

Christmas Bonus Episode

Cloudbase Mayhem Podcast 56a — Chrigel Maurer!

Published	2017-12-21
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/christmas-bonus-episode-with-chrigel-maurer/
Duration	00:52:10
Speakers	Chrigel Maurer, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0056a-christmas-bonus-episode-with-chrigel-maurer.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	17 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	11
Show notes	11
Transcript	11
Deutsch	21
Show notes	21
Transcript	21

English

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

Show notes

It's here folks! The bonus episode you've all been waiting for. We released this follow up episode with Chrigel Maurer a couple months ago for our Patreon supporters. Don't miss these! Sign up to support the show through Patreon and get immediate access to bonus material like this on a regular basis. All we ask for is a buck an episode.

The post Christmas Bonus Episode with Chrigel Maurer! first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Hi there everybody, welcome to this special bonus episode with Chrigel. Just got off the phone with him in Switzerland. These were basically all of your questions. You guys submitted a ton of questions both before the main show and then after. And he was kind enough to get back on and share a ton of great knowledge. We talk harnesses, we talk instruments, we talk progression, training, acro, skills. We talk all kinds of stuff. Of course, a little bit about the X-Alps and a few of you had questions about that. Food and hydration, blisters, what he would change if he could. This was a blast. You're going to enjoy it. I loved it. And I don't have any housekeeping. This is just a bonus for all of you, all those of you who support the show.

[00:00:45] Spread the word. Let everybody know that this kind of stuff is out there. And see you at Cloudbase. Enjoy. Chrigel, welcome back to the show. Really excited to ask you these questions that came in. Via the Facebook and social medias. Fans of yours and fans of the X-Alps and folks that have just been listening to the show. So, I really appreciate that. Yeah, so welcome back. Thanks for your time. I understand you've just had a big move with your family to a new place in Switzerland there. I know that's always a major challenge. So, congratulations. And I thought we might start it off with the Dolomiti Man. This is kind of the first big event you've had since the X-Alps. I know you had some pretty massive recovery after the X-Alps.

[00:01:30] So, why don't we start there? How did the Dolomiti Man go? Yeah, after the X-Alps, I was really damaged. I had to recover for quite a long time. Longer than the other editions. And I also stopped my training. But for the Dolomiti Man, the special thing was it was very short, but very fast. So, as fast as possible, for sure. And, yeah, we were unlucky with the weather. The wind and the clouds was too strong in the altitude.

[00:02:00] **Chrigel Maurer:** So, we had to shorten the race, the paragliding discipline. So, that was just the lower part. And it was running for 13 minutes uphill and flying down all in one. It was 15 minutes. Quite short race, but for sure very, very hard. Yeah, yeah, yeah. A lot of vertical, really fast. Yeah, that's another kind of high-speed flight. Well, cool. And how did the next couple of months go? We were talking about, before we started recording, you're going to be giving some presentations in Switzerland, I believe, about the race. And also, maybe a little bit about your life in November. Maybe tell me a little bit about that. And also, can we see that online? Or how can the rest of us watch these presentations?

[00:02:46] Yeah, actually, I

[00:02:47] **Gavin McClurg:** prepared the presentation for November.

[00:02:50] **Chrigel Maurer:** Because many people ask about how it was on the

[00:02:53] **Gavin McClurg:** X-Alps, how I do. And generally, what I do. My sport and my work. And I prepare a presentation about two hours to speak about all my work, all the adventure races. And it's hard work, but it's a very, very nice part. Because I see all the Moyes and pictures

[00:03:15] **Chrigel Maurer:** I did in the last years. And it's a lot of experience. I watch now. And to bring all this experience in two hours presentation, it's very difficult. But also good fun at the moment. Yeah, that would be a blast. Well, hey, before we actually get into the questions, it would be very remiss of me to not. I said this a little bit in our

original talk. But a couple of my fly buddies here, Nate Scales and Matt Beechinor, really wanted me to hammer home that the invitation here is not just one of these. This is a very real invitation to get you out to the Rockies. We have put together, if you can come, we can cover everything. Even your

[00:03:57] **Gavin McClurg:** flight. So we've got a house. We've got a truck. We've got a retrieve driver. We've got everything you need to come here and show us how to fly these mountains. So I hope one of these days you'll take us up on that. Okay, well, cool. Well, let's get into it. We've got a whole bunch of questions here. I just want to rip through them in absolutely no particular order. The first one is actually what I'm pretty curious about is harnesses. We had a question come in about what you prefer to use. Do you use a seat plate? Do you not? Obviously, for the X-Alps, you're just using a hammock harness like we all are and very, very lightweight. But what do you prefer? What's your opinion on it? What should people be using, especially for competitions and racing? Give us the lowdown, the Chrigel view on harnesses.

[00:04:44] Yeah, that's a good question because I start with normal harnesses. It was very heavy with the board. And then for the X-Alps I did 2009, I started to think about the weight. And there was some prototypes. There was a lot of harnesses around and we could see that it was just working well and was more light. So we were still working with advanced, very light harnesses. And I finally think to have good comfort and good feeling with the wing, it's better to have a plate. And

[00:05:16] **Chrigel Maurer:** if you want to go really light, then it's more efficient without a plate. And for sure, it's not easy to tell to anybody. It's the best because I feel that when I fly a harness, it can make the bigger difference than when I change wing. So it's very important to fly a new harness with the same wing to feel the difference. And then finally to decide about myself, what's my feeling and what I like. And then I choose my harness. But finally, I do different categories, different disciplines in paragliding. So I need different harnesses. And my heaviest one, it's the competition harness with two reserves, 11 kilo.

[00:06:03] And the lightest one, it's the F-Lite. It's almost nothing, less than 100 gram. And so, yeah, it's a question for what I need the harness more than how I feel really in the harness. Okay. Last time we talked a little bit about your choice of using a three-liner in the X-Alps versus, you know, when you're racing in New Zealand. I had some people that asked me if you could clarify to talk about it a little bit more because there's, you know, with the release of the Xeno by Ozone, I think a lot more people are flying a two-liner now than ever before because of the Xeno. Are we heading back into a 2011 type scenario or not and why?

[00:06:54] And how much, you know...

[00:06:57] **Gavin McClurg:** For those people that are considering moving up to a two-liner, how much more dangerous are they? You know, how much different is it flying a two-liner than a three-liner? My experience also with the Xeno is that this wing is especially good. So it means it's very easy to fly and a lot of fun. And finally, the canopy is so stable. So it's so not often that you have collapse. So it's my experience was that. I had 50 hours with the Xeno without the collapse. And it's never happened with the three-liner because the three-liner are not so stable. And maybe you can't feel the collapse come later. And it means what's the question? My question is what's more safe?

[00:07:44] And I say with the three-liner, maybe I have more collapses, but they

[00:07:49] **Chrigel Maurer:** are less aggressive. And with the Xeno, it's maybe the collapse more aggressive, but there are less collapse. So in general, I would say about one year experience, there is not big difference. And finally, you can see how many wings are flying in the world. And not every pilot is a good pilot, I think, with the Xeno, but not everybody fell down. So it shows that this wing is very good. And I think the two-liner are more complicated in really tough conditions, but 95% of the conditions are well. That means 95%. 95% of the flights are safe with the Xeno. And in this 95%, also, you have the advantage of the performance, of the feeling, of the stability, of the speed.

[00:08:39] And after one year of experience, it looks very good for this type of wings. But I think it was very important to get the finger of attention with the real two-liners because they came too dangerous. And after some expectations. After some accidents, the development was more in the direction of safety. And now we have two-liners with a lot of safety. And this makes really sense. So in the future, I think we have more and more two-liners, or it means hybrid

two-liners, which are very performant and also safe. And maybe the image of these wings are a little bit too good. It means sometimes it sounds that everybody can fly this wing.

[00:09:25] And for sure, if the level... If the level of the pilot is not good enough, this kind of wing can be also very dangerous. And we have to take care not to forget that it's a real high-performance wing. It's an Ed Ewing. And it feels easy, but it can be also dangerous because it's a high-performance wing. Sure. On that note, where do you see... I know you've been involved in the past with testing and developing for Advance and others. But where do you see... Where do you see wing technology going? You know, are we going to see another big jump, like with the shark nose technology? Or are all wings in the future going to be light? Where do you see that heading?

[00:10:10] I don't know exactly, but I think that many companies work on the wings. And, you know, as more it's focused on the one, for example, these paragliders, as more they can bring... Success. It means that the wing in the future is more light, more performant, and more fun to fly. I think we can have all these points in one product. Maybe it's the same with the kites. Years ago, there was four different winds. There is a need

[00:10:45] **Gavin McClurg:** of five or seven sizes of sails to change in different wind conditions. And now they have one wing. Sure. You're talking for kites, right? Yeah, because there's so much deep power now. Yeah, exactly. It's amazing. Yes, yes. Deep power and stability and technology. And maybe in 10 years, we have one wing to do everything. To do

[00:11:11] **Chrigel Maurer:** acro and cross country and hike and fly. And then maybe... Then you can take one wing in the morning and you can do everything. That'd be cool. Yeah. Okay. Switching gears a little bit. I'm just kind of rolling through these. But mountain weather, your ability to read... We just had Hansa on the show, who you know, of course, through the X-Alps campaigns. And then he makes a living as a meteorologist. And he was bringing up the three main different kinds of weather being synoptic. So the stuff that we're looking at in the models. And then the localized weather, more geographical. And then...

[00:11:56] The thermic weather. The stuff that changes as the sun passes through the sky. But you seem incredibly

[00:12:04] **Gavin McClurg:** adept at reading mountain weather and using it to

[00:12:09] **Chrigel Maurer:** your advantage while you're in the air. Knowing that seeing Cirrus come in and top landing just in time and then carrying on afterwards. I realize this is just an hours thing and intuition. But how do you teach... Some of those skills about reading mountain weather to your students? And learning that and kind of getting more fingertippy with that type of

[00:12:35] **Gavin McClurg:** stuff? Yeah. That's a good question. I think that I started to fly... Generally, I live in the Alps and I never had weather forecast, really. And I started to fly without weather forecast. So when I had time beside my work, I tried to fly in all the conditions. So later on, when I went into a more organized work or when I was trying to go really far for cross country flight, I really tried to analyze the weather forecast to be more success. And I never had a really good feeling with the weather forecast because they are often wrong. So I really tried to feel what the weather does during the day.

[00:13:23] And then when I see or when I feel... When I feel that it changed something, then I really think about what I can do. Because we can't change the weather, but we can change strategy. And I really tried to do this. And maybe because I started to move in the Alps, to fly in the Alps without really checking the weather forecast, I get a good

[00:13:48] **Chrigel Maurer:** feeling about it. Now I really try to understand the forecast and the different models. And also when I do the hiking... When I do the hike and fly competitions, I have to know what's happened in the day, in the next days. But then finally, the experience of moving in the Alps without forecast helps me a lot. Okay. When you, again, thinking about your students, let's assume that maybe a lot of our listeners are probably in the boat of maybe a hundred hours a year kind of pilots. So maybe a little bit more than the weekend pilot, but not as much as the weekend pilot. So maybe a little bit more than the weekend pilot, but not as much as the weekend pilot. So maybe a little bit more than the weekend pilot, but not as much as the weekend pilot. So maybe a little bit more than the weekend pilot, but not as much as the weekend pilot. So maybe a little bit more than the weekend pilot, but not as much as the weekend pilot.

So maybe a little bit more than the weekend pilot, but not as much as the weekend pilot. So maybe a little bit more than the weekend pilot, but not as much as the weekend pilot. So maybe a little bit more than the weekend pilot, but not as much as the weekend pilot. So maybe a little bit more than the weekend pilot, but not as much as the weekend pilot. So maybe a little bit more than the weekend pilot. Not much more, and maybe one or two trips a year. Where should these kinds of pilots be focusing most of their time in your experience?

[00:14:35] What are the kind of foundational stuff that's really key and maybe often missed? It's always a mix between training and practice. And for sure, if you have more time, you want to go more progressive, successful, then for sure, it's better. You have to have more practice, but also you need more training. Focused training means safety training or theoretical stuff like weather forecast, planning, all these things. But also ground handling, it's a very important part, especially if the weather is not good for flying, but maybe good enough for ground handling. It's good to have one hour in a month of ground handling. Maybe in limit conditions, it means around wind of 25 to 30.

[00:15:25] This wind, you can really go to your own limit, and you make some progress. It means not only on the ground, it means also after in

[00:15:34] **Gavin McClurg:** the air. So it's not always a flying experience. It's very important. It's also all around, which you can bring you in a better position. And sometimes the normal people, they forgot this practice. They just like to fly, but they're wondering that they can't make progress. Sure, that's great. How do you view your acro training with your cross country? In other words, how important is it to become a pretty proficient acro pilot

[00:16:10] **Chrigel Maurer:** to flying well at distance? We saw that kind of highlighted this year with Pal Takats, and he did incredibly well. And he's obviously an amazing acro pilot. But I've been trying to push. I've been trying to push people into acro for a long time, feeling like it's a really important discipline. But I know you've got a lot of acro background. How do you view those two? I don't think it's really important, but it really can help. But in acrobatic, it's more important to have a really good feeling. It means if you don't like this cheap course, it's not efficient to do acro training. Because you feel bad. Maybe a little bit angry, and then it's not professional.

[00:17:01] So it's better to focus on your own wing in cross country and do maybe trying to fly some precise landings or take off in different conditions. It means ground handling in strong wind. And to find out what really is your goal and to focus how you can go there instead of doing different disciplines. It means also you have to have a good feeling on the aerobatic. You also have to change wing. And the wing makes a difference. So sometimes

[00:17:35] **Gavin McClurg:** people try to do acro with the normal ENB or CE wings. And they feel it's really difficult, for example, to fly a SAT or a helicopter. And if you take a big acro wing, which is made for aerobatic maneuvers, it's a big difference. It's much more easy. And you have to really think about that also. Instruments, Krigel. What do you use in comps? And what do you use when you're thinking about weight, like in the X-Alps? And then tied to that, do any of the instruments you use, do you use an app that has a thermal mapping tool? Do you use that? And do you

[00:18:17] **Chrigel Maurer:** use SyncTone? And if you do, what threshold? First of all, I hate SyncTone because it makes... It makes me nervous. It means I like to have a sign when it's climbing. The beep makes me positive because I know it's going uphill. So I like to have this sound. But if it goes down, I hate this. So I don't want to know that it goes down. And I mean, if it's climbed, I can change my turn. And sometimes I can optimize. But if it really goes down... For sure, you can fly with more speed or less. But generally, you can't really optimize the sync. You understand?

[00:19:02] It means the climb is much more important to optimize than the sync. And therefore, I also try sometimes to fly with a thermal assistant. This I get easy from my ExitTrack app. And yeah, sometimes it helps, especially in the flats. But in the mountains, often... It's not important to have this. And my question is how much help I can use. So it means too much technique makes me unsure. Or I don't know the word. When you check different things and not focusing on the main thing. That means too much technique also can lead me to not focusing on the really important

[00:19:49] **Gavin McClurg:** thing. It means thinking about the thermal and the flight direction, for example. And I really like to have easy instruments. But for the competitions, for sure, these big triangles to calculate all this, you need assistance. That's always a mix between the discipline. And in

[00:20:12] **Chrigel Maurer:** fact, I need... For sure, I have my cell phone with the ExitTrack app and the Exit Tracer. It's a very good variometer with solar. And so I have the sound and the navigation. And if I go cross country or really competitions, I have my Flymaster, which also makes the live tracking. The live tracking, which I need, it's very interesting for people at home or also for my own safety. And finally, I also like to have the Navitr. Because Navitr, they show me everything on one instrument. And yeah, so I play always a little bit. So for the X-Alps, just to summarize, for the X-Alps, you're just using phone and Exit Tracer. And the phone, you use... You use the ExitTrack app.

[00:20:57] Yeah. And then for the competitions, you add another dedicated vario and the Navitr. Big one, yeah. Gotcha. Yeah, that's true. Okay. In X-Alps, I really like to optimize everything. So I have my cell phone, which I have the communication, the ExitTrack app for the navigation in the air, and the OSM app for navigation on the ground. Okay. And finally, we also have to carry the Flymaster. And so I had two instruments, because it's an electric instrument, so you never know if it works or not. So it's good to have a backup. But yeah, in competitions, I add a big instrument like the Navitr. Sure.

[00:21:40] UD4. Great. In the last one, we talked about this a little bit, but people are really curious about your work. I'm assuming that your living is made from paragliding.

[00:21:55] Paragliding. Paragliding. Is there any way, can you parse that out for us in terms of what percentage is guiding, what percentage is sponsorship, what percentage is racing, kind of how you, yeah, how many areas are there and how do they kind of divide up? Yeah, it always shifts a little because of how much people they ask me to do, for example, coaching. Or how much companies they ask me to do presentations in the wintertime. But in general, it's 20%. So it's 20% sponsorship in competitions in summer, 20% tandem flights, 20% coachings, and 20% speeches.

