change. Yeah. Obviously it's again, a very complicated calculation, how the results come out, but the best guy is going to win. Yeah. Yeah.

[00:26:41] **Gavin McClurg:** So before we, before we jump into XC, I know there's, I know there's people, that, that, you know, I need to ask you some questions about acro for those, those are the listeners that, that either want to get into it or into it. But I, I think we should talk about your accident. What, what happened in Zermatt in 2012? Cause I, the other thing is, you know, you, you just competed in the X-Alps, which is kind of the epitome of, to me, at least in this sport, you know, not the acro side of things, but you know, that, that you don't, you're not an unbold person. And, and, you

[00:27:16] **Pal Takats:** know, you're not, you're not an unbold person. And, and, you know, you're not an unbold person. And, and, you know, you're not an unbold person. And, and, you know, you're to

[00:27:16] **Gavin McClurg:** come back from that, you know, this wasn't a sprained ankle, this was a major accident. And, you know, so I want, you know, unfortunately, you know, we participate in this sport that hurts a lot of people, a lot of people get hurt. And so I, you know, one of the main questions I get from our listeners is, is how to come back and, and they're not the physical side, the mental side. So maybe kind of fold all that into your action. I think there's a lot of learning people could get

[00:27:42] **Pal Takats:** from that. Sure. it was a speed riding accident and uh and i flew with six square meter which is now we know that it's too small so the top guys the very like super top guns the the most hardcore pilots they even they don't fly a six i mean maybe one meter bigger or two meter but um that's just too small and and and too fast and um and just super sensitive but the problem was not actually that but it just uh long story short it it didn't give me the amount of lift i actually needed at moment that moment because i was not fast enough because i i just made like three flights with it that was maybe the fourth and uh and i didn't have the lift to to jump a cliff and i basically crashed with the road just before the edge of the cliff and that you know made me lose the balance and probably just by losing the balance that the wing basically just went out of position and and then i fell and then i mean i remember everything but the thing is the glider just somehow disappeared i i can't exactly explain why or what happened probably it collapsed and and but the thing is that i basically free fall down and that when i say i free fall down i know i free fall down because i do base jumping and i know that you know how that feels accelerating from like close lock zero

[00:29:28] you know going into the free fall and that was that was it that was exactly it basically the the sound of acceleration that wind speed uh that was exactly the same when you jump over cliff so and that was pretty scary and and uh i can't be really sure but i think it was probably like a 20 meter fall i would imagine because i mean it was quite a long fall and uh and when i look back to the cliff it looked quite high too but i couldn't see the the exact proportions were you were

[00:30:07] **Gavin McClurg:** you already hurt from hitting the end of it before you went off do you remember or no uh

[00:30:13] **Pal Takats:** i don't think so yeah i don't think so maybe but but definitely not seriously so um the serious injuries came from creating a huge crater in the snow which i was lucky enough to hit with my butt first somehow and um but that's that basically compressed my vertebrae a couple and uh and on the way i broke my my my my um my leg an open fracture and well i basically bruised like i bruised all my body like crazy you know i basically not at that moment but but um i i didn't feel much that moment because obviously adrenaline was taking over but uh but when i woke up from coma two weeks later then i mean i could still feel like pain everywhere all my ribs and my what do you say the bottom of your butt yeah yes and um well the the

[00:31:30] worst thing of the whole thing is that i also suffered a head concussion and uh that actually led to the next day and led to an increasing pressure in my skull a skull fracture which uh for for for that reason they actually put me into artificial coma to basically shut my body down and put it into standby and um luckily uh they managed to to handle this through medication only but but during the artificially induced coma i also got the lung infection which is it's then becoming a really life-threatening situation so your your body is already in a in a shock from all the multiple injuries

plus the head concussion with that extra pressure plus you know you are in a coma plus you have a lung infection so that was that was really uh a dangerous combination and uh well thank god i i somehow woke up and it's insane but i woke up on my on my birthday so basically i they after a while when when when they saw that i actually started to start to do better so they they took away the medication to try to wake me up but i didn't come back like i opened my eyes but i was not there you know it was like uh and and and that was where it started to become really scary for for my beloved ones because they the they died maybe the doctors then that well no no no but but at that moment the doctors like didn't know anymore you know what's gonna happen so it could be that they couldn't say anything you know if if i'm you know i may wake up tomorrow or come back next week or come back in a month or or never

[00:33:38] and uh so and then again the longer you stay in coma you know the more damage you're probably gonna suffer the more uh skills you're gonna lose and so basically they told my family you know well we can't be sure when when i when i wake up if i wake up as a as a two years old like or i can't speak anymore or i can't do this so uh i can't imagine so i'm i'm i'm really sorry for especially my family and my girlfriend back then she went through quite difficult times obviously as well

[00:34:24] but wow and and and you know it's crazy but i i kind of believe in these kind of things like uh a higher power which i i would never call god because i don't believe in that stuff but because i mean what god god only i mean those different gods are only creating uh death and war and suffering in in in this society but uh if there is god it should be some different power like more i don't know universal or whatever you want to call it but uh so anyway

[00:35:10] like many many people like probably hundreds or if not thousands of people were uh thinking of me and you know praying and not only praying in those conventional manners but in basically any any way so you know calling for the energy of the universe and and and and all that stuff and and i i tend to believe that this could have been the reason why i i i returned this exactly on my birthday which is so

[00:35:46] **Gavin McClurg:** cool so

[00:35:47] **Pal Takats:** basically that that probably that day that moment so many people were were thinking of me and you know wishing that that i was there and back and and and i lived so i mean it could be so

[00:36:03] **Gavin McClurg:** i was i was pretty cool that's amazing do you do you think there's so i want to ask you about when you know like coming back to flying but um do you think because you got hurt the way you did you know flying a six meter wing i know this is impossible because you didn't get hurt flying but do you think if you'd gotten hurt like flying a normal paraglider would it have been different coming back i

[00:36:29] **Pal Takats:** could be could be but i mean there always should be a difference between you know getting hurt and getting hurt and uh i mean it's hard to it's hard to think of a what's the word situation what would be if you know would be if if but i don't know i i really don't know but for sure getting hurt with something you know you are not like you know necessarily on the top of the gaming like i i did some speed riding but i was not top of the game and i'm not really a good skier either so i can somehow comprehend

[00:37:15] more why that happened obviously if i i know let's let's say you know alejandro rodriguez the small brother of of felix and raul died from doing a misty flip low over ground and then twist it up and enter the spiral and you know had no time to to sort it out so and you know a misty flip was something he did like thousands of times thousands of times can't mess it up yeah and okay i know he he did it with the glider he was not he didn't knew it very much so again there is you know that point of okay that was probably the glider he didn't know he was probably not supposed to do that maneuver that low even though he did it thousands and thousands of times with another glider and and and doing it low and stuff but but you can still kind of find a reason why

[00:38:17] it happened because of a different glider because that different brake length because the different behavior that was something something just a little bit different that that made that that small difference did

[00:38:32] **Gavin McClurg:** you was there um was there thoughts when you started kind of coming back and realized you were going to be okay and you know obviously horrendously horrific rehab and stuff you know coming back from something like that but it was there thoughts of was flying different for you i mean was there thoughts of man maybe i

shouldn't do this or maybe your family or or or was it just a matter of kind of overcoming the accident and getting back to it as soon as you could yeah

[00:39:05] **Pal Takats:** actually i was i was really motivated to get back flying and and and get paying to get back doing everything i i love to do and uh um coming back from the similarity with what's going on and and what's going on with the the Sixto Actually, the first time I flew again was in Canada. Just before that, I actually did my first flight. And then I did the comp, which was quite fun.

[00:39:29] **Gavin McClurg:** Was that still in 2012?

[00:39:32] **Pal Takats:** Yes, it was in August. It was in August of 2012. So it was quite early. And I was really happy. I was stoked to get back flying. And it felt like the right thing to do. And it felt like the right time. But actually, in October, I had another accident. I didn't publicly communicate because it was just way too embarrassing for me. And the rehab from that accident even took longer than the one from Zermatt. Because it was basically ripping my... My kneecap into many pieces.

[00:40:19] And that took some time to recover. And it was terrible. For me, it was way worse than emotionally and motivation-wise. It was way, way worse than the big accident before. Because that big thing happened. And I came out. I survived. I didn't die. That was a big thing. And I felt so blessed to have another chance. And, oh, man, it was great. And then, you know, I basically started to do everything I really wanted to keep doing.

[00:41:05] And then I had a really bad landing, like wingsuit-based jumping. And I basically crashed into rocks with some backwinds. And I broke my knee pretty bad. And, well, that felt like extremely stupid. That felt... Imagine just basically coming back from a life-threatening accident. And then... And after all the rehab and all the work and, you know, while, you know, people questioned your mental abilities. Because... Anyway, it was kind of communicated. Well, not very smart, I would say.

[00:41:52] So my accident, while I was in the coma, was not very well managed from the public point of view. That basically, you know, I could be just a retard now. Because, you know, because I had a head injury. You know, I was in coma. And so on and so on. So it was not quite clear what actually comes out of all this. And, well, and then I have another accident. So that felt really stupid. And especially the way back, to get the motivation again to come back from an accident that's not life-threatening.

[00:42:40] But in a way, it takes even more effort to get back. Like, health-wise. And it takes even longer to leave the crutches, to be able to walk again, to be able to run again, to be able to bend your knees again. And, you know, like, all that basic stuff. So... And I guess that serious, like, first, obviously, the big accident. And then, again, this stupid mistake that could have been, like, easily, easily avoided. I mean, that was a big throwback.

[00:43:21] **Gavin McClurg:** Do you find... You know, my first really big film project, I'd done tons and tons before that that were a much smaller scale. But the first big one I did with Red Bull Media House was with Will Gadd on the Rockies project in 2014. And, you know, he'd been a Red Bull athlete for so long. And he'd done, you know, he called them rodeos. He'd done so many rodeos. You know, so many big film projects. That he, one of the things he talked about, you know, really rammed home. Because he could see that I, you know, at that point, I was still, you know, I hadn't, I'd only been flying, I think, eight years. And I was kind of known to take a lot of risk. And I think that was one of the reasons I was able to become a, you know, good pilot faster, because I, one, I'd put a lot of time into it.

[00:44:11] But I was also, you know, probably taking too much risk. Not probably. Probably. I was. And, and, and Will has, you know, a very, he's been at it so long that, and, and for the most part, pretty injury free, you know, like tweaking fingers and stuff, ice climbing, that kind of thing. But, you know, and he, he just kept saying over and over, you know, like, listen, it doesn't matter that we're making a film. Those guys can just film what they get. Just, you got to be a pilot and you got to be safe. And, you know, if you get hurt for the, for the cameras, that's just the stupidest thing in the world. And I know I'm not comparing your base accident to that, but do you find that because of the profession and Red Bull and the sponsors, do you, does that, does that pressure you?

[00:44:56] Does that, is there, is there a good and bad side of that?

[00:45:01] **Pal Takats:** For sure. It has a good and bad side, especially when you have a camera running. It's, it's, it's, it's a huge, I mean, it's, it's, it's, it's a real safety factor. It's, it's, it's really. Bad for your health. If you have a camera, I mean, I mean, nowadays, nowadays it's, it's, it's, it's totally normal that everybody has a GoPro and, uh, and films everything. And, um, it's a good thing because you can, you know, look back and analyze your, your flight or whatever your tricks and, and, and, and get better at doing so. But for sure, there's a, you know, with Facebook and YouTube and, and.

[00:45:47] And all this stuff going on, there's a huge push of, you know, having to bring out something more spectacular, more hardcore, closer, faster, better, and so on. And, uh, for sure, this is definitely a big source of, of accidents just because people overdo things. Uh, in my case, in, in both of the cases, it was.

[00:46:18] Um, I don't feel like it, it played a, uh, a big factor.

[00:46:25] Um, I actually had cameras running in both cases, but in the, in the first case in Zermatt, I lost the camera in the crash. Um, and the second case I have it feeling it's it's, but it's just a big embarrassment because, you know, I could have done much better. I could have avoided that.

[00:46:44] Um, but I mean, you can't blame the sponsors themselves. Yeah. Cause the sponsors actually, you know, are a good thing. And, um, I would say, you know, many people ask me this, but I never felt like being pushed by Red Bull to do things that are too dangerous. Like if it was too dangerous and I told them, look, this is this, I will not do this. It's too risky for me, or there's just too much uncertainty or for whatever reason, you know, I don't feel good about it. And they say, say, okay, okay. You know, they don't, they, they never want you. Yeah, no, they don't push that. They are not stupid. They don't want to push you into an accident. It's not good for anybody. Right. Uh, and they very rarely come up with ideas.

[00:47:35] Hey, you know, we, we figured out, you know, you could do this or that. And I mean, especially not in paragliding, cause they don't, usually they don't know, they don't have so much knowledge to actually know, you know, if you can do certain things or not, but. Obviously they came up with some ideas that those were usually not necessarily doable or just too complicated or too much risk, but you can always say no. And, uh, the other thing is, I think probably like another typical situation where it's, it's hard to say no, is, you know, having a show when, you know, you know, there are like thousands, maybe even 10,000 of people. Yeah. Waiting to see your performance and, you know, you really want to perform you, you, you have that motivation from energy from inside.

[00:48:31] You know, you want to do that because you want to, you know, it's not about showing off. It's more like, you know, showing, well, obviously your skills, your performance, and obviously in a way kind of showing off, but, but basically you want to impress the people you want to show them, you know, what you can do the best. And, um. Everybody has to know his limits and, and especially the limits of, you know, the wind or turbulences or whatever. And, um, but, well, many, many accidents happen during like show flying or, or competitions, competitions, because people just keep, just tend to push just a little too much. And, uh, it happens.

[00:49:17] **Gavin McClurg:** Pal in the last, usually this is a question I ask right at the end and we're not at the end. I got a lot more stuff I want to go over with you, but, uh, you know, your two accidents in 2012, um, you know, looking back from when you started to fly in, in 16, I like to ask this question, like, you know, what would you say, you know, imagine you're a 50 hour pilot, you know, imagine you're back at that first year. Um, you know, what, what advice did you maybe get and didn't follow or what advice do you wish you would have gotten? In other words, what would you have changed? You know, when you look back at your flying career, what would you like to impress on people that are maybe just getting into the sport or maybe dealing, you know, kind of locked into intermediate syndrome, you know?

[00:50:05] **Pal Takats:** Well, it's a good question. I think I can't really say I would have changed something because basically I was just following my, my instincts and following my passion. And it took me down this road. And, uh, it was obvious that, I mean, accidents can happen and probably will happen, which, I mean, I had two, two accidents earlier, uh, breaking first, like quite low airtime pilot. I broke my arm like stupid, like super typical beginner mistake, small landing place. I misjudged, uh, you know, power lines came.

[00:50:52] I stalled out. Um, so quite typical stuff. And then, and then I broke my ankle from a ground spiral over high grass. Uh, I knew these things can happen. And, and I mean, I took this in consideration, but I really just, I had this, this,

this crazy motivation to, you know, learn more and keep progressing and, and, and just do more and more and more. And, um. That was kind of natural for me. And, and, uh, I just, I just did everything I had to do to, to feed this, this, this needs. And, you know, this is different for everybody. I mean, some older gentlemen might be just super happy to, you know, glide down in, in, in, in calm air and then, you know, drink a few beers and, and, and talk about it a few hours and still be really happy about what they experienced.

[00:51:54] And, and, and be totally satisfied. And this is, I mean, in a way different for everybody. And I think the most important thing is just that everybody, you know, finds what's his thing and what makes him happy. And, and, and it's, I mean, not everybody needs to, to get into competitions and, and fly a hundred K cross country or, or do a crew or do whatever. It's. Uh, it's, it's, it's a personal preference who, who, uh, wants to progress more, who is happy with, with, you know, just gliding down or, or soaring on the beach. Um, and this is really beautiful about paragliding that you have so many different styles of flying so many different, you know, ways to, to enjoy, but, but for, for those guys who, you know, are happy about, you know, just gliding down and basically do those very, they consider safe activities that's probably, I mean, they are probably in way bigger danger than the guys who are pushing like hell, because those who are pushing hard, they, they progress to, to a higher level and they, um, have a higher routine.

[00:53:21] They are, you know, even though I believe, even though they are flying. More and they, you know, that's a good, they might, they're training, might risk, might risk more, but they are much more in training. And so they can, uh, avoid those dangerous situations or they know what to do when they get into one. And, and, and the low, low airtime pilots, even though they feel like, ah, you know, I only fly the weekend or, you know, just a few times in a year or so, but they are actually the ones being in, in, in danger because.

[00:53:56] Because, well, we, we talked about that on a,

[00:53:59] **Gavin McClurg:** uh, a recent show. I was reflecting on that after the X-Alps that I think a lot of people, you know, see, see the, the, the people competing that is really daredevils and, you know, and taking really huge risk and. Wow. That's true. That's true. You're right. But I, but at the same time, I feel like, you know, I think there's a lot of pressure on the weekend pilots because, you know, maybe they only have one day, one day or two. Two days a week. And the forecast isn't as good, but they, you know, they try to fit it into something that's, that's not right. You know, they try to make the day work on a day that's above their ability, you know, and, and you don't, you don't have the flexibility. I think, you know, when you're a full-time pilot or you really have a lot of time, you don't have the flexibility to just walk away as easily.

[00:54:47] I think there's a lot, in some ways there's more pressure on them.

[00:54:51] **Pal Takats:** And, uh, and again, they don't have the routine as well to say no. Yeah. Because they just, they are there to fly and they, they want to fly because it's the only time of the week they can. And wow, that's when shit hits the fan. Yeah. And, but as well, they, you know, I believe those guys, I mean, it's okay. You know, nobody, not everybody has the privilege like us to, to, to leave out of flying and to, to leave for flying in a way. And, uh, but people have to realize that there is, there is a lot to. To learn and practice even without actually going to fly. So I think those who don't have the time to go flying, but still, I'm sure that most of the people would have the possibility even after work, even, you know, if mountains are not close by, but even just go out to a field and do ground handling, because that's, in my opinion, that's, uh, that's a very, very key practice and a very.

[00:55:54] Yeah. Of, of glider control and you can learn flying without actually, you know, getting airborne and being in, in safety on the ground. Obviously accidents can happen there too. If you, if you, if you go on the limits in higher winds, but, but this is, this, this will actually teach you active flying on the ground. And, um, this is as well, something I will, uh, express. In, in my upcoming, uh, instructional video that, uh, you know, there is a lot to learn through ground handling and people really extremely, extremely underestimate this.

[00:56:40] And, and, you know, it's, it's, I think it's really, really bad that nowadays the practice is, well, the schools obviously. Yeah. Get certified, get you through the

[00:56:53] **Gavin McClurg:** school, get you the rating. Yeah,

[00:56:54] **Pal Takats:** exactly. Exactly. So now, so now, uh, instead of teaching the basics in the basic course, which is for me like ground handling. So in, especially in the Alps where you don't necessarily need a reverse launch, uh, for taking off, because as soon as you have that amount of wind on launch that you could reverse launch, it's might already not be the beginner, uh, conditions to fly. Yeah. Because you either have strong thermal or you have phone or just, you know, front coming in and strong wind and take off. So you should not be flying anyway. But, but I mean, that's, that's just terrible, terrible thing that, that, you know, basically the ground handling became a different product.

[00:57:44] Ground handling course became another product. They are selling like some kind of advanced technique for, you know, like bullshit. Yeah. So. I agree

[00:57:56] **Gavin McClurg:** 100%. And, uh.

[00:58:00] That's, this is, what's cool is it's, uh, I, I, I hope we're changing the tide a little bit with that. Just with this podcast, you'd be amazed how often ground, we actually did a whole podcast on ground handling, but the, uh, you know, the, it's, it's cool that the top pilots, but especially the Acro guys, of course, because you guys are just dance with your wings on the ground. If they have really rammed that home. And so hopefully we're. Yeah.

[00:58:23] **Pal Takats:** But anybody

[00:58:23] **Gavin McClurg:** can do that. Everybody.

[00:58:26] **Pal Takats:** Everybody should do that. Absolutely. Everybody should do that. Even the old guys, obviously you don't have to be like jumping and, and whatever, you know, there's, there's a lot, a lot to learn. Grant ending. I have my seal, a lot to learn ground handling because you know, I'm not the best at it. I'm it's okay. I am safe enough for, for most wind conditions to take off basically most places, but, uh, yeah, anyways. Yeah. So different.

[00:58:57] **Gavin McClurg:** I'm glad you glad you bring that up. Okay. We're going to transition to cross country here in a sec. But for the, for those that want to learn, um, Acro, uh, where, what are the, I saw a really cool post the other day by Theo the Blick about, you know, recommending that, um, uh, you know, if you're getting started in Acro, you should start on a really nice B, you know, don't, don't get a freestyle way. Don't get an Acro wing. So talk about, talk about, you know, what. what should people be, you know, where should they go? What should they do? Um, maybe, maybe talk a little bit about SIV as well. And then we're, then we'll transition cross country.

[00:59:37] **Pal Takats:** Okay. So then, um, I take the opportunity to do some advertisement. So, so, uh, well, it's, um, it's, uh, the biggest, biggest ever project of mine, uh, that took, or it's still taking like three years since the beginning. And it's still not finished due to, um, basically problems with the personal I've been working with. Um, and because it's a huge project, so it's ending up being four hours long and, um, it's going to be called master acro and, uh, it's, uh, well, it's about learning acro, especially the basics from, from spiral dive to asymmetric sat and helicopter.

[01:00:29] And, uh, I'm glad you brought this up with Teo and I didn't read this, but I'm really glad that, that, that Teo told the same thing, because that's exactly what I will be communicating through these videos. It's because people went way off course people. I mean, thanks to the, the paragliding industry starting to produce and, and, and market acro products and freestyle products. So now the newcomers think that, you know, to learn acro, they need at least a freestyle wing, if not an acro wing. And, uh, this is obviously the biggest mistake they, they, they ever going to make in their flying career because so, and, and it's so common, it's just so common these days.

[01:01:20] That, that youngsters, uh, you know, people basically after like one year of, of, of making their basic course and they, they end up buying whatever secondhand acro wing online, because, because that's what they see. That's what they see in all the videos. Everybody's only flying with acro wings. You know, there's nobody, or just, I mean, you, you can't barely see any videos where, where people do like, more than just the full store, more than just the wing over with, with, with some kind of certified and, and, uh, and, and regular gliders. And, uh, that's, that's, that's horrible. So, and, and back in the days when, when I started to fly acro, I, I was lucky enough to get my hands on an aerodyne dune, which was a DHV two.

[01:02:12] So nowadays, well, probably E and B or C probably a low end C, uh, wing. And it was great, man. It was, it was actually sold as a freestyler, but it was, it was not, it still had the performance. I flew cross country with it. I flew

like, even back then with my low airtime experience, I, I flew like a couple of hundred K flights, 140 K over the flatlands of Hungary. And, and at the same time, you know, I learned a lot of things, basically everything, everything up to like, helico to helico and tumbling and basically everything except rhythmic start and infinity.

[01:02:58] Cause that, that couldn't do this glider didn't do rhythmic set, but imagine then changing to an acro wing or freestyling, having all that knowledge already knowing how those maneuvers go and, and work and, and, and having the routine of performing it at least on that kind of serial glider, which is slow. Or safer, the, the, the break travels are longer. It doesn't shoot like a motherfucker. And, and, you know, it still has the dynamic. It still has the potential to perform those maneuvers. And then you just have to, I mean, adopt all your skills to, to a different glider, which is obviously it's going to be, again, you have to relearn things, but then you're going to relearn things again, from the basics and then build it up from there.

[01:03:49] And, um, so. Uh, and this is how I'm, uh, this is why in, in the master acro videos, I fly, uh, an ozone rush four in 95 % of the cases, basically I do all, I do everything with the rush four, which is a high and B three liner with a shark nose. And, you know, it's kind of a modern, nice, you know, cutting age high and B glider. And, and to prove the paragliding word that you don't need the fucking freestyler, you don't need a, an acro wing. Cause all you're going to do with that is twist up, fall into the canopy and, you know, make

[illegible]

[01:05:51] **Gavin McClurg:** crossover here isn't there like i i remember what my my like bible when i was first learning how to fly in 2006 was was Jocky Sanderson performance free flying you know and and uh and they they have they do some acro in that and then he talks about you know the whole time in that whole series that he's on i can't remember what the what the wing was back then but it was a b and uh and he talked about you know just how important it is to you

[illegible]

[01:06:18] **Gavin McClurg:** to you know you can do everything you can i i what i'm saying is is there's there's a this there's the same crossover and cross country that i think people really often mistake where they start thinking you know that oh i got to get that hundred my first 100k flight or my you know my first x and so i i gotta get away with better performance and they move up too fast and they and they don't have the foundation you know they don't have the i mean that's that's a topic that comes up on this show a lot is this is when to move up and and my my answers of course it's always independent for person to person but my my analogy is is kayaking you know like you don't you don't you really shouldn't go i spent a lot of time back in the day whitewater kayaking and you know that what we always talked about then was that you know you don't really go kayak class four until you're nailing every move in class three you know that you can hit every eddy you can hit you can take you can you can work the river you're working the river it's not the other way around you know then you're ready for class four and then you're ready for class five but if you just.

