

Christoph Weber and Behind the Veil of the Red Bull X-Alps

Cloudbase Mayhem Podcast 59 — Christoph Weber

Published	2018-01-23
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-59-christoph-weber-and-behind-the-veil-of-the-red-bull-xalps/
Duration	00:57:25
Speakers	Christoph Weber, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0059-christoph-weber-and-behind-the-veil-of-the-red-bull-x-alps.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	20 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	13
Show notes	13
Transcript	13
Deutsch	24
Show notes	24
Transcript	24

English

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

Show notes

Christoph Weber has been the race director of the Red Bull X-Alps since 2007. This episode dives into the behind-the-scenes for our fans of the show who wanted more than what's available on live tracking. How do athletes get chosen? How is the route decided every year? What's the story with how the rules have changed over the years? Is it possible to beat Chrigel? How has the race changed over the years? What are the major logistics involved and what is Red Bull's role? This and a lot more...

The post Episode 59- Christoph Weber and Behind the Veil of the Red Bull X-Alps first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloudbase Mayhem. Got kind of a special show for you today. If you're interested in the Red Bull X-Alps, if you're not, this is maybe one you can skip. But a lot of the fans have been asking about kind of a lot of the behind-the-scenes stuff that's hard to find out as a fan, just via live tracking or in the magazine articles and that kind of thing, like how they choose the route and how athletes are chosen and how many apply and a whole bunch of stuff behind the scenes, cloud flying and team flying and team size and night pass and a bunch of stuff. So some of these questions are my own. As an athlete, I've done it twice that I wanted to know. Some of them are from my team, Bruce and Ben, and a lot of them are from you.

[00:01:06] So we just kind of went through it. And yeah, we covered pretty much everything that you had in there. A lot of the logistics, the route stuff's pretty fascinating. So if you're interested in the X-Alps or interested in competing in the X-Alps, you haven't done it and want to know better about how to get in and how they choose, then this is the show for you. So please enjoy this conversation with Christoph Weber, the race director of the Red Bull X-Alps, quote-unquote, the hardest adventure race on Earth.

[00:01:39] Christoph, we have been trying to do this for quite some time. Excited that we've both been traveling and doing things that have kept us away from this. But thank you so much. Sounds like you guys are having a really good time. A really good winter, finally, in Europe. We're having no winter here in the U.S., so things have switched a little bit. I understand you just got back from a nice snowy tandem. But welcome to the mayhem, and I'm excited to ask you some questions about the X-Alps.

[00:02:05] **Christoph Weber:** Yeah, hello, Kevin. Happy to be there, and happy to be on the show. So I'm curious about your questions.

[00:02:14] **Gavin McClurg:** Yeah, so a lot of these came in, and we'll just keep everything anonymous. But a lot of these. A lot of these questions came in. I put out that I was going to be talking to you a while back. So a lot of them came through Facebook, and a few on Instagram, and a bunch in emails. So in no particular order, I'll try to just take us through this, and just give us as much as you're comfortable giving. We don't expect you to give away all the secrets of the X-Alps, but a lot of people are really curious about the behind the scenes. And why don't we start off with just your position, you're obviously kind of the front man for all of us, for the athletes. You're in charge of us. You're the race director, so people can think of you as the guy that is managing a PWC.

[00:03:01] You're the guy that's making sure everybody's safe. And so why don't you tell us a little bit about how that happened, how you became the race director for the X-Alps, and what it means to be the race director of the X-Alps.

[00:03:17] **Christoph Weber:** Yeah, let's maybe start with what it means. Yeah. So for me, it means that I'm a kind of judge. I set up the rules with all the team. And afterwards, while the competition is running, I'm the one who has to have the main eye on the rules and on the behavior of the athletes or of the teams that everybody feels fills these rules. And that's what... My duty is on this race. And of course, there are a lot of rules which are not easy to being applied during

the race because the race has its own dynamic.

[00:04:07] Yeah, we always have to stay on the side of the athletes. But it should be fair to everybody what we do. So that's the difficult part of it. And yeah, how I became the race director was just that I was getting in touch with Hannes Arsch and with the team of X-Alps. I think it was during X-Alps 2009. And yeah, getting more and more in touch with them, they asked me if I could make this race director on the race.

[00:04:47] **Gavin McClurg:** Was Hannes the race director before?

[00:04:51] **Christoph Weber:** No, no. It was Cox who was the race director before. Hannes was only the... Well, why tell it only? But he was the mastermind. So he was the inventor of the race. But Steve Cox was the race director before me.

[00:05:13] **Gavin McClurg:** And tell me a little bit about the... So before we started recording, you said that we're not going to go into the budget. We're not going to go into the budget at all because you're not familiar with it. You don't know what it is. A lot of people were interested in that. And I'm sure it's massive. But what about some of the other logistics? Like how much staff is required to run the event? Is it full time? When it ended this summer, are there people that are immediately working on the 2019 event? Or is there a year off? What does the staff look like? What do the resources look like?