[00:22:44] And yeah, it depends on the weather. It's always the problem of paragliding. But I like to switch in between the nature. And yeah, I play like this for five years already, and it's

[00:23:00] **Gavin McClurg:** good to have this. And how do you, the next question is kind of tied into that. You said in the show, the main show, that you fly about 300 hours a year. How do you manage your work, which is paragliding, those 20-20-20-20s, with your

[00:23:18] **Chrigel Maurer:** family? That's one of the main questions we get. It's not just really for you, but people that... Yeah. People that have families are often really curious how professionals like yourself also have families and you have enough time. So the exact question was, do you have dedicated downtime for your family, or does that just happen because of weather? How do you manage it? And I guess it's kind of a long question, but how do you manage the kids and your wife with flying? Yeah, it's not so easy because... Of all this work, and I have fixed days where

[00:23:57] **Gavin McClurg:** I play with the kids, where I say it's my Sunday. Actually, it's Friday. And I have my plan with the holidays with my kids also. So I try to focus on these days and weeks, and so they have to fit. Otherwise, it's very difficult, especially when I sit in the office at home and the kids like to play with me. So they have to understand. They have to understand that I stay at home, but that I work. It's my work. And

[00:24:29] **Chrigel Maurer:** when they were young, it was not so easy to explain to them. They grow up, and it's more and more easy that they understand. And generally, my family has to understand. My mother, everybody around me, they learned how it works because, you know, it's not often or not usual. You know, just the sports guy can bring... It's funny for all the family. Yeah, I go in like this step by step. I was working for Advance in test pilot, and so it was something in between. And now I stay completely self-employment. And yeah, it's okay. Chrigel, your Lee and rotor skills are legendary.

[00:25:15] And one of the... We got this question a lot. How do you... How should people approach

[00:25:21] **Gavin McClurg:** that kind of training? Because you talked a little bit on the show about... You know, going out in the snow and flying behind cornices and that kind of thing. But how do people kind of put their toe in the water to develop those skills? Because especially in the Alps, flying in the Lee is critical. You just have to do it. But it can be quite dangerous. So how do you... Yeah, how do you approach that with your students, I guess? The biggest problem for me is to go step by step. It means when I don't know the steps. It's a big danger. So if you fly into a Lee, which you don't

know if it's a big step or a small step, it's the problem. Yeah, we're honest. And finally, I check my feeling because not every day I have a good feeling.

[00:26:11] Sometimes I feel really comfortable

[00:26:13] **Chrigel Maurer:** and I can push my limit more. Or it means if I take a big step, a step which normally is too big, I can manage on a really good day. And if I have a bad day... It means I feel bad, I'm a bit angry, and I don't... Sometimes I say, I don't like to fly. But because I have to fly, I go. And in these days, the steps have to be really small. Because if I take a big step, for sure it's not good. And this feeling, I say it's my stomach feeling. And everybody has this, but we really have to learn to trust or to listen on this feeling and to trust this. And to go only steps with a good feeling. And yeah, it's the only way I can explain.

[00:26:58] Yeah, intuition. Okay, a specific X-OPS question, I really like this one too. Did you know

[00:27:04] **Gavin McClurg:** after day

[00:27:04] **Chrigel Maurer:** three that you would win, given what you saw the others doing? And then if so, or you thought you maybe had a good chance, did you set any kind of pace accordingly or do you always just go as hard as you can? No, when I was lead, I really think about to take care of my energy with my body. Because I had the feeling that when I stay in front, the others have to push. And if they catch me, I'm still in front, so I can a little bit slow down. And if they catch me, I can

[00:27:40] **Gavin McClurg:** start to push again. This was my tactic. And you know, when I can stay in a lead, I can really enjoy, for example, the decisions I do. I can do it more precise because I'm not in a hurry. And if I take care about my speed, I can take better decisions, and it helps me to be more efficient. But when we analyze the tracks, I was really on an edge that, for example, Ferdinand Kasper, he catch me almost. But finally, he did small, unprecise decisions, and it stops him immediately. And finally, I was a bit lucky that he had to end, to stop his race,

[00:28:21] **Chrigel Maurer:** for sure it helps to be more relaxed in the race. And I was really on the border with my knee. So the injury on my knee was not too funny. And I know that when I push too much on the ground, maybe I have to stop too. And I was very careful with walking on the flat. Jump in here a little bit. What is the single most underrated technique when flying XC? So I'm assuming this question is looking for, you know, is it better thermaling? Is it better gliding? Is it better headspace? Is it better training? Is it better SIV? Maybe it depends of the pilot, because not all the pilots are on the same level. And it's also my work to find out what's the next step for a pilot X, not for everybody it's the same way, the best.

[00:29:10] And I think generally to have fun, to set some goals, to follow these goals, it's a good way. And for sure, it's good to enjoy the flight. But to be more efficient, it's good to set goals and to reach these goals. Because with all the reach goals, you have better motivation or a better feeling. You're more proud about yourself. And then you can set the next bigger goal and to try to catch that. And for sure, you have to know that many details play in.

[00:29:46] **Gavin McClurg:** So it means especially the weather. If you set a goal, it's maybe just 30% you as a pilot. 70% is the weather decide if you can reach this goal or not. But with all the experience you do in this flight or in this reaching the goal, you can

[00:30:04] **Chrigel Maurer:** analyze if it was you or the weather or something else. And as more experience you get, as better you can say how you can reach or how you can set goals and how you can reach this. You mentioned fun in there, how important it is to have fun. What do you do for fun other than... I know you're quite into backcountry skiing and I don't know, many people probably don't know about all the other stuff that you do. What's your non-paragliding life look like? Yeah, I actually do a lot of endurance training. So hiking up, do trail running in bad weather. I like to run without bag just for two, three hours, hiking trail up and down and just to enjoy.

[00:30:50] And if I go flying, I try to go. Specific flying on acro training or cross country or carry people with me in a tandem. And for all this flying goals, I take the specific wing and I try to find the best spot with the actual weather forecast. And yeah, sometimes I really take the best decision of the day and then I really happy about sometimes I miss. I can learn from it and yeah, that's the fun. 5XAlps, what have you learned about food and hydration and blisters? That

was one of the questions.

[00:31:35] We did a race or we did a really good talk with a guy named Matt Wilkes who's kind of an expedition ER

[00:31:43] **Gavin McClurg:** doc. And they did that fun thing on Kilimanjaro a couple of years ago. He was the expedition doc for that and he wanted me to ask you that. Is that really changed over the years of the races or do you just eat whatever you

[00:32:00] **Chrigel Maurer:** can? Yeah, I push more and more to the limit and I know that I really have to take care of what I eat because of pushing more to the limit. And normally it's important to eat as much as possible, but as faster you go, as more you have to take care what you eat because of the body, that the body can take all the food. All the energy in. And when you, for example, when it's very hot and you push too much on the ground, you have to drink more than four, five liters. For myself, it goes up to seven, eight liters a day. And then it's very important to have not only water that you also take and salt and sugar. And it's also good to have some special salt.

[00:32:48] It means you take some, you know, the water. From the pasta when you cook pasta, it's very good to, to drink this, this, um, and so there was small points where we are just during the years, but yeah, the most important is to organize when I go out, when I go away from my support that I have not too much to carry, not too much food, but that I have enough. And for this also, I took more and more of this, um, carbohydrate powder, which I can do. In the water during the walk, it's around 200 gram and I can drink and eat with this more than thousand calories. So it's a very efficient light, uh, weight food and yeah, things like this.

[00:33:37] I learned, and I was very lucky

[00:33:39] **Gavin McClurg:** to have no blisters, my feeds, my socks with my shoes almost are perfect. What I did it's in the normal shoes. They have a very cheap, um, in less. How do you say that? Yeah. Yeah. Which you can change the souls. Yes. And what I did is

[00:33:58] **Chrigel Maurer:** I organized or I buy very good as souls. It means they, they, they are made especially for my food on one part. And on the other part, they have a really stable shape. It means when I do running or hiking down, especially the soul say in shape and not make some blisters. And I tried a lot. Of, um, which socks on which souls works well. And when I found out this, I changed the souls in older shoes and it's perfect. That's, that's excellent. Yeah. That was my feet look like somebody beating on them with a hammer and the first one in 2015 and we, we got it sorted this year, which makes things a lot more pleasant. That is, that is a lot of pain.

[00:34:45] Um, talk to me about speed bar and, and speed to fly. Uh, I, I saw you made a comment. You know, near the end of the race, when your knee was hurting really badly, you said it was, it was hard because you couldn't use full speed.

[00:34:58] **Gavin McClurg:** Um, I, I think the speed bar, you know, even for the really good pilots remains a little bit of a mystery to, in a sense, you know, the you're, you know, in competition, you're just hammering bar because everybody is, um, but break it down for us a little bit more and take some of the mystery out of it. Yeah. Finally, the question is how much it's enough. How much you have to pull and in, you know, in, in short cross country competitions, most, most of the pilots fly full, full speed because you know exactly where to fly and where it's the best core of the terminal and

[00:35:35] **Chrigel Maurer:** then the full speed, it's the most efficient, but in cross country, especially in, in, in, in, um, adventure races, when you fly long flights in a day and you fly most of the time alone, then it's not full speed. The most efficient. So I changed my tactic to half speed or maybe three third, uh, three, four percent and yeah, because then it's more relaxed to fly. It's less work on the bar or on the B risers and you can hold this speed for, for a long day. It means it's, um, more relaxed for your body, for your feeds. If you go in high, um, in, in very strong wind conditions. For example.

[00:36:20] If you go down in the valley breeze or in the fun, you have to push more and to know where is the limit of your equipment, your glider, your body, you have to know exactly what you can do. And it's also good training. For example, in windy conditions, you have to know what is the limit. So you have to learn this in weak conditions. And you also can train this in normal conditions where you say, okay, I do a speed bar training and I fly from each term to the

others with full speed. Maybe it's not important, but I train this feeling and like this, you can improve your, your feeling, your reactions on the, on the bar. And then if you have to use it, you know how it works.

[00:37:06] Okay. We're getting down to the last ones here, uh, or maybe even the last one, uh, who are your mentors in the sport and, and why we all have mentors. Do you, I can't imagine that you do, but I'm sure you do. Yeah. You know, in Swiss we have Roger Federer, the tennis player and he's very strong all the time and he was very successful and everybody talks about he has to stop because he will, he will, um, not be successful anymore. And he was, uh, for a long time he was very successful and he always say, you know, I just have fun to play and I really

[00:37:46] **Gavin McClurg:** understand what you

[00:37:46] **Chrigel Maurer:** mean. And as long as I have fun. I like to compete because in my situation, they are people, they say the same. I have to stop because, um, I can't do more than to win, but I feel that I really have fun in the competitions and all the competitions are a new game, new weather, new situations. And so I have my mentor, uh, Roger that, that he really say he, because he has fun, he likes to play. Hmm. I like that. Cool. Um, finally, your brother. Uh, you've done some amazing flights and some really cool videos, uh, with your brother. You guys have done some huge stuff together and then of course

[00:38:26] **Gavin McClurg:** he's, uh, amazing competition pilot. Are we going to see him in, in these kinds of races in the future or is that, that not his bag? I push him, but he don't really like to walk. And, um, I remember when I start for X-Alps training for X-Alps, I was 26 and I was watching out for a new adventure. Um, for, for a new life, it means I want to push myself in another direction. It means the enduring sport. And then I was motivated to train with the goal to do X-Alps. And in this period, the level of the athletes was not really, really high, but there was Tomoko Konea pushing on the ground, but there was not so many others.

[00:39:12] They really push hard at the moment. My brother, it's eight years younger.

[00:39:16] **Chrigel Maurer:** So. When he likes to start or to do X-Alps, he know what's the level. And when he compare, for example, flying or running, he compare with me. So he compare with the, with the best and then it's really hard to, to find the motivation to start, but maybe sometimes he will start and then we will see what he can do. Yeah. Yeah. Um, Chrigel, that's it. Thanks so much. I, I'd love to hear before we close, you know, what are you, what, what kind of mode are you in? between now and in 2019 do you even think about the next race for the winner or um yeah tell me tell me about how you approach that you've done it five times you know i've just done it twice but it's it's uh you know i i i imagine at the end of the race you know i i always think okay i can take a nice long break but it's it's never that far away is it yeah yeah no it's especially when i think about the break then it's too late for 19 so my opinion it's to have two years time to be better yeah so i i i really happy to to focus on i have the big goal the x-ops 2019 but i know it's a long time uh until there so i focus on small goals and for example next year there's xpeer starting from the atlantic to the mediterranean sea crossing all the pyrenees and it's also a beautiful adventure race and to do this i know i have to do the training and for this i i plan some ski touring races in the winter and now my training is um with the dolomite man and next week is um red bull elements it's also a super small or super short i can fly race and i do training for this it means my trainings during maximum one and a half hours at the moment but very intensive and then for the winter i do a break and then i start with a good ski touring training and then power training and then i

[00:41:19] **Gavin McClurg:** hope to be ready next summer for the xpeer and then i check if everybody fits well if i stay healthy i do the inscription for red bull x-ops 2019 and if i select it i think about

[00:41:32] **Chrigel Maurer:** to start if you're selected i hope they do i think you're kind of a shoe in there um yeah cool that that that's i okay that i i gotta ask you one more question about the about the uh you mentioned the xpeer and the um x-alps uh i'm going to have christoph weber on the show here pretty shortly and i know he hasn't you know alhannis used to be the race director but it's really mostly just to get his perspective of how the race has changed and you know the new rules and you know what what would he change what would you change about the race if you you know you're going to be able to you've seen it you've seen it now five editions um you've changed you've seen it change from you know you could go all night to having a night pass uh you know there are teams flying with you know have four different cars and a whole bunch of people and a bunch of guys in the air uh you don't do it that way but you know

what's your opinion on that and what's your opinion what where would you like to see the race go would you like to see it rewind a little bit or are

[00:42:38] **Gavin McClurg:** these steps they've taken good steps i see two views one view it's my view it means the athlete view and the other view it's the event the organization view and for the organization it's clear to to have an era a race an event which they can sell and for this it needs for example turn points where they

[00:43:01] **Chrigel Maurer:** can visit the athletes that they can sell these turn points and it also makes it more interesting maybe for sponsors or fans but it's not just for the fans it's for the fans it's for the fans it's for the in athlete view this is the big bullshit yeah to to to focus i'm really on the limit on the on the on the nature on on everything else then to fly down in the town to sign a board yeah but i think that makes it also unique this race that that you have these two sides and if i can kind of can can do an adventure race where i go alone without any support um to try to myself all the day all the night it will be very a good adventure but for sure it's very close to cheat it means in this in this rule every athlete have somewhere some friends they help with food and and things and maybe it's very difficult to control these um rules but i also like to have a team because the preparation it's very interesting in a team to race in a team i feel very good but everybody have to know by self how much help

[00:44:15] **Gavin McClurg:** you need if it's one car or three cars for us it was good to have one car three people and so we stay really flexible everybody had have to run or to fly by self so it's difficult to have more help and yeah actually i i say i'm the athlete and i go to a competition with some rules and i try to focus on what we have to do instead of thinking what's the best to do yeah and what about the night pass thing just curious because i

[00:44:50] **Chrigel Maurer:** i i wasn't around when you guys could go all night would you prefer that they didn't have that that you could just go and have a night pass i think it's a bit um marketing things because if i can use the night pass it will be an option when i don't have to announce it before the night so to say 12 in the day what you have to do or where you stay in the evening that's very difficult but if you change the rule to to to have a night pass but you can choose for safety it means if you're not ready at half past 10 to stay in a hut or in a accommodation then you can use it then it's very helpful but to to use it for for pushing it's very dangerous or for me it's very dangerous because i know if i don't sleep enough i will have to sleep and i will have to sleep and i will have to sleep problems on the next or the next days to have the right um fitness for my decisions and everything so it's for me it's not an option to push all the night during the race maybe then last night for sure you can do but yeah it takes it out of you Chrigel thanks so much is there uh is there anything you'd like to add before we sign off i really really appreciate it i think people are going to be thrilled with this no for me it's it's very interesting to hear all these questions maybe in a few weeks or months they have you have more questions and then we can speak again great because um yeah i like to help

[00:46:21] **Gavin McClurg:** other people like this and to

[00:46:23] **Chrigel Maurer:** spread my

[00:46:24] **Gavin McClurg:** experience so thank you for calling me and putting all these informations together and i am i like this yeah awesome well cool well i i look forward to seeing your presentation in november and uh we'll put that up for those of you listening all the questions that we just asked those will also be in the show notes and uh thanks Chrigel talk to you soon and good luck with everything thank you kevin yes thank you cheers good night bye

Français

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

Show notes

C'est ici, tout le monde ! L'épisode bonus que vous attendiez tous. Nous avons publié cet épisode de suivi avec Chrigel Maurer il y a quelques mois pour nos supporters Patreon. Ne les manquez pas ! Inscrivez-vous pour soutenir l'émission via Patreon et obtenez un accès immédiat à du contenu bonus comme celui-ci régulièrement. Tout ce que nous demandons est d'un dollar par épisode.