[01:07:18] go from three to six you're gonna die oh

[01:07:20] **Pal Takats:** for sure yeah yeah they what but unfortunately we don't have these kind of well structured rules or well]

[01:07:31] **Gavin McClurg:** yeah guidelines and you just yeah i i there's a there's a real gap isn't there because it totally and it also really depends on where you learn you know is it the british is it the swiss is it the united states i mean

everybody's it's a real scattershot in terms of and like you said depends on where you learn and some schools don't they don't really have a very good place to ground handle so you don't ground handle that's just terrifying

[01:07:53] **Pal Takats:** and and so so let me i mean i'm happy to i'm happy you brought this up and and let me point something out so it's uh i always have to laugh when people think about acro as being more dangerous than cross country flying and that's really really not true no I know and and people who don't fly acro they don't fucking understand that because they only see the crazy part of it and uh and they don't understand that by controlling your glider perfectly in the three-dimensional space in all basically controlling your entire polar curve which people you know just control it like 99 percent of the people can only fly you

[01:08:43] their glider in the in the positive range of the polar curve which is from minimum speed to full speed in best scenario from minimum speed to full speed but there is you can fly backwards you know you can do a tail slide the full stall you can and and and i don't even want to go any further than just full stalls and wing overs and obviously spiral dive but but but the full stalls and the wing overs are the two elementary and most important maneuvers that should be part of some kind of a basic course or some kind of a basic license that people have to master you know before whatever getting their their like certification or the second one or whatever advanced thing because most importantly obviously the full stall is your only chance in some situations your only chance to avoid throwing a reserve

[01:09:43] or avoid getting into an outer rotation or you know correct uh a big collapse or uh a cravatted wing and the wing over on the other hand is is your your tool to maneuver around in three-dimensional space um on the limit basically to max out your maneuverability with each glider and and you know i i am so upset every time i see one of those thousands of crash videos on youtube because because the the the reason why people crash and get hurt is because they don't have a minimum skill of glider control which when they get into some kind of a stressful situation then then of course then they they tend to well

[01:10:43] lock or just do the wrong thing and by not being able to uh to perform a full stall like it was the the most natural thing you know yeah like so obviously how how do you expect them to source sort out certain situations without that knowledge there is i can tell you there is no way and sometimes if they would stall they would get into even bigger trouble than what they're doing right now and so i think it's it's a it's a it's a it's a it's a it's a it's a they are already in true so yeah

[01:11:16] **Gavin McClurg:** i think it's a i i think it's terrifying that you know maybe you know if most people wouldn't even do this but maybe they'll do an SIV a year and maybe if they get the weather and everything goes right they might get three or four stalls the last day of the SIV and that might be the last time they'll ever do it you know and exactly yeah in the 2015 X-Alps i had to full stall three times one day coming out of the out of the matterhorn in in a horrific amount of wind and and like you said if it's something you're really comfortable with it's just not it's a non-event it's just nothing you lose 10 meters and you keep flying

[01:11:54] **Pal Takats:** exactly exactly and and this should be you know the standard maneuver for all pilots and then we would have basically uh we would not have like probably 90 percent of the accidents with more ground handling and more full stalls it would be like the safety statistics safety statistics and and and and and and and and and and and and and and and and and would be like turning upside down that's

[01:12:17] **Gavin McClurg:** great i'm so glad you brought that up well for those of you listening we will have show notes when this goes live and uh and we'll have links to everything pal's talking about and maybe it sounds like your project's not quite ready for release but when it is uh make sure we we uh we blow that up and put it everywhere thanks for for doing that um yeah

[01:12:37] **Pal Takats:** just i i i recently just had to fire the third guy i've been working with this project so and and two of them and and the last two guys were were editors basically i already i already pre-cut all the four hours of footage and every so basically somebody just need to go over uh correct the sound you know the colors and do some animations and basically just create a final product i don't have time to and i'm not you know skilled enough to trust my skills to okay

[01:13:16] **Gavin McClurg:** well cool well this is a call out you be careful dude you're gonna get a lot of emails because of what you just said but yeah they're i'm sure they'll be now

[01:13:25] **Pal Takats:** it's it's already on the way it's i don't have time for for more good good

[01:13:29] **Gavin McClurg:** well cool well i i can't wait for that okay well hey i i want to be mindful of your time but the but before you go um why the big gap between 2009 and 2017 obviously you had the accidents in 2012 but you know kind of fill me in on that what was the experience of the 2009 X-Alps um and then uh you know why why come back to it thanks

[01:13:56] **Pal Takats:** for asking so well i didn't come back in 2011 because after 2009 i told myself never again really but um yeah because well it was obviously it was um i the the coin has both sides i mean obviously it's it's one of the most beautiful and and and challenging and exciting but as well dangerous event you know ever organized in in paragliding and um well back then there was no um resting time so it was it was basically a night pass every night which is now which is uh today most particularly the participants could probably not even imagine how you know it went down because because you know now like the athletes are thinking about the night pass as some um radical mysterious you know like the crazy stuff and and and some of them they don't even want to pull the night pass unless you know like super necessary because it was it was really really different style and it made it more radical and uh but luckily they they made this new rule because well and even with this new rule that you have to to stop so long every night but after a few days you just just whenever you know the air is calm and maybe you have a slow climb or maybe you have to be patient you you just start falling asleep so it's still super exhausting and uh yeah then came the exit and and uh i

[01:15:47] i don't know it was a combination of many things uh probably most importantly that i kind of felt this need and motivation to to prove myself that you know it's still possible like i'm still able to i'm you know i'm even after all this i'm not crippled and kind of to the same in a way and and but kind of also tests especially my knee because it's that i had my knee and also my ankle that was broken so but i i was really motivated to to just train hard and get fit again and and and and test myself and my body to see if i could do it again and and and i'm happy yeah

[01:16:41] **Gavin McClurg:** it's it's it's an amazing journey isn't it well did you have it you kind of have it in mind? You know, because, you know, it seemed to me, and again, this might be really wrong, but it seemed to me that in the last kind of three years, you were really chasing it in cross country. You know, you've done a lot of, you've been doing more world cups, you've been doing more comps. You know, was it something, was it something kind of that clicked like back in 2015 or 14, like, Hey, maybe I'll give this another shot. I'm getting healthy again. I'm feeling good. Or, or was it really kind of a last minute decision?

[01:17:16] **Pal Takats:** No, no, not at all. You know, I, I really felt motivated to do more competitions and everything, but just, you know, before, um, before 2011, before I stopped, uh, the actual career, it was just really impossible. Then the big click or, well, the moment, uh, the, the big change came, uh, when I, when I, when I, when I came to ozone in 2014. So with ozone, I, I, I got the tool of flying the best gliders and, and that really pushed me to, to compete more, but still, unfortunately I, I could not by far compete as much as I wish to because, uh,

[01:18:03] the last few years, most of the world cups were always at the same time or, or at least a few days where, where hitting one of the air races or some other event, or they would be just way too far and way too expensive. And, and, uh, and it didn't work out, but I will really, really, I still feel the same and I still want to do way more. And I'm really like, I'm sitting on needles to, to do more than that, more of that, but, um, the moment still needs to come and hopefully it will come soon.

[01:18:40] **Gavin McClurg:** So the, the, the 20, 17 race, um, you know, you, you, you crushed it even regardless of the 48 hour penalty, which must've been just brutal, uh, sitting there in Italy and, and seeing people making progress and stuff. But what, what was, you share with me your kind of highest moment and your lowest moment of the race?

[01:19:02] **Pal Takats:** Well, the lowest moment, if I may start with that was obviously, uh, realizing the, um, um, the airspace violation,

[01:19:13] uh, which I wasn't quite sure about until, uh, the next day. And, and it upset me, like it upset me really bad because I was, I was doing great. You know, I felt really strong, like physically, and I was flying really well. And, um, and it upset me, especially because of my team, because of, you know, there were four people behind me working their ass off. And, and, and doing a great job. And then basically me doing this, this stupid little mistake that, um, the kind of,

you know, destroys everything in a way. And, and, and, and I really, I mean, not only sorry for myself, but, but, but more for them.

[01:20:03] And, um, so that was, that was a really hard moment. But then, uh, when, when I figured that, that, that I, I got the penalty and, and, you know, the shit hit the floor. And then fuck, I, I, I started to feel like really emotional. And, and then I was on the way up in a, whatever, 1,400 meter climb, uh, somewhere in South Tyrol before my run. And, um, and, uh, the first spot I had some coverage, I called my team and, you know, they put me on the speaker and then I told him, you know, sorry guys, it's, it sucks, but you know, I don't want you to, to break down.

[01:20:48] I don't want you to feel bad about it. I'm sorry for the mistake, but you know, we're gonna just get, get the best out of it still. And, and, and, um, and, uh, well, we, we are racing, we are in a different race now, but anyway, we, we're gonna keep racing. And, uh, and that was cool. Then, then I had a, uh, a pretty strong moment. I had to cry for some time and, uh, on the top, on the same mountain, that was, uh, there were like three or four more athletes.

[01:21:29] And, um, and I was super pleased. I, I, I took off way too early. I almost bombed out, then at the end I did not, but, uh, it was great. And the positive or the, the highlights for me, I think I can honestly say that I did, i think i think i i never in my life flew that well as as as during those those 10 11 days because i mean even considering that you know i was really tired and and you know it's you're not in the same mindset as if you wait for the wait for the one of the best days of the year and then you go super motivated to the takeoff and fresh and you know all just you know you put everything on on that day and and go full obviously you are likely to make better decisions and stuff but considering all the conditions i mean the physical and mental load and uh i i have to say i can only i can only mention like one single mistake i know i i did a mistake i could have done better i could have flown a little bit more but but that's it like it's one mistake

[01:22:48] i can really i and and it's it's awesome i mean i i i feel so crazy happy about it because because i mean sometimes the conditions were really tricky sometimes it was i mean you know

[01:23:03] standard yeah exactly yeah

[01:23:05] **Gavin McClurg:** like like day three when when you flew over my head and i you know it was it was such a non-event you know it was like we nick and i got shaded out going in there and and then you came in and and uh you know i i bombed

[illegible]

[01:23:18] **Gavin McClurg:** and that happens in paragliding whatever and and uh you know but then on the way back up i tried to take a shortcut and i lost my phone and it was it just you know it was an hour delay that turned into not getting to treat you know i launched later on with all you guys going the other way and it's just yeah i think i

[01:23:34] **Pal Takats:** saw you amazing i think i saw you launching below us yeah

[01:23:37] **Gavin McClurg:** really cross really dicey down there oh yeah it was too i i flew just across the valley and then another little hop and you just you couldn't get in then it was so south and so so nasty that it was just you just missed your window and then like you say you have to uh that was my really low moment that night you know just going oh what what have i done i went from third to last almost you know and uh and but it was at the same time it's like you just have to shift your mind isn't it like okay i'm not this i'm not gonna place now it's that it's a different kind of race now and then from then once i once i was over that hump it was beautiful the whole way you know it's like wow this is you just have to appreciate it for what it is you know

[01:24:23] **Pal Takats:** exactly and and and this is how i came to to the race i knew there's gonna be suffering i knew it's gonna be danger and all that stuff but but i also knew from 2009 that it's it's something really special and beautiful and and you just have to see the beauty in it and and try to you know put the suffering aside or at least you know you know you know you know you know you know you know you and and just have to like be able to make fun out of it in a way like you knowing to be able

[01:24:54] **Gavin McClurg:** to just like be able to just make fun out of it in a way like you know to be laughing

[01:24:54] **Pal Takats:** about the suffering and yeah it's it's really difficult sometimes but but i mean you have to figure something out because otherwise it's gonna be terrible it's

[01:25:05] **Gavin McClurg:** a long way to go so uh the the answer's yes ultimate question will you do it again

[01:25:15] **Pal Takats:** yeah so i mean i i know i i know i an amp talked to that for sure and but i feel like you need to i said the same in 2009 and then i came back eight years later but um the thing is and that's different now what i learned from two ex-ops that is is the preparation the amount of time and effort and energy you put into it is is not balanced by the the result by the outcome in any way like you know it's just basically even even though when i registered for 2017 i promised myself okay well i you know you you probably gonna qualify it's not like i registered and i see if i get qualified or not i knew exactly if i register i will like most probably be qualified again so i just promised myself okay i will do this again but i will not put so much effort into it because i have shit lots of other things to take care of and you know a lot a lot of other things happening in my life which are in a way more important and my health is as well more important than anything else in terms of like competition and result and fame and whatever so

[01:26:36] and still do you look back at that

[01:26:38] **Gavin McClurg:** um sorry to interrupt i just do you do you think in some ways that that helped in it like having having the distractions have it you know not taking it maybe as seriously as for example i did uh but you know like i i i've thought about that a lot like clearly you know Chrigel takes it probably more seriously than anybody and he trains really really hard and obviously he's he's amazing and he wins but i i wonder in your case like you you you may be coming in so relaxed and and not really having um you know expectations or pressure maybe that allowed you

[01:27:15] **Pal Takats:** to do that but i i don't know i don't know i don't know i don't know i don't know i don't

[01:27:15] **Gavin McClurg:** know i

[01:27:16] **Pal Takats:** don't know i don't know i don't know i don't know i don't know i don't know i don't know because

[01:27:16] **Gavin McClurg:** i i fly differently in the X-Alps i start worrying about course line and i i i make my mistakes are because i'm not as loose you know as when i fly normally you know i'm more tight i'm more i'm more like i know the move i need to make but oh god if i don't if you know if it doesn't work out i'm going to be 10 miles farther walk and so i don't do it you know and

[01:27:37] **Pal Takats:** yeah um

[01:27:42] i think there's something in what you say so basically not having such a big expectations i think certainly helps not to feel so much under pressure and maybe be able to make clearer decisions or better decisions and and not to be so strict to yourself but at the same time i'm i'm a super competitive person and and then i with this i return to my my original thoughts that even though i promised myself not to invest so much effort into this but i did and i could not help it i basically like my the last few months before or let's say for sure the last two months like completely but completely the exhaust took over my life and and in terms of preparation in terms of training in terms of preparing basically everything and and lucky i i i was lucky enough to to get some last minute support and and and and find the right people to to help this journey uh which was again kind of you know although i didn't really want it to put effort into looking for sponsors and put effort into making this professionally and put so much effort into you know looking at the route and and and spending fucking hours

[01:29:17] studying the route and and and looking at tracks and then and then even you know drive down to to italy and and drive down to places and look at at certain things but i did not so much really flying the route that was still like a lot and a lot of of virgin territory for me a lot but but um it turned out quite well and uh but that's what i mean so even though if i promise myself no i will you know focus on the on the more important things in my life i i can't now i prove myself that i just can't you tick the box uh take it take i can't take it easy i can't take it that lose because that's not that's not who i am that's not how i work yeah it's a

[01:30:05] **Gavin McClurg:** it's a it's a major commitment absolutely it's it's a major commitment your life yeah you have you you at least have one one fan on the other end of here that it's it'll be disappointed not to see you in the race because man you were fun to watch that was uh awesome effort and uh yeah you'll never know time does funny things but um speaking of time i you you've given me way more than uh your fair right way more than what i could have possibly asked for so thank you so much i really appreciate it uh that's a perfect place to end and uh i can't wait to see this this film uh that when you

[01:30:46] **Pal Takats:** watch it i'm going to be so happy to see you in the

[01:30:46] **Gavin McClurg:** we'll have to show that to everybody that that sounds terrific uh good luck with that project good luck with columbia uh and your girlfriend that sounds like another major project we didn't even get to talk about that very cool thanks

[01:31:00] **Pal Takats:** very much i mean talk to you soon bye bye

[01:31:03] **Gavin McClurg:** cheers bye

[01:31:09] well i hope you enjoyed that uh really cool to sit down pal and and get all that cool information if you're getting something out of this if you're enjoying the show or if you're just first discovering it i really invite you to go back and check out all the other shows that we've done all the amazing shows we've had in the past with so many incredible pilots there's a lot of great information but if you're getting something out of this um as i always ask for all we ask for is a buck a show uh this is a listener supported podcast it's actually pretty spendy to put all this out there and of course extremely time consuming and really appreciate those of you who do support us uh you can do it directly through paypal or you can sign it sign up for a buck a show that's all we've ever asked for is a buck a show you can sign up on [patreon.com](https://www.patreon.com/cloudbasedmayhem) forward slash cloud based mayhem and get the bonus material stuff if you sign up at certain levels you can get a hat and a t-shirt and a whole bunch of other things so check that out it's pretty fun there's also some really cool footage that's not in the movie from north and known and uh yeah we will see you on the next show fly safe fly far have fun cheers

Français

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

Show notes

Pal Takats a commencé à voler il y a 16 ans dans les plaines de Hongrie et a depuis bâti une carrière que tout pilote envierait. L'un des premiers pilotes d'acrobatie Red Bull et l'homme responsable de nombreuses combinaisons d'acrobatie actuelles et modernes (le Joker, Cowboy, Esfera, etc.), Pal effectue des démonstrations de paramoteur pour Red Bull lors de courses aériennes à travers le monde, pratique le base jump pendant son temps libre, vole en speed wing, a participé à deux reprises à la Red Bull X-Alps (il a terminé 8ème en 2009 et 7ème en 2017), est un pilote de compétition exceptionnel en cross country et en coupe du monde, mais le chemin pour en arriver là n'a pas toujours été un long fleuve tranquille.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Un, deux, un, deux, trois, quatre.

[00:00:07] **Pal Takats:** Mais les décrochages complets et les wing overs sont les deux manœuvres élémentaires et les plus importantes qui devraient faire partie d'un genre de parcours de base ou d'un genre de licence de base que les gens doivent maîtriser, vous savez, avant quoi que ce soit, avant d'obtenir leur certification ou la deuxième ou n'importe quelle chose avancée.

[00:00:31] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud Base Mayhem. Je suis vraiment ravi de vous présenter cet épisode. J'ai essayé de m'asseoir avec Pal Takats, champion du monde de acro, athlète Red Bull et deux fois compétiteur du Red Bull X-Alps en 2009 puis Big Gap. J'ai couru avec lui cette année et il a tout déchiré. Il s'est vraiment, vraiment bien débrouillé. C'est un pilote XC très accompli. Et bien sûr, l'un des meilleurs, vraiment responsable de la création de la nouvelle ère des figures de acro, le Joker, le cowboy, et bien d'autres. Alors, on va parler dans cet épisode de plein de choses géniales, y compris son accident quasi mortel qui l'a plongé dans le coma en 2012,

[00:01:16] piloter une toute petite aile, une petite aile de vitesse, une aile de six mètres. Et puis, à nouveau cette année-là, un autre accident vraiment grave en base jump, avec un mauvais atterrissage, et ce que ça a fait sur sa perspective. Et comment ça a changé sa façon de voler et beaucoup d'autres choses dont nous discutons régulièrement ici dans le Mayhem, mais quelques points qu'il aborde sur la sécurité et ce que les gens doivent apprendre, bien sûr, le maniement au sol est évoqué, sont des choses que je n'avais pas apprises. Je ne les ai entendues chez aucun de nos autres invités, et c'est assez remarquable. Il travaille sur une longue série de vidéos qui sortira bientôt et qui parle beaucoup des manœuvres de sécurité et ce genre de choses. Mais, enfin, bref, vous allez tirer beaucoup de cet épisode. Avant d'y aller, quelques rappels logistiques : écoutez le podcast bonus avec Kregel où il répond à toutes vos questions que j'ai reçues via Facebook et d'autres plateformes.

[00:02:13] C'était donc le suivi, les trucs qu'on n'a pas pu aborder lors de la première émission, disponible sur le flux Patreon. C'est un genre de bonus. Donc, c'est accessible à ceux d'entre vous qui soutiennent le podcast. Soit via PayPal, soit par Patreon ; si vous avez soutenu le podcast et que vous n'avez pas reçu le lien, vous devriez avoir reçu la newsletter. Mais n'hésitez pas à me contacter via cloudbasedmayhem.com. Envoyez-moi un e-mail et je vous l'enverrai. Il en va de même pour le podcast X-Alps que Nik Hawks a fait avec moi sur la course de cette année. Il est aussi dans le flux Patreon. Donc, si vous n'êtes pas membre Patreon, allez sur Patreon.com/cloudbasedmayhem. Vous pouvez vous inscrire et obtenir tout ce contenu bonus génial qu'on publie là-bas. On a aussi reçu beaucoup de demandes de musique pour diverses émissions.

[00:02:59] Et nous avons maintenant une playlist Spotify qui regroupe toute la musique de tous les épisodes jusqu'à présent. Je continuerai d'y ajouter des morceaux au fur et à mesure. C'est gratuit, c'est sur Spotify. Vous pouvez la chercher sous le nom "Cloud based mayhem podcast", ou la trouver dans le flux Facebook de Cloud based mayhem. Donc si vous aimez notre page Cloud based mayhem, vous pouvez accéder à tout ce genre de contenu. Je vais aussi

mettre ça sur le site web à un moment donné. Je ne l'ai pas encore fait, mais je le ferai. L'autre chose assez excitante, c'est que Red Bull et Real Water Productions ont produit pas mal de vidéos, il y en a quatre qui sont un peu des coulisses. Beaucoup d'entre vous ont probablement vu "le making-of", mais peut-être pas les autres. Je les ai toutes mises sur ma chaîne Vimeo. Donc si vous allez sur cloudbasedmayhem.com et que vous cliquez sur le petit lien Vimeo, vous trouverez toutes celles-ci ainsi que d'autres films que nous avons réalisés au fil des années.

[00:03:50] Mais les coulisses qu'ils ont tournées pour North and Known sont vraiment cool. Il y en a une sur les caches de nourriture. Il y en a une sur le protagoniste, Dave et moi, sur la façon dont on s'est entendus et comment on s'est soutenus pendant l'expédition, ce qui était vraiment sympa. Il y a bien sûr le "making of", et il y a "how we did it", qui est un montage de sept minutes. C'est juste incroyable. Et il y en a une sur les caches de nourriture. Parce que le plus gros point critique de toute cette expédition, de loin, c'étaient les caches de nourriture. C'est ce qui m'a pris six ans pour trouver comment le faire. Ça n'a pas super bien marché, mais ça a fonctionné d'une certaine manière. On a réussi à le faire. Donc je suppose que ça a marché. Mais ouais, installer ces caches de nourriture, comment elles fonctionnaient et comment tout ça était organisé. Et comment on n'avait quand même pas presque assez de nourriture. Alors allez voir sur Vimeo, sur ma page Vimeo, et vous pourrez voir tout ça.

[00:04:37] Ils sont plutôt sympas. Et enfin, on a des cadeaux vraiment cool. On va encore faire ça pour qui que ce soit. Ce que j'aimerais faire cette fois, au lieu de faire le truc des notes comme on l'a fait par le passé, c'est que vous partagiez simplement l'émission avec différents groupes Facebook, peu importe où vous êtes dans le monde. On a tous des groupes Facebook, des groupes Facebook de vol. Et si vous postez ça, en disant un truc sympa à ce sujet et que vous m'envoyez ce que vous avez fait. Comme ça, d'une part, je peux être au courant de ces autres groupes, mais aussi de la façon dont vous faites circuler la nouvelle. J'ai trois choses. J'ai un Flymaster B1 Vario, qui n'est pas très récent. Mais si vous cherchez un Vario avec lequel vous pouvez vous amuser, j'en ai un. J'ai une PowerMast Power toute neuve. Comment ça s'appelle ? Power Traveler.

[00:05:22] Désolé, batterie Power Traveler. Vous savez, la batterie rechargeable qu'ils nous ont donnée pour les X-Alps de 2015. Elle n'a même jamais servi. J'espère qu'elle est toute neuve. Donc une batterie pour vol-bivouac ou pour le vol vraiment cool que vous pouvez utiliser. Je crois qu'elle fait genre 10 000 ampères-heures. Et ensuite, j'ai un panneau solaire NOCO X-Grid de 5 watts. Un peu petit à mon avis pour des vraies sorties en vol-bivouac. Vous savez, d'après mon expérience, il vous faut quelque chose de plus dans la gamme des 7 et 9 watts. Mais c'est clairement suffisant pour, vous savez, charger votre téléphone et faire des petites choses comme ça. Ou pour un court vol-bivouac où vous n'avez pas beaucoup de besoins en énergie. C'est un joli petit panneau solaire léger. Donc tout neuf, prêt à l'emploi.

[00:06:07] Toujours dans la boîte. Je donnerai ces trois objets à la personne qui fera le mieux pour faire connaître cette émission. Alors, envoyez-moi ça. Encore une fois, partagez-le avec vos amis, vos groupes ou tous ceux qui ne connaissent pas le podcast. Et envoyez-moi ça via cloudbasedmanager.com. Vous trouverez l'e-mail et tout le reste là-bas. Vous pouvez me l'envoyer pour que je sois au courant. Et on tirera au sort un gagnant d'ici, oh, voyons, fin novembre. Alors, Pal Takats, on y va. Je pense que tu vas vraiment apprécier. Il y a des trucs géniaux ici. Ça donne envie de sortir et, encore une fois, on entend parler du maniement au sol. Mais aussi de l'importance des décrochages et d'autres manœuvres pour rester en sécurité. Et de la carrière incroyable qu'il a eue au cours des 16 dernières années de vol.

[00:06:54] Il a commencé à 16 ans. Il s'en est très bien sorti. Il a suivi les X-Alps cette année, comme il l'avait fait en 2009. C'est un gars vraiment intéressant. Il vient d'acquérir un terrain en Colombie et il va s'y installer avec sa petite amie pour la moitié de l'année. Mais c'est un pilote très actif. Super passionné. Et il a eu quelques accrocs en chemin, comme nous tous. Je pense que vous allez apprécier. Alors, oui, profitez bien de cette conversation avec Pal Takats. Pal,

[00:07:27] C'est génial. On essaie de faire ça depuis un moment. Mais je pense que tu es la première personne au monde que je rencontre qui est encore plus occupée que moi. Alors, merci d'avoir pris le temps. C'est assez drôle parce que je crois comprendre que tu es à Indianapolis. Commençons par là. Qu'est-ce que tu fais, mec ? Tu n'es pas du tout dans la bonne partie du monde.

[00:07:43] **Pal Takats:** On pourrait dire ça. Je suis ici pour la Red Bull Air Race, pour l'étape finale de la saison 2017. Comme tu le sais peut-être, je fais des démos de paramoteur à la plupart des étapes depuis quelques années. C'est donc la

dernière de la saison. Mais je ne suis là que pour six jours.

[00:08:06] **Gavin McClurg:** Tu sais quoi ? Je savais que tu faisais toutes ces démos et que tu faisais des performances. Mais je pensais que c'était de l'acro sans moteur. Je ne savais pas. Alors, tu fais genre de l'acro complet mais avec un paramoteur ?

[00:08:17] **Pal Takats:** Non, pas vraiment. La plupart de ces événements se déroulent dans certains des espaces aériens les plus restreints au monde, près de grands aéroports. Donc, la limite de hauteur est assez basse. Et d'habitude... En gros, mon temps de vol est de 10 minutes. Et ça inclut le décollage et l'atterrissage. Il n'y a donc pas le temps de monter haut pour faire des trucs radicaux. Je fais généralement des acrobaties de base, je tire une longue traînée, j'utilise ma fumée, je fais des spirales au sol et du "foot dragging". Et ces zones sont assez grandes, donc je dois en faire ici, puis là. Je dois visiter les différentes zones de spectateurs, et les 10 minutes passent très vite.

[00:09:07] **Gavin McClurg:** D'accord. Eh bien, pour ceux qui écoutent, je veux aborder l'histoire plus récente parce que je sais que depuis les X-Alps, vous avez été extrêmement occupé. Et avant qu'on commence l'enregistrement ici, vous me disiez que vous avez des terres en Colombie et que vous et votre copine allez y aller. On a donc beaucoup de choses à se dire. Mais, vous savez, pour ceux qui n'ont pas suivi pendant les 15 dernières années, pouvez-vous nous faire le topo ? C'est comme un CV, ce que vous mettez sur papier, peut-être souligner les moments forts. Parce que, pour moi au moins, votre parcours est vraiment acro. Mais vous avez, vous savez, participé deux fois aux X-Alps. Alors, remettez tout le monde au courant pour ceux qui ne connaissent pas votre historique.