[00:05:45] **Christoph Weber:** I mean, for me, for example, together with maybe five or six other people, the race never ends. So when the race ends, we maybe have one week off and then we already start putting together how things were running on the last race and what should be improved for the next race. And then already the organization of the next race is starting. So I would say it's around five. Or six people, which are totally involved all the time with the race. For me, it's not a full time job. Of course not. But I always have a meeting again with all these people and talking about things which need to be done on the schedule.

[00:06:37] And so we are involved with this all the time. And during the race, which is around three weeks, then it's a total full time. It's a full time job for everybody who is involved with this.

[00:06:52] It's a question of who you all count to the staff, but then it's for sure around 30, 40 people which are in this stuff.

[00:07:04] **Gavin McClurg:** And how much of that is Zoom and how much of that is Red Bull? In my experience, there haven't been many Red Bull employees really involved with this. Is that right? Is it mostly Zoom that runs the event?

[00:07:19] **Christoph Weber:** Yeah, yeah. That's totally right. That's one thing people often mix up. Red Bull is just a sponsor of the race. And it's the most important sponsor of course. But the one who is running this race is Zoom.

[00:07:36] **Gavin McClurg:** And so can we credit that mostly to Hannes and Ulrich?

[00:07:40] **Christoph Weber:** Yeah, yeah. Okay. They are the two which were putting life into this event and inventing it and making it to what it is now.

[00:07:53] **Gavin McClurg:** So I can't wait to ask you about the route. And you've already mentioned it a couple of times and the team involved in that, which I wasn't aware of. I didn't know it was a team. But before we get to that, how is the race in your eyes? I mean it sounds like you were involved full time in a sense from 2009 on. But I know you've been a fan since the beginning and followed it from the beginning. What are the major changes and how has it evolved over time since 2003?

[00:08:24] **Christoph Weber:** Yeah, this has a lot of sides where you see that it was evolving into very much better performance on side of the equipment, on side of the athletes, on side of the teams. Everybody is preparing himself much better thinking about routes and about flying passes and walking passes. All this was pushed much more and the equipment was making big, big steps in getting lighter and getting more performance on this lightness.

[00:09:10] Yeah, it's a lot. I mean you know it best. You were taking part. How much work it is to make this preparation and how much brain power you are putting in it and how much plans you are making, how to get to a solution on

difficult parts of the route and all this. There's so much and there's so much dynamic also in the team, which is making life not always easier for the teams.

[00:09:50] **Gavin McClurg:** What about from your side or from the organizational side? There have also been some pretty big changes from that. I know that one of the beautiful things that I think still drives the race is Hannes' kind of original goal that there weren't a lot of rules. It was a race that started in Salzburg and ended in Monaco.

[00:10:15] But over the years they have changed some things. They used to be able to go all night, every night. And then now there's the night pass which I'm going to get into here a little bit later. But what about stuff like that? Were those responses to safety or were those responses to viewers or sponsors or something else?

[00:10:38] **Christoph Weber:** I mean getting onto this night break which you have mandatory at the moment, this is due to safety. And it's not due to the safety of the really good teams. I don't care or I'm not so afraid that the teams on the first places will deal with their capacities in a good way. It's more to put safety in the teams in the backfield which sometimes just push too hard and go too much over their limits and run into really dangerous situations where we must react in a way.

[00:11:26] And so that's the way how we reacted that we made this rule that you have to have a break in the night.

[00:11:35] **Gavin McClurg:** Okay. So that's a perfect segue into that's a great strategy question and just in terms of you know, I think it's, you're absolutely right. The folks in the back, you know, have to keep trying harder and harder to pull up but they're getting less and less rest and it's almost working against them which is often what I think what happens with the night pass as well. But we'll get to the night pass but let's, before we do, I want to talk about the route. How is it decided, you know, from the fan and athlete perspective it always just seems like, you know, the main thing is that it gets longer and harder with each addition. But tell me how you guys tackle that and who is that team?

[00:12:22] **Christoph Weber:** Yeah, about this route, this inner team, I was telling you it's, are these five people working all the time on it? Yeah, about the route, there are some points which are quite fixed because of sponsors and one question you also have in your mind, I guess, is why always we need to go to Monaco and yeah, this is just something Red Bull wants to have it like this and as Red Bull is the main sponsor, we cannot kick it out and not make it. And also for our other turn points, sometimes we have contracts with the turn points, like for example, with Geisberg or with Aschau last time.

[00:13:14] And that's also the point why we like to pass there and why we like to have the turn point there. But also why we have to like signboard there on the ground where the athletes pass by. And the rest of the route is, you know, just set up in a way that it should be exciting and it should be demanding. And it should have a length around 1000 kilometers.

[00:13:45] **Gavin McClurg:** Would it ever go the opposite way?