L'épisode bonus après Noël avec Chrigel Maurer ! est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde, bienvenue dans cet épisode bonus spécial avec Chrigel. Je viens de raccrocher avec lui en Suisse. Ce sont essentiellement toutes vos questions. Vous en avez soumis une tonne, avant et après l'émission principale. Et il a eu la gentillesse de revenir pour partager énormément de connaissances passionnantes. On parle de sellettes, d'instruments, de progression, d'entraînement, d'acro, de compétences. On parle de tout et de rien. Bien sûr, un peu sur le X-Alps, car certains d'entre vous avaient des questions à ce sujet. Alimentation et hydratation, ampoules, ce qu'il changerait s'il le pouvait. C'était génial. Vous allez adorer. J'ai adoré. Et je n'ai pas d'annonces logistiques. C'est juste un bonus pour vous tous, pour tous ceux qui soutiennent l'émission.

[00:00:45] Faites passer le mot. Dites à tout le monde que ce genre de contenu existe. Et on se voit à Cloudbase. Profitez-en bien. Chrigel, bon retour sur l'émission. Je suis vraiment ravi de te poser ces questions reçues via Facebook et les réseaux sociaux. De la part de tes fans, des fans de X-Alps et des gens qui écoutent simplement l'émission. J'apprécie vraiment ça. Alors, bon retour. Merci pour ton temps. Je crois que tu viens de déménager avec ta famille dans un nouvel endroit en Suisse. Je sais que c'est toujours un défi de taille. Félicitations. Et je me suis dit qu'on pourrait commencer par le Dolomiti Man. C'est un peu le premier gros événement que tu as fait depuis le X-Alps. Je sais que tu as dû faire une récupération assez massive après le X-Alps.

[00:01:30] Alors, pourquoi ne pas commencer par là ? Comment s'est passé le Dolomiti Man ? Écoute, après le X-Alps, j'étais vraiment marqué. J'ai dû récupérer pendant une période assez longue. Plus longtemps que pour les autres éditions. Et j'ai aussi arrêté mon entraînement. Mais pour le Dolomiti Man, la particularité c'était que c'était très court, mais très rapide. Donc, le plus vite possible, c'est sûr. Et, ouais, on a eu de la malchance avec la météo. Le vent et les nuages étaient trop forts en altitude.

[00:02:00] **Chrigel Maurer:** Alors, on a dû raccourcir la course, la discipline du parapente. Donc, c'était juste la partie inférieure. C'était de la course en montée pendant 13 minutes et du vol en descente, tout d'un coup. C'était 15 minutes. Une course assez courte, mais très, très dure, c'est sûr. Ouais, ouais, ouais. Beaucoup de dénivelé, vraiment rapide. Ouais, c'est un autre genre de vol à haute vitesse. Eh bien, cool. Et comment se sont passés les mois suivants ? On a parlé, avant de commencer l'enregistrement, du fait que vous allez faire quelques présentations en Suisse, je crois, sur la course. Et aussi, peut-être un peu sur votre vie en novembre. Vous pouvez m'en dire un peu plus là-dessus ? Et aussi, est-ce qu'on peut voir ça en ligne ? Ou comment est-ce que nous autres pouvons regarder ces présentations ?

[00:02:46] Ouais, en fait, je...

[00:02:47] **Gavin McClurg:** a préparé la présentation pour novembre.

[00:02:50] **Chrigel Maurer:** Parce que beaucoup de gens demandent comment ça s'est passé pendant le

[00:02:53] **Gavin McClurg:** X-Alps, comment je m'y prends. Et généralement, ce que je fais. Mon sport et mon travail. Et je prépare une présentation d'environ deux heures pour parler de tout mon travail, de toutes les courses d'aventure. C'est du boulot, mais c'est une partie très, très agréable. Parce que je vois toutes les photos de Moyes et...

[00:03:15] **Chrigel Maurer:** Ce que j'ai fait ces dernières années. Et c'est beaucoup d'expérience. Je regarde maintenant. Et mettre toute cette expérience dans une présentation de deux heures, c'est très difficile. Mais c'est aussi très sympa pour le moment. Ouais, ça serait génial. Eh bien, avant de passer aux questions, ce serait très mal de ne pas le faire. Je l'ai dit un peu dans notre discussion initiale. Mais quelques-uns de mes potes parachutistes ici, Nate Scales et Matt Beechinor, voulaient vraiment que je souligne que l'invitation ici n'est pas juste pour l'un de ces événements. C'est une invitation très réelle pour vous emmener dans les Rockies. Si vous pouvez venir, nous avons tout organisé, nous pouvons tout prendre en charge. Même votre

[00:03:57] **Gavin McClurg:** votre vol. On a une maison, un camion, un chauffeur pour la récupération, on a tout ce qu'il faut pour que vous veniez nous montrer comment voler dans ces montagnes. J'espère donc qu'un de ces jours, vous accepterez notre invitation. Bon, super. Allez, on y va. On a une tonne de questions ici. Je vais les passer en revue sans aucun ordre particulier. La première, et c'est celle qui m'intéresse vraiment, concerne les sellettes. On a reçu une question sur ce que vous préférez utiliser. Est-ce que vous utilisez une plaque ? Pas du tout ? Évidemment, pour le X-Alps, vous utilisez une sellette type hamac comme nous tous, très, très légère. Mais qu'est-ce que vous préférez ? Quel est votre avis là-dessus ? Qu'est-ce que les gens devraient utiliser, surtout pour les compétitions et le racing ? Donnez-nous les détails, la vision de Chrigel sur les sellettes.

[00:04:44] Ouais, c'est une bonne question parce que je commence avec des sellettes normales. C'était très lourd avec la planche. Et puis pour le X-Alps, j'ai fait 2009, j'ai commencé à réfléchir au poids. Il y avait des prototypes. Il y avait beaucoup de sellettes autour et on pouvait voir que ça fonctionnait bien et que c'était plus léger. On travaillait donc encore avec des sellettes avancées, très légères. Et finalement, je pense que pour avoir un bon confort et une bonne sensation avec l'aile, il vaut mieux avoir une plaque. Et

[00:05:16] **Chrigel Maurer:** si vous voulez aller vraiment léger, c'est plus efficace sans plaque. Et bien sûr, ce n'est pas facile à dire à tout le monde. C'est le meilleur parce que je sens que quand je change de sellette, ça peut faire une plus grande différence que quand je change d'aile. Il est donc très important de voler avec une nouvelle sellette avec la même aile pour ressentir la différence. Et puis, pour décider enfin pour moi-même, ce que je ressens et ce que j'aime. Et là, je choisis ma sellette. Mais finalement, je fais différentes catégories, différentes disciplines en parapente. Alors j'ai besoin de différentes sellettes. Et la plus lourde, c'est la sellette de compétition avec deux parachutes de secours, 11 kilos.

[00:06:03] Et la plus légère, c'est la F-Lite. Elle ne pèse presque rien, moins de 100 grammes. Donc, oui, c'est une question de ce dont j'ai besoin pour la sellette plus que de ce que je ressens vraiment dedans. D'accord. La dernière fois, on a un peu parlé de ton choix d'utiliser une trois lignes en X-Alps par rapport à, tu sais, quand tu fais de la compétition en Nouvelle-Zélande. Des gens m'ont demandé si tu pouvais clarifier ça et en parler un peu plus parce qu'avec la sortie de la Xeno par Ozone, je pense que beaucoup plus de gens volent en deux lignes maintenant qu'avant à cause de la Xeno. Est-ce qu'on retourne vers un scénario de type 2011 ou pas, et pourquoi ?

[00:06:54] Et à quel point, vous savez...

[00:06:57] **Gavin McClurg:** Pour ceux qui envisagent de passer à une deux lignes, à quel point est-ce plus dangereux ? Vous savez, à quel point est-ce différent de piloter une deux lignes par rapport à une trois lignes ? Mon expérience avec la Xeno montre aussi que cette aile est particulièrement bonne. Ça veut dire qu'elle est très facile à piloter et qu'on s'amuse beaucoup. Et enfin, le voile est tellement stable. Donc, il n'y a pas souvent de fermeture. C'était mon expérience : j'ai fait 50 heures avec la Xeno sans aucune fermeture. Et ça n'est jamais arrivé avec la trois lignes parce que les trois lignes ne sont pas aussi stables. Et on ne sent peut-être pas la fermeture arriver plus tard. Et ça veut dire quoi ? Ma question est : qu'est-ce qui est le plus sûr ?

[00:07:44] Et je dis qu'avec la trois-braces, j'ai peut-être plus de fermetures, mais elles

[00:07:49] **Chrigel Maurer:** elles sont moins agressives. Et avec la Xeno, c'est peut-être la fermeture plus agressive, mais il y a moins de fermetures. Donc en général, je dirais qu'avec environ un an d'expérience, il n'y a pas de grande différence. Et enfin, on peut voir combien d'ailes volent dans le monde. Et je ne pense pas que chaque pilote soit un bon pilote avec la Xeno, mais tout le monde n'est pas tombé. Ça montre que cette aile est très bonne. Et je pense que les deux lignes sont plus compliquées dans des conditions vraiment difficiles, mais 95 % des conditions sont bonnes. Ça veut dire

95 %. 95 % des vols sont sûrs avec la Xeno. Et dans ces 95 %, vous avez aussi l'avantage de la performance, de la sensation, de la stabilité, de la vitesse.

[00:08:39] Et après un an d'expérience, ça a l'air très bien pour ce type d'ailes. Mais je pense qu'il était très important d'attirer l'attention sur les vraies deux lignes parce qu'elles étaient trop dangereuses. Et après certaines attentes, après certains accidents, le développement s'est davantage orienté vers la sécurité. Et maintenant, nous avons des deux lignes avec beaucoup de sécurité. Et ça a vraiment du sens. Donc à l'avenir, je pense que nous aurons de plus en plus de deux lignes, ou plutôt des deux lignes hybrides, qui sont très performantes et aussi sûres. Et peut-être que l'image de ces ailes est un peu trop bonne. Ça veut dire que parfois, on a l'impression que tout le monde peut piloter cette aile.

[00:09:25] Et bien sûr, si le niveau... si le niveau du pilote n'est pas suffisant, ce genre d'aile peut aussi être très dangereux. Il faut faire attention à ne pas oublier qu'il s'agit d'une véritable aile de haute performance. C'est une Ed Ewing. On a l'impression que c'est facile, mais ça peut aussi être dangereux parce que c'est une aile de haute performance. Bien sûr. Sur ce point, où vois-tu... Je sais que tu as été impliqué par le passé dans les tests et le développement pour Advance et d'autres. Mais où vois-tu... Où vois-tu la technologie des ailes aller ? Est-ce qu'on va voir un autre grand bond, comme avec la technologie du shark nose ? Ou est-ce que toutes les ailes seront légères à l'avenir ? Vers où vois-tu ça se diriger ?

[00:10:10] Je ne sais pas exactement, mais je pense que beaucoup d'entreprises travaillent sur les ailes. Et, vous savez, plus elles se concentrent sur une seule, par exemple ces parapentes, plus elles peuvent apporter... du succès. Cela signifie que l'aile dans le futur sera plus légère, plus performante et plus amusante à piloter. Je pense que nous pouvons avoir tous ces points dans un seul produit. C'est peut-être la même chose pour les kites. Il y a des années, il y avait quatre vents différents. Il y a un besoin

[00:10:45] **Gavin McClurg:** de cinq ou sept tailles de voiles pour changer selon les conditions de vent. Et maintenant, ils n'ont qu'une seule aile. Bien sûr. Vous parlez des deltas, n'est-ce pas ? Ouais, parce qu'il y a tellement de puissance profonde maintenant. Ouais, exactement. C'est incroyable. Oui, oui. La puissance profonde, la stabilité et la technologie. Et peut-être dans 10 ans, on aura une seule aile pour tout faire. Pour faire

[00:11:11] **Chrigel Maurer:** l'acro, le cross country et la marche et vol. Et puis peut-être... Alors, on pourrait prendre une seule aile le matin et tout faire. Ce serait cool. Ouais. Bon, on change un peu de sujet. Je parcours juste ces points. Mais la météo en montagne, votre capacité à la lire... On a eu Hansa dans l'émission, que vous connaissez bien, bien sûr, à travers les campagnes X-Alps. Et il vit de la météorologie. Il a évoqué les trois principaux types de météo : la synoptique. C'est ce qu'on regarde dans les modèles. Et puis la météo locale, plus géographique. Et ensuite...

[00:11:56] La météo thermique. Ce qui change au fur et à mesure que le soleil traverse le ciel. Mais vous avez l'air incroyablement

[00:12:04] **Gavin McClurg:** expert en lecture de la météo de montagne et en savoir s'en servir pour

[00:12:09] **Chrigel Maurer:** votre avantage quand vous êtes en l'air. Savoir voir les Cirrus arriver et faire un atterrissage au décollage juste à temps, puis continuer après. Je me rends compte que c'est juste une question d'heures et d'intuition. Mais comment enseignez-vous... certaines de ces compétences pour lire la météo en montagne à vos élèves ? Et apprendre ça et commencer à avoir plus de réflexes avec ce genre de...

[00:12:35] **Gavin McClurg:** des trucs ? Ouais. C'est une bonne question. Je pense que j'ai commencé à voler... En général, j'habite dans les Alpes et je n'ai jamais vraiment eu de prévisions météo. Et j'ai commencé à voler sans prévisions météo. Donc quand j'avais du temps à côté de mon travail, j'essayais de voler dans toutes les conditions. Plus tard, quand j'ai commencé à travailler de manière plus organisée ou quand j'essayais d'aller vraiment loin en cross country, j'ai vraiment essayé d'analyser les prévisions météo pour avoir plus de succès. Mais je n'ai jamais eu un très bon feeling avec les prévisions météo parce qu'elles sont souvent fausses. Alors j'ai vraiment essayé de ressentir ce que fait la météo pendant la journée.

[00:13:23] Et quand je vois ou quand je sens... quand je sens que quelque chose a changé, alors je réfléchis vraiment à ce que je peux faire. Parce qu'on ne peut pas changer la météo, mais on peut changer de stratégie. Et j'ai vraiment essayé de

faire ça. Et peut-être parce que j'ai commencé à évoluer dans les Alpes, à voler dans les Alpes sans vraiment vérifier les prévisions météo, j'ai une bonne

[00:13:48] **Chrigel Maurer:** ...sentiment à ce sujet. Maintenant, j'essaie vraiment de comprendre les prévisions et les différents modèles. Et aussi quand je fais de la randonnée... Quand je fais des compétitions de marche et vol, je dois savoir ce qui s'est passé dans la journée, dans les jours suivants. Mais finalement, l'expérience de bouger dans les Alpes sans prévisions m'aide énormément. D'accord. Quand vous pensez à vos élèves, supposons que beaucoup de nos auditeurs sont probablement des pilotes qui font peut-être une centaine d'heures par an. Donc peut-être un peu plus que le pilote du week-end, mais pas autant qu'un pilote du week-end. Donc peut-être un peu plus que le pilote du week-end. Pas beaucoup plus, et peut-être une ou deux sorties par an. Sur quoi ces types de pilotes devraient-ils se concentrer le plus, selon votre expérience ?

[00:14:35] Quels sont les éléments fondamentaux qui sont vraiment clés et peut-être souvent négligés ? C'est toujours un mélange entre l'entraînement et la pratique. Et bien sûr, si vous avez plus de temps, vous voulez être plus progressif, réussir, alors c'est forcément mieux. Il faut avoir plus de pratique, mais aussi plus d'entraînement. Un entraînement ciblé signifie de la sécurité ou des choses théoriques comme les prévisions météo, la planification, toutes ces choses. Mais aussi le maniement au sol, c'est une partie très importante, surtout si la météo n'est pas bonne pour voler, mais peut-être assez bonne pour le maniement au sol. C'est bien d'avoir une heure de maniement au sol par mois. Peut-être dans des conditions limites, ce qui signifie autour de 25 à 30 de vent.

[00:15:25] Avec ce vent, vous pouvez vraiment aller jusqu'à vos propres limites et progresser. Ça ne veut pas dire seulement au sol, ça veut aussi dire après, dans

[00:15:34] **Gavin McClurg:** dans les airs. Donc ce n'est pas toujours une expérience de vol. C'est très important. C'est aussi tout autour, ce qui peut vous mettre dans une meilleure position. Et parfois, les gens normaux, ils oublient cette pratique. Ils aiment juste voler, mais ils se demandent pourquoi ils ne progressent pas. Bien sûr, c'est super. Comment voyez-vous votre entraînement en acro par rapport à votre cross country ? En d'autres termes, à quel point est-il important de devenir un pilote d'acro assez compétent ?