[00:09:50] **Pal Takats:** D'accord. Eh bien, j'ai 32 ans maintenant et j'ai commencé à piloter à 16 ans. Je viens de Hongrie, de Budapest. C'est donc un pays assez plat. Et d'une manière ou d'une autre, je me suis mis à l'acro assez vite et j'ai mis tous mes efforts, ma motivation et mon argent à progresser aussi vite que possible, juste par pure passion. Et, eh bien, porté par cela, j'ai fini par participer aux Coupes du Monde, que j'ai gagnées trois fois. Deux fois en solo et une fois en synchro. Et j'ai fini une fois deuxième. Je veux dire, des résultats plutôt bons. Mais ensuite, je me suis un peu retiré de tout ça en 2011.

[00:10:37] Mais, vous savez, j'ai aussi toujours été un pilote cross country très passionné. Mais, vous ne m'avez jamais vraiment vu sur les plus hauts podiums. C'est probablement parce que je n'avais pas encore consacré autant de temps et d'efforts à la compétition. Mais, comme vous l'avez dit, j'ai participé aux Red Bull X-Hubs deux fois. La plupart des gens ne se souviennent probablement même pas que je l'ai fait en 2009, où j'ai fini huitième. Et je l'ai refait avec vous cette année. Et, eh bien, j'ai inventé certaines des dernières... Enfin, ce n'est plus vraiment les dernières maintenant.

[00:11:23] Parce que depuis cette époque, beaucoup de nouveaux trucs "new school" sont apparus en acrobaties. Mais, en gros, j'ai inventé les bases de l'acro-vol new school d'aujourd'hui. C'était des nouvelles connexions. En gros, un nouveau style pour exécuter certaines figures. Et le diasfera, le cork, le joker, le cowboy, le booster, et ce genre de trucs. Et avec Gabor Casey, on a fait le...

[00:11:57] L'Infinity Tumbling en tandem en 2010. C'était une sacrée performance. Et... quoi d'autre ? J'ai aussi fait... Mais personne ne le sait parce que ça n'a jamais été publié. C'est l'un de ces projets qui a un peu disparu dans les archives. Mais j'ai un record du monde Guinness en Infinity Tumbling en tandem. Ça s'est passé en 2014, je crois. En Argentine. Vous êtes sortis d'une montgolfière pour ça ? Oh, d'un hélicoptère. Ah. En tandem. C'était ça.

[00:12:35] **Gavin McClurg:** Ouais. Waouh. Votre passagère a dû être ravie.

[00:12:40] **Pal Takats:** Ouais. Ouais. Vous avez débagué ? Ou vous avez... C'était une femme.

[00:12:45] **Gavin McClurg:** Elle. Waouh. Ouais, ouais. Et comment vous êtes sortis de l'hélico ? Vous avez débagué ?

[00:12:51] **Pal Takats:** Ouais, ouais. On a débagué. OK.

[00:12:53] **Gavin McClurg:** Wow. Ça a dû être passionnant. C'était

[00:12:55] **Pal Takats:** c'était avec Squash Falcon. Elle est britannique. Oh, oui. Tu as probablement déjà entendu parler d'elle.

[00:13:02] **Gavin McClurg:** Ouais. Elle a couvert... Elle a fait un super reportage pour Sidetracked avec moi sur le dernier X-House en 2015. Ah, ouais. Cool. Cool. Ouais. Elle est sympa. Oh, wow. C'est incroyable. Alors, tu en as fait combien dans le record Tandem ?

[00:13:15] **Pal Takats:** Officiellement 140.

[00:13:18] Incroyable.

[00:13:19] **Gavin McClurg:** Comment ça s'est passé... Elle a tout vomi partout ou elle a été correcte ?

[00:13:23] **Pal Takats:** Ah, elle s'en est très bien sortie. Elle a été géniale. Enfin, après l'atterrissage, elle a dû rester allongée pendant une demi-heure, mais sinon, elle a été super. C'est pas mal. Bref, je vais probablement juste publier les images brutes, donc au moins, ça sera en ligne d'une certaine manière.

[00:13:43] Et oui, eh bien, ce que j'aimerais mentionner aussi, c'est que je suis le créateur de JustDarkCrow.com, qui est en fait le... le plus grand site sur le parapente acrobatique. Il a déjà 11 ans et j'en suis assez fier, et je continue de travailler dur pour le développer. C'est juste un peu délicat. Je veux dire, il y a beaucoup de choses à faire à côté, mais je suis toujours vraiment motivé à continuer de le faire progresser. Et malgré le fait que Facebook ait pratiquement pris le dessus... Mm. Sur tous ces sites communautaires d'une certaine manière, je n'ai quand même pas perdu espoir.

[00:14:29] Et en fait, c'est toujours assez populaire, il y a beaucoup de vidéos et le forum est toujours actif.

[00:14:35] **Gavin McClurg:** Ouais, bien sûr. Tout le monde suit ça. Je veux dire, tout le monde s'intéresse à l'acro. Donc il y a 16 ans, juste après 2000, tu as commencé à voler. Quand est-ce que... Ouais. Quand est-ce que... Alors, quel a été le catalyseur pour te mettre au vol, venant de Hongrie et de Budapest, comme tu l'as dit, dans les plaines ? Ouais. Et quand est-ce que c'est devenu... Quand est-ce que tu t'es dit, « wow, je pourrais en faire mon métier » et quand est-ce que Red Bull est arrivé ? Donc trois questions là. Désolé, il y en a trop, mais...

[00:15:01] **Pal Takats:** Je me suis mis à, enfin, à ce genre d'activités un peu folles avant ça, comme le skateboard et le roller, et puis d'une manière ou d'une autre, je me suis mis à la spéléologie. C'était ma première vraie passion, descendre dans des grottes et faire de vraies explorations. J'ai fait ça pendant quatre ans, assez intensément, je pourrais dire presque chaque semaine. Et à partir de là, je me suis mis au parapente, ce qui est assez drôle. Passer du sous-sol à monter pour aller percer les nuages, genre...

[00:15:42] **Gavin McClurg:** Du souterrain au sur-terrestre, je ne sais même plus quel est l'autre mot.

[00:15:47] **Pal Takats:** Ouais, ouais, ouais. Alors en gros, à Budapest, là où j'ai grandi, il y a ce site de vol. C'est juste au bord de la ville. Et de temps en temps, on pouvait voir des gens, tu sais, suspendus là-haut, comme des petits moustiques. C'est comme ça que j'ai commencé à... mon attention s'est portée là-dessus et, tu sais, internet était encore assez nouveau, mais il y avait déjà quelques vidéos et des infos à ce sujet. J'ai fait des recherches et puis, en faisant de la spéléologie aussi, j'ai... j'ai fait la connaissance de certains de ces gars, des pilotes, et puis j'ai suivi une formation et j'ai été accro instantanément, comme la plupart d'entre nous. Et puis, en gros, le chemin pour devenir professionnel a été une sorte de progression naturelle et non planifiée.

[00:16:42] En gros, je voulais juste voler autant que possible et puis j'ai fini l'école, mais heureusement, je ne suis pas vraiment entré à l'université parce que mes notes n'étaient pas très bonnes à l'époque. Du coup, je ne pouvais pas passer le... je ne pouvais pas entrer sans un examen supplémentaire et l'examen était d'un niveau assez élevé, donc je ne l'ai pas réussi deux fois. Je voulais... je voulais apprendre la géographie parce que c'était la seule chose à laquelle je pouvais penser. La seule chose qui, vous savez, m'intéressait assez. Ouais. Ouais. Et puis, en gros, voilà comment ça marche dans notre métier. Donc en fait, j'étais jeune, j'avais du talent, je me donnais à fond et j'essayais d'apprendre aussi vite que possible, et les gens l'ont vu.

[00:17:33] Et là, les choses ont commencé à bouger, j'ai pu avoir du matériel moins cher et, vous savez, j'avais déjà acheté mon premier équipement à un meilleur prix. Et puis l'aile suivante... elle était encore moins chère parce que le revendeur en Hongrie m'a pratiquement sponsorisé avec un prix de revendeur, ce qui était génial. Et puis, on a compris assez vite, je dis « on » parce que c'était surtout Gabor, moi et quelques autres jeunes, mais surtout Gabor et moi qui

poussions un peu plus fort que les autres dans cette direction. Et on s'est rendu compte que, enfin... Enfin, si on fait ça correctement, on n'a pas besoin de dépenser autant en équipement et on pourrait même voyager, ou au moins voyager moins cher.

[00:18:28] Et c'est comme ça que ça a commencé. Et heureusement, c'était une progression assez naturelle pour obtenir nos premiers sponsors. Et ça s'est en fait produit lors d'un événement, une petite compétition acro de dingue. Ouais. Que mon ami a organisé en Hongrie en 2004, en vol de proximité. Ce n'était pas vraiment, enfin, c'était un XContest, mais c'était plutôt comme une rencontre où très peu de pilotes acro qui faisaient de l'acro, du moins en Hongrie, se réunissaient pour faire tous leurs trucs de fous en vol de proximité avec un remorqueur. Et on a, je ne sais comment, gagné cette compétition.

[00:19:17] Ouais. Et on a fini par arriver tous les deux premiers, d'une manière ou d'une autre, avec le même score. Et ça nous a permis d'avoir notre premier sponsor, qui était un sponsor de clôture hongrois. Et Red Bull était le co-sponsor de cet événement avec, enfin, pas plus qu'une tente et quelques canettes.

[00:19:42] Mais c'est qu'ils savaient déjà un peu qui on était. Mais ça n'est arrivé que plus tard. Ouais. Et plus tard, comme on était un peu, vous voyez, trop timides et qu'on ne se faisait pas vraiment confiance pour aller les voir et demander : « Hé les gars, je suis chez Red Bull. Vous voulez nous sponsoriser ? » On savait que c'était trop tôt. Alors on attendait le bon moment et la bonne façon de les aborder. Et ça n'est arrivé que quatre ans plus tard, en 2008, quand on a obtenu notre premier contrat. Et évidemment, pour ça, on avait déjà dû obtenir des résultats dans des compétitions internationales et là, ils ont pu voir que, vous voyez, ça devenait sérieux.

[00:20:31] Et en 2007, j'avais déjà gagné la Coupe du monde solo. Ça devenait donc assez sérieux. C'est comme ça qu'ils sont entrés en jeu. Donc

[00:20:41] **Gavin McClurg:** mec, le, tu sais, je me trompe peut-être, corrige-moi si c'est le cas, mais il me semble que pour toi, il y a eu un moment ou une période dans ta carrière et peut-être, et je veux absolument parler de ton action en 2012, peut-être que c'était ça, c'était à cause de ça. Mais tu sais, quand, quand est-ce que, j'ai l'impression que ta carrière a vraiment transité, tu sais, de la scène de la Coupe du monde et des compétitions et de vraiment pousser l'acro et créer de nouveaux tricks vers, tu sais, tu es encore vraiment jeune, mais je te vois maintenant comme une sorte de... Ouais. comme le Raul du sport, tu sais, où tu es, tu es, tu sais, tu es peut-être plus dans le jugement ou tu es plus, euh, tu sais, on aurait dit que tu t'en étais, d'une certaine manière, lassé.

[00:21:29] C'est ça, ou est-ce que... ouais,

[00:21:31] **Pal Takats:** Ouais, carrément. Tu sais, l'accident en soi était un événement très malheureux, mais ce que seuls mes amis proches savent, c'est qu'à ce moment-là, j'avais déjà décidé de quitter ce mode de vie, d'arrêter de faire de la compétition de cette manière. Et en fait, tu sais, gagner à nouveau en 2011, parce que j'avais vraiment envie de répéter la victoire du titre général de la Coupe du monde de 2007 une fois de plus. Pour me prouver en quelque sorte que ce n'était pas juste un coup de chance, mais que je pouvais recommencer si je le voulais. Ce que j'ai fait, mais ensuite, je voulais en rester là.

[00:22:18] Et, je ne l'ai pas annoncé publiquement pour je ne sais pas pour quelle raison, mais ensuite est arrivé l'accident et, vous savez, je suppose que c'est assez évident pour la plupart des gens, juste en regardant ces événements les uns après les autres et en voyant que je ne reviens pas pour concourir. Donc, tout le monde a probablement pensé : « Ah, c'est sûr, il ne veut plus concourir parce qu'il n'est plus assez bon ou parce qu'il n'est plus le même Pal qu'avant », ce qui est vrai, je ne suis plus le même Pal. Je veux dire, comment pourrais-on l'être après un tel événement ? Mais mes amis proches savent tous que ce n'était pas le cas.

[00:23:05] Alors, j'avais déjà décidé d'arrêter au moment même où j'ai tenu le trophée dans mes mains, en gros en 2011. Ouais. Mais, ensuite est arrivé l'accident et évidemment, je ne vais pas dire publiquement : « Ah, vous savez, j'ai décidé d'arrêter après l'accident ». Je veux dire, ce serait probablement une option encore pire pour communiquer ça. Et, de toute façon, je n'en ai jamais parlé avant, ni d'aucune manière publiquement. C'est assez drôle. Et, euh, quelle était l'autre question ? Oh oui. Alors, vous avez totalement raison. Donc, euh, définitivement ma carrière a changé, et ma façon de voir les choses a aussi changé.

[00:23:57] Je vais être tout à fait honnête. Je ne suis plus, d'une certaine manière, un jeune homme aussi fou. Et bien sûr, l'accident a été une expérience qui a changé ma vie, au point que j'ai dû me remettre en question sur beaucoup de choses et repenser énormément de choses, mais ça n'a rien à voir avec le fait que j'ai arrêté de faire de la compétition. Ça a bien plus à voir avec... en gros, le mode de vie d'un pilote d'acro en Coupe du monde est assez intense et implique énormément d'entraînement. Et pour la plupart, si on veut vraiment devenir bon et rester bon, les possibilités d'entraînement se limitent à très peu d'endroits dans le monde où il faut passer au moins deux mois par an, juste à s'entraîner dur et à continuer de se dépasser.

[00:24:56] Et puis, vous savez, avec le système de jugement actuel et la compétition actuelle, ce n'est pas forcément le meilleur qui va gagner, mais parfois, c'est aussi l'angle du soleil, il y a trop de subjectivité. Ouais, c'est beaucoup trop subjectif. Et c'est assez décevant quand, et vous savez, ça peut aller dans les deux sens, ça peut être à votre avantage ou à votre désavantage. Je veux dire, parfois moi-même, j'ai même obtenu plus de points que je ne le méritais, mais d'autres fois, j'en ai eu moins que ce que je méritais. Donc c'est vraiment, vraiment difficile. Je ne juge pas ceux qui font ce travail vraiment difficile, vous savez, donner des points instantanément en regardant les manœuvres les unes après les autres, puis l'atterrissage, et vous savez, il se passe beaucoup de choses et c'est vraiment dur.

[00:25:56] Donc, n'importe quel sport

[00:25:58] **Gavin McClurg:** ceux qui sont jugés, c'est vraiment délicat, vous savez, la gymnastique, le patinage artistique, peu importe, c'est juste difficile. Vous savez, il y aura toujours des gens qui aiment ça et d'autres non. C'est délicat.

[00:26:08] **Pal Takats:** Exactement. Exactement. Et d'un autre côté, si tu fais du cross country flying, c'est super objectif. Tu as ton tracé GPS, ils téléchargent ton journal de vol et ça, c'est ta performance. Il n'y a aucun moyen de tricher ou de modifier quoi que ce soit. Oui. Évidemment, c'est encore un calcul très complexe pour obtenir les résultats, mais le meilleur va gagner. Oui. Oui.

[00:26:41] **Gavin McClurg:** Alors avant qu'on ne plonge dans le XC, je sais qu'il y a des gens à qui je dois poser des questions sur l'acro, pour ceux qui veulent s'y mettre ou qui y sont déjà. Mais je pense qu'on devrait parler de ton accident. Qu'est-ce qui s'est passé à Zermatt en 2012 ? Parce que l'autre chose, c'est que tu viens de participer aux X-Alps, ce qui est pour moi, du moins dans ce sport, un peu le summum, tu sais, pas du côté de l'acro, mais tu n'es pas quelqu'un de peu courageux. Et, tu...

[00:27:16] **Pal Takats:** tu n'es pas quelqu'un de peu courageux. Et, tu n'es pas quelqu'un de peu courageux. Et, tu n'es pas quelqu'un de peu courageux. Et, tu es pour

[00:27:16] **Gavin McClurg:** s'en remettre de ça, vous savez, ce n'était pas une entorse à la cheville, c'était un accident grave. Et donc, malheureusement, on pratique un sport qui blesse beaucoup de gens, beaucoup de gens se blessent. L'une des questions principales que je reçois de nos auditeurs est comment s'en remettre, et je ne parle pas du côté physique, mais du côté mental. Alors, peut-être qu'il faut intégrer tout ça dans votre approche. Je pense qu'il y a beaucoup de choses que les gens pourraient apprendre.

[00:27:42] **Pal Takats:** de ça. Bien sûr. C'était un accident de speed riding et j'ai volé avec une aile de six mètres carrés, ce qui est maintenant trop petit. Les meilleurs, les vrais as, les pilotes les plus hardcore, ils ne volent même pas avec une aile de six mètres, enfin peut-être un ou deux mètres de plus, mais c'est juste trop petit, trop rapide et super sensible. Mais le problème n'était pas vraiment ça, pour faire court, c'est juste qu'elle ne m'a pas donné la portance dont j'avais besoin à ce moment-là parce que je n'allais pas assez vite. J'avais fait à peine trois vols avec, c'était peut-être le quatrième, et je n'avais pas la portance pour sauter de la falaise. J'ai pratiquement percuté la route juste avant le bord de la falaise, ce qui m'a fait perdre l'équilibre, et probablement juste en perdant l'équilibre, l'aile s'est déportée et je suis tombé. Je me souviens de tout, mais le truc, c'est que l'aile a juste disparu d'une certaine manière. Je ne peux pas expliquer exactement pourquoi ou ce qui s'est passé, probablement qu'elle a subi une fermeture, mais le fait est que je suis tombé en chute libre. Et quand je dis que je suis tombé en chute libre, je sais que c'est le cas parce que je fais du base jumping et je sais comment ça se ressent, cette accélération à partir de presque zéro.

[00:29:28] Tu sais, passer en chute libre, c'était ça, c'était exactement ça. En gros, le bruit de l'accélération, la vitesse du vent... c'était exactement la même chose que quand on saute d'une falaise. Et c'était assez flippant. Je ne peux pas en être vraiment sûr, mais je pense que c'était une chute d'environ 20 mètres, j'imagine, parce que c'était une chute assez longue et quand je regardais la falaise, elle avait l'air assez haute aussi, mais je ne pouvais pas voir les proportions exactes de là où tu étais.

[00:30:07] **Gavin McClurg:** Tu étais déjà blessé en frappant le bout avant de partir, tu t'en souviens ou pas ?

[00:30:13] **Pal Takats:** Je ne pense pas, ouais je ne pense pas, peut-être mais certainement pas sérieusement. Alors, les blessures graves viennent du fait d'avoir créé un énorme cratère dans la neige, et j'ai eu la chance de m'y prendre avec mes fesses en premier, je ne sais pas comment. Mais ça a compressé plusieurs de mes vertèbres, et en chemin, je me suis cassé la jambe, une fracture ouverte. Et enfin, je me suis fait des bleus partout, c'était dingue, tu vois, je ne sentais pas grand-chose sur le moment parce que l'adrénaline prenait le dessus, mais quand je me suis réveillé du coma deux semaines plus tard, je pouvais encore sentir de la douleur partout, sur toutes mes côtes et sur... comment tu dis, le bas des fesses ? Ouais, oui. Et enfin, le...

[00:31:30] Le pire dans tout ça, c'est que j'ai aussi eu une commotion cérébrale et ça a entraîné, le lendemain, une pression croissante dans mon crâne, un hématome crânien, et pour cette raison, ils m'ont mis en coma artificiel pour Basically mettre mon corps en veille. Heureusement, ils ont réussi à gérer ça uniquement avec des médicaments, mais pendant le coma artificiel, j'ai aussi fait une infection pulmonaire, ce qui est devenu une situation vraiment critique. Ton corps est déjà en état de choc à cause de toutes les blessures multiples, plus la commotion avec cette pression supplémentaire, plus tu es en coma, plus tu as une infection pulmonaire... c'était vraiment une combinaison dangereuse. Et merci mon Dieu, j'ai fini par me réveiller, c'est dingue, mais je me suis réveillé pour mon anniversaire. Après un moment, quand ils ont vu que je commençais à aller mieux, ils ont arrêté les médicaments pour essayer de me réveiller, mais je n'étais pas vraiment là ; j'ai ouvert les yeux mais je n'étais pas présent, vous voyez. Et c'est là que ça a commencé à devenir vraiment effrayant pour mes proches, parce qu'ils ont peut-être... enfin, les médecins à ce moment-là ne savaient plus ce qui allait se passer, donc ils ne pouvaient rien dire, vous savez, si je me réveillais demain, si je revenais la semaine prochaine, dans un mois ou jamais.

[00:33:38] Et donc, plus on reste longtemps dans le coma, plus on risque de subir de dommages, plus on va perdre de capacités. En gros, ils ont dit à ma famille qu'ils ne pouvaient pas être sûrs de l'état dans lequel je me réveillerais, si je me réveillais comme un enfant de deux ans, ou si je ne pourrais plus parler ou faire telle ou telle chose. Je ne peux même pas l'imaginer. Je suis vraiment désolé, surtout pour ma famille et pour ma petite amie de l'époque, qui a évidemment traversé des moments très difficiles elle aussi.

[00:34:24] mais wow, c'est dingue, mais j'y crois un peu, à ce genre de choses, genre une puissance supérieure, que je n'appellerais jamais Dieu parce que je ne crois pas à ça, mais enfin, Dieu, Dieu ne fait que créer la mort, la guerre et la souffrance dans cette société, mais s'il y a un Dieu, ça devrait être une puissance différente, plus je ne sais pas, universelle ou peu importe comment vous voulez l'appeler, mais bon, bref.

[00:35:10] comme beaucoup de gens, genre probablement des centaines, voire des milliers de personnes, pensaient à moi et, vous savez, priaient, et pas seulement de la manière conventionnelle, mais en gros de n'importe quelle façon, vous voyez, en invoquant l'énergie de l'univers et tout ce genre de trucs, et j'ai tendance à croire que ça pourrait être la raison pour laquelle je suis revenu exactement le jour de mon anniversaire, ce qui est tellement

[00:35:46] **Gavin McClurg:** C'est cool, donc

[00:35:47] **Pal Takats:** en gros, ce jour-là, à ce moment précis, tellement de gens pensaient à moi et souhaitaient que je sois là et que je revienne, et je suis en vie, donc je veux dire, ça aurait pu être tellement...

[00:36:03] **Gavin McClurg:** C'était assez cool, c'est incroyable. Est-ce que tu penses... je veux te poser une question sur le fait de reprendre le vol, mais est-ce que tu penses que parce que tu t'es blessé de cette façon, tu sais, en pilotant une aile de six mètres — je sais que c'est impossible parce que tu ne t'es pas blessé en volant — mais est-ce que tu penses que si tu t'étais blessé en pilotant un parapente normal, ça aurait été différent pour la reprise ?

[00:36:29] **Pal Takats:** Ça pourrait être, ça pourrait être, mais je veux dire, il devrait toujours y avoir une différence entre se blesser d'une façon et se blesser d'une autre. Je veux dire, c'est dur à... c'est dur de trouver le mot, quelle serait la situation si, si... mais je ne sais pas, je ne sais vraiment pas. Mais c'est sûr que se blesser avec quelque chose où tu n'es pas forcément au sommet du jeu, comme moi, j'ai fait un peu de speed riding mais je n'étais pas au sommet du jeu et je ne suis pas vraiment un bon skieur non plus, donc je peux comprendre d'une certaine manière.

[00:37:15] plus pourquoi ça s'est produit, évidemment, si je... disons, Alejandro Rodriguez, le petit frère de Felix et Raul, est mort en faisant un misty flip bas au-dessus du sol, puis en le pivotant vers le haut pour entrer dans la spirale, et il n'a pas eu le temps de gérer ça. Et un misty flip, c'était quelque chose qu'il avait fait des milliers de fois, des milliers de fois, il ne pouvait pas se tromper. Et d'accord, je sais qu'il l'a fait avec l'aile, il ne la connaissait pas très bien, donc encore une fois, il y a ce point où, d'accord, c'était probablement l'aile, il ne savait pas qu'il n'était probablement pas censé faire cette manœuvre si bas, même s'il l'avait faite des milliers et des milliers de fois avec une autre aile, et en faisant des trucs bas et tout ça. Mais on peut quand même trouver une raison.

[00:38:17] C'est arrivé à cause d'une autre aile, à cause de la longueur différente des freins, à cause du comportement différent. C'était quelque chose, juste un petit détail, qui a fait cette petite différence.

[00:38:32] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu as eu des pensées quand tu as commencé à revenir et que tu as réalisé que ça allait aller ? Tu sais, après une rééducation forcément horrible et tout ça, après avoir vécu un truc pareil... Est-ce que tu t'es dit que voler serait différent pour toi ? Je veux dire, est-ce que tu t'es dit : « Mec, je ne devrais peut-être pas faire ça » ou est-ce que tu pensais à ta famille ? Ou est-ce que c'était juste une question de surmonter l'accident et de reprendre dès que tu as pu ?

[00:39:05] **Pal Takats:** En fait, j'étais vraiment motivé pour reprendre le pilotage et pour recommencer à faire tout ce que j'aime. Et revenir de ce qui s'est passé, par rapport à ce qui se passe avec Sixto... En fait, la première fois que j'ai volé à nouveau, c'était au Canada. Juste avant ça, j'ai fait mon premier vol. Et ensuite j'ai fait la compétition, ce qui était assez sympa.

[00:39:29] **Gavin McClurg:** C'était encore en 2012 ?

[00:39:32] **Pal Takats:** Oui, c'était en août. En août 2012. Donc c'était assez tôt. Et j'étais vraiment content. J'étais ravi de pouvoir reprendre le vol. Et j'avais l'impression que c'était la bonne chose à faire. Et au bon moment. Mais en fait, en octobre, j'ai eu un autre accident. Je n'en ai pas parlé publiquement parce que c'était juste beaucoup trop embarrassant pour moi. Et la rééducation après cet accident a même duré plus longtemps que celle de Zermatt. Parce que ça a pratiquement pulvérisé... ma rotule en plein milieu.

[00:40:19] Et ça a pris du temps pour s'en remettre. C'était terrible. Pour moi, c'était bien pire sur le plan émotionnel et de la motivation. C'était bien, bien pire que le gros accident précédent. Parce que là, le gros truc est arrivé. Et j'en suis sorti. J'ai survécu. Je ne suis pas mort. C'était un événement majeur. Et je me suis senti tellement privilégié d'avoir une deuxième chance. Et, oh là là, c'était génial. Et puis, vous savez, j'ai pratiquement recommencé à faire tout ce que je voulais continuer à faire.