[00:16:10] **Chrigel Maurer:** pour bien voler en distance ? On a vu ça mis en avant cette année avec Pal Takats, et il s'en est incroyablement bien sorti. Et il est évidemment un pilote acro incroyable. Mais j'ai essayé de pousser. J'ai essayé de pousser les gens vers l'acro depuis longtemps, parce que je sens que c'est une discipline vraiment importante. Mais je sais que tu as beaucoup d'expérience en acro. Comment vois-tu ces deux aspects ? Je ne pense pas que ce soit vraiment important, mais ça peut vraiment aider. Mais en acrobatique, il est plus important d'avoir un très bon ressenti. Ça veut dire que si tu n'aimes pas ce parcours bon marché, faire de l'entraînement acro n'est pas efficace. Parce que tu te sens mal. Peut-être un peu en colère, et ce n'est pas professionnel.

[00:17:01] Il vaut donc mieux se concentrer sur sa propre aile en cross country et essayer peut-être de faire des atterrissages précis ou des décollages dans différentes conditions. Ça veut dire faire du maniement au sol par vent fort. Et découvrir quel est vraiment ton objectif et te concentrer sur la manière d'y parvenir au lieu de faire différentes disciplines. Ça veut aussi dire que tu dois avoir un bon feeling en acrobatique. Tu dois aussi changer d'aile. Et l'aile fait une différence. Donc parfois

[00:17:35] **Gavin McClurg:** Les gens essaient de faire de l'acro avec des ailes ENB ou CE normales. Et ils trouvent que c'est vraiment difficile, par exemple, de voler un SAT ou un hélicoptère. Mais si vous prenez une grosse aile acro, faite pour les manœuvres acrobatiques, ça fait une grande différence. C'est beaucoup plus facile. Et il faut vraiment y réfléchir aussi. Les instruments, Krigel. Qu'est-ce que vous utilisez en compétition ? Et qu'est-ce que vous utilisez quand vous pensez au poids, comme en X-Alps ? Et par rapport à ça, est-ce que parmi les instruments que vous utilisez, vous utilisez une application qui a un outil de cartographie thermique ? Vous l'utilisez ? Et est-ce que vous...

[00:18:17] **Chrigel Maurer:** Tu utilises SyncTone ? Et si oui, à quel seuil ? Déjà, je déteste SyncTone parce que ça me... ça me rend nerveux. Ça veut dire que j'aime avoir un signal quand ça monte. Le bip me rassure parce que je sais que ça grimpe. Donc j'aime bien avoir ce son. Mais si ça descend, je déteste ça. Je ne veux pas savoir que ça descend. Et je veux dire, si ça monte, je peux changer mon virage. Et parfois, je peux optimiser. Mais si ça descend vraiment... Bien

sûr, on peut voler plus vite ou moins vite. Mais en général, on ne peut pas vraiment optimiser la synchronisation. Tu comprends ?

[00:19:02] Ça veut dire que la montée est bien plus importante à optimiser que la synchronisation. Et donc, j'essaie aussi parfois de voler avec un assistant thermique. Je l'ai facilement sur mon appli ExitTrack. Et oui, parfois ça aide, surtout dans le plat. Mais en montagne, souvent... Ce n'est pas important d'avoir ça. Et ma question est : à quel point je peux utiliser de l'aide ? Ça veut dire qu'il y a trop de technique, ça me rend incertain. Ou je ne connais pas le mot. Quand on vérifie différentes choses sans se concentrer sur l'essentiel. Ça veut dire que trop de technique peut aussi m'empêcher de me concentrer sur ce qui est vraiment important.

[00:19:49] **Gavin McClurg:** truc. Ça veut dire penser à la thermique et à la direction de vol, par exemple. Et j'aime vraiment avoir des instruments simples. Mais pour les compétitions, c'est sûr, avec ces gros triangles pour calculer tout ça, il faut de l'assistance. C'est toujours un mélange entre la discipline. Et en

[00:20:12] **Chrigel Maurer:** en fait, j'ai besoin... Bien sûr, j'ai mon téléphone avec l'application ExitTrack et l'Exit Tracer. C'est un très bon variomètre avec solaire. Donc j'ai le son et la navigation. Et si je fais du cross country ou vraiment des compétitions, j'ai mon Flymaster, qui fait aussi le live tracking. Le live tracking, dont j'ai besoin, c'est très intéressant pour les gens à la maison ou aussi pour ma propre sécurité. Et enfin, j'aime aussi avoir le Navitr. Parce que le Navitr, il me montre tout sur un seul instrument. Et ouais, donc je joue toujours un peu. Donc pour le X-Alps, juste pour résumer, pour le X-Alps, tu utilises juste le téléphone et l'Exit Tracer. Et pour le téléphone, tu utilises... tu utilises l'application ExitTrack.

[00:20:57] Ouais. Et pour les compétitions, on ajoute un autre variomètre dédié et le Navitr. Le gros, ouais. Je vois. Ouais, c'est vrai. OK. Pour le X-Alps, j'aime vraiment tout optimiser. Donc j'ai mon téléphone pour la communication, l'appli ExitTrack pour la navigation en vol, et l'appli OSM pour la navigation au sol. OK. Et enfin, on doit aussi transporter le Flymaster. Du coup, j'avais deux instruments, parce que c'est un instrument électrique, donc on ne sait jamais s'il va marcher ou pas. C'est donc bien d'avoir une roue de secours. Mais ouais, en compétition, j'ajoute un gros instrument comme le Navitr. Bien sûr.

[00:21:40] UD4. Super. On le disait un peu lors du dernier, mais les gens sont vraiment curieux de connaître votre travail. Je suppose que vous vivez du parapente.

[00:21:55] Le parapente. Le parapente. Est-ce qu'il y a un moyen de nous détailler ça en termes de pourcentages : quelle part est dédiée au guidage, au sponsoring, à la compétition... comment tu, oui, combien y a-t-il de domaines et comment sont-ils répartis ? Oui, ça varie toujours un peu selon ce qu'on me demande de faire, par exemple le coaching. Ou le nombre de présentations que les entreprises me demandent de faire en hiver. Mais en général, c'est 20 %. Donc 20 % de sponsoring en compétition en été, 20 % de vols en tandem, 20 % de coaching et 20 % de conférences.

[00:22:44] Et oui, ça dépend de la météo. C'est toujours le problème du parapente. Mais j'aime alterner avec la nature. Et oui, je joue comme ça depuis déjà cinq ans, et c'est

[00:23:00] **Gavin McClurg:** C'est bien d'avoir ça. Et comment est-ce que, la question suivante est un peu liée à ça. Vous avez dit dans l'émission, la principale, que vous volez environ 300 heures par an. Comment gérez-vous votre travail, qui est le parapente, ces 20-20-20-20, avec votre

[00:23:18] **Chrigel Maurer:** famille ? C'est l'une des questions principales qu'on nous pose. Ce n'est pas seulement pour vous, mais pour les gens qui... Ouais. Les gens qui ont une famille sont souvent vraiment curieux de savoir comment des professionnels comme vous arrivent à avoir une famille et assez de temps. Donc la question exacte était : avez-vous des moments de repos dédiés à votre famille, ou est-ce que ça arrive juste en fonction de la météo ? Comment vous gérez ça ? Et je suppose que c'est une question un peu longue, mais comment gérez-vous les enfants et votre femme avec le vol ? Ouais, ce n'est pas si facile parce que... Avec tout ce travail, et j'ai des jours fixes où

[00:23:57] **Gavin McClurg:** Je joue avec les enfants, ce que je considère comme mon dimanche. En fait, c'est le vendredi. Et j'ai aussi mon planning de vacances avec mes enfants. J'essaie donc de me concentrer sur ces jours et ces semaines, et ils doivent s'adapter. Sinon, c'est très difficile, surtout quand je suis assis au bureau à la maison et que les

enfants veulent jouer avec moi. Ils doivent comprendre. Ils doivent comprendre que je suis à la maison, mais que je travaille. C'est mon travail. Et

[00:24:29] **Chrigel Maurer:** quand ils étaient petits, ce n'était pas si facile à leur expliquer. Ils grandissent, et il devient de plus en plus facile pour eux de comprendre. Et en général, ma famille doit comprendre. Ma mère, tout le monde autour de moi, ils ont appris comment ça marche parce que, vous savez, ce n'est pas fréquent ou habituel. Vous savez, juste le gars du sport peut apporter... C'est drôle pour toute la famille. Ouais, j'y vais comme ça, étape par étape. Je travaillais pour Advance en tant que pilote d'essai, donc c'était quelque chose entre les deux. Et maintenant, je suis complètement à mon compte. Et ouais, ça va. Chrigel, tes compétences en Lee et en rotor sont légendaires.

[00:25:15] Et on... On nous pose souvent cette question. Comment est-ce que vous... Comment les gens devraient-ils aborder...

[00:25:21] **Gavin McClurg:** ce genre de formation ? Parce que vous avez un peu parlé dans l'émission de... vous savez, d'aller dans la neige et de voler derrière des cornices et ce genre de choses. Mais comment les gens peuvent-ils commencer à se lancer pour développer ces compétences ? Parce qu'en particulier dans les Alpes, voler dans le Lee est critique. Il faut juste le faire. Mais ça peut être assez dangereux. Alors comment est-ce que vous... Ouais, comment abordez-vous ça avec vos élèves, je suppose ? Le plus gros problème pour moi, c'est d'y aller étape par étape. Ça veut dire que quand je ne connais pas les étapes, c'est un grand danger. Donc si vous volez dans un Lee, et que vous ne savez pas si c'est une grosse ou une petite étape, c'est là qu'est le problème. Ouais, on est honnêtes. Et enfin, je vérifie mon ressenti parce que je n'ai pas une bonne intuition tous les jours.

[00:26:11] Parfois, je me sens vraiment à l'aise

[00:26:13] **Chrigel Maurer:** et je peux repousser mes limites davantage. Ou ça veut dire que si je fais un grand pas, un pas qui est normalement trop grand, je peux le gérer lors d'une très bonne journée. Et si j'ai une mauvaise journée... ça veut dire que je me sens mal, je suis un peu en colère, et je ne... Parfois je dis que je n'aime pas voler. Mais comme je dois voler, j'y vais. Et pendant ces jours-là, les étapes doivent être vraiment petites. Parce que si je fais un grand pas, c'est sûr que ce n'est pas bon. Et ce sentiment, je dis que c'est ma sensation au ventre. Tout le monde l'a, mais on doit vraiment apprendre à faire confiance à ce sentiment, à l'écouter et à s'y fier. Et à ne faire que des étapes avec un bon sentiment. Et oui, c'est la seule façon dont je peux l'expliquer.

[00:26:58] Ouais, l'intuition. OK, une question spécifique sur X-OPS, j'aime beaucoup celle-ci aussi. Est-ce que tu savais

[00:27:04] **Gavin McClurg:** après le jour

[00:27:04] **Chrigel Maurer:** trois que vous auriez gagné, vu ce que vous avez vu faire aux autres ? Et si c'était le cas, ou si vous pensiez avoir une bonne chance, avez-vous fixé une sorte de rythme en conséquence ou est-ce que vous foncez toujours à fond ? Non, quand j'étais en tête, je réfléchis vraiment à gérer mon énergie avec mon corps. Parce que j'avais l'impression que quand je restais devant, les autres devaient pousser. Et s'ils me rattrapaient, j'étais toujours devant, donc je pouvais ralentir un peu. Et s'ils me rattrapaient, je pouvais

[00:27:40] **Gavin McClurg:** recommencer à pousser. C'était ma tactique. Et vous savez, quand je peux rester en tête, je peux vraiment apprécier, par exemple, les décisions que je prends. Je peux les prendre avec plus de précision parce que je ne suis pas pressé. Et si je fais attention à ma vitesse, je peux prendre de meilleures décisions, et ça m'aide à être plus efficace. Mais quand on analyse les traces, j'étais vraiment à la limite, par exemple Ferdinand Kasper m'a presque rattrapé. Mais finalement, il a fait de petites décisions imprécises, et ça l'a arrêté immédiatement. Et finalement, j'ai eu un peu de chance qu'il ait dû mettre fin à sa course,

[00:28:21] **Chrigel Maurer:** ça aide vraiment à être plus détendu pendant la course. Et j'étais vraiment à la limite avec mon genou. Donc la blessure au genou n'était pas très drôle. Et je sais que quand je pousse trop sur le sol, je dois peut-être aussi m'arrêter. Et j'ai été très prudent en marchant sur le plat. On saute un peu ici. Quelle est la technique la plus sous-estimée quand on fait du vol XC ? Je suppose que cette question cherche à savoir, vous savez, est-ce que c'est le thermique ? Est-ce que c'est le vol plané ? Est-ce que c'est le mental ? Est-ce que c'est l'entraînement ? Est-ce que c'est

le SIV ? Ça dépend peut-être du pilote, parce que tous les pilotes ne sont pas au même niveau. Et c'est aussi mon travail de trouver quelle est la prochaine étape pour un pilote X, ce n'est pas la même chose pour tout le monde, la meilleure.

[00:29:10] Et je pense qu'en général, pour s'amuser, se fixer des objectifs et les suivre, c'est une bonne méthode. Et bien sûr, il est important de profiter du vol. Mais pour être plus efficace, il est bon de se fixer des objectifs et de les atteindre. Parce qu'à chaque objectif atteint, on a une meilleure motivation ou un meilleur sentiment. On est plus fier de soi. Et ensuite, on peut se fixer le prochain objectif, plus grand, et essayer de l'atteindre. Et bien sûr, il faut savoir que beaucoup de détails entrent en jeu.

[00:29:46] **Gavin McClurg:** Ça veut dire que la météo joue un rôle énorme. Si vous vous fixez un objectif, c'est peut-être seulement 30 % qui dépendent de vous en tant que pilote. Les 70 % restants, c'est la météo qui décide si vous pouvez atteindre cet objectif ou non. Mais avec toute l'expérience que vous acquérez lors de ce vol ou en atteignant cet objectif, vous pouvez...

[00:30:04] **Chrigel Maurer:** analyser si c'était vous, la météo ou autre chose. Et plus vous gagnez en expérience, mieux vous pouvez dire comment atteindre ou fixer des objectifs et comment y parvenir. Vous avez mentionné le plaisir, à quel point il est important de s'amuser. Qu'est-ce que vous faites pour vous amuser à part... Je sais que vous êtes assez branché ski de randonnée et je ne sais pas, beaucoup de gens ne connaissent probablement pas tout ce que vous faites d'autre. À quoi ressemble votre vie en dehors du parapente ? Oui, je fais en fait beaucoup d'entraînement d'endurance. Donc de la randonnée, du trail en mauvais temps. J'aime courir sans sac juste pendant deux ou trois heures, faire des sentiers en haut et en bas et juste en profiter.

[00:30:50] Et quand je pars voler, j'essaie de cibler des vols spécifiques, comme de l'entraînement acro ou du cross country, ou transporter des gens avec moi en tandem. Et pour tous ces objectifs de vol, je prends l'aile spécifique et j'essaie de trouver le meilleur spot avec les prévisions météo actuelles. Et ouais, parfois je prends vraiment la meilleure décision de la journée et je suis vraiment content, et parfois je rate. Je peux en apprendre, et ouais, c'est ça le plaisir. 5XAlps, qu'est-ce que tu as appris sur la nourriture, l'hydratation et les ampoules ? C'était l'une des questions.

[00:31:35] On a fait une course ou on a eu une super discussion avec un gars nommé Matt Wilkes qui est un genre d'urgentiste d'expédition.

[00:31:43] **Gavin McClurg:** doc. Et ils ont fait ce truc sympa sur le Kilimandjaro il y a quelques années. Il était le médecin d'expédition pour ça et il voulait que je vous demande ça. Est-ce que ça a vraiment changé au fil des années de courses ou est-ce que vous mangez juste n'importe quoi ?

[00:32:00] **Chrigel Maurer:** est-ce que vous pouvez ? Ouais, je repousse de plus en plus les limites et je sais que je dois vraiment faire attention à ce que je mange parce que je pousse plus les limites. Normalement, il est important de manger le plus possible, mais plus on va vite, plus il faut faire attention à ce que l'on mange parce que le corps ne peut pas tout absorber, toute l'énergie. Et quand, par exemple, il fait très chaud et que vous poussez trop sur le terrain, vous devez boire plus de quatre ou cinq litres. Pour moi, ça monte jusqu'à sept ou huit litres par jour. Et alors, il est très important de ne pas seulement boire de l'eau, mais aussi de prendre du sel et du sucre. Et c'est aussi bien d'avoir du sel spécial.

[00:32:48] Ça veut dire que tu en prends un peu, tu sais, de l'eau. Quand tu cuis des pâtes, c'est très bien de boire ça. Il y a eu des petits moments comme ça au fil des années, mais oui, le plus important, c'est d'organiser les choses quand je pars, quand je m'éloigne de mon équipe pour ne pas avoir trop à porter, pas trop de nourriture, mais en avoir assez. Et pour ça aussi, j'en prends de plus en plus de cette poudre de glucides, que je peux mettre dans l'eau pendant la marche ; c'est environ 200 grammes et je peux boire et manger avec ça plus de mille calories. C'est une nourriture très efficace, légère, et oui, des trucs comme ça.