[00:41:05] Et puis j'ai fait un très mauvais atterrissage, genre en saut en wingsuit. Je me suis basically écrasé sur des rochers avec des vents arrière. Je me suis grave cassé le genou. Et, enfin, ça m'a semblé extrêmement stupide. Ça m'a semblé... Imaginez, vous revenez tout juste d'un accident mortel. Et puis... Et après toute la rééducation et tout le travail, et, vous savez, alors que les gens remettaient en question vos capacités mentales. Parce que... Enfin, c'était comme ça communiqué. Enfin, pas très malin, je dirais.

[00:41:52] Alors, mon accident, pendant que j'étais dans le coma, n'a pas été très bien géré du point de vue du public. En gros, vous savez, on pouvait dire que j'étais juste un abruti maintenant. Parce que, vous savez, j'avais une blessure à la tête. J'étais dans le coma. Et ainsi de suite. Donc, ce n'était pas très clair sur ce qui allait ressortir de tout ça. Et, eh bien, et puis j'ai eu un autre accident. Ça m'a semblé vraiment stupide. Et surtout le chemin du retour, pour retrouver la motivation de revenir d'un accident qui n'est pas mortel.

[00:42:40] Mais d'une certaine manière, ça demande encore plus d'efforts pour revenir. Côté santé, par exemple. Ça prend plus de temps pour lâcher les béquilles, pour pouvoir remarcher, courir à nouveau, ou simplement plier les genoux. Et, vous savez, toutes ces choses de base. Alors... Et je suppose que ce grave, d'abord, évidemment, le gros accident. Et puis, encore cette erreur stupide qui aurait pu être, très facilement, très facilement évitée. Je veux dire, c'était un gros retour en arrière.

[00:43:21] **Gavin McClurg:** Est-ce que vous trouvez... Vous savez, mon premier vrai gros projet de film, j'en avais fait des tonnes avant ça, mais à une échelle beaucoup plus réduite. Mais le premier gros projet que j'ai fait avec Red Bull Media House, c'était avec Will Gadd sur le projet Rockies en 2014. Et, vous savez, il était athlète Red Bull depuis si longtemps. Et il en avait fait, vous savez, il appelait ça des rodéos. Il en avait fait tellement, tellement de gros projets de films. Que l'une des choses dont il parlait, vous savez, m'a vraiment marqué. Parce qu'il voyait que moi, vous savez, à ce moment-là, j'étais encore, vous savez, je n'avais, je n'avais volé que, je crois, huit ans. Et j'étais plutôt connu pour prendre beaucoup de risques. Et je pense que c'était l'une des raisons pour lesquelles j'ai pu devenir un bon pilote plus rapidement, parce que, d'une part, j'y avais consacré beaucoup de temps.

[00:44:11] Mais je prenais aussi, vous savez, probablement trop de risques. Pas « probablement ». C'était le cas. Et Will, vous savez, il pratique ça depuis si longtemps qu'il est, pour la plupart, assez sans blessures, genre des petites entorses aux doigts ou des trucs comme ça en escalade sur glace. Mais il n'arrêtait pas de répéter, vous savez, genre : « Écoute, peu importe qu'on tourne un film. Ces gars peuvent juste filmer ce qu'ils obtiennent. Le truc, c'est que tu dois être un pilote et tu dois être en sécurité. Et si tu te blesses pour la caméra, c'est juste la chose la plus stupide au monde. » Je sais que je ne compare pas votre accident de base à ça, mais est-ce que vous trouvez que vu la profession, Red Bull et les sponsors, est-ce que ça vous met la pression ?

[00:44:56] Est-ce qu'il y a un bon et un mauvais côté à ça ?

[00:45:01] **Pal Takats:** Carrément. Ça a un bon et un mauvais côté, surtout quand on a une caméra qui tourne. C'est, c'est, c'est un énorme, je veux dire, c'est, c'est, c'est un vrai facteur de sécurité. C'est, c'est, c'est vraiment mauvais pour la santé. Si tu as une caméra, je veux dire, je veux dire, de nos jours, c'est, c'est, c'est totalement normal que tout le monde ait une GoPro et, et filme tout. Et, hum, c'est une bonne chose parce que tu peux, tu sais, regarder en arrière et analyser ton, ton vol ou n'importe quel trick et, et, et, et devenir meilleur. Mais bien sûr, il y a, tu sais, avec Facebook et YouTube et, et.

[00:45:47] Et avec tout ce qui se passe, il y a une énorme pression pour, vous savez, sortir quelque chose de plus spectaculaire, de plus hardcore, de plus proche, de plus rapide, de mieux, et ainsi de suite. Et, bien sûr, c'est définitivement une grande source d'accidents juste parce que les gens poussent trop les choses. Dans mon cas, dans les deux cas, c'était.

[00:46:18] Je n'ai pas l'impression que ça ait joué un rôle majeur.

[00:46:25] En fait, j'avais des caméras qui tournaient dans les deux cas, mais dans le premier à Zermatt, j'ai perdu la caméra dans la chute. Et pour le deuxième, je l'ai, mais c'est juste une grande honte parce que, vous savez, j'aurais pu faire bien mieux. J'aurais pu l'éviter.

[00:46:44] Mais je veux dire, on ne peut pas blâmer les sponsors eux-mêmes. Ouais. Parce que les sponsors sont en fait une bonne chose. Et, je dirais que beaucoup de gens me posent la question, mais je ne me suis jamais senti poussé par Red Bull à faire des choses trop dangereuses. Genre, si c'était trop dangereux et que je leur disais : « Écoutez, je ne ferai pas ça. C'est trop risqué pour moi, ou il y a trop d'incertitudes, ou pour n'importe quelle raison, je ne me sens pas à l'aise avec ça. » Et ils disent : « OK, d'accord. » Vous voyez, ils ne vous poussent jamais. Ouais, non, ils ne font pas ça. Ils ne sont pas stupides. Ils ne veulent pas vous pousser à avoir un accident. Ce n'est bon pour personne. N'est-ce pas ? Et ils ont très rarement des idées.

[00:47:35] Écoute, on s'est dit, tu sais, que tu pourrais faire ceci ou cela. Et je veux dire, surtout pas en parapente, parce qu'en général ils ne savent pas, ils n'ont pas assez de connaissances pour savoir si tu peux faire certaines choses ou non, mais. Évidemment, ils ont eu des idées qui n'étaient généralement pas forcément réalisables ou juste trop compliquées ou trop risquées, mais tu peux toujours dire non. Et, l'autre chose, je pense que c'est probablement une autre situation

typique où il est difficile de dire non, c'est quand tu as un spectacle avec, tu sais, des milliers, peut-être même 10 000 personnes. Ouais. Qui attendent de voir ta performance et, tu sais, tu as vraiment envie de performer, tu as cette motivation, cette énergie intérieure.

[00:48:31] Tu sais, tu veux faire ça parce que tu en as envie, ce n'est pas pour frimer. C'est plutôt pour montrer, enfin, évidemment tes compétences, ta performance, et d'une certaine manière, c'est un peu de la frime, mais en gros, tu veux impressionner les gens à qui tu veux montrer ce que tu sais faire de mieux. Et, tout le monde doit connaître ses limites, et surtout les limites du vent, des turbulences ou peu importe. Mais, eh bien, beaucoup d'accidents se produisent pendant des vols de démonstration ou des compétitions, parce que les gens ont tendance à pousser un peu trop loin. Et, ça arrive.

[00:49:17] **Gavin McClurg:** Pal, c'est une question que je pose généralement tout à la fin, mais on n'y est pas encore. J'ai encore plein de choses à voir avec toi, mais, tu sais, tes deux accidents en 2012... en regardant en arrière depuis que tu as commencé à voler en 2016, j'aime poser cette question : qu'est-ce que tu dirais, imagine que tu es un pilote de 50 heures, imagine que tu es de retour à cette première année. Quel conseil as-tu peut-être reçu et pas suivi, ou quel conseil aurais-tu aimé recevoir ? En d'autres termes, qu'est-ce que tu aurais changé ? Quand tu regardes ta carrière de pilote, qu'est-ce que tu aimerais bien faire comprendre aux gens qui se mettent peut-être au sport ou qui sont peut-être coincés dans le syndrome de l'intermédiaire ?

[00:50:05] **Pal Takats:** Eh bien, c'est une bonne question. Je ne pense pas vraiment pouvoir dire que j'aurais changé quelque chose parce que, en fait, je suivais simplement mes instincts et ma passion. Et ça m'a mené sur ce chemin. Et, euh, il était évident que, je veux dire, des accidents peuvent arriver et arriveront probablement, ce qui, je veux dire, j'en ai eu deux plus tôt, euh, en brisant d'abord, comme un pilote avec assez peu d'heures de vol. Je me suis cassé le bras comme un idiot, genre une erreur de débutant super typique, sur un petit lieu d'atterrissage. J'ai mal jugé, euh, vous savez, des lignes électriques sont apparues.

[00:50:52] Je me suis mis en décrochage. C'est assez classique. Et ensuite, je me suis cassé la cheville lors d'une spirale au sol au-dessus d'herbes hautes. Je savais que ces choses pouvaient arriver. Je l'avais pris en compte, mais j'avais cette motivation de dingue pour en apprendre plus, continuer à progresser et simplement en faire toujours plus. C'était naturel pour moi. J'ai fait tout ce qu'il fallait pour nourrir ce besoin. Et ça, c'est différent pour tout le monde. Certains messieurs plus âgés seraient peut-être super contents de simplement planer dans un air calme, puis de boire quelques bières et d'en discuter pendant quelques heures, tout en étant toujours vraiment contents de ce qu'ils ont vécu.

[00:51:54] Et être totalement satisfait. Et ça, je veux dire, c'est d'une certaine manière différent pour tout le monde. Je pense que le plus important, c'est que chacun trouve ce qui lui correspond et ce qui le rend heureux. Et, je veux dire, tout le monde n'a pas besoin de se lancer dans des compétitions, de faire cent cross country, ou de faire du crew ou n'importe quoi. C'est une préférence personnelle de savoir qui veut progresser davantage, qui est content de simplement planer ou de planer au-dessus de la plage. Et c'est vraiment magnifique avec le parapente qu'on a tellement de styles de vol différents, tellement de façons différentes d'en profiter, mais pour ceux qui sont contents de simplement planer et faire ces activités qu'ils considèrent comme très sûres, ils sont probablement, je veux dire, en bien plus grand danger que les gars qui poussent à fond, parce que ceux qui poussent fort, ils progressent vers un niveau supérieur et ils ont une routine plus élevée.

[00:53:21] Ils sont, vous savez, même si je crois, même s'ils volent plus et que c'est bien, ils s'entraînent, ils prennent peut-être plus de risques, mais ils sont beaucoup plus en formation. Et donc ils peuvent éviter ces situations dangereuses ou ils savent quoi faire quand ils s'y retrouvent. Et les pilotes qui volent peu, même s'ils ont l'impression de se dire « ah, je ne vole que le week-end ou juste quelques fois par an », ce sont en fait eux qui sont en danger parce que.

[00:53:56] Parce que, eh bien, on en a parlé lors d'un...

[00:53:59] **Gavin McClurg:** dans une émission récente. Je réfléchissais à ça après le X-Alps et je pense que beaucoup de gens voient les compétiteurs comme de vrais casse-cous qui prennent des risques énormes. Wow. C'est vrai. C'est vrai. Tu as raison. Mais en même temps, j'ai l'impression qu'il y a beaucoup de pression sur les pilotes du week-end parce qu'ils n'ont peut-être qu'un jour, un jour ou deux par semaine. Et les prévisions ne sont pas aussi bonnes, mais ils essaient de caser ça dans des conditions qui ne sont pas idéales. Ils essaient de faire fonctionner la journée alors que c'est

au-dessus de leurs capacités, et ils n'ont pas la flexibilité. Je pense que quand on est pilote à plein temps ou qu'on a vraiment beaucoup de temps, on n'a pas la flexibilité de simplement abandonner aussi facilement.

[00:54:47] Je pense qu'il y a beaucoup, d'une certaine manière, plus de pression sur eux.

[00:54:51] **Pal Takats:** Et, encore une fois, ils n'ont pas non plus la routine pour dire non. Ouais. Parce qu'ils sont juste là pour voler et ils veulent voler parce que c'est le seul moment de la semaine où ils le peuvent. Et là, c'est quand ça tourne mal. Ouais. Et aussi, vous savez, je pense que ces gars-là, enfin, c'est correct. Vous savez, tout le monde n'a pas le privilège que nous avons de pouvoir s'absenter du travail pour aller voler d'une certaine manière. Mais les gens doivent réaliser qu'il y a beaucoup de choses à apprendre et à pratiquer même sans aller réellement voler. Donc je pense que ceux qui n'ont pas le temps d'aller voler, mais je suis sûr que la plupart des gens auraient la possibilité même après le travail, même si les montagnes ne sont pas proches, mais même juste d'aller dans un champ et de faire du maniement au sol, parce que c'est, à mon avis, une pratique très, très clé et très...

[00:55:54] Ouais. De, de la maîtrise de l'aile et vous pouvez apprendre à piloter sans, vous savez, décoller et être en sécurité au sol. Évidemment, des accidents peuvent arriver aussi là-bas. Si vous, si vous, si vous poussez les limites avec des vents plus forts, mais, mais ça, ça va vraiment vous apprendre le pilotage actif au sol. Et, euh, c'est aussi quelque chose que je vais, euh, exprimer dans, dans ma prochaine vidéo d'instruction que, euh, vous savez, il y a beaucoup à apprendre via le maniement au sol et les gens sous-estiment vraiment, extrêmement, extrêmement ça.

[00:56:40] Et, et, vous savez, je pense que c'est vraiment, vraiment dommage que la pratique actuelle soit, enfin, les écoles, évidemment. Ouais. Obtenir la certification, vous faire passer par...

[00:56:53] **Gavin McClurg:** l'école, te donne la qualification. Ouais,

[00:56:54] **Pal Takats:** exactement. Exactement. Alors maintenant, au lieu d'enseigner les bases dans le cours de base, qui pour moi, c'est le maniement au sol. Surtout dans les Alpes où vous n'avez pas forcément besoin d'un décollage en marche arrière pour décoller, parce qu'aussi vite que vous avez assez de vent au décollage pour pouvoir faire une marche arrière, ce ne sont peut-être plus les conditions de débutant pour voler. Ouais. Parce que soit vous avez une forte thermique, soit vous avez du vent, ou juste, vous savez, du vent de face et du vent fort au décollage. Vous ne devriez pas voler de toute façon. Mais, je veux dire, c'est une chose terrible, vraiment terrible que le maniement au sol soit devenu un produit différent.

[00:57:44] Le cours de maniement au sol est devenu un autre produit. Ils vendent genre une sorte de technique avancée pour, vous savez, des conneries. Ouais. Donc, je suis d'accord.

[00:57:56] **Gavin McClurg:** À 100 %. Et, euh.

[00:58:00] C'est, c'est ce qui est cool, c'est que j'espère qu'on change un peu la donne avec ça. Juste avec ce podcast, vous seriez étonnés de voir à quel point le maniement au sol... on a d'ailleurs fait tout un podcast sur le maniement au sol, mais enfin, vous savez, c'est cool que les meilleurs pilotes, mais surtout les gars d'acro, bien sûr, parce que vous, vous dansez avec vos ailes au sol. S'ils ont vraiment fait passer ça comme une évidence. Alors j'espère qu'on est... Ouais.

[00:58:23] **Pal Takats:** Mais n'importe qui

[00:58:23] **Gavin McClurg:** peut le faire. Tout le monde.

[00:58:26] **Pal Takats:** Tout le monde devrait faire ça. Absolument. Tout le monde devrait le faire. Même les anciens, évidemment, vous n'avez pas besoin de faire des sauts et tout ça, vous savez, il y a énormément de choses à apprendre. En termes de maniement au sol, j'ai mon brevet, mais il y a beaucoup à apprendre parce que, vous savez, je ne suis pas le meilleur dedans. C'est correct, je suis assez en sécurité pour la plupart des conditions de vent pour décoller pratiquement partout, mais, euh, ouais, bref. Oui. C'est différent.

[00:58:57] **Gavin McClurg:** Je suis content que tu abordes ce sujet. D'accord. On va passer au cross country dans un instant. Mais pour ceux qui veulent apprendre l'acro, quelles sont les... J'ai vu un post vraiment cool l'autre jour de Theo le Blick qui recommandait, tu sais, si tu commences l'acro, tu devrais débiter sur une très bonne B, ne prends pas une aile de freestyle. Ne prends pas une aile d'acro. Alors parle de, parle de, tu sais, de quoi. Où les gens devraient-ils aller ?

Que devraient-ils faire ? Peut-être, peut-être parle un peu du SIV aussi. Et ensuite, on passera au cross country.

[00:59:37] **Pal Takats:** D'accord. Je vais en profiter pour faire un peu de pub. Alors, eh bien, c'est le plus grand projet de ma vie, ça a pris, ou ça prend toujours, genre trois ans depuis le début. Et ce n'est toujours pas fini à cause de problèmes avec le personnel avec qui j'ai travaillé. Et comme c'est un projet énorme, ça finit par faire quatre heures de long et ça va s'appeler Master Acro. Et c'est, eh bien, c'est sur l'apprentissage de l'acro, surtout les bases, de la spirale à l'asymétrie et à l'hélicoptère.

[01:00:29] Et je suis content que tu en aies parlé avec Teo, je n'ai pas lu ça, mais je suis vraiment content que Teo ait dit la même chose, parce que c'est exactement ce que je vais communiquer à travers ces vidéos. C'est parce que les gens ont complètement déraillé. Je veux dire, grâce au fait que l'industrie du parapente a commencé à produire et à commercialiser des produits acro et freestyle. Du coup, les nouveaux pensent que, tu sais, pour apprendre l'acro, ils ont besoin d'au moins une aile freestyle, sinon une aile acro. Et c'est évidemment la plus grosse erreur qu'ils vont jamais faire dans leur carrière de pilote parce que c'est tellement courant, c'est juste tellement courant de nos jours.

[01:01:20] Ces jeunes, enfin, les gens, après seulement un an à faire leur cours de base, finissent par acheter n'importe quelle aile acro d'occasion en ligne, parce que c'est ce qu'ils voient. C'est ce qu'ils voient dans toutes les vidéos. Tout le monde ne vole qu'avec des ailes acro. Vous savez, il n'y a personne, ou enfin, on ne voit presque aucune vidéo où les gens font plus que juste le full stop, plus que juste l'aile au-dessus avec des ailes certifiées et régulières. Et c'est horrible. Alors, à l'époque où j'ai commencé à faire de l'acro, j'ai eu la chance de mettre la main sur une Aerodyne Dune, qui était une DHV 2.

[01:02:12] Alors aujourd'hui, eh bien, probablement une aile de catégorie E et B ou peut-être une C d'entrée de gamme. Et c'était génial, mec. Elle était en fait vendue comme une freestyler, mais elle ne l'était pas, elle avait toujours la performance. J'ai fait du cross country avec. J'ai fait genre, même à l'époque avec ma faible expérience en vol, j'ai fait quelques centaines de kilomètres, 140 km au-dessus des plaines de Hongrie. Et en même temps, tu sais, j'ai appris plein de trucs, pratiquement tout, tout jusqu'au hélico à hélico et aux tumbling, et basically tout sauf le rhythmic start et l'infinity.

[01:02:58] Parce que cette, cette aile ne pouvait pas faire de rhythmic set, mais imaginez alors passer à une aile acro ou de freestyling, en ayant déjà toutes ces connaissances, savoir comment ces manœuvres se passent et fonctionnent, et avoir la routine de les exécuter au moins sur ce genre d'aile série, qui est lente. Ou plus sûre, les déplacements de frein sont plus longs. Elle ne part pas comme un dingue. Et, vous savez, elle a toujours de la dynamique. Elle a toujours le potentiel pour exécuter ces manœuvres. Et ensuite, il suffit de, je veux dire, adapter toutes vos compétences à une autre aile, ce qui sera évidemment, encore une fois, il faudra réapprendre des choses, mais alors vous allez réapprendre des choses à nouveau, à partir des bases, et construire à partir de là.

[01:03:49] Et, euh, donc. Euh, et c'est pour ça que dans les vidéos Master Acro, je pilote une Ozone Rush 4 dans 95 % des cas, je fais pratiquement tout, je fais tout avec la Rush 4, qui est une aile de catégorie H et B à trois lignes avec un nez de requin. Et, vous savez, c'est une aile H et B moderne, sympa, à la pointe de la technologie. Et, et pour prouver aux pratiquants de parapente que vous n'avez pas besoin de la foutue Freestyler, vous n'avez pas besoin d'une aile acro. Parce que tout ce que vous allez faire avec ça, c'est de vous tordre, de tomber sur la voile et, vous savez, de faire

[01:04:37] merde. Donc en gros, dans mes vidéos, dans chaque vidéo de présentation, donc, euh, spirale, décrochage complet ou spirale asymétrique. Et puis même les boucles et le décrochage complet dynamique et l'hélicoptère et les asymétries, euh, je fais tout ça avec le Rush 4. Et seulement à la fin de chaque section, je mentionne rapidement les différences si vous effectuez la même manœuvre avec un Acro Gold Freestyle, quelles différences pouvez-vous attendre ? Parce que je construis ça comme ça parce que je veux que les gens comprennent qu'ils doivent apprendre tout ce qui est possible avec leur aile normale, leur aile habituelle, enfin, s'ils volent évidemment une aile haute performance comme une C ou une D, alors mieux avec une B aussi, comme on dit, parce qu'on peut apprendre tellement de choses et les gens ignorent simplement ce fait et c'est vraiment vraiment mauvais pour la sécurité de notre sport, il y a beaucoup de

[01:05:51] **Gavin McClurg:** Le passage entre les deux n'est pas là, je me souviens que ma sorte de bible quand j'apprenais à voler en 2006, c'était Jocky Sanderson Performance Free Flying, tu sais, et ils font de l'acro là-dedans, et puis il parle tout le temps dans toute cette série sur laquelle il est, je ne me rappelle plus quelle était l'aile à l'époque mais c'était une B, et il parlait de à quel point c'est important pour toi.

[01:06:18] **Pal Takats:** savoir

[01:06:18] **Gavin McClurg:** vous voyez, vous pouvez faire tout ce que vous pouvez, ce que je veux dire c'est qu'il y a ce même mélange entre le crossover et le cross country que je pense que les gens confondent souvent, où ils commencent à se dire, « oh, je dois faire ces cent, mon premier vol de 100k ou mon premier x » et donc ils doivent obtenir de meilleures performances et ils montent trop vite, ils n'ont pas les bases, vous voyez, ils n'ont pas... je veux dire, c'est un sujet qui revient souvent dans cette émission, c'est quand est-ce qu'il faut monter en gamme, et mes réponses sont bien sûr toujours indépendantes d'une personne à l'autre, mais mon analogie c'est le kayak. Vous ne devriez pas vraiment passer au niveau quatre avant d'avoir maîtrisé chaque mouvement au niveau trois, vous voyez ? Quand vous pouvez atteindre chaque contre-courant, quand vous pouvez naviguer, quand vous travaillez la rivière, c'est vous qui travaillez la rivière, ce n'est pas l'inverse, vous voyez ? Alors là, vous êtes prêt pour le niveau quatre, et ensuite vous êtes prêt pour le niveau cinq, mais si vous faites juste...

[01:07:18] passer du niveau trois au niveau six, tu vas mourir, oh

[01:07:20] **Pal Takats:** Carrément, ouais, ils... mais malheureusement, on n'a pas ce genre de règles bien structurées ou bien...

[01:07:31] **Gavin McClurg:** Ouais, les lignes directrices, et tu vois, il y a un vrai fossé, non ? Parce que c'est totalement... et ça dépend aussi vraiment d'où tu apprends, tu sais. Est-ce que c'est au Royaume-Uni, en Suisse, aux États-Unis ? Je veux dire, tout le monde, c'est vraiment très varié en termes de... et comme tu l'as dit, ça dépend d'où tu apprends, et certaines écoles n'ont pas vraiment un très bon endroit pour la pratique au sol, donc tu ne pratiques pas au sol, et c'est juste terrifiant.

[01:07:53] **Pal Takats:** Et donc, je veux dire, je suis content que tu aies soulevé ce point et laisse-moi préciser quelque chose : je dois toujours rire quand les gens pensent que l'acro est plus dangereux que le vol en cross country, parce que ce n'est vraiment, vraiment pas vrai. Non, je sais, et les gens qui ne font pas d'acro ne comprennent absolument pas ça parce qu'ils ne voient que le côté dingue, et ils ne comprennent pas qu'en contrôlant parfaitement ton aile dans l'espace en trois dimensions, en contrôlant essentiellement toute ta courbe polaire — alors que la plupart des gens, tu sais, 99 % des gens ne peuvent voler que...

[01:08:43] leur aile dans la zone positive de la courbe polaire, c'est-à-dire de la vitesse minimale à la vitesse maximale, dans le meilleur des scénarios, de la vitesse minimale à la vitesse maximale, mais vous pouvez voler à l'envers, vous savez, vous pouvez faire un tail slide, le décrochage complet, vous pouvez... et je ne veux même pas aller plus loin que les décrochages complets et les wing overs, et évidemment la spirale, mais les décrochages complets et les wing overs sont les deux manœuvres élémentaires et les plus importantes qui devraient faire partie d'une sorte de cours de base ou d'une sorte de licence de base que les gens doivent maîtriser avant, vous savez, d'obtenir leur certification ou le niveau deux ou n'importe quelle chose avancée, parce que le plus important, évidemment, c'est que le décrochage complet est votre seule chance dans certaines situations, votre seule chance d'éviter de déclencher un parachute de secours.

[01:09:43] ou éviter de se retrouver en rotation externe ou, vous savez, corriger une grosse fermeture ou une aile en cavé. L'aile en virage, en revanche, est votre outil pour manœuvrer en trois dimensions, en gros à la limite, pour maximiser votre maniabilité avec chaque aile. Et vous savez, je suis tellement dégoûté chaque fois que je vois l'une de ces milliers de vidéos d'accidents sur YouTube parce que la raison pour laquelle les gens s'écrasent et se blessent, c'est qu'ils n'ont pas un niveau minimum de contrôle de l'aile, et quand ils se retrouvent dans une situation stressante, alors bien sûr, ils ont tendance à, eh bien...

[01:10:43] ...ou font juste le mauvais geste, et en n'étant pas capables de réaliser un décrochage complet comme si c'était la chose la plus naturelle, vous voyez ? Évidemment, comment pouvez-vous vous attendre à ce qu'ils gèrent certaines situations sans cette connaissance ? Je peux vous dire qu'il n'y a aucun moyen. Et parfois, s'ils décrochaient, ils se

retrouveraient dans des problèmes encore plus graves que ceux qu'ils rencontrent actuellement. Donc je pense que... ils sont déjà dans le pétrin, alors oui.