[00:33:37] J'ai appris, et j'ai eu beaucoup de chance

[00:33:39] **Gavin McClurg:** pour ne plus avoir de cloques, mes pieds, mes chaussettes et mes chaussures sont presque parfaits. Ce que j'ai fait, c'est que dans mes chaussures normales, elles ont une semelle très bon marché, comment dire ? Ouais. Ouais. Celles où on peut changer les semelles. Et ce que j'ai fait, c'est que

[00:33:58] **Chrigel Maurer:** J'ai organisé ou j'ai acheté de très bonnes semelles. Ça veut dire qu'elles sont faites spécialement pour mon pied d'un côté. Et de l'autre côté, elles ont une forme vraiment stable. Ça veut dire que quand je cours ou que je fais de la randonnée en descente, surtout, la semelle reste en place et ne fait pas de cloques. Et j'ai beaucoup essayé quelles chaussettes avec quelles semelles marchaient bien. Et quand j'ai découvert ça, j'ai changé les semelles de mes vieilles chaussures et c'est parfait. C'est excellent. Ouais. Avant, mes pieds ressemblaient à quelqu'un qui les aurait frappés avec un marteau, et la première fois en 2015, on a réglé le problème cette année, ce qui rend les choses beaucoup plus agréables. C'était, c'était beaucoup de douleur.

[00:34:45] Parle-moi de l'accélérateur et de la vitesse de vol. J'ai vu que tu as fait une remarque vers la fin de la course, quand ton genou te faisait vraiment mal, tu as dit que c'était difficile parce que tu ne pouvais pas utiliser toute ta vitesse.

[00:34:58] **Gavin McClurg:** Je pense que l'accélérateur, même pour les très bons pilotes, reste un peu mystérieux en quelque sorte. Vous savez, en compétition, on se contente de tirer sur la barre parce que tout le monde le fait, mais expliquez-nous ça un peu plus en détail pour lever le voile. Enfin, la question est de savoir combien c'est suffisant. Combien il faut tirer et, vous savez, dans les courtes compétitions de cross country, la plupart des pilotes volent à pleine vitesse parce qu'ils savent exactement où voler et où se trouve le meilleur cœur de thermique et

[00:35:35] **Chrigel Maurer:** Alors, la pleine vitesse, c'est le plus efficace, mais en cross country, surtout dans les courses d'aventure, quand vous faites de longs vols dans la journée et que vous volez la plupart du temps seul, ce n'est pas la pleine vitesse qui est la plus efficace. Alors j'ai changé ma tactique pour la moitié de la vitesse, ou peut-être trois quarts, trois ou quatre pour cent, et oui, parce que c'est plus relaxant à piloter. Il y a moins de travail sur la barre ou sur les élévateurs B et vous pouvez tenir cette vitesse pendant une longue journée. Ça veut dire que c'est plus reposant pour votre corps, pour vos pieds. Si vous allez en altitude, par exemple, dans des conditions de vent très fort.

[00:36:20] Si vous descendez dans la brise de vallée ou dans le fun, vous devez pousser plus et savoir où se trouve la limite de votre équipement, de votre aile, de votre corps, vous devez savoir exactement ce que vous pouvez faire. Et c'est aussi un bon entraînement. Par exemple, dans des conditions venteuses, vous devez connaître la limite. Il faut donc apprendre ça dans des conditions faibles. Et vous pouvez aussi vous entraîner dans des conditions normales où vous vous dites, d'accord, je fais un entraînement à l'accélérateur et je vole de chaque thermique à l'autre à pleine vitesse. Ce n'est peut-être pas important, mais j'entraîne cette sensation et comme ça, vous pouvez améliorer votre ressenti, vos réactions sur l'accélérateur. Et ensuite, si vous devez l'utiliser, vous savez comment ça fonctionne.

[00:37:06] D'accord. On arrive aux derniers, ou peut-être même au dernier : qui sont vos mentors dans le sport et pourquoi avons-nous tous des mentors ? Je ne peux pas imaginer que vous n'en ayez pas, mais j'en suis sûr. Oui. Vous savez, en Suisse, on a Roger Federer, le joueur de tennis, il est très fort tout le temps, il a été très performant et tout le monde dit qu'il doit arrêter parce qu'il ne sera plus, il ne sera plus performant. Il a été très performant pendant longtemps et il dit toujours : « Vous savez, je m'amuse juste à jouer et je vraiment... »

[00:37:46] **Gavin McClurg:** je comprends ce que vous

[00:37:46] **Chrigel Maurer:** ...je veux dire. Et tant que je m'amuse. J'aime la compétition parce que dans ma situation, les gens disent la même chose. Je dois m'arrêter parce que, euh, je ne peux pas faire plus que de gagner, mais je sens que je m'amuse vraiment en compétition et chaque compétition est un nouveau jeu, une météo différente, de nouvelles situations. Et donc j'ai mon mentor, euh, Roger, qui dit vraiment qu'il le fait parce qu'il s'amuse, qu'il aime jouer. Hmm. J'aime ça. Cool. Euh, enfin, ton frère. Euh, tu as fait des vols incroyables et des vidéos vraiment cool, euh, avec ton frère. Vous avez fait des trucs énormes ensemble et puis bien sûr

[00:38:26] **Gavin McClurg:** c'est un pilote de compétition incroyable. Est-ce qu'on va le voir dans ce genre de courses à l'avenir ou ce n'est pas son truc ? Je le pousse, mais il n'aime pas vraiment ça. Et je me souviens quand j'ai commencé l'entraînement pour le X-Alps, j'avais 26 ans et je cherchais une nouvelle aventure. Pour une nouvelle vie, ça veut dire que je veux me dépasser dans une autre direction. Ça veut dire le sport d'endurance. Et j'ai été motivé à m'entraîner avec pour objectif de faire le X-Alps. À cette période, le niveau des athlètes n'était pas vraiment très élevé, mais il y avait Tomoko Konea qui poussait sur le terrain, mais il n'y en avait pas beaucoup d'autres.

[00:39:12] Ils se poussent vraiment fort en ce moment. Mon frère a huit ans de moins que moi.

[00:39:16] **Chrigel Maurer:** Alors. Quand il veut commencer ou faire le X-Alps, il sait quel est le niveau. Et quand il se compare, par exemple, au ski ou à la course, il se compare à moi. Donc il se compare au meilleur, et c'est vraiment dur de trouver la motivation pour commencer, mais peut-être qu'il commencera parfois et on verra ce qu'il peut faire. Ouais. Ouais. Euh, Chrigel, c'est tout. Merci beaucoup. J'aimerais beaucoup entendre avant qu'on ne ferme, tu sais, dans quel état d'esprit tu es entre maintenant et 2019 ? Est-ce que tu penses même à la prochaine course pour le vainqueur ou... ouais, dis-moi comment tu abordes ça, tu l'as fait cinq fois, tu sais, je ne l'ai fait que deux fois mais c'est... tu sais, j' imagine qu'à la fin de la course, je me dis toujours : « OK, je peux prendre une belle longue pause », mais ce n'est jamais si loin, n'est-ce pas ? Ouais, ouais, non, surtout quand je pense à la pause, c'est déjà trop tard pour 2019. Donc mon avis, c'est d'avoir deux ans pour être meilleur. Ouais, donc je suis vraiment content de me concentrer sur... j'ai le grand objectif, le X-Ops 2019, mais je sais que c'est encore long d'ici là, donc je me concentre sur de petits objectifs et, par exemple, l'année prochaine, il y a le X-Peer, qui part de l'Atlantique vers la mer Méditerranée en traversant toutes les Pyrénées, c'est aussi une magnifique aventure race, et pour faire ça, je sais que je dois m'entraîner, et pour ça, je prévois quelques courses de ski de randonnée en hiver, et maintenant mon entraînement est avec le Dolomite Man et la semaine prochaine, c'est Red Bull Elements, c'est aussi une course super courte, je peux la faire rapidement, et je m'entraîne pour ça. Ça veut dire que mes entraînements durent maximum une heure et demie pour le moment, mais ils sont très intensifs, et puis pour l'hiver, je fais une pause et ensuite je commence avec un bon entraînement de ski de randonnée, puis de l'entraînement en puissance, et ensuite je...

[00:41:19] **Gavin McClurg:** j'espère être prêt l'été prochain pour l'Xpeer, et ensuite je verrai si tout se passe bien. Si je reste en bonne santé, je m'inscris pour le Red Bull X-Ops 2019 et si je suis sélectionné, je réfléchis à

[00:41:32] **Chrigel Maurer:** pour commencer, si tu es sélectionné, j'espère qu'ils le feront, je pense que tu es un peu un poisson dans l'eau là. Ouais, cool, d'accord, je dois te poser une dernière question sur... tu as mentionné le Xpeer et le X-Alps. Je vais avoir Christoph Weber dans l'émission très bientôt et je sais qu'il n'a pas... tu sais, Alhannis était le directeur de course avant, mais c'est surtout pour avoir son point de vue sur la façon dont la course a changé et tu sais, les nouvelles règles et tu sais, ce qu'il changerait, qu'est-ce que tu changerais à la course si tu... tu sais, tu vas pouvoir, tu l'as vue, tu l'as vue maintenant pour cinq éditions. Tu as vu ça changer, tu sais, on pouvait y aller toute la nuit à avoir un pass de nuit, tu sais, il y a des équipes qui volent avec, tu sais, quatre voitures différentes et toute une bande de gens et une bande de gars dans les airs. Tu ne le fais pas comme ça, mais tu sais, quel est ton avis là-dessus et quel est ton avis, où aimerais-tu voir la course aller ? Aimerais-tu la voir revenir un peu en arrière ou est-ce que...

[00:42:38] **Gavin McClurg:** les mesures qu'ils ont prises sont de bons pas. Je vois deux points de vue : d'un côté, il y a mon point de vue, c'est celui de l'athlète, et de l'autre, il y a celui de l'événement, de l'organisation. Pour l'organisation, il est clair qu'ils veulent une course, un événement qu'ils peuvent vendre, et pour cela, ils ont besoin, par exemple, de points de passage où ils peuvent

[00:43:01] **Chrigel Maurer:** peuvent visiter les athlètes, ils peuvent vendre ces points de passage et ça rend aussi ça plus intéressant, peut-être pour les sponsors ou les fans, mais ce n'est pas seulement pour les fans, c'est pour les fans, c'est pour le point de vue de l'athlète. C'est de grosses conneries, ouais, pour se concentrer, je suis vraiment à la limite, sur la nature, sur tout le reste, pour ensuite descendre en ville pour signer un panneau. Mais je pense que ça rend aussi cette course unique, le fait d'avoir ces deux côtés. Et si je pouvais faire une course d'aventure où j'irais seul sans aucun soutien, pour essayer de tout gérer moi-même, jour et nuit, ce serait une très bonne aventure, mais c'est sûr que ça frôlerait la triche. Ça veut dire que dans cette règle, chaque athlète a quelque part des amis qui l'aident pour la nourriture et les choses, et c'est peut-être très difficile de contrôler ces règles, mais j'aime aussi avoir une équipe parce que la préparation est très intéressante en équipe, courir en équipe, je me sens très bien, mais tout le monde doit savoir par lui-même jusqu'où il peut être aidé.

[00:44:15] **Gavin McClurg:** Il faut que ce soit une seule voiture ou trois voitures ? Pour nous, c'était bien d'avoir une voiture pour trois personnes, donc on restait vraiment flexibles. Tout le monde devait courir ou voler par soi-même, donc c'est difficile d'avoir plus d'aide. Et oui, en fait, je me dis que je suis l'athlète, je vais à une compétition avec certaines règles et j'essaie de me concentrer sur ce qu'on doit faire au lieu de réfléchir à ce qu'il y a de mieux à faire. Et qu'en est-il du truc du pass de nuit ? Juste par curiosité parce que je...

[00:44:50] **Chrigel Maurer:** Je n'étais pas là quand vous pouviez y aller toute la nuit. Est-ce que vous préféreriez qu'ils n'aient pas ça, que vous puissiez juste prendre un pass de nuit ? Je pense que c'est un peu un truc de marketing, parce que si je peux utiliser le pass de nuit, ce sera une option quand je n'aurai pas à l'annoncer avant la nuit, genre à midi, ce que vous devez faire ou où vous logez le soir, c'est très difficile. Mais si vous changez la règle pour avoir un pass de nuit mais que vous pouvez choisir pour des raisons de sécurité, ça veut dire que si vous n'êtes pas prêts à 22h30 à rester dans un refuge ou un hébergement, alors vous pouvez l'utiliser, c'est très utile. Mais l'utiliser pour pousser, c'est très dangereux, ou pour moi c'est très dangereux parce que je sais que si je ne dors pas assez, je vais avoir des problèmes de sommeil le lendemain ou les jours suivants pour avoir la condition physique adéquate pour mes décisions et tout le reste. Donc pour moi, ce n'est pas une option de pousser toute la nuit pendant la course, peut-être la dernière nuit pour sûr, mais oui, ça vous vide. Chrigel, merci infiniment. Est-ce qu'il y a quelque chose que vous aimeriez ajouter avant de nous quitter ? Je l'apprécie vraiment, je pense que les gens vont être ravis de ça. Non, pour moi c'est très intéressant d'entendre toutes ces questions, peut-être dans quelques semaines ou mois, vous aurez plus de questions et on pourra reparler. Super, parce que oui, j'aime aider.

[00:46:21] **Gavin McClurg:** d'autres personnes aiment ça et pour

[00:46:23] **Chrigel Maurer:** étendre mon

[00:46:24] **Gavin McClurg:** expérience, donc merci de m'avoir appelé et de m'avoir rassemblé toutes ces informations et je suis, genre, genre oui, super, cool. Bon, j'ai hâte de voir votre présentation en novembre et on va mettre pour ceux qui écoutent toutes les questions qu'on vient de poser, elles seront aussi dans les notes de l'épisode et merci Chrigel, on se parle bientôt et bonne chance pour tout. Merci Kevin, oui, merci, salut, bonne nuit, au revoir.

Deutsch

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

Show notes

Hier ist es, Leute! Die Bonusfolge, auf die ihr alle gewartet habt. Wir haben diese Folge mit Chrigel Maurer vor ein paar Monaten für unsere Patreon-Supporter veröffentlicht. Verpasst diese nicht! Meldet euch an, um die Show über Patreon zu unterstützen und erhaltet regelmäßig sofortigen Zugriff auf Bonusmaterial wie dieses. Alles, was wir bitten, ist ein Dollar pro Folge.

Die Bonus-Episode nach Weihnachten mit Chrigel Maurer! erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:00] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen, willkommen zu dieser speziellen Bonusfolge mit Chrigel. Ich habe gerade mit ihm in der Schweiz telefoniert. Das hier sind im Grunde alle eure Fragen. Ihr habt vor und nach der Hauptshow eine Menge Fragen eingereicht. Und er war so nett, sich wieder Zeit zu nehmen und sein enormes Wissen zu teilen. Wir sprechen über Gurtzeug, über Instrumente, über Fortschritt, Training, acro, Skills. Wir sprechen über alles Mögliche. Natürlich auch ein bisschen über die X-Alps, da hatten einige von euch Fragen dazu. Essen und Hydrierung, Blasen, was er ändern würde, wenn er könnte. Das war der Wahnsinn. Es wird euch gefallen. Mir hat es super gefallen. Und ich habe keine organisatorischen Ankündigungen. Das ist einfach ein Bonus für euch alle, für alle, die die Show unterstützen.

[00:00:45] Gebt das Ganze weiter. Lasst jeden wissen, dass es solche Sachen gibt. Und wir sehen uns bei Cloudbase. Viel Spaß. Chrigel, willkommen zurück in der Show. Ich freue mich riesig, dir diese Fragen zu stellen, die über Facebook und die sozialen Medien eingegangen sind. Von deinen Fans, Fans von X-Alps und Leuten, die einfach nur die Show hören. Das weiß ich wirklich zu schätzen. Also, willkommen zurück. Danke für deine Zeit. Ich habe verstanden, dass du gerade einen großen Umzug mit deiner Familie in eine neue Unterkunft in der Schweiz hinter dich gebracht hast. Ich weiß, dass das immer eine große Herausforderung ist. Also, herzlichen Glückwunsch. Und ich dachte, wir könnten mit dem Dolomiti Man anfangen. Das ist quasi das erste große Event, das du seit X-Alps hattest. Ich weiß, dass du nach X-Alps eine ziemlich massive Erholungsphase hattest.

[00:01:30] Also, warum fangen wir nicht damit an? Wie lief der Dolomiti Man? Ja, nach der X-Alps war ich ziemlich am Ende. Ich musste ziemlich lange regenerieren. Länger als bei den anderen Ausgaben. Und ich habe auch mein Training unterbrochen. Aber beim Dolomiti Man war das Besondere, dass er sehr kurz, aber sehr schnell war. Also so schnell wie möglich, auf jeden Fall. Und ja, wir hatten Pech mit dem Wetter. Der Wind und die Wolken waren in der Höhe zu stark.