[01:11:16] **Gavin McClurg:** Je pense que c'est terrifiant, vous savez, peut-être que la plupart des gens ne feraient même pas ça, mais ils font peut-être un SIV par an et si la météo est bonne et que tout se passe bien, ils pourraient faire trois ou quatre décrochages complets le dernier jour du SIV, et ce pourrait être la dernière fois qu'ils le feront, vous savez. Et exactement, ouais, lors du X-Alps 2015, j'ai dû faire trois décrochages complets en une journée en sortant du Cervin avec une quantité horrible de vent, et comme vous l'avez dit, si c'est quelque chose avec lequel vous êtes vraiment à l'aise, ce n'est pas un événement, c'est rien, vous perdez 10 mètres et vous continuez à voler.

[01:11:54] **Pal Takats:** exactly exactly and and this should be you know the standard maneuver for all pilots and then we would have basically uh we would not have like probably 90 percent of the accidents with more ground handling and more full stalls it would be like the safety statistics safety statistics and and and and and and and and and and and and and and and and and would be like turning upside down that's

[01:12:17] **Gavin McClurg:** Super, je suis content que tu en aies parlé. Eh bien, pour ceux qui nous écoutent, il y aura des notes d'épisode quand ça sera en ligne, et on aura des liens vers tout ce dont Pal parle. Ça a l'air que ton projet n'est pas tout à fait prêt à être sorti, mais quand ce sera le cas, assure-toi qu'on le mette en avant et qu'on le diffuse partout. Merci d'avoir fait ça, ouais.

[01:12:37] **Pal Takats:** Je viens juste de devoir licencier le troisième gars avec qui je travaille sur ce projet. Il y en avait deux avant lui, et ces deux derniers étaient essentiellement des monteuses. J'ai déjà pré-monté les quatre heures de rushes, donc en gros, quelqu'un doit juste passer dessus pour corriger le son, les couleurs, faire quelques animations et, en gros, créer le produit final. Je n'ai pas le temps de le faire et je n'ai pas, vous savez, les compétences suffisantes pour me fier à mes propres capacités pour ça.

[01:13:16] **Gavin McClurg:** Eh bien, c'est cool. Mais attention, c'est un appel à la délinquance, mec. Tu vas recevoir plein d'e-mails à cause de ce que tu viens de dire, mais ouais, j'en suis sûr, ils vont arriver maintenant.

[01:13:25] **Pal Takats:** C'est déjà en cours, je n'ai pas le temps pour plus. C'est bon, c'est bon.

[01:13:29] **Gavin McClurg:** Eh bien, super, j'ai hâte. Bon, je ne veux pas te faire perdre de temps, mais avant que tu ne partes, pourquoi ce grand écart entre 2009 et 2017 ? Évidemment, tu as eu les accidents en 2012, mais tu peux m'en dire un peu plus ? Quelle a été l'expérience de l'X-Alps en 2009 et pourquoi, finalement, es-tu revenu ? Merci.

[01:13:56] **Pal Takats:** pour la question. Alors, je ne suis pas revenu en 2011 parce qu'après 2009, je me suis dit : plus jamais, vraiment. Mais oui, parce que c'était évidemment... enfin, la pièce a deux faces. C'est évidemment l'un des événements les plus beaux, les plus exigeants et les plus excitants, mais aussi les plus dangereux jamais organisés en parapente. Et à l'époque, il n'y avait pas de temps de repos, donc c'était essentiellement un passage de nuit chaque soir, ce qui aujourd'hui, surtout, les participants ne pourraient probablement même pas imaginer comment ça se passait. Parce qu'aujourd'hui, les athlètes voient le passage de nuit comme quelque chose de radical et de mystérieux, un truc de dingue, et certains ne veulent même pas le faire à moins que ce ne soit super nécessaire, parce que c'était vraiment un style très différent et ça rendait le truc plus radical. Mais heureusement, ils ont instauré cette nouvelle règle parce que, même avec cette règle qui impose de s'arrêter longtemps chaque nuit, après quelques jours, dès que l'air est calme et que vous avez peut-être une montée lente ou que vous devez être patient, vous commencez juste à vous endormir. C'est toujours super épuisant. Et puis est arrivé le retrait, et...

[01:15:47] Je ne sais pas, c'était une combinaison de plusieurs choses. Probablement le plus important, c'est que j'ai ressenti ce besoin et cette motivation de me prouver que c'est encore possible, que je suis toujours capable de le faire, que même après tout ça, je ne suis pas handicapé et que je suis à peu près au même niveau. Mais c'était aussi un test, surtout pour mon genou, parce que j'avais eu le genou et aussi la cheville cassés. Mais j'étais vraiment motivé à m'entraîner dur, à me remettre en forme et à tester mon corps pour voir si je pouvais le refaire. Et je suis content, oui.

[01:16:41] **Gavin McClurg:** C'est un voyage incroyable, n'est-ce pas ? Enfin, est-ce que tu l'avais en tête ? Parce que, tu sais, il m'a semblé — et encore, je peux me tromper — qu'au cours des trois dernières années, tu l'as vraiment poursuivi

en cross country. Tu en as fait beaucoup, tu as participé à plus de Coupes du monde, à plus de compétitions. Est-ce que c'était quelque chose qui a fait tilt, genre en 2015 ou 2014, du genre : « Tiens, je vais peut-être retenter le coup. Je retrouve la santé. Je me sens bien. » Ou est-ce que c'était vraiment une décision de dernière minute ?

[01:17:16] **Pal Takats:** Non, pas du tout. Vous savez, j'étais vraiment motivé pour faire plus de compétitions et tout le reste, mais avant 2011, avant que j'arrête ma carrière proprement, c'était juste vraiment impossible. Ensuite, le grand déclic, ou enfin le moment, le grand changement est arrivé quand je suis arrivé chez Ozone en 2014. Avec Ozone, j'ai eu le moyen de piloter les meilleures ailes, et ça m'a vraiment poussé à plus compétir, mais malheureusement, je n'ai pas pu compétir autant que je le souhaitais parce que...

[01:18:03] Ces dernières années, la plupart des Coupes du monde avaient toujours lieu en même temps ou, du moins, à quelques jours d'intervalle, ce qui rendait la participation à l'une des courses aériennes ou à un autre événement impossible, ou alors c'était beaucoup trop loin et beaucoup trop cher. Et ça n'a pas marché, mais je ressens vraiment, vraiment toujours la même chose et je veux encore en faire beaucoup plus. Je suis vraiment sur les nerfs pour en faire plus que ça, plus de ça, mais le moment doit encore arriver et j'espère qu'il viendra bientôt.

[01:18:40] **Gavin McClurg:** Alors, pour la course de 2017, tu as assuré, même avec la pénalité de 48 heures, qui a dû être vraiment brutale, à rester là en Italie et de voir les gens progresser et tout ça. Mais quel a été, quel a été ton moment le plus fort et ton moment le plus bas pendant la course ?

[01:19:02] **Pal Takats:** Eh bien, le moment le plus bas, si je peux commencer par là, c'était évidemment de réaliser la violation de l'espace aérien,

[01:19:13] ce dont je n'étais pas tout à fait sûr avant le lendemain. Et ça m'a vraiment secoué, ça m'a vraiment fait mal parce que je me débrouillais super bien. Je me sentais vraiment fort physiquement et je volais vraiment bien. Et ça m'a déçu, surtout à cause de mon équipe, parce qu'il y avait quatre personnes derrière moi qui se défonçaient comme des malades. Et qui faisaient un super boulot. Et puis, en gros, je fais cette petite connerie stupide qui, d'une certaine manière, détruit tout. Et je suis vraiment, je veux dire, pas seulement désolé pour moi, mais surtout pour eux.

[01:20:03] Et, donc, c'était un moment vraiment difficile. Mais ensuite, quand j'ai compris que j'avais reçu la pénalité, là, ça m'a fait un choc. Et putain, j'ai commencé à être vraiment ému. Et j'étais en pleine ascension d'un col de 1 400 mètres, quelque part dans le Tyrol du Sud avant ma course. Et le premier endroit où j'avais du réseau, j'ai appelé mon équipe et ils m'ont mis sur haut-parleur, et je leur ai dit : « Désolé les gars, c'est nul, mais je ne veux pas que vous vous effondriez. »

[01:20:48] Je ne veux pas que vous vous sentiez mal à ce sujet. Je suis désolé pour l'erreur, mais on va quand même tirer le meilleur de ça. On est en course, on est dans une autre course maintenant, mais de toute façon, on va continuer à courir. Et c'était cool. Ensuite, j'ai eu un moment assez fort. J'ai dû pleurer pendant un moment et, au sommet, sur la même montagne, il y avait encore trois ou quatre athlètes.

[01:21:29] Et, j'étais super content. J'ai décollé beaucoup trop tôt. J'ai failli tout rater, mais à la fin je ne l'ai pas fait, et c'était génial. Et le côté positif, les moments forts pour moi, je peux honnêtement dire que je n'ai jamais volé aussi bien de toute ma vie pendant ces 10 ou 11 jours, parce que même en considérant que j'étais vraiment fatigué et que tu n'as pas le même état d'esprit que si tu attendais l'un des meilleurs jours de l'année pour y aller super motivé au décollage, frais, et que tu mets tout sur le compte de cette journée et que tu donnes tout, évidemment tu es plus susceptible de prendre de meilleures décisions et tout, mais compte tenu de toutes les conditions, je veux dire la charge physique et mentale, je dois dire que je ne peux mentionner qu'une seule erreur. Je sais que j'ai fait une erreur, que j'aurais pu faire mieux, que j'aurais pu voler un peu plus, mais c'est tout, c'est juste une seule erreur.

[01:22:48] je peux vraiment, et c'est génial, je veux dire, je me sens tellement incroyablement heureux parce que, enfin, parfois les conditions étaient vraiment délicates, parfois c'était, enfin, vous savez

[01:23:03] standard, ouais, exactement, ouais

[01:23:05] **Gavin McClurg:** genre le troisième jour quand tu as survolé ma tête et que tu sais, c'était tellement banal, tu sais, c'était genre Nick et moi on s'est fait éclipser en entrant là-dedans et puis tu es arrivé et euh, tu sais, j'ai foiré.

[01:23:18] **Pal Takats:** et j'ai complètement raté mon coup.

[01:23:18] **Gavin McClurg:** et ça arrive en parapente, peu importe, et euh vous savez, mais ensuite sur le chemin du retour, j'ai essayé de prendre un raccourci et j'ai perdu mon téléphone, et c'était juste, vous savez, un retard d'une heure qui s'est transformé en ne pas avoir pu vous traiter, vous savez, j'ai décollé plus tard avec vous tous qui alliez dans l'autre sens et c'est juste, ouais, je pense que je

[01:23:34] **Pal Takats:** Je t'ai vu, c'était incroyable. Je crois que je t'ai vu décoller en dessous de nous, ouais.

[01:23:37] **Gavin McClurg:** vraiment dangereux, vraiment risqué là-dessous. Oh oui, ça l'était. J'ai juste traversé la vallée, puis un autre petit saut, et on ne pouvait juste pas entrer. C'était tellement au sud et tellement moche que tu ratais juste ta fenêtre. Et là, tu te dis qu'il faut... c'était mon moment le plus bas cette nuit-là, tu sais, juste en te disant : « Qu'est-ce que j'ai fait ? » Je suis passé de troisième à presque dernier, tu vois. Mais en même temps, il faut juste changer d'état d'esprit, non ? Genre, « OK, je ne suis pas ça, je ne vais pas finir sur le podium maintenant », c'est une course différente maintenant. Et une fois que j'ai passé ce cap, c'était magnifique tout le long, tu vois. C'est genre, « Wow, il faut juste apprécier pour ce que c'est », tu vois.

[01:24:23] **Pal Takats:** Exactement, et c'est comme ça que je suis arrivé à cette course. Je savais qu'il y aurait de la souffrance, je savais qu'il y aurait du danger et tout ça, mais je savais aussi depuis 2009 que c'est quelque chose de vraiment spécial et de magnifique, et qu'il faut savoir voir la beauté là-dedans et essayer de mettre la souffrance de côté, ou du moins, être capable d'en rire d'une certaine manière, vous voyez ?

[01:24:54] **Gavin McClurg:** à être capable d'en rire d'une certaine manière, vous voyez, d'être capable de rire.

[01:24:54] **Pal Takats:** à propos de la souffrance et oui, c'est vraiment difficile parfois, mais je veux dire, il faut trouver une solution parce que sinon ça va être terrible, c'est...

[01:25:05] **Gavin McClurg:** il reste encore beaucoup de chemin à parcourir, donc la réponse est oui. La question ultime : est-ce que tu le referas ?

[01:25:15] **Pal Takats:** Ouais, je veux dire, je sais, j'en ai parlé avec certitude, mais j'ai l'impression qu'il faut... j'ai dit la même chose en 2009 et je suis revenu huit ans plus tard, mais le truc, et c'est différent maintenant, c'est ce que j'ai appris de deux ex-ops : c'est que la préparation, la quantité de temps, d'effort et d'énergie que vous y mettez n'est pas équilibrée par le résultat, par l'issue, d'aucune manière. C'est juste... même quand je me suis inscrit pour 2017, je me suis promis : « OK, tu vas probablement être qualifié », ce n'était pas du genre « je m'inscris et je verrai si je suis qualifié ou pas ». Je savais exactement que si je m'inscrivais, je serais très probablement qualifié à nouveau, donc je me suis juste promis : « OK, je vais refaire ça, mais je n'y mettrai pas autant d'efforts parce que j'ai plein d'autres trucs à gérer et beaucoup d'autres choses qui se passent dans ma vie qui sont, d'une certaine manière, plus importantes, et ma santé est aussi plus importante que tout le reste en termes de compétition, de résultat, de célébrité ou quoi que ce soit. »

[01:26:36] et quand tu regardes en arrière, est-ce que tu vois ça ?

[01:26:38] **Gavin McClurg:** Désolé de vous interrompre, mais est-ce que vous pensez que, d'une certaine manière, ça a aidé ? Le fait d'avoir des distractions, de ne pas le prendre peut-être aussi sérieusement que moi, par exemple... mais j'y ai beaucoup réfléchi. Clairement, Kriegel le prend probablement plus sérieusement que n'importe qui et il s'entraîne vraiment dur, et évidemment il est incroyable et il gagne, mais je me demande dans votre cas si le fait d'arriver si détendu, sans vraiment avoir d'attentes ou de pression, vous a peut-être permis de...

[01:27:15] **Pal Takats:** à le faire, mais je ne sais pas, je ne sais pas, je ne sais pas, je ne sais pas, je ne sais pas, je ne sais pas

[01:27:15] **Gavin McClurg:** ne sais pas, je

[01:27:16] **Pal Takats:** je ne sais pas, je ne sais pas, je ne sais pas, je ne sais pas, je ne sais pas, je ne sais pas, je ne sais pas parce que

[01:27:16] **Gavin McClurg:** Je vole différemment en X-Alps. Je commence à m'inquiéter pour la ligne de course et je fais des erreurs parce que je ne suis pas aussi détendu, vous voyez, que quand je vole normalement. Je suis plus crispé, je suis plus... je sais le mouvement que je dois faire, mais oh mon Dieu, si ça ne marche pas, je vais devoir marcher 10 miles de plus, donc je ne le fais pas, vous voyez, et

[01:27:37] **Pal Takats:** Ouais, euh...

[01:27:42] Je pense qu'il y a quelque chose de vrai dans ce que tu dis. En gros, ne pas avoir d'attentes trop élevées aide certainement à ne pas se sentir autant sous pression et peut-être à prendre des décisions plus claires ou meilleures, et à ne pas être aussi sévère avec soi-même. Mais en même temps, je suis une personne super compétitive, et là, je reviens à mes réflexions initiales : même si je me suis promis de ne pas investir autant d'efforts là-dedans, je l'ai fait et je n'ai pas pu m'en empêcher. En gros, ces derniers mois, ou disons pour sûr les deux derniers mois, l'expédition a complètement pris le dessus sur ma vie. Et en termes de préparation, d'entraînement, de préparation de pratiquement tout... et heureusement, j'ai eu la chance d'obtenir un soutien de dernière minute et de trouver les bonnes personnes pour m'aider dans ce voyage, ce qui était encore une fois, tu sais, bien que je ne le voulais pas vraiment, d'investir de l'énergie pour chercher des sponsors, pour rendre ça professionnel, et d'investir autant d'efforts pour, tu sais, étudier l'itinéraire et y passer des heures de merde.

[01:29:17] étudier l'itinéraire, regarder les tracés, et même, vous savez, descendre en Italie, aller dans certains endroits pour voir certaines choses... mais je ne l'ai pas vraiment fait. C'était encore beaucoup de territoire vierge pour moi, beaucoup. Mais bon, ça s'est plutôt bien passé. Mais c'est ce que je veux dire : même si je me promets de me concentrer sur les choses plus importantes de ma vie, je me prouve maintenant que je n'y arrive pas. Je ne peux pas cocher la case, je ne peux pas me laisser aller. Je ne peux pas accepter de perdre parce que ce n'est pas qui je suis, ce n'est pas ma façon de fonctionner. Ouais, c'est...

[01:30:05] **Gavin McClurg:** C'est un engagement majeur, absolument. C'est un engagement majeur pour ta vie. Ouais, tu as au moins un fan de l'autre côté qui sera déçu de ne pas te voir en course parce que, mec, tu étais super sympa à regarder, c'était un effort incroyable et ouais, on ne sait jamais, le temps fait des siennes mais, en parlant de temps, tu m'as donné bien plus que ce que j'aurais pu demander, alors merci infiniment, je l'apprécie vraiment. C'est l'endroit parfait pour finir et j'ai hâte de voir ce film quand tu...

[01:30:46] **Pal Takats:** le voir, je serai tellement content de vous voir dans le

[01:30:46] **Gavin McClurg:** Il faudra montrer ça à tout le monde, ça a l'air génial. Bon courage pour ce projet, pour Columbia, et pour ta copine, ça a l'air d'être un autre projet majeur dont on n'a même pas eu le temps de parler. Très cool, merci.

[01:31:00] **Pal Takats:** Merci beaucoup, on se reparle bientôt, salut.

[01:31:03] **Gavin McClurg:** Santé, au revoir.

[01:31:09] Eh bien, j'espère que vous avez apprécié ça. C'est vraiment cool de s'asseoir avec Pal et de récupérer toutes ces infos géniales. Si vous tirez quelque chose de ce podcast, si vous appréciez l'émission ou si vous la découvrez pour la première fois, je vous invite vraiment à retourner voir toutes les autres émissions qu'on a faites, toutes ces émissions incroyables qu'on a eues par le passé avec tellement de pilotes incroyables. Il y a énormément d'infos super intéressantes. Mais si vous tirez quelque chose de ça, comme je le demande toujours, tout ce qu'on demande, c'est un dollar par émission. C'est un podcast soutenu par les auditeurs. En fait, ça coûte assez cher de produire tout ça et c'est évidemment extrêmement chronophage. On apprécie vraiment ceux d'entre vous qui nous soutiennent. Vous pouvez le faire directement via PayPal ou vous pouvez vous inscrire au "buck a show". C'est tout ce qu'on a jamais demandé, un dollar par émission. Vous pouvez vous inscrire sur patreon.com/cloudbasedmayhem et obtenir du contenu bonus. Si vous vous inscrivez à certains niveaux, vous pouvez avoir une casquette, un t-shirt et plein d'autres trucs, alors allez voir ça, c'est plutôt sympa. Il y a aussi des images vraiment cool qui ne sont pas dans le film de North and Known et... ouais, on se voit à la prochaine émission. Envolez-vous prudemment, allez loin, amusez-vous bien. Salut.

Deutsch

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

Show notes

Pal Takats begann vor 16 Jahren in den Tiefebene Ungarns mit dem Fliegen und hat seither eine Karriere aufgebaut, die jeder Pilot beneiden würde. Als einer der ersten Red Bull Acro-Piloten und der Mann, der für viele der aktuellen und modernen Acro-Kombinationen (the Joker, Cowboy, Esfera, etc.) verantwortlich ist, führt Pal Paramotor-Demos für Red Bull bei Air Races auf der ganzen Welt durch, geht in seiner Freizeit Basejumping, fliegt Speedwings, ist zweimal bei den Red Bull X-Alps gestartet (er war 2009 auf dem 8. und 2017 auf dem 7. Platz), ist ein außergewöhnlicher Cross-Country- und World-Cup-Wettbewerbspilot, aber der Weg dorthin war nicht immer ein Spaziergang.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Eins, zwei, eins, zwei, drei, vier.

[00:00:07] **Pal Takats:** Aber Fullstalls und Wingovers sind die zwei elementaren und wichtigsten Manöver, die Teil einer Art Grundprüfung oder einer Grundlizenz sein sollten, die die Leute beherrschen müssen, bevor sie irgendwas machen, wie ihre Zertifizierung oder das zweite oder irgendwelche fortgeschrittenen Sachen.

[00:00:31] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloud Base Mayhem. Ich freue mich sehr, euch diese Show zu präsentieren. Ich habe versucht, mich mit Pal Takats zusammenzusetzen, dem Weltmeister im acro, Red Bull Athleten und zweimaligem Teilnehmer der Red Bull X-Alps im Jahr 2009 und dann Big Gap. Dieses Jahr bin ich mit ihm geflogen und er hat alles abgerissen. Er hat wirklich, wirklich gut abgeschnitten. Ein sehr erfolgreicher XC Pilot. Und natürlich einer der Besten, der maßgeblich für die Schaffung der neuen Ära von acro-Moves verantwortlich ist, wie den Joker, den Cowboy und viele andere. In dieser Show sprechen wir über all die tollen Dinge, einschließlich seines beinahe tödlichen Unfalls, der ihn 2012 ins Koma versetzt hat,

[00:01:16] Er flog einen winzigen Mini-Schirm, einen kleinen Speed-Schirm, einen Sechser. Und dann gab es in diesem Jahr wieder einen richtig schlimmen Unfall beim Basejumping, bei dem er eine schlechte Landung hatte, und was das mit seiner Perspektive gemacht hat. Und wie es sein Fliegen verändert hat und viele Dinge, die wir hier im Mayhem regelmäßig besprechen, aber einige der Dinge, die er über die Sicherheit und das sagt, was die Leute lernen müssen – natürlich kommt Groundhandling zur Sprache –, sind Dinge, die ich nicht gelernt hatte. Die hatte keiner unserer anderen Gäste gehört, und das ist ziemlich bemerkenswert. Er arbeitet an einer langen Videoserie, die bald erscheinen wird und viel über Sicherheitsmanöver und so etwas in der Art spricht. Aber ja, jedenfalls werdet ihr viel aus diesem Gespräch mitnehmen. Bevor wir dazu kommen, noch ein paar organisatorische Dinge: Schaut euch den Bonus-Podcast mit Kregel an, in dem er alle eure Fragen beantwortet, die ich über Facebook und andere Kanäle erhalten habe.

[00:02:13] Das war sozusagen die Fortsetzung, die Dinge, die wir in der ersten Folge nicht abdecken konnten, und die im Patreon-Feed verfügbar sind. Das ist quasi ein Bonus. Es ist also für diejenigen von euch verfügbar, die den Podcast unterstützen. Entweder über PayPal oder über Patreon – falls ihr den Podcast unterstützt habt und den Link nicht erhalten habt, hättet ihr eigentlich den Newsletter bekommen müssen. Aber meldet euch einfach über cloudbasedmayhem.com bei mir. Schickt mir eine E-Mail und ich schicke es euch zu. Das Gleiche gilt auch für den X-Alps Podcast, den Nik Hawks mit mir über das Rennen dieses Jahr gemacht hat. Der ist auch im Patreon-Feed. Wenn ihr kein Patreon-Supporter seid, geht dort mal vorbei auf patreon.com/cloudbasedmayhem. Dort könnt ihr euch anmelden und all diese coolen Bonusmaterialien abrufen, die wir dort veröffentlichen. Ich habe auch viele Anfragen für Musik in verschiedenen Folgen erhalten.

[00:02:59] Und jetzt haben wir eine Spotify-Playlist, die die gesamte Musik aus allen bisherigen Folgen enthält. Ich werde sie fortlaufend ergänzen. Das ist kostenlos auf Spotify verfügbar. Ihr könnt danach suchen: Cloud based mayhem podcast, oder ihr findet sie im Facebook-Feed von cloud based mayhem. Wenn euch unsere Seite cloud based mayhem gefällt, könnt ihr dort all diese Art von Material finden. Ich werde das irgendwann auch auf die Website stellen. Das habe ich noch nicht, aber ich werde es tun. Die andere spannende Sache ist: Red Bull und Real Water Productions haben

ziemlich viele – es sind vier – Behind-the-Scenes-Videos erstellt. Viele von euch haben wahrscheinlich „The Making Of“ gesehen, aber vielleicht noch nicht die anderen. Ich habe all diese auf meinem Vimeo-Kanal hochgeladen. Wenn ihr also auf [cloud based mayhem dot com](http://cloudbasedmayhem.com) geht und auf den kleinen Vimeo-Link klickt, findet ihr all diese und weitere Filme, die wir über die Jahre gemacht haben.

[00:03:50] Aber die Behind-the-Scenes-Videos, die sie für North und Known gemacht haben, sind echt cool. Da gibt es eins über die Verpflegungskästen. Da gibt es eins über die Hauptfiguren, Dave und mich – sozusagen darüber, wie wir uns verstanden haben und wie wir uns durch die ganze Sache getragen haben, was echt lustig war. Da gibt es natürlich das „Making of“, und da gibt es eins darüber, wie wir es gemacht haben, das ist ein siebenminütiger Schnitt. Das ist einfach unglaublich. Und da gibt es eins über die Verpflegungskästen. Denn der größte Knackpunkt der gesamten Expedition war mit Abstand die Verpflegung. Das war die Sache, für die ich sechs Jahre gebraucht habe, um herauszufinden, wie man das macht. Es hat nicht perfekt funktioniert, aber es hat irgendwie funktioniert. Wir haben es geschafft. Also ich schätze, es hat funktioniert. Aber ja, das Anlegen dieser Verpflegungskästen, wie sie funktionierten und wie das alles ablief. Und wie wir trotzdem noch lange nicht genug Essen hatten. Also schaut euch das auf Vimeo an, auf meiner Vimeo-Seite, da könnt ihr all das sehen.

[00:04:37] Die sind ziemlich cool. Und dann gibt es zum Schluss noch ein paar richtig coole Giveaways. Wir werden das wieder öfter machen, für wen auch immer. Was ich dieses Mal stattdessen machen würde, anstatt das mit den Bewertungen zu machen, wie wir es in der Vergangenheit getan haben: Ich würde mich freuen, wenn ihr die Show einfach in verschiedenen Facebook-Gruppen teilt, egal wo auf der Welt ihr seid. Wir haben alle Facebook-Gruppen, Flying-Facebook-Gruppen. Und wenn ihr das postet, schreibt etwas Cooles dazu und schickt mir, was ihr gemacht habt. So kann ich mir zum einen über diese anderen Gruppen bewusst werden, aber auch sehen, wie ihr die Nachricht verbreitet. Ich habe drei Sachen. Ich habe einen Flymaster B1 Vario, der nicht mehr ganz aktuell ist. Aber wenn ihr nach einem Vario sucht, mit dem man herumspielen kann, habe ich einen davon. Ich habe eine brandneue PowerMast Power... wie heißt das noch? Power Traveler.

[00:05:22] Entschuldigung, Power Traveler Batterie. Wisst ihr, also die wiederaufladbare Batterie, die sie uns bei den X-Alps 2015 gegeben haben. Die ist nie benutzt worden. Ich hoffe, sie ist fabrikneu. Also eine richtig coole Vol-biv Batterie oder eine Flugbatterie, die man benutzen kann. Ich glaube, sie hat so 10.000 Ampere-Stunden. Und dann habe ich ein NOCO X-Grid 5-Watt-Solarmodul. Meiner Meinung nach etwas zu klein für richtige Vol-biv-Trips. Wisst ihr, meiner Erfahrung nach braucht man eher etwas im Bereich von 7 bis 9 Watt. Aber definitiv gut genug, um zum Beispiel das Handy aufzuladen oder so kleine Sachen zu machen. Oder für eine kurze Vol-biv, bei der man nicht viel Strom braucht. Es ist ein schönes, kleines, leichtes Solarmodul. Also fabrikneu und einsatzbereit.

[00:06:07] Noch in der Box. Alle drei Sachen werde ich für denjenigen bereithalten, der die beste Arbeit leistet, um die Mundpropaganda für diese Show zu verbreiten. Also schickt mir die zu. Nochmals, macht das bei euren Freunden oder in euren Gruppen oder bei jedem, von dem ihr denkt, dass er nichts vom Podcast weiß. Und schickt mir das über cloudbasedmanager.com. Dort findet ihr die E-Mail und alles andere. Ihr könnt mir das schicken, damit ich Bescheid weiß. Und wir ziehen bis, oh, mal sehen, Ende November einen Gewinner. Also, Pal Takats, lass uns anfangen. Ich denke, das wird dir richtig gefallen. Hier gibt es einige tolle Sachen. Es macht einen Lust darauf, wieder rauszugehen, und schon wieder hören wir von Groundhandling. Aber auch von der Bedeutung von Stalls und anderen Manövern, um sicher zu bleiben. Und von der unglaublichen Karriere, die er in den letzten 16 Jahren des Fliegens hatte.

[00:06:54] Er fing mit 16 an. Hat es wirklich gut gemacht. Er hat dieses Jahr die X-Alps geflogen, so wie er es auch 2009 getan hat. Eine wirklich interessante Persönlichkeit. Er hat gerade ein ganzes Stück Land in Columbia bekommen. Und er zieht für ein halbes Jahr mit seiner Freundin dorthin. Aber er ist ein sehr aktiver Pilot. Super leidenschaftlich. Und er hatte einige Rückschläge auf seinem Weg, so wie wir alle. Und ich denke, das wird dir gefallen. Also ja, bitte genieße dieses Gespräch mit Pal Takats. Pal,

[00:07:27] echt klasse. Wir wollten das schon eine Weile versuchen. Aber ich glaube, du bist der erste Mensch auf der Welt, den ich getroffen habe, der noch beschäftigter ist als ich. Also danke, dass du dir die Zeit nimmst. Es ist irgendwie lustig, ich habe verstanden, dass du in Indianapolis bist. Fangen wir damit an. Was machst du denn, Mann? Du bist im falschen Teil der Welt.

[00:07:43] **Pal Takats:** Man könnte das so sagen. Ich bin hier für das Red Bull Air Race zum letzten Halt der Saison 2017. Wie du vielleicht weißt, mache ich seit ein paar Jahren an den meisten Stationen Paramotor-Demos. Das ist also die letzte der Saison. Aber ich bin nur für sechs Tage hier.

[00:08:06] **Gavin McClurg:** Weißt du was? Ich wusste, dass du all diese Demos machst und die Vorführungen machst. Aber ich dachte, es wäre acro ohne Motor. Das wusste ich nicht. Also, machst du so richtiges acro-Zeug, aber mit einem Paramotor?

[00:08:17] **Pal Takats:** Nein, nicht wirklich. Die meisten dieser Events finden in ziemlich stark eingeschränkten Lufträumen statt, oft in der Nähe großer Flughäfen. Die Deckenhöhe ist also recht niedrig. Und ich habe normalerweise... Im Grunde beträgt meine Showzeit 10 Minuten. Das beinhaltet auch den Start und die Landung. Da bleibt also keine Zeit, um hoch zu steigen, um zum Beispiel radikale Sachen zu machen. Meistens mache ich nur einige grundlegende Aerobatik-Manöver, ziehe einen langen Streamer, nutze meinen Rauch und mache Bodenspiralen oder ziehe die Füße über den Boden. Und diese Gebiete sind ziemlich groß. Also muss ich hier ein bisschen was machen und dort ein bisschen was. Ich besuche die verschiedenen Zuschauerbereiche, und die 10 Minuten sind ziemlich schnell um.

[00:09:07] **Gavin McClurg:** Alles klar. Also, für diejenigen, die zuhören – ich möchte gerne zu den neueren Ereignissen kommen, weil ich weiß, dass du seit den X-Alps extrem beschäftigt warst. Und bevor wir hier mit der Aufnahme begonnen haben, hast du mir erzählt, dass du Land in Kolumbien hast und du und deine Freundin dorthin fliegt. Wir haben also viel zu besprechen. Aber, wisst ihr, für diejenigen, die in den letzten 15 Jahren etwas anderes im Kopf hatten: Kannst du uns das, wie soll ich sagen, das PALTAC geben? Es ist wie ein Lebenslauf, weißt du, was man auf dem Papier stehen hat, vielleicht ein paar Höhepunkte nennen. Denn, zumindest für mich, ist deine Geschichte wirklich acro. Aber du hast jetzt zweimal bei den X-Alps mitgemacht. Bring aber bitte alle auf den neuesten Stand, die mit deiner Geschichte nicht vertraut sind.

[00:09:50] **Pal Takats:** Okay. Also, ich bin jetzt 32 und habe mit 16 angefangen zu fliegen. Ich komme aus Ungarn, Budapest. Also, ein ziemlich flaches Land. Und irgendwie bin ich ziemlich schnell in den acro Bereich gekommen und habe all meine Bemühungen, meine Motivation und mein Geld hineingesteckt, um so schnell wie möglich voranzukommen, einfach aus purer Leidenschaft. Und, nun ja, angetrieben davon, habe ich schließlich an den World Cups teilgenommen, die ich dreimal gewonnen habe. Zweimal im Solo und einmal im Synchro. Und einmal bin ich Zweiter geworden. Ich meine, ziemlich gute Ergebnisse. Aber dann bin ich 2011 irgendwie aus diesem Bereich ausgestiegen.

[00:10:37] Aber wissen Sie, ich war auch immer ein sehr leidenschaftlicher cross country Pilot. Aber man hat mich nie wirklich auf den Podesten im High-Level-Bereich gesehen. Das liegt wahrscheinlich daran, dass ich noch nicht so viel Zeit und Mühe in den Wettkampf gesteckt habe. Aber wie Sie sagten, habe ich zweimal an den Red Bull X-Hubs teilgenommen. Die meisten Leute erinnern sich wahrscheinlich nicht mal daran, dass ich das 2009 gemacht habe und auf dem achten Platz landete. Und dieses Jahr habe ich es wieder mit Ihnen gemacht. Und nun ja, ich habe einige der neuesten... naja, es ist nicht mehr wirklich das Neueste.

[00:11:23] Weil seitdem viel Neues in der New School kam. In der Aerobatik. Aber im Grunde habe ich die Grundlage für das heutige New School acro-Fliegen erfunden. Das waren einige neue Verbindungen. Im Grunde ein neuer Stil, um bestimmte Dinge auszuführen. Und Diasfera, Cork, Joker, Cowboy und Booster. Und diese Art von Sachen. Und mit Gabor Casey haben wir den...

[00:11:57] Infinity Tumbling im Tandem 2010. Das war eine ordentliche Leistung. Und... was noch? Ich habe auch... was niemand weiß, weil es nie veröffentlicht wurde. Es ist eines dieser Projekte, die irgendwie in den Archiven verschwunden sind. Aber ich habe einen Guinness-Weltrekord im Tandem Infinity Tumbling. Das war 2014, glaube ich. In Argentinien. Seid ihr dafür aus einem Ballon gesprungen? Oh, aus einem Hubschrauber. Ah. Tandem. Das war's.

[00:12:35] **Gavin McClurg:** Ja. Wow. Deine Passagierin muss begeistert gewesen sein.

[00:12:40] **Pal Takats:** Ja. Ja. Seid ihr aus dem Sack gesprungen? Oder seid ihr... Es war eine Frau.

[00:12:45] **Gavin McClurg:** Sie. Wow. Ja, ja. Und wie seid ihr aus dem Heli ausgestiegen? Habt ihr die Taschen abgenommen?

[00:12:51] **Pal Takats:** Ja, ja. Wir haben die Taschen abgenommen. Okay.

[00:12:53] **Gavin McClurg:** Wow. Das muss ja aufregend gewesen sein. Es

[00:12:55] **Pal Takats:** war mit Squash Falcon zusammen. Sie ist Britin. Oh, ja. Du hast wahrscheinlich schon von ihr gehört.

[00:13:02] **Gavin McClurg:** Ja. Sie hat ... sie hat eine schöne Story für Sidetracked mit mir über das letzte X-House 2015 gemacht. Ah, ja. Schön. Schön. Ja. Sie macht Spaß. Oh, wow. Das ist ja Wahnsinn. Also, wie viele hast du im Tandem-Rekord geschafft?

[00:13:15] **Pal Takats:** Offiziell 140.

[00:13:18] Wahnsinn.

[00:13:19] **Gavin McClurg:** Wie war das... Hat sie überall hochgebrochen oder ging es ihr gut?

[00:13:23] **Pal Takats:** Ah, sie hat das super gemacht. Einfach klasse. Ich meine, nach der Landung musste sie eine halbe Stunde liegen bleiben, aber ansonsten war sie klasse. Das ist nicht schlecht. Wie auch immer, ich werde wahrscheinlich einfach das Rohmaterial veröffentlichen, damit es wenigstens irgendwie online ist.

[00:13:43] Und ja, nun, was ich auch noch erwähnen möchte, ist, dass ich der Ersteller von JustDarkCrow.com bin, was im Grunde die... die größte Website über Akrobatik-Gleitschirmfliegen ist. Sie ist schon 11 Jahre alt und ich bin ziemlich stolz darauf und arbeite immer noch hart an der Weiterentwicklung. Es ist einfach irgendwie knifflig. Ich meine, es gibt viel zu tun nebenher, aber ich bin immer noch sehr motiviert, das weiter voranzutreiben. Und obwohl Facebook im Grunde... mm. All diese Community-Seiten in gewisser Weise abgelöst hat, habe ich trotzdem die Hoffnung nicht aufgegeben.

[00:14:29] Und eigentlich ist es immer noch ziemlich beliebt, es gibt viele Videos und das Forum läuft noch.

[00:14:35] **Gavin McClurg:** Ja, klar. Jeder verfolgt das. Ich meine, jeder interessiert sich für acro. Also vor 16 Jahren, kurz nach 2000, hast du angefangen zu fliegen. Wann... Ja. Wann... Also, was war der Auslöser, um mit dem Fliegen anzufangen, da du aus Ungarn und Budapest kommst, wie du sagtest, in den Flachlandregionen? Ja. Und wann wurde es... Wann war der Moment, so nach dem Motto: Wow, ich könnte das zu meinem Job machen, und wann kam Red Bull ins Spiel? Also drei Fragen da. Sorry, zu viele, aber...

[00:15:01] **Pal Takats:** Ich habe mich schon vorher auf solche verrückten Aktivitäten eingelassen, wie Skaten und Rollschuhlaufen, und dann bin ich irgendwie zum Höhlenwandern gekommen. Das war die erste richtige Leidenschaft, in Höhlen hinabzusteigen und richtige Touren zu machen. Und das habe ich vier Jahre lang ziemlich intensiv gemacht, ich könnte sagen, fast jede Woche. Und von da aus bin ich zum Gleitschirmfliegen gekommen, was ziemlich lustig ist. Also vom Untergrund hoch zu gehen und die Wolken zu durchbrechen, so...

[00:15:42] **Gavin McClurg:** Von unterirdisch zu überirdisch, ich weiß gar nicht, wie das andere Wort heißt.

[00:15:47] **Pal Takats:** Ja, ja, ja. Also in Budapest, wo ich aufgewachsen bin, gibt es diesen Flugplatz. Er liegt quasi direkt am Stadtrand. Und man konnte zwischendurch Leute sehen, die da oben hingen, wie kleine Mücken. Und so fing ich an... meine Aufmerksamkeit richtete sich darauf und, weißt du, das Internet war noch ziemlich neu, aber es gab schon einige Videos und Informationen dazu. Also habe ich etwas recherchiert und dann auch während des Höhlenlochs... habe ich einige dieser Typen, Piloten, kennengelernt, und dann habe ich einen Kurs gemacht und war sofort süchtig, wie die meisten von uns. Und dann war der Weg zum Profi sozusagen eine eher ungeplante und natürliche Entwicklung.

[00:16:42] Im Grunde wollte ich einfach so viel wie möglich fliegen, und dann habe ich die Schule beendet, aber zum Glück bin ich nicht an die Uni gegangen, weil meine Noten damals nicht so gut waren. Also konnte ich nicht... ich kam ohne eine Zusatzprüfung nicht rein, und die Prüfung war ziemlich anspruchsvoll, also habe ich sie nicht beim zweiten

Mal geschafft. Ich wollte... ich wollte Geographie lernen, weil das das Einzige war, woran ich denken konnte. Das Einzige, das mich, weißt du, genug interessieren würde. Ja. Ja. Und dann, wie es in unserer Branche so läuft. Also war ich damals jung, talentiert, hab mich reingehängt und versucht, so schnell wie möglich zu lernen, und die Leute haben das gesehen.

[00:17:33] Und dann, wisst ihr, fingen die Dinge an zu passieren. Ich bekam günstigere Ausrüstung und habe meine erste Ausrüstung bereits zu einem besseren Preis gekauft. Und dann war der nächste Schirm... der war sogar noch günstiger, weil der Händler in Ungarn mich quasi mit einem Händlerpreis gesponsert hat, was klasse war. Und dann haben wir ziemlich schnell gemerkt, ich sage wir, weil es im Grunde Gabor und ich und einige andere Jugendliche waren, aber besonders Gabor und ich haben uns etwas härter in diese Richtung durchgekämpft. Und wir haben gemerkt, dass wir, wenn wir das richtig machen, tatsächlich nicht so viel für die Ausrüstung ausgeben müssen und vielleicht sogar reisen oder zumindest günstiger reisen können.

[00:18:28] Und so fing es an. Und zum Glück war das eine ziemlich natürliche Entwicklung hin zu unseren ersten Sponsoren. Und das passierte tatsächlich durch ein Event, einen verrückten kleinen acro Wettbewerb. Ja. Den hat mein Freund 2004 in Ungarn organisiert, über Boden. Es war nicht wirklich, na ja, es war ein XContest, aber es war eher wie ein Treffen, bei dem die ganz wenigen acro Piloten, die acro flogen, zumindest in Ungarn, sich quasi trafen und all ihr verrücktes Zeug über Boden durch Schleppflüge gemacht haben. Und irgendwie haben wir diesen Wettbewerb gewonnen.

[00:19:17] Ja. Und dann landeten wir beide irgendwie auf dem ersten Platz mit der gleichen Punktzahl. Das führte zu unserem ersten Sponsor, einem ungarischen Hauptsponsor. Und Red Bull war Co-Sponsor dieser Veranstaltung mit, na ja, im Grunde nichts weiter als einem Zelt und ein paar Dosen.

[00:19:42] Aber sie wussten eigentlich schon irgendwie von uns. Aber das kam erst später. Ja. Und später waren wir, wissen Sie, irgendwie zu schüchtern und haben uns nicht wirklich getraut, dort hinzugehen und zu fragen: Hey Leute, ich bin bei Red Bull dabei. Wollt ihr uns sponsern? Wir wussten einfach, dass es noch zu früh war. Also haben wir auf den richtigen Moment und die richtige Art gewartet, sie anzusprechen. Und das passierte erst vier Jahre später, 2008, als wir unseren ersten Vertrag bekamen. Und offensichtlich mussten wir dafür bereits einige Ergebnisse in internationalen Wettbewerben vorweisen, und genau dort konnten sie schon sehen, dass das Ganze ernst wird.

[00:20:31] Und 2007 habe ich den Solo-Weltcup schon gewonnen. Es wurde also ziemlich ernst. So sind sie dazu gekommen. Also

[00:20:41] **Gavin McClurg:** Alter, ich, ich könnte mich da irren, korrigier mich, wenn ich falsch liege, aber es schien für dich so zu sein, dass es in deiner Karriere diesen Moment oder diese Zeit gab – und vielleicht, und ich will unbedingt über deine Action im Jahr 2012 sprechen, vielleicht war das, vielleicht war es deswegen. Aber weißt du, wann, wann hat es, ich habe das Gefühl, auf irgendeine Weise hat sich deine Karriere wirklich gewandelt, weißt du, weg von der World Cup-Szene und den Wettbewerben und dem richtigen Pushen von acro und dem Erfinden neuer Tricks hin zu, weißt du, du bist immer noch echt jung, aber ich sehe dich jetzt eher wie den... Ja, wie den Raul des Sports, weißt du, wo du, du bewertest vielleicht mehr oder du bist mehr, ähm, weißt du, es schien, als hättest du dich in gewisser Weise davon gelangweilt.

[00:21:29] War das wahr oder ist es, oder ja,

[00:21:31] **Pal Takats:** Ja, absolut. Also, der Unfall an sich war eine sehr unglückliche Sache, aber nur meine engen Freunde wissen, dass ich zu diesem Zeitpunkt, in diesem Moment, bereits entschieden hatte, diesen Lebensstil aufzugeben und auf diese Weise nicht mehr zu antreten. Und eigentlich wollte ich 2011 noch einmal gewinnen, weil ich wirklich den Drang hatte, den Gesamtsieg beim Weltcup von 2007 noch einmal zu wiederholen. Im Grunde wollte ich mir damit beweisen, dass es nicht nur eine einmalige Sache war, sondern dass ich das wiederholen kann, wenn ich wollte. Was ich auch tat, aber danach wollte ich es dabei belassen.

[00:22:18] Und ich habe das eigentlich nicht öffentlich verkündet, weil ich nicht weiß, aus welchem Grund ich das nicht getan habe, aber dann kam der Unfall und, wissen Sie, ich schätze, für die meisten Leute ist es ziemlich offensichtlich, wenn man diese Ereignisse einfach nacheinander betrachtet und dann sieht, dass ich nicht mehr zurückkehre, um zu

konkurrieren und so weiter. Es dachten wahrscheinlich alle, ah, sicher. Er will nicht mehr konkurrieren, weil er irgendwie nicht mehr gut genug ist oder er ist nicht mehr der alte Pal oder was auch immer, was natürlich stimmt. Ich bin nicht mehr der alte Pal. Ich meine, wie könnte man das nach so einem Ereignis sein? Aber meine engen Freunde wissen alle, dass das nicht der Fall war.

[00:23:05] Ich habe mich also eigentlich schon im Moment entschieden, aufzuhören, als ich die Trophäe in der Hand hielt, im Grunde 2011. Ja. Aber dann kam der Unfall und offensichtlich werde ich nicht öffentlich sagen: „Ah, wissen Sie, ich habe mich nach dem Unfall dazu entschieden aufzuhören.“ Ich meine, das wäre wahrscheinlich eine noch schlechtere Option, das so zu kommunizieren. Und sowieso habe ich darüber vorher nie, nie öffentlich oder in irgendeiner Weise gesprochen. Es ist also ziemlich lustig. Und, was war die andere Frage? Oh ja. Also haben Sie völlig recht. Meine Karriere hat definitiv auch meine Sichtweise auf die Dinge verändert.

[00:23:57] Ich werde ganz ehrlich sein. Ich bin in gewisser Weise nicht mehr der verrückte junge Typ. Und der Unfall war definitiv eine lebensverändernde Erfahrung, bei der ich mich selbst hinterfragen und viele Dinge überdenken musste, aber das hat nichts damit zu tun, dass ich aufgehört habe zu Wettkämpfen anzutreten. Es hat viel mehr damit zu tun, dass der Lebensstil als Weltcup-acro-Pilot ziemlich intensiv ist und viel Training erfordert. Und wenn man wirklich gut werden und bleiben will, beschränken sich die Trainingsmöglichkeiten auf sehr wenige Orte auf der Welt, an denen man mindestens zwei Monate im Jahr verbringen muss, um hart zu trainieren und sich immer weiter zu pushen.

[00:24:56] Und dann, weißt du, das Schlimmste am aktuellen Bewertungssystem und dem aktuellen Wettbewerb ist, dass nicht unbedingt der Beste gewinnt, sondern manchmal spielt auch der Sonnenstand eine Rolle – zu viel Subjektivität. Ja, viel zu subjektiv. Und es ist irgendwie sehr enttäuschend, wenn – und das kann in beide Richtungen gehen – es entweder zu deinem Vorteil oder zu deinem Nachteil sein kann. Ich meine, manchmal habe ich selbst höhere Punkte bekommen, als ich verdient hatte, aber zu anderen Zeiten weniger als ich verdient hatte. Es ist also wirklich, wirklich schwierig. Ich meine, ich beurteile nicht diejenigen, die diesen wirklich schweren Job machen, weißt du, die Punkte sofort vergeben, während sie die Manöver nacheinander und dann die Landung sehen, und da passiert so viel und es ist wirklich hart.

[00:25:56] Also jede Sportart

[00:25:58] **Gavin McClurg:** das ist einfach echt knifflig, weißt du, Turnen, Eiskunstlauf, nenn mir was, das ist einfach schwer. Weißt du, es wird immer Leute geben, denen das gefällt und denen nicht. Das ist schwierig.

[00:26:08] **Pal Takats:** Genau. Genau. Und dann kommt auf der anderen Seite, wenn man cross country fliegt, es ist super objektiv. Du hast deine GPS-Route, sie laden dein Tracklog herunter und das ist deine Leistung. Es gibt keine Möglichkeit zu schummeln oder etwas zu verändern. Ja. Natürlich ist es wieder eine sehr komplizierte Berechnung, wie die Ergebnisse ausgehen, aber der Beste wird gewinnen. Ja. Ja.

[00:26:41] **Gavin McClurg:** Bevor wir also zum XC übergehen, weiß ich, dass es Leute gibt, denen ich Fragen zum acro stellen muss – das sind die Hörer, die entweder damit anfangen oder schon dabei sind. Aber ich denke, wir sollten über deinen Unfall sprechen. Was ist 2012 in Zermatt passiert? Denn das andere ist ja, du hast gerade die X-Alps bestritten, was für mich zumindest in diesem Sport – nicht die acro-Seite, sondern – quasi das Paradebeispiel dafür ist, dass du keine Person bist, die keine Mut hat. Und du

[00:27:16] **Pal Takats:** du bist keine Person, die keine Mut hat. Und, und, du bist keine Person, die keine Mut hat. Und, und, du bist keine Person, die keine Mut hat. Und, und, du bist dazu

[00:27:16] **Gavin McClurg:** davon zurückzukommen, wisst ihr, das war keine verstauchte Knöchel, das war ein schwerer Unfall. Und wisst ihr, ich möchte – leider nehmen wir an diesem Sport teil, der vielen Menschen wehtut, viele werden verletzt. Und eine der Hauptfragen, die ich von unseren Hörern bekomme, ist, wie man zurückkehrt – und dabei geht es nicht um die körperliche Seite, sondern um die mentale Seite. Also vielleicht alles in eurem Handeln berücksichtigen. Ich denke, da gibt es vieles, wovon die Leute lernen können.

[00:27:42] **Pal Takats:** von dem. Sicher. Es war ein Speedriding-Unfall und ich bin mit sechs Quadratmetern geflogen, was wir heute wissen, dass zu klein ist. Die Top-Leute, die absoluten Super-Piloten, die härtesten Typen, die fliegen

nicht mal eine Sechs, ich meine vielleicht einen oder zwei Meter größer, aber das ist einfach zu klein und zu schnell und zudem super empfindlich. Aber das Problem war eigentlich nicht das, sondern um es kurz zu machen, es hat mir nicht den Auftrieb gegeben, den ich in genau diesem Moment brauchte, weil ich nicht schnell genug war, da ich damit erst vielleicht drei Flüge gemacht hatte, das war vielleicht der vierte, und ich hatte nicht den Auftrieb, um über eine Klippe zu springen, und ich bin quasi mit der Straße direkt vor der Klippenkante abgeschlagen, was mich das Gleichgewicht verlieren ließ, und wahrscheinlich nur durch das Verlieren des Gleichgewichts ist der Schirm quasi aus der Position geraten, und dann bin ich gefallen, und ich meine, ich erinnere mich an alles, aber die Sache ist, der Gleitschirm ist irgendwie einfach verschwunden, ich kann nicht genau erklären, warum oder was passiert ist, wahrscheinlich hatte er einen Klapper, aber die Sache ist, ich bin quasi im freien Fall runtergefallen, und wenn ich sage, dass ich im freien Fall runtergefallen bin, dann weiß ich, dass ich im freien Fall runtergefallen bin, weil ich Basejumping mache und ich weiß, wie sich das anfühlt, wenn man aus dem Stand beschleunigt.

[00:29:28] Dieses Gefühl, in den freien Fall zu gehen – das war es, genau das. Im Grunde war es dieser Beschleunigungssound, diese Windgeschwindigkeit; die war exakt dieselbe, wenn man von einer Klippe springt. Und das war ziemlich beängstigend. Ich kann es mir nicht ganz sicher sein, aber ich schätze, es war ein Fall von etwa 20 Metern, weil es ein ziemlich langer Sturz war. Und wenn ich zurück zur Klippe schaue, sah die auch ziemlich hoch aus, aber ich konnte die genauen Proportionen von dort oben nicht sehen.

[00:30:07] **Gavin McClurg:** warst du schon verletzt, weil du gegen das Ende gestoßen bist, bevor du losgegangen bist? Erinnerst du dich oder nicht?