[00:02:00] **Chrigel Maurer:** Also mussten wir das Rennen, die Gleitschirmfliegen-Disziplin, verkürzen. Das war also nur der untere Teil. Es war 13 Minuten bergauf laufen und dann runterfliegen, alles in einem Rutsch. Es dauerte 15 Minuten. Ein ziemlich kurzes Rennen, aber definitiv sehr, sehr hart. Ja, ja, ja. Viel Vertikal, wirklich schnell. Ja, das ist eine andere Art von Hochgeschwindigkeitsflug. Na, cool. Und wie sind die nächsten paar Monate verlaufen? Wir haben vor dem Aufnehmen darüber gesprochen, dass du in der Schweiz, glaube ich, einige Präsentationen über das Rennen geben wirst. Und vielleicht auch ein bisschen über dein Leben im November. Erzähl mir vielleicht ein bisschen darüber. Und können wir das online sehen? Oder wie können wir anderen diese Präsentationen ansehen?

[00:02:46] Ja, eigentlich habe ich

[00:02:47] **Gavin McClurg:** habe die Präsentation für November vorbereitet.

[00:02:50] **Chrigel Maurer:** Weil viele Leute fragen, wie es auf der...

[00:02:53] **Gavin McClurg:** X-Alps, wie ich das mache. Und allgemein, was ich tue. Meinen Sport und meine Arbeit. Und ich bereite eine etwa zweistündige Präsentation vor, um über meine gesamte Arbeit zu sprechen, über alle Adventure Races. Es ist harte Arbeit, aber es ist ein sehr, sehr schöner Teil. Weil ich all die Moyes und Bilder sehe.

[00:03:15] **Chrigel Maurer:** Ich habe das in den letzten Jahren gemacht. Und das ist eine Menge Erfahrung. Ich schaue mir das jetzt an. Und all diese Erfahrung in einer zweistündigen Präsentation unterzubringen, ist sehr schwierig. Aber im Moment macht es auch großen Spaß. Ja, das wäre genial. Also, hey, bevor wir eigentlich zu den Fragen kommen, wäre es sehr unhöflich von mir, das nicht zu tun. Ich habe das in unserem ursprünglichen Gespräch schon ein bisschen erwähnt. Aber ein paar meiner Flugfreunde hier, Nate Scales und Matt Beechinor, wollten unbedingt, dass ich noch einmal betone, dass die Einladung hier nicht nur eine von diesen ist. Das ist eine sehr echte Einladung, um euch in die Rockies zu bringen. Wir haben alles zusammengestellt, falls ihr kommen könnt, wir übernehmen alles. Sogar eure

[00:03:57] **Gavin McClurg:** Also den Flug. Wir haben ein Haus, wir haben einen Truck, wir haben einen Fahrer für die Bergung – wir haben alles, was ihr braucht, um hierherzukommen und uns zu zeigen, wie man in diesen Bergen fliegt. Ich hoffe also, dass ihr uns eines dieser Mal darauf einlasst. Okay, cool. Also, fangen wir mal an. Wir haben hier eine ganze Menge Fragen. Ich möchte sie einfach ohne eine bestimmte Reihenfolge durchgehen. Die erste Frage, die mich eigentlich ziemlich interessiert, betrifft die Gurtzeuge. Wir haben eine Frage dazu bekommen, was ihr bevorzugt zu benutzen. Nutzt ihr eine Sitzplatte? Nicht? Offensichtlich nutzt ihr für die X-Alps einfach ein Hängematten-Gurtzeug wie wir alle und sehr, sehr leichtes. Aber was bevorzugt ihr? Was ist eure Meinung dazu? Was sollten die Leute benutzen, besonders für Wettbewerbe und Rennen? Gebt uns den Durchblick, die Chrigel-Perspektive auf Gurtzeuge.

[00:04:44] Ja, das ist eine gute Frage, weil ich mit normalen Gurtzeugen anfangen. Mit dem Board war es sehr schwer. Und dann habe ich mir bei den X-Alps 2009 Gedanken zum Gewicht gemacht. Es gab einige Prototypen. Es gab viele Gurtzeuge herum und wir konnten sehen, dass sie einfach gut funktionierten und leichter waren. Wir haben also immer noch mit fortschrittlichen, sehr leichten Gurtzeugen gearbeitet. Aber letztendlich denke ich, dass es für guten Komfort und ein gutes Gefühl mit dem Schirm besser ist, eine Platte zu haben. Und

[00:05:16] **Chrigel Maurer:** Wenn man wirklich leicht unterwegs sein will, ist es ohne Platte effizienter. Und natürlich ist es nicht einfach, das jemandem zu erklären. Es ist das Beste, weil ich das Gefühl habe, dass ein Gurtzeug beim Fliegen einen größeren Unterschied machen kann als ein Schirmwechsel. Es ist daher sehr wichtig, ein neues Gurtzeug mit demselben Schirm zu fliegen, um den Unterschied zu spüren. Und dann schließlich für mich selbst zu entscheiden, wie mein Gefühl ist und was mir gefällt. Und dann wähle ich mein Gurtzeug aus. Aber letztendlich mache ich verschiedene Kategorien, verschiedene Disziplinen im Gleitschirmfliegen. Also brauche ich verschiedene Gurtzeuge. Und mein schwerstes ist das Wettkampf-Gurtzeug mit zwei Rettungsschirmen, 11 Kilo.

[00:06:03] Und das leichteste ist das F-Lite. Das wiegt fast nichts, weniger als 100 Gramm. Also, ja, es ist eher die Frage, wofür ich das Gurtzeug brauche, als wie ich mich wirklich im Gurtzeug fühle. Okay. Letztes Mal haben wir kurz über deine Entscheidung gesprochen, einen Dreileiner bei den X-Alps zu nutzen, im Vergleich dazu, wenn du in Neuseeland rennst. Einige Leute haben mich gefragt, ob du das etwas genauer erläutern könntest, weil es mit der Veröffentlichung des Xeno von Ozone so ist, dass ich denke, dass jetzt mehr Leute einen Zweileiner fliegen als je zuvor wegen des Xeno. Gehen wir zurück in ein Szenario wie 2011 oder nicht, und warum?

[00:06:54] Und wie sehr, weißt du...

[00:06:57] **Gavin McClurg:** Für diejenigen, die überlegen, auf einen Zweileiner umzusteigen: Wie viel gefährlicher sind die? Wie groß ist der Unterschied beim Fliegen eines Zweileiners im Vergleich zu einem Dreileiner? Meine Erfahrung mit dem Xeno ist auch, dass dieser Schirm besonders gut ist. Das bedeutet, er ist sehr einfach zu fliegen und macht viel Spaß. Und schließlich ist die Kappe so stabil. Man hat also selten einen Klapper. Das war meine Erfahrung: Ich hatte 50 Stunden mit dem Xeno ohne Klapper. Und beim Dreileiner ist es nie passiert, weil Dreileiner nicht so stabil sind. Und vielleicht spürt man den Klapper erst später. Und das bedeutet, was ist die Frage? Meine Frage ist, was ist sicherer?

[00:07:44] Und ich sage, beim Drei-Linier habe ich vielleicht mehr Klapper, aber die

[00:07:49] **Chrigel Maurer:** sind weniger aggressiv. Und beim Xeno ist vielleicht der Klapper aggressiver, aber es gibt weniger Klapper. Im Allgemeinen würde ich sagen, nach etwa einem Jahr Erfahrung gibt es keinen großen Unterschied. Und schließlich kann man sehen, wie viele Schirme weltweit geflogen werden. Und ich denke, nicht jeder Pilot ist ein guter Pilot mit dem Xeno, aber nicht jeder ist abgestürzt. Das zeigt, dass dieser Schirm sehr gut ist. Und ich denke,

Zweileiner sind in wirklich schwierigen Bedingungen komplizierter, aber 95 % der Bedingungen sind gut. Das heißt 95 %. 95 % der Flüge sind mit dem Xeno sicher. Und in diesen 95 % hast du auch den Vorteil der Performance, des Gefühls, der Stabilität und der Geschwindigkeit.

[00:08:39] Und nach einem Jahr Erfahrung sieht es für diese Art von Schirmen sehr gut aus. Aber ich denke, es war sehr wichtig, den Finger auf die Wunde zu legen, was die echten Zweileiner betrifft, weil sie zu gefährlich waren. Und nach einigen Erwartungen, nach einigen Unfällen, ging die Entwicklung mehr in Richtung Sicherheit. Und jetzt haben wir Zweileiner mit viel Sicherheit. Und das ergibt absolut Sinn. In Zukunft werden wir meiner Meinung nach immer mehr Zweileiner haben, oder das bedeutet hybride Zweileiner, die sehr leistungsstark und auch sicher sind. Und vielleicht ist das Image dieser Schirme ein bisschen zu gut. Das bedeutet, manchmal klingt es so, als könnte jeder diesen Schirm fliegen.

[00:09:25] Und sicher, wenn das Niveau... wenn das Niveau des Piloten nicht gut genug ist, kann diese Art von Schirm auch sehr gefährlich sein. Wir müssen darauf achten, nicht zu vergessen, dass es ein echter Hochleistungs-Schirm ist. Es ist ein Ed Ewing. Es fühlt sich einfach an, aber es kann auch gefährlich sein, weil es ein Hochleistungs-Schirm ist. Sicher. Zu diesem Punkt, wo siehst du... Ich weiß, du warst in der Vergangenheit an Tests und Entwicklungen für Advance und andere beteiligt. Aber wo siehst du... wohin entwickelt sich die Schirmtechnologie? Weißt du, werden wir einen weiteren großen Sprung sehen, wie mit der Shark-Nose-Technologie? Oder werden alle Schirme in Zukunft leichter sein? In welche Richtung geht das deiner Meinung nach?

[00:10:10] Ich weiß es nicht genau, aber ich denke, dass viele Firmen an den Schirmen arbeiten. Und je mehr sie sich auf den einen konzentrieren, zum Beispiel auf diese Gleitschirme, desto mehr können sie erreichen... Erfolg. Das bedeutet, dass der Schirm in Zukunft leichter, leistungsfähiger und unterhaltsamer zu fliegen sein wird. Ich denke, wir können all diese Punkte in einem Produkt vereinen. Vielleicht ist es bei den Kites genauso. Vor Jahren gab es vier verschiedene Winde. Es gibt einen Bedarf

[00:10:45] **Gavin McClurg:** von fünf oder sieben verschiedenen Segelgrößen, um sich an unterschiedliche Windbedingungen anzupassen. Und jetzt haben sie einen Schirm. Sicher. Du sprichst von Kites, oder? Ja, weil es jetzt so viel Deep Power gibt. Ja, genau. Es ist erstaunlich. Ja, ja. Deep Power und Stabilität und Technologie. Und vielleicht haben wir in 10 Jahren einen Schirm, um alles zu machen. Um zu

[00:11:11] **Chrigel Maurer:** acro und cross country und Hike-and-Fly. Und dann vielleicht... Dann kannst du morgens einen Schirm mitnehmen und alles machen. Das wäre cool. Ja. Okay. Ein bisschen das Thema wechseln. Ich gehe die Sachen gerade einfach so durch. Aber das Bergwetter, deine Fähigkeit, es zu lesen... Wir hatten gerade Hansa in der Show, den ihr natürlich durch die X-Alps-Kampagnen kennt. Und er verdient seinen Lebensunterhalt als Meteorologe. Er hat die drei Hauptarten von Wetter angesprochen, die synoptisch sind. Also das Zeug, das wir in den Modellen sehen. Und dann das lokale Wetter, eher geografisch. Und dann...

[00:11:56] Das thermische Wetter. Das Zeug, das sich verändert, während die Sonne über den Himmel zieht. Aber du scheinst unglaublich

[00:12:04] **Gavin McClurg:** geschickt darin, das Gebirgswetter zu lesen und es zu nutzen, um

[00:12:09] **Chrigel Maurer:** dein Vorteil, während du in der Luft bist. Zu wissen, dass man die Cirruswolken kommen sieht, gerade rechtzeitig die Toplanding macht und danach weiterfliegt. Mir ist klar, dass das eine Sache von Stunden und Intuition ist. Aber wie vermittelst du... einige dieser Fähigkeiten zum Lesen des Gebirgswetters an deine Schüler? Und wie lernt man das und wird so richtig feinfühlig für diese Art von...

[00:12:35] **Gavin McClurg:** Was? Ja. Das ist eine gute Frage. Ich denke, ich habe angefangen zu fliegen... Im Allgemeinen lebe ich in den Alpen und hatte eigentlich nie eine Wettervorhersage. Und ich habe angefangen, ohne Wettervorhersage zu fliegen. Wenn ich neben meiner Arbeit Zeit hatte, habe ich versucht, bei allen Bedingungen zu fliegen. Später, als ich in einer organisierteren Arbeit war oder wenn ich versucht habe, für cross country Flüge wirklich weit zu kommen, habe ich wirklich versucht, die Wettervorhersage zu analysieren, um erfolgreicher zu sein. Aber ich hatte nie ein wirklich gutes Gefühl bei der Wettervorhersage, weil sie oft falsch ist. Also habe ich wirklich versucht zu spüren, was das Wetter während des Tages macht.

[00:13:23] Und wenn ich dann merke oder spüre... wenn ich spüre, dass sich etwas verändert hat, dann überlege ich mir wirklich, was ich tun kann. Denn wir können das Wetter nicht ändern, aber wir können die Strategie ändern. Und genau das habe ich wirklich versucht zu tun. Und vielleicht, weil ich angefangen habe, in den Alpen zu fliegen, ohne wirklich die Wettervorhersage zu prüfen, habe ich ein gutes

[00:13:48] **Chrigel Maurer:** ein Gefühl dafür. Jetzt versuche ich wirklich zu verstehen, wie die Vorhersagen und die verschiedenen Modelle funktionieren. Und auch wenn ich wandere... wenn ich bei Hike-and-Fly-Wettbewerben bin, muss ich wissen, was am Tag oder an den nächsten Tagen passiert ist. Aber letztendlich hilft mir die Erfahrung, in den Alpen ohne Vorhersage unterwegs zu sein, sehr viel. Okay. Wenn man wieder an seine Schüler denkt, nehmen wir mal an, dass viele unserer Hörer wahrscheinlich Piloten mit vielleicht hundert Stunden pro Jahr sind. Also vielleicht ein bisschen mehr als der Wochenendpilot, aber nicht so viel wie der Wochenendpilot. Also vielleicht ein bisschen mehr als der Wochenendpilot, aber nicht so viel wie der Wochenendpilot. Also vielleicht ein bisschen mehr als der Wochenendpilot, aber nicht so viel wie der Wochenendpilot. Also vielleicht ein bisschen mehr als der Wochenendpilot, aber nicht so viel wie der Wochenendpilot. Also vielleicht ein bisschen mehr als der Wochenendpilot, aber nicht so viel wie der Wochenendpilot. Also vielleicht ein bisschen mehr als der Wochenendpilot, aber nicht so viel wie der Wochenendpilot. Also vielleicht ein bisschen mehr als der Wochenendpilot. Nicht viel mehr, und vielleicht ein oder zwei Ausflüge pro Jahr. Worauf sollten sich diese Art von Piloten deiner Erfahrung nach am meisten konzentrieren?

[00:14:35] Was sind die grundlegenden Dinge, die wirklich wichtig sind und vielleicht oft übersehen werden? Es ist immer eine Mischung aus Training und Praxis. Und natürlich, wenn man mehr Zeit hat, möchte man progressiver und erfolgreicher vorgehen, dann ist es sicher besser. Man muss mehr Praxis haben, aber man braucht auch mehr Training. Gezieltes Training bedeutet Sicherheitstraining oder theoretische Dinge wie Wettervorhersage, Planung, all diese Dinge. Aber auch Groundhandling ist ein sehr wichtiger Teil, besonders wenn das Wetter nicht zum Fliegen gut ist, aber vielleicht gut genug für Groundhandling. Es ist gut, einmal im Monat eine Stunde Groundhandling zu haben. Vielleicht unter Grenzbedingungen, das bedeutet bei Windgeschwindigkeiten von etwa 25 bis 30.

[00:15:25] Bei diesem Wind kannst du wirklich an deine eigenen Grenzen gehen und Fortschritte machen. Das bedeutet nicht nur am Boden, sondern auch danach in

[00:15:34] **Gavin McClurg:** in der Luft. Es ist also nicht immer nur eine Flugerfahrung. Es ist sehr wichtig. Es geht auch um das Drumherum, was dich in eine bessere Position bringen kann. Und manchmal vergessen die normalen Leute diese Übung. Sie wollen einfach nur fliegen, wundern sich aber, dass sie keine Fortschritte machen. Sicher, das ist toll. Wie siehst du dein acro Training im Verhältnis zu deinem cross country? Mit anderen Worten, wie wichtig ist es, ein ziemlich versierter acro Pilot zu werden?