[00:30:13] **Pal Takats:** Ich glaube nicht. Ja, ich glaube nicht, vielleicht, aber definitiv nicht ernsthaft. Also, die schweren Verletzungen entstanden dadurch, dass ich einen riesigen Krater im Schnee verursacht habe, in den ich irgendwie glücklicherweise zuerst mit dem Hintern eingeschlagen bin, und das hat quasi einige meiner Wirbel zusammengedrückt. Und auf dem Weg dorthin habe ich mir das Bein gebrochen, eine offene Fraktur, und nun ja, ich hatte im Grunde den ganzen Körper total verstümmelt, weißt du, ich habe den Moment nicht gespürt, weil offensichtlich das Adrenalin übernommen hat, aber als ich zwei Wochen später aus dem Koma aufwachte, konnte ich immer noch Schmerzen überall spüren, an allen Rippen und an deinem... wie sagt man? Am Po? Ja, genau. Und nun ja, die...

[00:31:30] Das Schlimmste an der ganzen Sache war, dass ich auch eine Gehirnerschütterung hatte, und das führte am nächsten Tag zu einem zunehmenden Druck im Schädel, einem Schädeldruck, weshalb sie mich aus diesem Grund tatsächlich in ein künstliches Koma versetzt haben, um meinen Körper quasi abzuschalten und in den Standby-Modus zu versetzen. Und zum Glück haben sie das nur mit Medikamenten bewältigen können, aber während des künstlich herbeigeführten Komas bekam ich auch eine Lungenentzündung, was dann zu einer wirklich lebensbedrohlichen Situation wurde. Dein Körper ist also schon im Schock durch all die multiplen Verletzungen plus die Gehirnerschütterung mit diesem zusätzlichen Druck, plus du bist im Koma, plus du hast eine Lungenentzündung – das war eine wirklich gefährliche Kombination. Und Gott sei Dank bin ich irgendwie aufgewacht, und es ist verrückt, aber ich bin an meinem Geburtstag aufgewacht. Nachdem sie nach einer Weile sahen, dass es mir tatsächlich besser ging, haben sie die Medikamente abgesetzt, um mich aufzuwecken, aber ich kam nicht zurück – ich öffnete zwar die Augen, aber ich war nicht da, weißt du? Es war so... und das war der Moment, in dem es für meine Lieben wirklich gruselig wurde, weil sie... die Ärzte vielleicht dann... nein, nein, nein, aber in diesem Moment wussten die Ärzte nicht mehr, was passieren würde. Es konnte also sein, dass sie nichts mehr sagen konnten, ob ich morgen aufwache, nächste Woche zurückkomme, in einem Monat oder nie wieder.

[00:33:38] Und also, je länger man im Koma bleibt, desto mehr Schaden erleidet man wahrscheinlich, desto mehr Fähigkeiten verliert man. Im Grunde sagten sie meiner Familie, dass sie nicht sicher sein konnten, ob ich, wenn ich aufwache, vielleicht wie ein Zweijähriger bin oder ob ich nicht mehr sprechen kann oder das nicht mehr kann. Ich kann mir das nicht vorstellen. Es tut mir wirklich leid, besonders meiner Familie und meiner damaligen Freundin, die offensichtlich auch eine ziemlich schwere Zeit durchgemacht hat.

[00:34:24] aber wow, und das ist verrückt, aber ich glaube irgendwie an solche Dinge, wie eine höhere Macht, die ich niemals Gott nennen würde, weil ich nicht an so einen Kram glaube, aber ich meine, Gott – Gott erschafft in dieser Gesellschaft nur Tod, Krieg und Leid, aber wenn es einen Gott gibt, dann muss das irgendeine andere Macht sein, eher

ich weiß nicht, universell oder wie auch immer man es nennen will, aber egal.

[00:35:10] wie viele viele Menschen, wahrscheinlich hunderte oder wenn nicht tausende von Menschen, haben an mich gedacht und wissen Sie, gebetet – und nicht nur auf diese konventionelle Weise, sondern im Grunde auf jede beliebige Weise, wissen Sie, indem sie die Energie des Universums und all das Zeug angerufen haben. Und ich neige dazu zu glauben, dass dies der Grund sein könnte, warum ich genau an meinem Geburtstag zurückgekehrt bin, was so

[00:35:46] **Gavin McClurg:** Also, also...

[00:35:47] **Pal Takats:** Im Grunde genommen haben an diesem Tag, in diesem Moment, so viele Leute an mich gedacht und sich gewünscht, dass ich wieder da wäre und zurückkehre. Und ich lebe noch, also könnte es schon sein.

[00:36:03] **Gavin McClurg:** Das war ich ziemlich cool, das ist ja Wahnsinn. Sag mal, ich wollte dich fragen, wenn es darum geht, zum Fliegen zurückzukehren – glaubst du, weil du auf die Art und Weise verletzt wurdest, wie du es getan hast, wäre es anders gewesen, wenn du mit einem normalen Gleitschirm geflogen wärst? Ich weiß, das ist unmöglich, weil du beim Fliegen mit dem sechs Meter Schirm nicht verletzt wurdest, aber glaubst du, wäre es beim Rückkehrprozess anders gewesen, wenn du mit einem normalen Gleitschirm verletzt worden wärst?

[00:36:29] **Pal Takats:** Das könnte sein, aber ich meine, es sollte immer einen Unterschied geben zwischen verletzt zu werden und verletzt zu werden. Ich meine, es ist schwer, sich eine Situation vorzustellen, was wäre, wenn... aber ich weiß es nicht, ich weiß es wirklich nicht. Aber sicher, verletzt zu werden mit etwas, bei dem man nicht unbedingt ganz oben im Game ist – ich habe zwar Speedriding gemacht, aber ich war nicht ganz oben im Game, und ich bin auch kein besonders guter Skifahrer, also kann ich es irgendwie nachvollziehen.

[00:37:15] Warum das passiert ist, ist offensichtlich. Wenn wir zum Beispiel sagen, Alejandro Rodriguez, der kleine Bruder von Felix und Raul, starb bei einem Misty Flip tief über dem Boden, den er dann nach oben verdrehte und in die Spirale führte, und er hatte keine Zeit mehr, das auszugleichen. Und ein Misty Flip war etwas, das er tausende Male gemacht hat, tausende Male, man kann das nicht vermessen. Ja, und okay, ich weiß, er hat es mit dem Gleitschirm gemacht, den er nicht sehr gut kannte. Also gibt es wieder diesen Punkt, okay, das war wahrscheinlich der Gleitschirm, den er nicht kannte, er hätte dieses Manöver wahrscheinlich nicht so tief machen sollen, obwohl er es mit einem anderen Gleitschirm tausende und tausende Male gemacht hat, und das auch so tief und so weiter. Aber man kann trotzdem irgendwie einen Grund finden, warum.

[00:38:17] Es passierte wegen eines anderen Gleitschirms, wegen der anderen Bremslänge, wegen des anderen Verhaltens – das war irgendwas, nur ein kleines bisschen anders, das diesen kleinen Unterschied ausgemacht hat.

[00:38:32] **Gavin McClurg:** hattest du da irgendwelche Gedanken, als du angefangen hast, wieder einzusteigen und gemerkt hast, dass es dir gut gehen würde? Du weißt ja, nach so einer schrecklichen, grauenhaften Reha und so etwas Ähnlichem – gab es da Gedanken, ob Fliegen für dich anders war? Ich meine, hattest du Gedanken wie: „Mann, vielleicht sollte ich das nicht tun“ oder „vielleicht meine Familie“? Oder war es einfach eine Frage, den Unfall zu überwinden und so schnell wie möglich wieder anzufangen?

[00:39:05] **Pal Takats:** Eigentlich war ich wirklich motiviert, wieder zu fliegen und wieder Geld zu verdienen, um alles zu tun, was ich liebe. Und das Zurückkehren nach der Ähnlichkeit mit dem, was gerade passiert und was mit Sixto läuft... Eigentlich war mein erster Flug wieder in Kanada. Kurz davor habe ich tatsächlich meinen ersten Flug gemacht. Und dann habe ich den Wettbewerb gemacht, was ziemlich viel Spaß gemacht hat.

[00:39:29] **Gavin McClurg:** War das noch 2012?

[00:39:32] **Pal Takats:** Ja, das war im August. Im August 2012. Es war also ziemlich früh. Und ich war wirklich glücklich. Ich war total begeistert, wieder fliegen zu dürfen. Und es fühlte sich wie das Richtige an. Und es fühlte sich wie der richtige Zeitpunkt an. Aber eigentlich hatte ich im Oktober einen weiteren Unfall. Ich habe das nicht öffentlich kommuniziert, weil es mir einfach viel zu peinlich war. Und die Reha nach diesem Unfall hat sogar länger gedauert als die nach Zermatt. Weil es im Grunde meine... meine Kniescheibe in viele Stücke gerissen hat.

[00:40:19] Und die Erholung hat Zeit gekostet. Und es war schrecklich. Für mich war es emotional und motivatorisch viel schlimmer. Es war viel, viel schlimmer als der große Unfall davor. Weil das große Ereignis passiert ist und ich daraus hervorgegangen bin. Ich habe überlebt. Ich bin nicht gestorben. Das war eine große Sache. Und ich habe mich so gesegnet gefühlt, eine zweite Chance zu haben. Und, oh Mann, es war großartig. Und dann habe ich im Grunde angefangen, alles zu tun, was ich unbedingt weitermachen wollte.

[00:41:05] Und dann hatte ich eine richtig schlechte Landung, so ein Wingsuit-basiertes Springen. Ich bin quasi mit Rückenwind in Felsen gekracht. Und ich habe mir das Knie ziemlich schwer verletzt. Und, nun ja, das fühlte sich extrem dumm an. Das fühlte sich... Stell dir vor, du kommst gerade von einem lebensbedrohlichen Unfall zurück. Und dann... Und nach der ganzen Reha und der ganzen Arbeit und, weißt du, während die Leute deine geistigen Fähigkeiten infrage gestellt haben. Weil... Wie auch immer, das wurde irgendwie kommuniziert. Nun ja, nicht besonders schlau, würde ich sagen.

[00:41:52] Mein Unfall, während ich im Koma lag, wurde aus öffentlicher Sicht nicht besonders gut gehandhabt. Dass ich quasi jetzt einfach nur noch ein Idiot sein könnte, weil ich eine Kopfverletzung hatte, im Koma lag usw. Es war also nicht ganz klar, was aus all dem eigentlich herauskommt. Und dann hatte ich diesen anderen Unfall. Das fühlte sich wirklich dumm an. Besonders der Rückweg, um die Motivation wiederzufinden, von einem Unfall zurückzukehren, der nicht lebensbedrohlich war.

[00:42:40] Aber irgendwie braucht man noch mehr Kraft, um wieder zurückzukommen. Also gesundheitlich gesehen. Es dauert viel länger, die Krücken abzulegen, wieder laufen zu können, wieder rennen zu können, die Knie wieder beugen zu können. Und, weißt du, all das Basiswissen. Also... Und ich schätze, das war erst mal der schwere, offensichtlich der große Unfall. Und dann wieder dieser dumme Fehler, der ganz einfach, ganz einfach hätte vermieden werden können. Ich meine, das war ein riesiger Rückschlag.

[00:43:21] **Gavin McClurg:** Findest du... Weißt du, mein erstes richtig großes Filmprojekt – davor hatte ich tonnenweise kleinere Projekte gemacht. Aber das erste große mit Red Bull Media House war mit Will Gadd beim Rockies-Projekt 2014. Und er war schon so lange ein Red Bull Athlet. Und er hatte, er nannte sie Rodeos, er hatte so viele Rodeos gemacht. So viele große Filmprojekte. Dass er, eine der Dinge, die er ansprach, ist mir wirklich im Gedächtnis geblieben. Weil er sehen konnte, dass ich zu diesem Zeitpunkt noch, ich hatte, ich flog erst seit ich glaube acht Jahren. Und ich war dafür bekannt, viel Risiko einzugehen. Und ich denke, das war einer der Gründe, warum ich schneller zu einem guten Piloten werden konnte, weil ich, eins, viel Zeit hineingesteckt habe.

[00:44:11] Aber ich habe wahrscheinlich auch zu viele Risiken eingegangen. Wahrscheinlich. Das habe ich. Und Will ist, weißt du, schon so lange dabei, dass er – und größtenteils – ziemlich unfallfrei ist, weißt du, nur mal die Finger verknackst oder so beim Eisklettern, so etwas in der Art. Aber er hat immer wieder gesagt, so nach dem Motto: Hör zu, es ist egal, dass wir einen Film drehen. Die Jungs können einfach das filmen, was sie bekommen. Du musst einfach ein Pilot sein und sicher sein. Und wenn du dich für die Kameras verletzt, ist das einfach das Dummste auf der Welt. Und ich weiß, ich vergleiche deinen Unfall nicht damit, aber findest du, dass dich das wegen des Berufs, von Red Bull und den Sponsoren – setzt dich das unter Druck?

[00:44:56] Hat das, gibt es da eine gute und eine schlechte Seite?

[00:45:01] **Pal Takats:** Auf jeden Fall. Es hat eine gute und eine schlechte Seite, besonders wenn die Kamera läuft. Es ist, ich meine, es ist ein riesiger, also es ist ein echter Sicherheitsfaktor. Es ist wirklich schlecht für die Gesundheit. Wenn du eine Kamera hast, ich meine, heutzutage ist es völlig normal, dass jeder eine GoPro hat und alles filmt. Und es ist eine gute Sache, weil man zurückschauen und seinen Flug oder irgendwelche Tricks analysieren kann und dadurch besser wird. Aber sicher gibt es da, weißt du, mit Facebook und YouTube und...

[00:45:47] Und bei all dem, was gerade abgeht, gibt es diesen riesigen Druck, immer etwas Spektakuläreres, Härteres, Näheres, Schnelleres, Besseres und so weiter zu liefern. Und das ist definitiv eine große Ursache für Unfälle, einfach weil die Leute sich übernehmen. In meinem Fall, in beiden Fällen, war es...

[00:46:18] Ich habe nicht das Gefühl, dass das eine große Rolle gespielt hat.

[00:46:25] Ich hatte in beiden Fällen eigentlich Kameras laufen, aber im ersten Fall in Zermatt habe ich die Kamera beim Sturz verloren. Und im zweiten Fall habe ich sie noch, aber es ist einfach eine große Peinlichkeit, weil ich weiß, dass ich viel besser hätte sein können. Ich hätte das verhindern können.

[00:46:44] Aber ich meine, man kann den Sponsoren selbst nicht die Schuld geben. Ja. Denn die Sponsoren sind eigentlich eine gute Sache. Und, ich würde sagen, viele Leute fragen mich das, aber ich habe mich nie von Red Bull dazu gedrängt gefühlt, Dinge zu tun, die zu gefährlich sind. Wenn es zu gefährlich wäre und ich ihnen sage: Schau mal, das werde ich nicht machen. Das ist zu riskant für mich, oder es gibt einfach zu viele Unwägbarkeiten oder aus irgendeinem Grund fühle ich mich dabei nicht wohl. Und sie sagen dann: Okay, okay. Weißt du, sie wollen das nicht. Nein, sie drängen dich nicht dazu. Sie sind nicht dumm. Sie wollen dich nicht in einen Unfall treiben. Das ist für niemanden gut. Richtig. Und sie kommen sehr selten auf Ideen.

[00:47:35] Hey, weißt du, wir haben uns überlegt, dass man das oder das machen könnte. Und ich meine, besonders nicht beim Gleitschirmfliegen, weil die wissen normalerweise nicht genug, um zu wissen, ob man bestimmte Dinge machen kann oder nicht, aber. Offensichtlich hatten sie ein paar Ideen, die meistens nicht unbedingt machbar waren oder einfach zu kompliziert oder zu riskant waren, aber man kann immer nein sagen. Und die andere Sache ist, ich denke, wahrscheinlich eine weitere typische Situation, in der es schwer ist, nein zu sagen, ist, wenn man eine Show hat, bei der da wie tausende, vielleicht sogar 10.000 Leute warten, um deine Performance zu sehen, und du willst diese Performance wirklich abliefern, du hast diese Motivation, diese Energie von innen.

[00:48:31] Weißt du, man will das machen, weil man es will, es geht nicht um Prahlerei. Es geht eher darum, seine Fähigkeiten und seine Leistung zu zeigen, und natürlich ist das auf eine Weise auch ein bisschen Prahlerei, aber im Grunde will man die Leute beeindrucken und ihnen zeigen, was man am besten kann. Und jeder muss seine Grenzen kennen, besonders die Grenzen des Windes, der Turbulenzen oder was auch immer. Aber viele, viele Unfälle passieren beim Showfliegen oder bei Wettbewerben, weil die Leute einfach dazu neigen, sich ein bisschen zu sehr zu pushen. Und das passiert eben.

[00:49:17] **Gavin McClurg:** Pal, das ist normalerweise eine Frage, die ich ganz am Ende stelle, aber wir sind noch nicht am Ende. Ich habe noch viel mehr Zeug, das ich mit dir durchgehen will, aber, weißt du, deine zwei Unfälle im Jahr 2012 – wenn man von deinem Start im Jahr 2016 aus zurückblickt, stelle ich diese Frage gerne: Was würdest du sagen, wenn du dir vorstellst, du bist wieder ein Pilot mit 50 Stunden Flugzeit, also zurück in deinem ersten Jahr? Welchen Rat hast du vielleicht bekommen und nicht befolgt, oder welchen Rat wünschst du dir gehabt zu haben? Mit anderen Worten, was hättest du anders gemacht? Wenn du auf deine Flugkarriere zurückblickst, was würdest du gerne den Leuten vermitteln, die vielleicht gerade erst mit dem Sport anfangen oder vielleicht in so einer Art „Intermediate-Syndrom“ feststecken?

[00:50:05] **Pal Takats:** Nun, das ist eine gute Frage. Ich glaube, ich kann nicht wirklich sagen, dass ich etwas geändert hätte, weil ich im Grunde einfach meinen Instinkten und meiner Leidenschaft gefolgt bin. Und das hat mich auf diesen Weg geführt. Und es war offensichtlich, dass – ich meine, Unfälle können passieren und wahrscheinlich werden sie auch passieren, was ich meine, ich hatte zwei Unfälle früher, wobei ich zuerst, als ziemlich unerfahrener Pilot, mir den Arm gebrochen habe, so blöd, wie ein super typischer Anfängerfehler, ein kleiner Landeplatz. Ich habe die Lage falsch eingeschätzt, und dann kamen Stromleitungen ins Spiel.

[00:50:52] Ich bin in den Strömungsabriss geraten. Also ziemlich typisches Zeug. Und dann habe ich mir über hohem Gras bei einer Bodenspirale den Knöchel gebrochen. Ich wusste, dass solche Dinge passieren können. Und ich habe das berücksichtigt, aber ich hatte einfach diese wahnsinnige Motivation, mehr zu lernen, weiter voranzukommen und einfach immer mehr und mehr zu machen. Das war für mich irgendwie natürlich. Und ich habe einfach alles getan, was nötig war, um diesen Drang zu stillen. Aber das ist für jeden anders. Manche ältere Herren sind vielleicht super glücklich damit, einfach in ruhiger Luft zu gleiten, dann ein paar Bier zu trinken, ein paar Stunden darüber zu reden und immer noch richtig zufrieden mit dem zu sein, was sie erlebt haben.

[00:51:54] Und und und völlig zufrieden sein. Und das ist, ich meine, auf eine Weise für jeden anders. Und ich denke, das Wichtigste ist einfach, dass jeder, wisst ihr, sein Ding findet und das findet, was ihn glücklich macht. Und und und es ist, ich meine, nicht jeder muss in den Wettkampf gehen und hundert cross country fliegen oder eine Crew machen

oder was auch immer. Es ist, äh, es ist, es ist eine persönliche Vorliebe, wer, wer, äh, mehr vorankommen will, wer mit, mit, wisst ihr, nur dem Gleiten oder dem Segeln am Strand zufrieden ist. Äh, und das ist wirklich schön am Gleitschirmfliegen, dass man so viele verschiedene Flugstile hat, so viele verschiedene, wisst ihr, Wege, um, um es zu genießen, aber, aber für, für diese Typen, die, wisst ihr, glücklich damit sind, nur zu gleiten und im Grunde diese sehr, die sie als sicher ansehen, Aktivitäten zu machen, die sind wahrscheinlich, ich meine, die sind wahrscheinlich in viel größerer Gefahr als die Typen, die sich wie verrückt pushen, weil diejenigen, die sich hart pushen, die, die kommen auf ein höheres Niveau und die, die haben eine höhere Routine.

[00:53:21] Sie sind, wissen Sie, obwohl ich glaube, obwohl sie mehr fliegen und das ist gut, sie trainieren vielleicht, gehen vielleicht mehr Risiken ein, aber sie sind viel mehr im Training. Und so können sie diese gefährlichen Situationen vermeiden oder wissen, was zu tun ist, wenn sie in so eine geraten. Und die Piloten mit der geringen Flugzeit, obwohl sie denken, ach, wissen Sie, ich fliege nur am Wochenende oder nur ein paar Mal im Jahr oder so, sind es eigentlich die, die in Gefahr sind, weil.

[00:53:56] Weil wir haben ja darüber gesprochen, auf einer...

[00:53:59] **Gavin McClurg:** in einer aktuellen Show. Ich habe darüber nachgedacht nach den X-Alps, dass viele Leute, wissen Sie, die Wettkämpfer als echte Waghalsige sehen, die enorme Risiken eingehen und – wow. Das stimmt. Das stimmt. Da haben Sie recht. Aber gleichzeitig habe ich das Gefühl, dass auf die Wochenendpiloten viel Druck lastet, weil sie vielleicht nur einen Tag, einen oder zwei Tage pro Woche haben. Und die Vorhersage ist nicht so gut, aber sie versuchen es irgendwie unterzubringen, was nicht richtig ist. Sie versuchen, den Tag an einem Tag zu meistern, der über ihren Fähigkeiten liegt, und man hat nicht die Flexibilität. Ich denke, wenn man ein Vollzeitpilot ist oder wirklich viel Zeit hat, hat man nicht die Flexibilität, einfach so leicht abzurechnen.

[00:54:47] Ich denke, in gewisser Weise stehen sie unter viel mehr Druck.

[00:54:51] **Pal Takats:** Und, und wieder einmal haben sie auch nicht die Routine, Nein zu sagen. Ja. Weil sie einfach nur zum Fliegen da sind und sie wollen fliegen, weil es die einzige Zeit in der Woche ist, in der sie können. Und wow, da geht dann alles schief. Ja. Aber auch, wisst ihr, ich glaube, diese Leute, ich meine, es ist okay. Wisst ihr, nicht jeder hat das Privileg wie wir, das Fliegen ausfallen zu lassen und auf eine Weise zum Fliegen zu gehen. Und, aber die Leute müssenrealisieren, dass es viel zu lernen und zu üben gibt, selbst ohne tatsächlich zu fliegen. Also denke ich, diejenigen, die keine Zeit zum Fliegen haben, aber trotzdem, ich bin sicher, dass die meisten Leute die Möglichkeit hätten, selbst nach der Arbeit, auch, wisst ihr, wenn Berge nicht in der Nähe sind, aber auch einfach auf ein Feld zu gehen und Groundhandling zu machen, weil das meiner Meinung nach eine sehr, sehr wichtige Übung ist und eine sehr.

[00:55:54] Ja. Von der Gleitschirmkontrolle und man kann das Fliegen lernen, ohne tatsächlich abzuheben und in Sicherheit am Boden zu sein. Natürlich können dort auch Unfälle passieren, wenn man an die Grenzen bei stärkerem Wind geht, aber das wird einem tatsächlich das aktive Fliegen am Boden beibringen. Und das ist auch etwas, das ich in meinem kommenden Instruktionsvideo ausdrücken werde, dass man durch Groundhandling viel lernen kann und die Leute das extrem, extrem unterschätzen.

[00:56:40] Und, und wissen Sie, ich finde es wirklich, wirklich schlimm, dass die Praxis heutzutage darin besteht, dass die Schulen natürlich... Ja. Zertifiziert werden, Sie durch die...

[00:56:53] **Gavin McClurg:** Schule, und du bekommst das Rating. Ja,

[00:56:54] **Pal Takats:** genau. Genau. Also jetzt, jetzt, äh, anstatt die Grundlagen im Grundkurs zu unterrichten, was für mich wie Groundhandling ist. Also besonders in den Alpen, wo man nicht unbedingt einen Reverse Launch braucht, äh, zum Abheben, weil sobald man diese Menge an Wind beim Start hat, bei der man einen Reverse Launch machen könnte, sind das vielleicht schon nicht die Bedingungen für Anfänger, um zu fliegen. Ja. Weil du entweder starke Thermik hast oder Föhn oder einfach, weißt du, Fronten, die reinkommen, und starken Wind und Start. Da solltest du sowieso nicht fliegen. Aber, aber ich meine, das ist, das ist eine schreckliche, schreckliche Sache, dass, dass, weißt du, im Grunde Groundhandling zu einem anderen Produkt wurde.

[00:57:44] Der Groundhandling-Kurs wurde zu einem anderen Produkt. Die verkaufen da irgendeine Art von fortgeschrittener Technik für, weißt du, für totalen Quatsch. Ja. Also, da stimme ich zu.

[00:57:56] **Gavin McClurg:** Zu 100 %. Und, äh.

[00:58:00] Das ist, das Coole daran ist, dass ich hoffe, wir können damit die Stimmung ein wenig ändern. Allein mit diesem Podcast – man wäre erstaunt, wie oft Groundhandling vorkommt, wir haben ja sogar eine ganze Folge über Groundhandling gemacht, aber, wissen Sie, es ist cool, dass die Top-Piloten, aber besonders die Acro-Leute natürlich, weil ihr ja quasi mit euren Schirmen auf dem Boden tanzt. Wenn die das wirklich so richtig verinnerlicht haben. Und deshalb hoffen wir. Ja.

[00:58:23] **Pal Takats:** Aber jeder

[00:58:23] **Gavin McClurg:** kann das. Jeder.

[00:58:26] **Pal Takats:** Das sollte jeder machen. Absolut. Das sollte jeder machen. Sogar die alten Hasen, offensichtlich müsst ihr nicht so herumspringen oder irgendwas, ihr wisst schon, es gibt noch viel, viel zu lernen. Ich habe mein Brevet, aber es gibt noch viel zu lernen beim Groundhandling, weil ich da nicht der Beste bin. Es ist okay, ich bin sicher genug für die meisten Windbedingungen, um praktisch überall abzuheben, aber ja, egal. Ja. Also unterschiedlich.

[00:58:57] **Gavin McClurg:** Ich freue mich, dass du das ansprichst. Okay, wir wechseln gleich zu cross country. Aber für diejenigen, die acro lernen wollen, was sind die... ich habe neulich einen echt coolen Post von Theo the Blick gesehen, in dem er empfiehlt, dass man, wenn man mit acro anfängt, mit einem wirklich guten B starten sollte. Weißt du, kauf nicht direkt einen Freestyle-Schirm. Kauf keinen acro Schirm. Also erzähl mal darüber, was die Leute wissen sollten, wo sie anfangen sollten? Was sollten sie tun? Vielleicht kannst du auch ein bisschen über SIV sprechen. Und dann wechseln wir zu cross country.

[00:59:37] **Pal Takats:** Okay. Also nutze ich die Gelegenheit für ein bisschen Werbung. Also, ähm, nun, es ist ähm, mein bisher größtes Projekt, das seit dem Anfang schon seit etwa drei Jahren läuft. Und es ist noch nicht fertig, hauptsächlich wegen Problemen mit der Person, mit der ich zusammenarbeite. Und weil es ein riesiges Projekt ist, wird es am Ende vier Stunden lang sein und es wird Master acro heißen. Und es geht darum, acro zu lernen, besonders die Grundlagen von der Spirale bis zum asymmetrischen Sat und dem Hubschrauber.

[01:00:29] Und ich freue mich, dass du das mit Teo angesprochen hast – ich habe das nicht gelesen, aber ich bin wirklich froh, dass Teo das Gleiche gesagt hat, denn genau das werde ich in diesen Videos vermitteln. Es liegt daran, dass die Leute völlig vom Kurs abgekommen sind. Ich meine, dank der Gleitschirmindustrie, die angefangen hat, acro-Produkte und Freestyle-Produkte herzustellen und zu vermarkten. Jetzt denken die Neulinge, um acro zu lernen, bräuchten sie mindestens einen Freestyle-Schirm, wenn nicht sogar einen acro-Schirm. Und das ist offensichtlich der größte Fehler, den sie jemals in ihrer Fliegerkarriere machen werden, weil es heutzutage einfach so verbreitet ist.

[01:01:20] Diese jungen Leute, also Leute, die quasi nach einem Jahr, nachdem sie ihren Basiskurs gemacht haben, online irgendeinen gebrauchten acro Schirm kaufen, weil das ist das, was sie sehen. Das sehen sie in all den Videos. Jeder fliegt nur mit acro Schirmen. Wisst ihr, es gibt niemanden, oder ich meine, man sieht kaum Videos, in denen Leute mehr als nur den Full Stop machen, mehr als nur den Wingover mit irgendeinen zertifizierten und regulären Gleitschirmen. Und das ist schrecklich. Und damals, als ich anfang, acro zu fliegen, hatte ich das Glück, einen Aerodyne Dune zu bekommen, der ein DHV 2 war.

[01:02:12] Heutzutage wäre das wahrscheinlich ein E- oder B-Schirm oder vielleicht ein günstiger C-Schirm. Und der war klasse, Mann. Er wurde eigentlich als Freestyler verkauft, aber er war es nicht, er hatte immer noch die Performance. Ich bin damit cross country geflogen. Ich bin damit sogar damals mit meiner geringen Flugerfahrung ein paar hundert Kilometer geflogen, 140 Kilometer über die flachen Ebenen von Ungarn. Und gleichzeitig habe ich viele Dinge gelernt, im Grunde alles, alles bis hin zu Helico-to-Helico und Tumbling und im Grunde alles außer Rhythmic Start und Infinity.

[01:02:58] Weil dieser, dieser Gleitschirm konnte keinen Rhythmic Set, aber stell dir vor, du wechselst dann auf einen acro Schirm oder einen Freestyler, hast das ganze Wissen bereits, weißt, wie diese Manöver ablaufen und funktionieren

Leute wissen, die das nur zu 99 Prozent kontrollieren können, fliegen nur...

[01:08:43] ihren Gleitschirm im positiven Bereich der Polarkurve, also von der Mindestgeschwindigkeit bis zur Höchstgeschwindigkeit – im besten Fall von der Mindestgeschwindigkeit bis zur Höchstgeschwindigkeit – aber man kann auch rückwärts fliegen, man kann einen Tailslide machen, den Fullstall, und ich will nicht noch weiter gehen als Fullstalls und Wingovers und natürlich die Spirale, aber die Fullstalls und Wingovers sind die zwei elementaren und wichtigsten Manöver, die Teil irgendeines Grundkurses oder irgendeiner Grundlizenz sein sollten, die Leute beherrschen müssen, bevor sie irgendeine Zertifizierung oder die zweite oder irgendwelche fortgeschrittenen Sachen machen, weil der Fullstall offensichtlich in manchen Situationen die einzige Chance ist, die einzige Chance, um nicht den Rettungsschirm auszuwerfen.

[01:09:43] oder um eine Außenrotation zu vermeiden oder einen großen Klapper oder einen gecravatten Schirm zu korrigieren. Der Wingover hingegen ist dein Werkzeug, um im dreidimensionalen Raum um die Grenzen herum zu manövrieren, im Grunde um die Manövrierfähigkeit mit jedem Gleitschirm voll auszureizen. Und ich bin jedes Mal so frustriert, wenn ich eines dieser tausenden Absturzvideos auf YouTube sehe, weil der Grund, warum Menschen abstürzen und sich verletzen, darin liegt, dass sie nicht über die Mindestfertigkeiten in der Gleitschirmkontrolle verfügen, die sie dann in einer stressigen Situation natürlich dazu neigen, nun ja...

[01:10:43] oder einfach das Falsche tun, und weil sie nicht in der Lage sind, einen Fullstall auszuführen, als wäre es das natürlichste auf der Welt. Klar, wie soll man von ihnen erwarten, dass sie bestimmte Situationen ohne dieses Wissen meistern? Ich kann euch sagen, das geht gar nicht. Und manchmal würden sie bei einem Stall noch in größere Schwierigkeiten geraten, als sie gerade haben. Also denke ich, sie stecken bereits in echter Not, ja.

[01:11:16] **Gavin McClurg:** Ich finde es schrecklich, dass die meisten Leute das vielleicht gar nicht machen würden, aber vielleicht machen sie einmal im Jahr ein SIV und wenn das Wetter passt und alles glattläuft, bekommen sie am letzten Tag des SIV vielleicht drei oder vier Stalls – und das könnte das letzte Mal sein, dass sie das jemals machen, weißt du? Und genau, ja, bei den X-Alps 2015 musste ich an einem Tag dreimal einen Fullstall machen, als ich aus dem Matterhorn bei einer schrecklichen Windmenge herauskam. Und wie du gesagt hast, wenn es etwas ist, mit dem man sich wirklich wohlfühlt, ist es einfach kein Ereignis, es ist nichts. Du verlierst 10 Meter und fliegst einfach weiter.

[01:11:54] **Pal Takats:** Genau, genau, und das sollte das Standardmanöver für alle Piloten sein. Dann hätten wir im Grunde wahrscheinlich 90 Prozent der Unfälle nicht mehr, wenn es mehr Groundhandling und mehr Fullstalls gäbe. Die Sicherheitsstatistiken würden dann so aussehen, dass das Umkehren quasi das wäre. Das ist...

[01:12:17] **Gavin McClurg:** Super, ich bin froh, dass du das angesprochen hast. Also für alle, die zuhören: Wir werden Shownotes haben, wenn das online geht, und wir werden Links zu allem haben, worüber Pal spricht. Vielleicht klingt es so, als wäre dein Projekt noch nicht ganz bereit für die Veröffentlichung, aber wenn es soweit ist, dann müssen wir das unbedingt groß aufziehen und überall verbreiten. Danke dafür. Ja.

[01:12:37] **Pal Takats:** Ich musste vor Kurzem den dritten Typen entlassen, mit dem ich an diesem Projekt gearbeitet habe. Zwei von ihnen waren im Grunde Editoren. Ich habe die vier Stunden Material bereits vorab geschnitten, also muss eigentlich nur noch jemand drübergehen, den Ton korrigieren, die Farben anpassen, ein paar Animationen machen und im Grunde das Endprodukt erstellen. Ich habe dafür keine Zeit und bin auch nicht, wisst ihr, geschickt genug, um meinen Fähigkeiten zu vertrauen, um das okay zu machen.

[01:13:16] **Gavin McClurg:** Na ja, cool. Aber das ist eine Warnung, pass auf, Kumpel. Wegen dem, was du gerade gesagt hast, wirst du jetzt jede Menge E-Mails bekommen, aber ja, die werden jetzt sicher kommen.

[01:13:25] **Pal Takats:** Es ist schon unterwegs. Ich habe keine Zeit für mehr. Gut, gut.

[01:13:29] **Gavin McClurg:** Na toll, ich kann es kaum erwarten. Okay, hey, ich möchte deine Zeit nicht verschwenden, aber bevor du gehst – warum die große Lücke zwischen 2009 und 2017? Natürlich hattest du die Unfälle 2012, aber erzähl mir doch mal ein bisschen darüber. Wie war die Erfahrung bei der X-Alps 2009 und warum bist du dann wieder zurückgekommen? Danke.

[01:13:56] **Pal Takats:** für die Frage. Also, ich bin 2011 nicht zurückgekommen, weil ich mir nach 2009 wirklich gesagt habe: nie wieder. Aber ja, weil es offensichtlich war – die Medaille hat zwei Seiten. Ich meine, es ist eines der schönsten, herausforderndsten und spannendsten, aber eben auch gefährlichsten Events, die je im Gleitschirmfliegen organisiert wurden. Und damals gab es keine Ruhezeiten, es war quasi jede Nacht ein Night Pass, was heute – besonders heute – die Teilnehmer wahrscheinlich nicht mal mehr vorstellen können, wie das abgelaufen ist. Denn heute denken die Athleten beim Night Pass an etwas Radikales, Mysteriöses, so eine verrückte Sache, und einige wollen den Night Pass nicht mal ziehen, es sei denn, es ist absolut notwendig, weil es damals ein wirklich, wirklich anderer Stil war und es radikaler machte. Aber zum Glück haben sie diese neue Regel eingeführt, weil – und selbst mit dieser neuen Regel, dass man jede Nacht so lange anhalten muss, aber nach ein paar Tagen schläft man einfach ein, sobald die Luft ruhig ist und man vielleicht einen langsamen Aufstieg hat oder geduldig sein muss. Es ist immer noch super anstrengend und ja, dann kam der Ausstieg und ich...

[01:15:47] Ich weiß nicht, es war eine Kombination aus vielen Dingen. Wahrscheinlich am wichtigsten war, dass ich dieses Bedürfnis und diese Motivation verspürte, mir zu beweisen, dass es immer noch möglich ist – dass ich trotz all dem nicht gelähmt bin und irgendwie auf dem gleichen Stand bin. Aber es war auch eine Art Test, besonders für mein Knie, weil ich mein Knie und auch meinen Knöchel gebrochen hatte. Aber ich war wirklich motiviert, hart zu trainieren, wieder fit zu werden und mich und meinen Körper zu testen, um zu sehen, ob ich es wieder schaffen könnte. Und ich bin froh darüber.

[01:16:41] **Gavin McClurg:** Es ist eine unglaubliche Reise, nicht wahr? Hattest du das irgendwie im Kopf? Weißt du, mir schien es – und das mag völlig falsch sein – mir schien es, dass du in den letzten drei Jahren cross country wirklich danach gejagt hast. Du hast viel gemacht, mehr World Cups, mehr Wettkämpfe. War das irgendwas, das so um 2015 oder 14 klickte, so wie: Hey, vielleicht gebe ich das noch mal einen Versuch. Ich werde wieder gesund. Ich fühle mich gut. Oder war es wirklich eher eine Entscheidung in letzter Minute?

[01:17:16] **Pal Takats:** Nein, nein, überhaupt nicht. Ich habe mich wirklich motiviert gefühlt, mehr Wettkämpfe und alles andere zu machen, aber vor 2011, bevor ich die eigentliche Karriere beendet habe, war es einfach unmöglich. Der große Durchbruch oder, na ja, der Moment, die große Veränderung kam, als ich 2014 zu Ozone kam. Mit Ozone hatte ich das Werkzeug, die besten Gleitschirme zu fliegen, und das hat mich wirklich dazu gedrängt, mehr zu konkurrieren, aber leider konnte ich immer noch bei weitem nicht so viel konkurrieren, wie ich es mir gewünscht hätte, weil...

[01:18:03] In den letzten Jahren lagen die meisten World Cups immer zur gleichen Zeit oder zumindest nur ein paar Tage auseinander, sodass das Mitmachen bei einem der Air Races oder anderen Events entweder viel zu weit weg oder viel zu teuer war. Und es hat nicht geklappt, aber ich fühle immer noch genau dasselbe und möchte immer noch viel mehr machen. Ich bin wirklich wie auf Messers Schneide, um mehr davon zu machen, mehr davon, aber der Moment muss noch kommen und hoffentlich wird er bald kommen.

[01:18:40] **Gavin McClurg:** Also das Rennen 2017, du hast das echt abgerissen, selbst wenn man die 48-Stunden-Strafe bedenkt, was in Italien da zu sitzen und zu sehen müssen, wie die anderen Fortschritte machen, sicher brutal war. Aber was war dein absoluter Höhepunkt und dein Tiefpunkt während des Rennens?

[01:19:02] **Pal Takats:** Nun, der Tiefpunkt, wenn ich damit anfangen darf, war offensichtlich die Erkenntnis der Luftraumverletzung,

[01:19:13] das war ich mir bis zum nächsten Tag nicht ganz sicher. Und es hat mich total fertiggemacht, weil ich eigentlich super gelaufen bin. Ich habe mich körperlich echt stark gefühlt und bin richtig gut geflogen. Und es hat mich vor allem wegen meines Teams getroffen, weil hinter mir vier Leute waren, die sich den Arsch abgerissen haben und einen tollen Job gemacht haben. Und dann mache ich diesen dummen kleinen Fehler, der irgendwie alles zunichtemacht. Und ich, ich bedaure das wirklich – nicht nur für mich selbst, sondern vor allem für sie.

[01:20:03] Und, das war ein wirklich harter Moment. Aber als ich dann begriff, dass ich die Strafe bekommen habe, ist mir echt die Welt zusammengebrochen. Und verdammt, ich wurde richtig emotional. Und dann war ich gerade auf dem Weg nach oben, bei einem 1.400 Meter hohen Anstieg irgendwo in Südtirol vor meinem Lauf. Und als ich den ersten Ort mit Empfang hatte, habe ich mein Team angerufen, und die haben mich auf Lautsprecher gestellt, und dann habe ich

zu ihnen gesagt: Tut mir leid, Leute, es ist echt beschissen, aber ich möchte nicht, dass ihr jetzt zusammenbricht.

[01:20:48] Ich will nicht, dass ihr euch deswegen schlecht fühlt. Tut mir leid wegen des Fehlers, aber wir werden trotzdem das Beste daraus machen. Wir sind jetzt in einem anderen Rennen, aber egal, wir werden weiterfahren. Und das war cool. Dann hatte ich einen ziemlich starken Moment. Ich musste eine Weile weinen und oben auf demselben Berg waren noch drei oder vier weitere Athleten.

[01:21:29] Und ich war super zufrieden. Ich bin viel zu früh abgefahren. Ich wäre fast abgeschmiert, aber am Ende habe ich es nicht getan, aber es war toll. Und das Positive oder die Höhepunkte für mich – ich kann ehrlich sagen, dass ich, ich denke, ich bin in meinem Leben noch nie so gut geflogen wie während dieser 10 bis 11 Tage, weil ich meine, selbst wenn man bedenkt, dass ich wirklich müde war und man eben nicht in derselben Verfassung ist, wie wenn man auf einen der besten Tage des Jahres wartet und dann super motiviert, frisch und mit allem, was man hat, zum Start geht und natürlich alles gibt, dann triffst du wahrscheinlich bessere Entscheidungen und so. Aber wenn man all die Bedingungen bedenkt, also die körperliche und mentale Belastung, dann muss ich sagen, ich kann nur einen einzigen Fehler nennen. Ich weiß, ich habe einen Fehler gemacht, ich hätte es besser machen können, ich hätte ein bisschen mehr fliegen können, aber das war's, es war nur ein Fehler.

[01:22:48] Ich kann wirklich... und es ist einfach klasse. Ich bin so wahnsinnig glücklich darüber, weil... ich meine, manchmal waren die Bedingungen echt knifflig, manchmal war es... ich meine, du weißt schon...

[01:23:03] Standard, ja genau, ja.

[01:23:05] **Gavin McClurg:** wie am dritten Tag, als du über mich hinweggeflogen bist und ich – du weißt schon, das war so ein Nicht-Ereignis, das war so, als hätten Nick und ich uns da reingeschlichen und ich wurde beiseite geschoben und dann bist du reingekommen und äh, du weißt schon, ich bin total danebengekommen.

[01:23:18] **Pal Takats:** und ich bin total abgecraxt.

[01:23:18] **Gavin McClurg:** und das passiert beim Gleitschirmfliegen, egal wie, und äh, ihr wisst schon, aber auf dem Rückweg habe ich versucht, eine Abkürzung zu nehmen, und ich habe mein Handy verloren, und es war, ihr wisst schon, eine Stunde Verzögerung, die dazu führte, dass ich nicht ankam, ihr wisst schon, ich bin später gestartet, während ihr alle in die andere Richtung geflogen seid, und es ist einfach, ja, ich denke, ich

[01:23:34] **Pal Takats:** Ich hab dich gesehen, Wahnsinn, ich glaube, ich hab dich unter uns starten sehen.

[01:23:37] **Gavin McClurg:** wirklich gefährlich, echt riskant da unten. Oh ja, das war es auch. Ich bin gerade über das Tal geflogen und dann noch einen kleinen Sprung, und man konnte einfach nicht rein. Dann war es so südlich und so, so schrecklich, dass man einfach sein Zeitfenster verpasst hat. Und dann sagst du, du musst... das war mein absoluter Tiefpunkt in dieser Nacht, weißt du, einfach nur so: Was habe ich da nur getan? Ich bin von Platz drei auf fast Letzter gerutscht. Aber gleichzeitig musst du einfach deinen Fokus umstellen, nicht wahr? So wie: Okay, ich bin nicht mehr derjenige, der jetzt einen Platz belegt, es ist jetzt ein anderes Rennen. Und ab da, als ich diesen Berg einmal überwunden hatte, war es auf dem ganzen Weg wunderschön. Weißt du, es ist so: Wow, das musst du einfach so annehmen, wie es ist.

[01:24:23] **Pal Takats:** Genau, und genau so bin ich zu dem Rennen gekommen. Ich wusste, dass es Leid geben wird, dass es gefährlich sein wird und all das, aber ich wusste auch schon seit 2009, dass es etwas wirklich Besonderes und Wunderschönes ist. Man muss die Schönheit darin sehen und versuchen, das Leid beiseite zu schieben oder zumindest ... und man muss einfach in der Lage sein, sich irgendwie darüber lustig zu machen, weißt du, so zu können ...

[01:24:54] **Gavin McClurg:** einfach irgendwie einen Witz draus machen können, weißt du, so richtig lachen können.

[01:24:54] **Pal Takats:** über das Leiden und ja, es ist manchmal wirklich schwierig, aber ich meine, man muss eine Lösung finden, weil sonst wird es schrecklich sein, es ist

[01:25:05] **Gavin McClurg:** noch ein langer Weg vor uns, also die Antwort ist ja. Die ultimative Frage: Wirst du es wieder tun?

[01:25:15] **Pal Takats:** Ja, also ich meine, ich weiß, ich habe darüber sicher viel nachgedacht, aber ich habe das Gefühl, man muss... ich habe 2009 dasselbe gesagt und bin dann acht Jahre später zurückgekommen, aber die Sache ist – und das ist jetzt anders –, was ich aus zwei Ex-Ops gelernt habe, ist die Vorbereitung. Die Menge an Zeit, Mühe und Energie, die man hineinsteckt, wird durch das Ergebnis in keiner Weise ausgeglichen. Weißt du, es ist einfach so, selbst als ich mich für 2017 angemeldet habe, habe ich mir versprochen: Okay, du wirst dich wahrscheinlich qualifizieren. Es war nicht so, dass ich mich angemeldet habe und dann geschaut habe, ob ich mich qualifiziere oder nicht. Ich wusste genau, dass ich mich, wenn ich mich anmelde, höchstwahrscheinlich wieder qualifizieren würde. Also habe ich mir versprochen: Okay, ich werde das wieder tun, aber ich werde nicht so viel Mühe hineinstecken, weil ich verdammt viele andere Dinge erledigen muss und weißt du, es passieren viele andere Dinge in meinem Leben, die auf irgendeine Weise wichtiger sind. Und meine Gesundheit ist auch wichtiger als alles andere, was den Wettbewerb, das Ergebnis, den Ruhm und was auch immer angeht.

[01:26:36] und blickst du darauf zurück?

[01:26:38] **Gavin McClurg:** Oh, Entschuldigung für die Unterbrechung, aber glaubst du, dass das in gewisser Weise geholfen hat, dass du die Ablenkungen hattest? Weißt du, dass du es vielleicht nicht so ernst genommen hast wie zum Beispiel ich? Ich habe viel darüber nachgedacht. Klar, Kriegel nimmt es wahrscheinlich ernster als jeder andere und trainiert verdammt hart, und offensichtlich ist er fantastisch und gewinnt, aber ich frage mich, ob du in deinem Fall vielleicht so entspannt reinkommst und nicht wirklich Erwartungen oder Druck hast – vielleicht hat dich das ermöglicht.

[01:27:15] **Pal Takats:** das zu tun, aber ich weiß nicht, ich weiß nicht, ich weiß nicht, ich weiß nicht, ich weiß nicht, ich weiß nicht

[01:27:15] **Gavin McClurg:** weiß ich

[01:27:16] **Pal Takats:** ich weiß nicht, ich weiß nicht, ich weiß nicht, ich weiß nicht, ich weiß nicht, ich weiß nicht, ich weiß nicht, weil

[01:27:16] **Gavin McClurg:** Ich fliege in den X-Alps anders. Ich fange an, mir Gedanken über die Fluglinie zu machen, und meine Fehler passieren, weil ich nicht so locker bin, weißt du, wie ich normalerweise fliege. Ich bin eher angespannt. Ich weiß zwar, welchen Move ich machen muss, aber oh Gott, wenn es nicht klappt, muss ich 10 Meilen weiter laufen, und deshalb mache ich es nicht, weißt du, und

[01:27:37] **Pal Takats:** Ja, ähm

[01:27:42] Ich denke, da ist etwas Wahres an dem, was du sagst. Im Grunde hilft es sicherlich, nicht so hohe Erwartungen zu haben, um sich nicht so sehr unter Druck gesetzt zu fühlen und vielleicht klarere oder bessere Entscheidungen treffen zu können, und sich selbst nicht so streng zu nehmen. Aber gleichzeitig bin ich eine super wettbewerbsorientierte Person, und da komme ich wieder zu meinen ursprünglichen Gedanken zurück: Obwohl ich mir versprochen hatte, nicht so viel Mühe in das hier zu investieren, habe ich es doch getan und konnte nicht anders. In den letzten paar Monaten, oder sagen wir sicher die letzten zwei Monate, hat die Exhaust komplett mein Leben übernommen – was die Vorbereitung, das Training, die Planung von quasi allem angeht. Und zum Glück hatte ich das Glück, last-minute Unterstützung zu bekommen und die richtigen Leute zu finden, die mich auf dieser Reise begleiten. Was wiederum irgendwie so war, obwohl ich es eigentlich nicht wollte: den Aufwand betreiben, um Sponsoren zu suchen, das Ganze professionell aufziehen und so viel Mühe in die Routenplanung zu stecken und verdammt viele Stunden damit zu verbringen.

[01:29:17] die Route zu studieren, die Strecken anzuschauen und dann sogar bis nach Italien zu fahren, um sich bestimmte Dinge anzusehen. Aber ich bin die Route nicht wirklich geflogen, das war immer noch viel unberührtes Terrain für mich, viel davon. Aber es ist eigentlich ganz gut ausgegangen. Aber genau das meine ich: Auch wenn ich mir verspreche, mich auf die wichtigeren Dinge in meinem Leben zu konzentrieren, kann ich mir jetzt beweisen, dass ich das einfach nicht kann. Ich kann das nicht einfach abhaken. Ich kann es mir nicht leicht machen, ich kann das nicht einfach so lassen, weil das bin ich nicht. Das ist nicht meine Art zu arbeiten. Ja, es ist ein...

[01:30:05] **Gavin McClurg:** Es ist eine enorme Verpflichtung, absolut. Es ist eine enorme Verpflichtung für dein Leben. Ja, du hast hier wenigstens einen Fan am anderen Ende, der enttäuscht sein wird, dich nicht im Rennen zu sehen, denn Mann, du hast Spaß gemacht zu zusehen, das war eine tolle Leistung und ja, man weiß es nie, die Zeit spielt verrückte Spielchen, aber apropos Zeit, du hast mir viel mehr gegeben als äh dein faires Recht, viel mehr als ich jemals hätte erbitten können, also vielen Dank, ich weiß das wirklich zu schätzen. Das ist ein perfekter Punkt zum Abschluss und ich kann es kaum erwarten, diesen Film zu sehen, wenn du

[01:30:46] **Pal Takats:** wenn du es siehst, werde ich mich riesig freuen, dich in dem

[01:30:46] **Gavin McClurg:** Das müssen wir allen zeigen, das klingt großartig. Viel Erfolg bei dem Projekt, viel Erfolg bei Columbia und bei deiner Freundin – das klingt nach einem weiteren großen Projekt, darüber haben wir gar nicht erst gesprochen. Sehr cool, danke.

[01:31:00] **Pal Takats:** Gerne, ich melde mich bald wieder. Tschüss, tschüss.

[01:31:03] **Gavin McClurg:** Tschüss, bis dann.

[01:31:09] na, ich hoffe, euch hat das gefallen. Es ist echt cool, sich mal hinzusetzen und all diese spannenden Infos zu bekommen. Wenn ihr etwas davon mitnehmt, die Show genießt oder sie gerade erst entdeckt habt, möchte ich euch herzlich einladen, zurückzuschauen und euch alle anderen Shows anzusehen, die wir schon gemacht haben – all die tollen Produktionen aus der Vergangenheit mit so vielen unglaublichen Piloten. Da steckt eine Menge großartiger Informationen drin. Aber wenn ihr etwas aus diesem Teil mitnehmt, dann bitte ich euch, wie ich immer sage: Alles, was wir uns wünschen, ist ein Dollar pro Folge. Das ist ein von den Hörern unterstützter Podcast, und es ist eigentlich ziemlich teuer, das alles zu produzieren, und natürlich extrem zeitaufwendig. Ich schätze diejenigen, die uns unterstützen, wirklich sehr. Ihr könnt das direkt über PayPal tun oder euch für einen Dollar pro Folge anmelden. Das ist alles, was wir jemals verlangt haben: einen Dollar pro Folge. Ihr könnt euch auf patreon.com/cloudbasedmayhem anmelden und bekommt Bonusmaterial. Wenn ihr euch auf bestimmten Stufen anmeldet, könnt ihr eine Mütze, ein T-Shirt und eine ganze Menge anderes bekommen, also schaut euch das mal an, das macht echt Spaß. Es gibt da auch noch einige richtig coole Aufnahmen, die nicht im Film sind, von North und Known und ja, wir sehen uns in der nächsten Folge. Fliegt sicher, fliegt weit, viel Spaß und tschüss.