[00:16:10] **Chrigel Maurer:** um gut über weite Strecken zu fliegen? Wir haben das dieses Jahr bei Pal Takats gesehen, und er hat unglaublich gut abgeschnitten. Er ist offensichtlich ein fantastischer acro Pilot. Aber ich habe versucht, die Leute zum acro zu bewegen, weil ich das Gefühl habe, dass es eine wirklich wichtige Disziplin ist. Aber ich weiß, dass du viel acro-Hintergrund hast. Wie siehst du diese beiden? Ich glaube nicht, dass es wirklich wichtig ist, aber es kann wirklich helfen. Aber in der Akrobatik ist es wichtiger, ein richtig gutes Gefühl zu haben. Das bedeutet, wenn dir dieser billige Kurs nicht gefällt, ist es nicht effizient, acro-Training zu machen. Weil du dich schlecht fühlst. Vielleicht ein bisschen wütend, und dann ist es nicht professionell.

[00:17:01] Es ist also besser, sich im cross country auf den eigenen Schirm zu konzentrieren und vielleicht zu versuchen, präzise Landungen zu fliegen oder in verschiedenen Bedingungen abzuheben. Das bedeutet Groundhandling bei starkem Wind. Und herauszufinden, was wirklich dein Ziel ist und dich darauf zu konzentrieren, wie du dorthin gelangst, anstatt verschiedene Disziplinen zu machen. Das bedeutet auch, dass du ein gutes Gefühl für Aerobatik haben musst. Du musst auch den Schirm wechseln. Und der Schirm macht einen Unterschied. Also manchmal

[00:17:35] **Gavin McClurg:** Leute versuchen, acro mit normalen ENB- oder CE-Schirmen zu fliegen. Und sie merken, dass es wirklich schwierig ist, zum Beispiel einen SAT oder einen Hubschrauber zu fliegen. Wenn man aber einen großen acro-Schirm nimmt, der für akrobatische Manöver gemacht ist, ist das ein riesiger Unterschied. Es ist viel einfacher. Und darüber muss man auch wirklich nachdenken. Instrumente, Krigel. Was benutzt du in Wettkämpfen? Und was benutzt du, wenn du an das Gewicht denkst, wie bei den X-Alps? Und im Zusammenhang damit, benutzt du

eines der Instrumente, die du verwendest, oder eine App, die ein Thermal-Mapping-Tool hat? Benutzt du das? Und du

[00:18:17] **Chrigel Maurer:** Benutzt du SyncTone? Und wenn ja, bei welcher Schwelle? Erst einmal hasse ich SyncTone, weil es mich... es macht mich nervös. Ich mag es einfach, ein Signal zu haben, wenn es steigt. Der Piepton gibt mir ein positives Gefühl, weil ich weiß, dass es bergauf geht. Also mag ich diesen Ton. Aber wenn es sinkt, hasse ich das. Ich will nicht wissen, dass es sinkt. Und ich meine, wenn es steigt, kann ich meine Kurve ändern. Und manchmal kann ich optimieren. Aber wenn es wirklich sinkt... Sicher, man kann mit mehr oder weniger Geschwindigkeit fliegen. Aber im Allgemeinen kann man die Synchronität nicht wirklich optimieren. Verstehst du?

[00:19:02] Es bedeutet, dass der Steig viel wichtiger zu optimieren ist als die Synchronität. Und deshalb versuche ich manchmal auch, mit einem Thermik-Assistenten zu fliegen. Das bekomme ich ganz einfach über meine ExitTrack-App. Und ja, manchmal hilft es, besonders in der Ebene. Aber in den Bergen ist es oft... nicht wichtig, das zu haben. Und meine Frage ist, wie viel Hilfe ich nutzen kann. Es bedeutet, dass zu viel Technik mich unsicher macht. Oder ich kenne das Wort nicht. Wenn man verschiedene Dinge prüft und sich nicht auf das Wichtigste konzentriert. Das bedeutet, zu viel Technik kann dazu führen, dass ich mich nicht auf das wirklich Wichtige konzentriere.

[00:19:49] **Gavin McClurg:** Sache. Das bedeutet, zum Beispiel über die Thermik und die Flugrichtung nachzudenken. Und ich mag es wirklich, einfache Instrumente zu haben. Aber für die Wettkämpfe braucht man für diese ganzen Berechnungen definitiv diese großen Dreiecke, man braucht Unterstützung. Das ist immer eine Mischung zwischen den Disziplinen. Und in

[00:20:12] **Chrigel Maurer:** Tatsächlich brauche ich... Sicherlich habe ich mein Handy mit der ExitTrack-App und den Exit Tracer. Das ist ein sehr gutes Variometer mit Solar. Damit habe ich den Ton und die Navigation. Und wenn ich cross country oder wirklich Wettbewerbe fliege, habe ich meinen Flymaster, der auch das Live-Tracking macht. Das Live-Tracking, das ich brauche, ist sehr interessant für die Leute zu Hause oder auch für meine eigene Sicherheit. Und schließlich mag ich auch den Navitr. Weil der Navitr mir alles auf einem Instrument anzeigt. Und ja, da spiele ich immer ein bisschen mit. Also für die X-Alps, um es kurz zusammenzufassen, für die X-Alps nutzt du nur das Handy und den Exit Tracer. Und auf dem Handy benutzt du... du benutzt die ExitTrack-App.

[00:20:57] Ja. Und für die Wettkämpfe kommt dann noch ein spezielles Vario und der Navitr dazu. Ein großes Teil, ja. Verstehe. Ja, das stimmt. Okay. Bei X-Alps möchte ich wirklich alles optimieren. Also habe ich mein Handy für die Kommunikation, die ExitTrack-App für die Navigation in der Luft und die OSM-App für die Navigation am Boden. Okay. Und schließlich müssen wir auch den Flymaster mitnehmen. Ich hatte also zwei Instrumente, weil es ein elektrisches Instrument ist und man nie weiß, ob es funktioniert oder nicht. Es ist also gut, ein Backup zu haben. Aber ja, bei Wettkämpfen füge ich ein großes Instrument wie den Navitr hinzu. Sicher.

[00:21:40] UD4. Toll. Im letzten Teil haben wir das schon kurz angesprochen, aber die Leute sind wirklich neugierig auf deine Arbeit. Ich nehme an, dass du deinen Lebensunterhalt durch Gleitschirmfliegen verdienst.

[00:21:55] Gleitschirmfliegen. Gleitschirmfliegen. Gibt es eine Möglichkeit, das für uns aufzuschlüsseln – also wie viel Prozent sind Guides, wie viel Prozent Sponsoring, wie viel Prozent Racing? Also, wie viele Bereiche gibt es da und wie teilen sie sich ungefähr auf? Ja, das verschiebt sich immer ein bisschen, je nachdem, wie viel mich die Leute fragen, zum Beispiel für Coachings. Oder wie viele Firmen mich im Winter für Präsentationen fragen. Aber im Allgemeinen sind es 20 %. Also 20 % Sponsoring bei Wettkämpfen im Sommer, 20 % Tandemflüge, 20 % Coachings und 20 % Vorträge.

[00:22:44] Und ja, das hängt vom Wetter ab. Das ist immer das Problem beim Gleitschirmfliegen. Aber ich mag es, zwischen der Natur hin und her zu wechseln. Und ja, ich mache das schon seit fünf Jahren so, und es ist...

[00:23:00] **Gavin McClurg:** Es ist gut, das zu haben. Und wie schaffst du das – die nächste Frage hängt damit zusammen. Du hast in der Show, der Hauptshow, gesagt, dass du etwa 300 Stunden im Jahr fliegst. Wie vereinbarst du deine Arbeit, das Gleitschirmfliegen, diese 20-20-20-20er, mit deiner

[00:23:18] **Chrigel Maurer:** Familie? Das ist eine der Hauptfragen, die wir bekommen. Es geht nicht nur um dich, sondern um Leute, die... Ja. Leute, die Familien haben, sind oft sehr neugierig, wie Profis wie du auch noch eine Familie haben und genug Zeit finden. Die genaue Frage war also, ob du feste Freizeit für deine Familie hast oder ob das einfach

wetterbedingt passiert? Wie schaffst du das? Und ich schätze, das ist eine ziemlich lange Frage, aber wie schaffst du es, die Kinder und deine Frau mit dem Fliegen zu vereinbaren? Ja, das ist nicht so einfach, weil... Von all dieser Arbeit her habe ich feste Tage, an denen

[00:23:57] **Gavin McClurg:** Ich spiele mit den Kindern, wenn ich sage, es ist mein Sonntag. Eigentlich ist es Freitag. Und ich habe auch meinen Plan für die Feiertage mit meinen Kindern. Also versuche ich, mich auf diese Tage und Wochen zu konzentrieren, und die müssen dann irgendwie untergebracht werden. Ansonsten ist es sehr schwierig, besonders wenn ich im Homeoffice sitze und die Kinder gerne mit mir spielen wollen. Also müssen sie es verstehen. Sie müssen verstehen, dass ich zu Hause bin, aber dass ich arbeite. Das ist meine Arbeit. Und

[00:24:29] **Chrigel Maurer:** als sie klein waren, war es nicht so einfach, es ihnen zu erklären. Sie werden älter, und es wird immer einfacher für sie zu verstehen. Und im Allgemeinen muss meine Familie das verstehen. Meine Mutter, alle um mich herum, sie haben gelernt, wie es funktioniert, weil, wissen Sie, es ist nicht oft oder nicht üblich. Wissen Sie, nur der Sportler kann bringen... Es ist lustig für die ganze Familie. Ja, ich gehe das so Schritt für Schritt an. Ich habe für Advance als Testpilot gearbeitet, und das war so etwas dazwischen. Und jetzt bin ich komplett selbstständig. Und ja, das ist okay. Chrigel, deine Lee- und Rotor-Skills sind legendär.

[00:25:15] Und eine der... Wir bekommen diese Frage oft. Wie machen Sie das... Wie sollten Leute da vorgehen?

[00:25:21] **Gavin McClurg:** diese Art von Training? Weil du in der Show ein bisschen darüber gesprochen hast... du weißt schon, im Schnee unterwegs zu sein und hinter Schneekanten zu fliegen und so weiter. Aber wie fangen die Leute an, diese Fähigkeiten zu entwickeln? Denn besonders in den Alpen ist das Fliegen im Lee entscheidend. Man muss es einfach machen. Aber es kann ziemlich gefährlich sein. Also wie gehst du... Ja, wie gehst du das mit deinen Schülern an, schätze ich? Das größte Problem für mich ist, Schritt für Schritt vorzugehen. Das bedeutet, wenn ich die Schritte nicht kenne. Das ist eine große Gefahr. Wenn du also in einen Lee fliegst, von dem du nicht weißt, ob es eine große oder eine kleine Stufe ist, dann ist das das Problem. Ja, wir sind ehrlich. Und schließlich prüfe ich mein Gefühl, denn nicht jeden Tag habe ich ein gutes Gefühl.

[00:26:11] Manchmal fühle ich mich wirklich wohl

[00:26:13] **Chrigel Maurer:** und ich kann meine Grenzen weiter ausreizen. Oder es bedeutet, wenn ich einen großen Schritt mache, einen Schritt, der normalerweise zu groß wäre, ich schaffe das an einem wirklich guten Tag. Und wenn ich einen schlechten Tag habe... Das bedeutet, ich fühle mich schlecht, ich bin ein bisschen wütend, und ich... Manchmal sage ich, ich möchte nicht fliegen. Aber weil ich fliegen muss, gehe ich. Und an diesen Tagen müssen die Schritte wirklich klein sein. Denn wenn ich einen großen Schritt mache, ist es sicher nicht gut. Und dieses Gefühl, ich nenne es mein Bauchgefühl. Und jeder hat das, aber wir müssen wirklich lernen, diesem Gefühl zu vertrauen oder ihm zuzuhören und ihm zu vertrauen. Und nur Schritte mit einem guten Gefühl zu gehen. Und ja, das ist die einzige Art, wie ich es erklären kann.

[00:26:58] Ja, Intuition. Okay, eine spezifische X-OPS-Frage, die gefällt mir auch sehr gut. Wusstest du

[00:27:04] **Gavin McClurg:** nach dem Tag

[00:27:04] **Chrigel Maurer:** hättest du gedacht, dass du gewinnst, wenn du gesehen hast, was die anderen gemacht haben? Und wenn ja, oder wenn du dachtest, dass du vielleicht eine gute Chance hast, hast du dann entsprechend das Tempo angepasst oder gehst du immer einfach so hart wie möglich? Nein, wenn ich vorne war, habe ich wirklich darauf geachtet, meine Energie mit meinem Körper zu schonen. Weil ich das Gefühl hatte, dass die anderen pushen müssen, wenn ich vorne bleibe. Und wenn sie mich einholen, bin ich immer noch vorne, also kann ich ein bisschen langsamer werden. Und wenn sie mich einholen, kann ich

[00:27:40] **Gavin McClurg:** wieder anzupacken. Das war meine Taktik. Und wisst ihr, wenn ich vorne bleiben kann, kann ich zum Beispiel meine Entscheidungen richtig genießen. Ich kann sie präziser treffen, weil ich keine Eile habe. Und wenn ich auf meine Geschwindigkeit achte, kann ich bessere Entscheidungen treffen, und das hilft mir, effizienter zu sein. Aber wenn wir die Tracks analysieren, war ich wirklich am Limit, dass mich zum Beispiel Ferdinand Kasper fast eingeholt hätte. Aber letztendlich hat er kleine, unpräzise Entscheidungen getroffen, und das hat ihn sofort gestoppt.

Und schließlich hatte ich ein bisschen Glück, dass er sein Rennen beenden musste.

[00:28:21] **Chrigel Maurer:** Es hilft definitiv, im Rennen entspannter zu sein. Und ich war mit meinem Knie wirklich an der Grenze. Die Verletzung am Knie war nicht gerade lustig. Und ich weiß, dass ich, wenn ich zu viel Druck auf den Boden ausübe, vielleicht auch aufhören muss. Ich war beim Gehen auf der Ebene sehr vorsichtig. Springen Sie hier ein bisschen rein. Was ist die einzelne am meisten unterschätzte Technik beim XC-Fliegen? Ich nehme an, diese Frage sucht nach, wissen Sie, ist es besseres Thermik-Fliegen? Besseres Gleiten? Besserer Headspace? Besseres Training? Bessere SIV? Vielleicht hängt es vom Piloten ab, weil nicht alle Piloten auf dem gleichen Niveau sind. Und es gehört auch zu meiner Arbeit herauszufinden, was der nächste Schritt für Pilot X ist, denn für jeden ist es nicht auf die gleiche Weise der beste Weg.

[00:29:10] Und ich denke, um Spaß zu haben, Ziele zu setzen und diesen zu verfolgen, ist das ein guter Weg. Und natürlich ist es gut, den Flug zu genießen. Aber um effizienter zu sein, ist es gut, Ziele zu setzen und diese zu erreichen. Denn mit jedem erreichten Ziel hast du eine bessere Motivation oder ein besseres Gefühl. Du bist stolzer auf dich selbst. Und dann kannst du das nächste, größere Ziel setzen und versuchen, es zu erreichen. Und natürlich musst du wissen, dass viele Details eine Rolle spielen.

[00:29:46] **Gavin McClurg:** Das bedeutet vor allem das Wetter. Wenn du dir ein Ziel setzt, bist du als Pilot vielleicht nur zu 30 % verantwortlich. Zu 70 % entscheidet das Wetter, ob du dieses Ziel erreichst oder nicht. Aber durch die ganze Erfahrung, die du bei diesem Flug oder beim Erreichen dieses Ziels sammelst, kannst du...

[00:30:04] **Chrigel Maurer:** analysieren, ob es du, das Wetter oder etwas anderes war. Und je mehr Erfahrung du sammelst, desto besser kannst du sagen, wie du Ziele erreichen oder setzen kannst und wie du das machst. Du hast da von Spaß gesprochen, wie wichtig es ist, Spaß zu haben. Was machst du außer ... ich weiß, du bist ziemlich begeistert von Backcountry-Skiing und ich weiß nicht, viele Leute wissen wahrscheinlich nicht von all den anderen Dingen, die du machst. Wie sieht dein Leben abseits vom Gleitschirmfliegen aus? Ja, ich mache eigentlich viel Ausdauertraining. Also Bergwandern, Trailrunning bei schlechtem Wetter. Ich mag es, ohne Rucksack für zwei, drei Stunden zu laufen, die Wanderwege rauf und runter und einfach nur um es zu genießen.

[00:30:50] Und wenn ich fliegen gehe, versuche ich, gezielt zu fliegen – entweder acro-Training, cross country oder ich nehme Leute im Tandem mit. Und für all diese Flugziele nehme ich den passenden Schirm und versuche, mit der aktuellen Wettervorhersage den besten Spot zu finden. Und ja, manchmal treffe ich wirklich die beste Entscheidung des Tages und dann bin ich echt froh, wenn ich mal daneben liege. Ich kann daraus lernen und ja, das ist der Spaß. 5XAlps, was hast du über Essen, Hydrierung und Blasen gelernt? Das war eine der Fragen.

[00:31:35] Wir haben ein Rennen bestritten oder wir hatten ein richtig gutes Gespräch mit einem Typen namens Matt Wilkes, der so eine Art Expeditions-Notarzt ist.

[00:31:43] **Gavin McClurg:** Doc. Und die haben vor ein paar Jahren diese lustige Sache auf dem Kilimandschar gemacht. Er war der Expeditionsarzt dafür und er wollte, dass ich dich das frage. Hat sich das über die Jahre der Rennen wirklich verändert oder isst du einfach alles, was du...

[00:32:00] **Chrigel Maurer:** Kannst du? Ja, ich neige immer mehr zum Limit und ich weiß, dass ich wirklich auf meine Ernährung achten muss, weil ich mich immer mehr pushe. Normalerweise ist es wichtig, so viel wie möglich zu essen, aber je schneller du läufst, desto mehr musst du darauf achten, was du isst, weil der Körper nicht alles an Essen und Energie aufnehmen kann. Und wenn es zum Beispiel sehr heiß ist und du dich auf dem Boden zu sehr pushst, musst du mehr als vier oder fünf Liter trinken. Bei mir geht das auf sieben oder acht Liter am Tag hoch. Und dann ist es sehr wichtig, nicht nur Wasser zu trinken, sondern auch Salz und Zucker zu zunehmen. Es ist auch gut, etwas spezielles Salz zu haben.

[00:32:48] Das bedeutet, man nimmt ein bisschen, wissen Sie, das Wasser. Wenn man Pasta kocht, ist es sehr gut, das zu trinken. Und da gab es kleine Punkte, die wir über die Jahre hatten, aber ja, das Wichtigste ist zu organisieren, wenn ich losgehe, wenn ich mich von meiner Unterstützung löse, dass ich nicht zu viel tragen muss, nicht zu viel Essen, aber dass ich genug habe. Und dafür habe ich auch immer mehr von diesem Kohlenhydratpulver genommen, das ich machen kann. Im Wasser während des Gehens sind das etwa 200 Gramm, und ich kann damit mehr als tausend Kalorien trinken

und essen. Es ist also ein sehr effizientes, leichtes Essen und ja, Sachen wie diese.

[00:33:37] Ich habe gelernt, und ich hatte großes Glück

[00:33:39] **Gavin McClurg:** keine Blasen zu haben, meine Füße, meine Socken und meine Schuhe sind fast perfekt. Was ich gemacht habe, ist bei normalen Schuhen. Die haben eine sehr billige, ähm, Sohle. Wie sagt man das? Ja. Ja. Bei denen kann man die Sohlen wechseln. Und was ich gemacht habe, ist...

[00:33:58] **Chrigel Maurer:** Ich besorge mir sehr gute Sohlen. Das bedeutet, sie sind speziell für meine Füße auf der einen Seite gemacht. Und auf der anderen Seite haben sie eine wirklich stabile Form. Das heißt, wenn ich renne oder bergab wandere, bleiben die Sohlen in Form und verursachen keine Blasen. Und ich habe viel ausprobiert, welche Socken zu welchen Sohlen gut passen. Als ich das herausgefunden habe, habe ich die Sohlen in älteren Schuhen ausgetauscht und es ist perfekt. Das ist ausgezeichnet. Ja. Meine Füße sahen aus, als hätte jemand mit einem Hammer darauf eingeschlagen, und die erste [Lösung] war 2015 und wir haben es dieses Jahr endlich geregelt, was die Dinge viel angenehmer macht. Das war, das war eine Menge Schmerz.

[00:34:45] Erzähl mir mal etwas über den Beschleuniger und die Geschwindigkeit beim Fliegen. Ich habe gesehen, dass du eine Bemerkung gemacht hast – kurz vor Ende des Rennens, als dein Knie extrem wehgetan hat, hast du gesagt, es sei schwer gewesen, weil du nicht die volle Geschwindigkeit nutzen konntest.

[00:34:58] **Gavin McClurg:** Ich denke, der Beschleuniger bleibt selbst für wirklich gute Piloten in gewisser Weise ein kleines Rätsel. Weißt du, im Wettbewerb zieht man einfach am Beschleuniger, weil das alle tun, aber erklär uns das mal etwas genauer und nimm uns ein bisschen das Mysterium davon weg. Ja. Letztendlich stellt sich die Frage, wie viel ausreicht. Wie viel man ziehen muss und in kurzen cross country Wettbewerben fliegen die meisten Piloten mit voller Geschwindigkeit, weil sie genau wissen, wo sie fliegen müssen und wo die beste Thermik ist und

[00:35:35] **Chrigel Maurer:** dann ist die volle Geschwindigkeit zwar am effizientesten, aber im cross country, besonders bei Adventure Races, wenn man lange Flüge an einem Tag macht und meistens alleine fliegt, dann ist es nicht die volle Geschwindigkeit. Die effizienteste. Also habe ich meine Taktik auf die halbe Geschwindigkeit oder vielleicht zwei Drittel, drei, vier Prozent geändert, ja, weil es dann entspannter zu fliegen ist. Es ist weniger Arbeit am Tragegurt oder an den B-Tragegurten und man kann diese Geschwindigkeit über einen langen Tag halten. Das bedeutet, es ist entspannter für den Körper, für die Füße. Wenn man in sehr starken Windbedingungen unterwegs ist, zum Beispiel.

[00:36:20] Wenn du in der Talwind- oder Fun-Zone fliegst, musst du mehr drücken und wissen, wo die Grenze deiner Ausrüstung, deines Gleitschirms und deines Körpers liegt; du musst genau wissen, was du leisten kannst. Und das ist auch gutes Training. Bei windigen Bedingungen musst du zum Beispiel wissen, wo die Grenze ist. Also musst du das bei schwachen Bedingungen lernen. Du kannst es auch unter normalen Bedingungen trainieren, wo du sagst: Okay, ich mache ein Beschleuniger-Training und fliege von jedem Thermik zum nächsten mit voller Geschwindigkeit. Vielleicht ist das nicht wichtig, aber ich trainiere dieses Gefühl und so kannst du dein Gefühl und deine Reaktionen am Beschleuniger verbessern. Und wenn du ihn dann benutzen musst, weißt du, wie er funktioniert.

[00:37:06] Okay. Wir kommen hier zu den letzten, äh, oder vielleicht sogar zum letzten Punkt: Wer sind eure Mentoren in diesem Sport und warum haben wir alle Mentoren? Ich kann mir nicht vorstellen, dass ihr welche habt, aber ich bin sicher, dass ihr welche habt. Ja. Wisst ihr, in der Schweiz haben wir Roger Federer, den Tennisspieler, und er ist die ganze Zeit über sehr stark und war sehr erfolgreich, und alle reden darüber, dass er aufhören muss, weil er, er wird, ähm, nicht mehr erfolgreich sein. Und er war, äh, lange Zeit sehr erfolgreich und er sagt immer, wisst ihr, ich habe einfach Spaß am Spielen und ich wirklich

[00:37:46] **Gavin McClurg:** verstehe, was du

[00:37:46] **Chrigel Maurer:** bedeuten. Und solange ich Spaß habe. Ich mag den Wettbewerb, weil in meiner Situation sagen die Leute das Gleiche. Ich muss aufhören, weil ich nicht mehr tun kann als zu gewinnen, aber ich habe das Gefühl, dass mir die Wettbewerbe wirklich Spaß machen und jeder Wettbewerb ist ein neues Spiel, neues Wetter, neue Situationen. Und mein Mentor, Roger, sagt das auch wirklich, weil er Spaß hat, er spielt gerne. Hmm. Das mag ich. Cool. Und schließlich dein Bruder. Du hast einige erstaunliche Flüge und einige wirklich coole Videos mit deinem

Bruder gemacht. Ihr habt zusammen riesige Dinge geschafft und dann natürlich

[00:38:26] **Gavin McClurg:** er ist ein erstaunlicher Wettbewerbspilot. Werden wir ihn in Zukunft bei solchen Rennen sehen oder ist das nicht so sein Ding? Ich dränge ihn dazu, aber er möchte nicht wirklich mitlaufen. Und ich erinnere mich, als ich mit dem Training für X-Alps anfang, ich war 26 und ich suchte nach einem neuen Abenteuer. Nach einem neuen Leben, das bedeutet, ich wollte mich in eine andere Richtung pushen. Es bedeutet den Ausdauersport. Und dann war ich motiviert, mit dem Ziel zu trainieren, X-Alps zu machen. In dieser Zeit war das Niveau der Athleten nicht wirklich sehr hoch, aber da war Tomoko Konea, die auf dem Boden pushte, aber es gab nicht so viele andere.

[00:39:12] Sie geben momentan wirklich alles. Mein Bruder ist acht Jahre jünger.

[00:39:16] **Chrigel Maurer:** SEGMENT (speaker: Chrigel Maurer): Also. Wenn er gerne mit X-Alps anfangen oder das machen möchte, weiß er, auf welchem Niveau er steht. Und wenn er sich zum Beispiel mit dem Fliegen oder Laufen vergleicht, vergleicht er sich mit mir. Er vergleicht sich also mit den Besten, und dann ist es wirklich schwer, die Motivation zu finden, anzufangen, aber vielleicht fängt er ja manchmal an und dann sehen wir, was er so kann. Ja. Ja. Ähm, Chrigel, das war's. Vielen Dank. Ich würde gerne noch hören, bevor wir aufhören, in was für einer Stimmung du bist? Zwischen jetzt und 2019 denkst du überhaupt schon an das nächste Rennen für den Sieg oder ähm ja, erzähl mir, wie du das angehst. Du hast es fünfmal gemacht, ich habe es erst zweimal gemacht, aber es ist äh, du weißt schon, ich stelle mir am Ende des Rennens immer vor, okay, ich kann mir eine schöne lange Pause gönnen, aber es ist nie so weit weg, oder? Ja, ja, nein, besonders wenn ich an die Pause denke, ist es für 19 schon zu spät. Meiner Meinung nach sind zwei Jahre Zeit, um besser zu werden, ja, also ich bin wirklich froh, mich darauf zu konzentrieren. Ich habe das große Ziel, die X-Ops 2019, aber ich weiß, dass es noch lange bis dahin ist, also konzentriere ich mich auf kleine Ziele. Zum Beispiel gibt es nächstes Jahr das Xpeer, das vom Atlantik bis zum Mittelmeer führt und alle Pyrenäen überquert. Das ist auch ein wunderschönes Adventure Race, und um das zu schaffen, weiß ich, dass ich das Training machen muss. Und dafür plane ich im Winter einige Skitouren-Rennen, und jetzt ist mein Training ähm mit dem Dolomite Man und nächste Woche ist ähm Red Bull Elements. Das ist auch ein super kleines oder super kurzes, ich kann es fliegen, und ich trainiere dafür. Das bedeutet, mein Training dauert momentan maximal anderthalb Stunden, aber sehr intensiv. Und dann mache ich im Winter eine Pause und fange dann mit einem guten Skitouren-Training an, dann Krafttraining und dann ich...

[00:41:19] **Gavin McClurg:** hoffe, dass ich nächsten Sommer für den Xpeer bereit bin, und dann schaue ich, ob alles passt. Wenn ich gesund bleibe, melde ich mich für die Red Bull X-Ops 2019 an, und wenn ich ausgewählt werde, denke ich darüber nach...

[00:41:32] **Chrigel Maurer:** um, ja, cool, das ist okay, da muss ich dich noch eine Frage stellen zu dem, was du erwähnt hast, zum Xpeer und zum X-Alps. Ich werde in Kürze Christoph Weber hier in der Show haben und ich weiß, dass er nicht der Rennleiter war, aber es geht hauptsächlich darum, seine Perspektive dazu zu bekommen, wie sich das Rennen verändert hat, und du weißt schon, die neuen Regeln und was er ändern würde, was würdest du am Rennen ändern, wenn du weißt, dass du es gesehen hast, du hast jetzt fünf Ausgaben gesehen, du hast gesehen, wie es sich verändert hat, von „man kann die ganze Nacht durchfahren“ bis hin zum Nachtpass, du weißt schon, es gibt Teams, die mit vier verschiedenen Autos und einer ganzen Menge Leuten und einer Menge Leuten in der Luft unterwegs sind, du machst das nicht auf diese Weise, aber was ist deine Meinung dazu und wohin würdest du das Rennen gerne führen? Würdest du es gerne ein bisschen zurückdrehen oder...

[00:42:38] **Gavin McClurg:** Diese Schritte, die sie unternommen haben, sind gute Schritte. Ich sehe zwei Perspektiven: eine ist meine Sichtweise, die Sichtweise des Athleten, und die andere ist die Sichtweise des Events, die organisatorische Sichtweise. Für die Organisation ist es klar, ein Rennen, ein Event zu haben, das sie verkaufen können, und dafür brauchen sie zum Beispiel Checkpoints, an denen sie

[00:43:01] **Chrigel Maurer:** ...können besuchen, die Athleten, die diese Checkpoints verkaufen können, und es macht es vielleicht auch interessanter für Sponsoren oder Fans, aber es ist nicht nur für die Fans, es ist für die Fans, es ist für die Fans, es ist für die Athleten-Perspektive. Das ist der große Mist, ja, um sich zu konzentrieren, ich bin wirklich am Limit, auf die Natur, auf alles andere, und dann in die Stadt zu fliegen, um ein Board zu unterschreiben. Aber ich denke, das macht dieses Rennen auch einzigartig, dass man diese zwei Seiten hat. Und wenn ich irgendwie ein Adventure Race

machen könnte, bei dem ich alleine ohne jede Unterstützung gehe, um den ganzen Tag, die ganze Nacht selbst zu bewältigen, wäre das ein sehr gutes Abenteuer, aber sicher wäre es sehr nah am Schummeln. Das bedeutet, in dieser Regel haben alle Athleten irgendwo Freunde, die ihnen bei Essen und Dingen helfen, und vielleicht ist es sehr schwierig, diese Regeln zu kontrollieren, aber ich mag es auch, ein Team zu haben, weil die Vorbereitung in einem Team sehr interessant ist, in einem Team zu rennen fühle ich mich sehr gut, aber jeder muss selbst wissen, wie viel Hilfe...

[00:44:15] **Gavin McClurg:** Du brauchst, ob es ein oder drei Autos sind, für uns war es gut, ein Auto mit drei Personen zu haben, und so blieben wir wirklich flexibel. Jeder musste selbst laufen oder fliegen, also ist es schwierig, mehr Hilfe zu haben. Und ja, eigentlich sage ich mir, ich bin der Athlet und ich gehe zu einem Wettkampf mit bestimmten Regeln und ich versuche mich auf das zu konzentrieren, was wir tun müssen, anstatt darüber nachzudenken, was das Beste ist. Ja, und was ist mit der Sache mit dem Night Pass? Nur aus Neugier, weil ich...

[00:44:50] **Chrigel Maurer:** Ich war nicht dabei, als ihr die ganze Nacht durchgehen konntet. Würdet ihr lieber, dass es das nicht gibt, dass man einfach einen Nightpass haben kann? Ich denke, das ist ein bisschen Marketing, denn wenn ich den Nightpass nutzen kann, ist das eine Option, bei der ich es nicht vor der Nacht ankündigen muss, also um 12 Uhr am Tag, was man machen muss oder wo man abends übernachtet – das ist sehr schwierig. Aber wenn ihr die Regel ändert, dass man einen Nightpass haben kann, aber aus Sicherheitsgründen wählen kann, das heißt, wenn man um halb elf nicht bereit ist, in einer Hütte oder einer Unterkunft zu übernachten, dann kann man ihn nutzen, dann ist das sehr hilfreich. Aber ihn zum Pushen zu nutzen, ist sehr gefährlich, oder für mich ist es sehr gefährlich, weil ich weiß, dass ich, wenn ich nicht genug schlafe, am nächsten oder übernächsten Tag Probleme haben werde, um die richtige Fitness für meine Entscheidungen und alles andere zu haben. Also ist es für mich keine Option, die ganze Nacht während des Rennens durchzuziehen. Vielleicht in der letzten Nacht sicher, aber ja, das nimmt einem die Kraft. Chrigel, vielen Dank. Gibt es noch etwas, das du hinzufügen möchtest, bevor wir Feierabend machen? Ich schätze das wirklich sehr, ich denke, die Leute werden begeistert sein von dem. Nein, für mich ist es sehr interessant, all diese Fragen zu hören. Vielleicht haben sie in ein paar Wochen oder Monaten mehr Fragen und dann können wir wieder sprechen. Toll, denn ja, ich helfe gerne.

[00:46:21] **Gavin McClurg:** andere Leute mögen das auch und um

[00:46:23] **Chrigel Maurer:** verbreiten meine

[00:46:24] **Gavin McClurg:** Erfahrung teilen, also danke, dass du mich angerufen und all diese Informationen zusammengetragen hast, und ich bin – also ja, super, toll, gut, ich freue mich darauf, deine Präsentation im November zu sehen und wir werden das für alle, die zuhören, hochladen. Alle Fragen, die wir gerade gestellt haben, werden auch in den Shownotes stehen und danke Chrigel, wir sprechen uns bald und viel Glück bei allem. Danke Kevin, ja, danke, tschüss, gute Nacht, tschüss.