[00:13:48] **Christoph Weber:** No. At the moment, I'm quite sure that it's will not be possible like this because for us, it's much easier. You know, this preparation week we have in the first week, it's much easier to have it there in Fuschel because we have all the buildings there and all the logistics which are situated there. So it's much easier to make it that way.

[00:14:19] **Gavin McClurg:** Yeah, I didn't think about that. God, I mean, ending in Monaco is bad enough, but starting in Monaco would just be hell. Yeah, yeah. You know how I feel about Monaco, but holy cow. It

[00:14:31] **Christoph Weber:** would be really bad to walk away from the sea. It's much nicer to fly down there. To the sea and land there.

[00:14:39] **Gavin McClurg:** That's absolutely true. Okay, next big question that I know a lot of people are interested in. How are the 32 athletes decided? And again, I don't expect you to give all your secrets away, but I think it's really mysterious. I can tell the listeners there's a big application we have to fill in that starts July 1st, the year before. But behind that, there's a big cape and we don't really know what goes on beyond that. So the more transparency you can give us there, Christoph, the better. I think mostly people are also very curious about minimum qualifications, but what are you looking for when you decide that?

[00:15:21] **Christoph Weber:** Yeah, I mean, we get in these applications of the athletes or of the teams, and then we check out everybody who was sending in this application. Yeah, the really important points are the flying skills must be in a way that we feel that he is a safe pilot in very rough and strong conditions and having a lot of experience in these conditions, also combined in a way of flying when you are tired in a way so that you made some kind of walking up of the mountain and hiking for a long time and flying.

[00:16:12] Then, for example, like you did there in Alaska, something like this, because you know that's a totally different kind of skill you need then compared to the normal flying at your flying site on a sunny Sunday where you just take a cabin going up and flying down. Or flying around. So this is quite different. On the other hand, we like to see that people are also able to compete in a way. So if you have some kind of

[00:16:55] good results in competitions, maybe PVC competition or also hike and fly competitions where you had good results this is also a quite important point.

[00:17:10] **Gavin McClurg:** What you were saying before about trying to make sure that people are competent in the air and in maybe sketchier conditions or how are you deciding that if they don't really have much of a flying resume if you will? Because flying World Cups and flying hike and fly are very different things. Is it basically like will you look at the, well, first how many applications do you get?

[00:17:40] **Christoph Weber:** Yeah, let's say around 100. Okay. It's always sometimes a little bit more, sometimes a little bit less, but it's around 100.

[00:17:51] **Gavin McClurg:** So devil's advocate a little bit here. So if you have those 100, are you really trying to pick the 32 most capable athletes or is some part of that, you know, I would imagine just the way the numbers are skewed with different countries, you know, is there a limit to say the number of Germans or Austrians or Italians and then is there a marketing side of the 32 that are chosen?

[00:18:20] **Christoph Weber:** Yeah, there's not a real limit on how many athletes per country, but on the other hand, there is the wish to have athletes from different countries. So we really want to have an international competing field so of course it's harder as a German or Austrian pilot to get into the race than for example, like somebody from Australia or some countries where we don't get so many applications in.

[00:18:57] **Gavin McClurg:** Are you also assessing the person in terms of their marketing potential for the race or is it just strictly skill? You know what I mean, like their social media following or their pictures or films or their presence in the paragliding community?

[00:19:16] **Christoph Weber:** Yeah, I mean it's always hard not to get to be influenced by this presence because of course somebody who has a good presence in the paragliding community already has a name which makes it easier to say, okay, we will take him for the race, depending of course what his name is looking like. So he must bring really good stuff in his social media things. But on the first place and much more important are the skills.

[00:19:58] **Gavin McClurg:** And then how much are the athletes that have been in a previous edition, how much are they protected? And by protected I mean, if you have four slots say and you've got five great candidates but four have been in the race before, does that fifth guy really not have a chance or are you going to still bump him if he's got better qualifications than somebody who's already been in the race?

[00:20:31] **Christoph Weber:** If he really has better qualification then it's no question then he will be one of the ones being in the race and one of the other guys will fall out. But on the other hand, I mean, you know, the XARPS feels like a family somehow and you know each other quite intensely during this race time. And of course this can be a kind of protection if this knowing each other was bringing everybody to the point that he said, okay, it was a good thing to be in the race. I mean, not everybody being in the race afterwards wants to come back to the race again and also maybe we don't feel that he should come back because there were some issues where we didn't feel happy about it.

[00:21:26] But normally if things run in a good way you will get some kind of protection. Because we know you already and you know us already and so you know much more into what kind of adventure you are applying and where you will come into.

[00:21:49] **Gavin McClurg:** I'd love to hear some of the things that would, you know, you mentioned there have been things that athletes have done. Obviously I don't want you to mention who but what are some of the things that are maybe behind the scenes that are a real pain for management for you as the race director or, you know, some of the things that athletes have done that are, you know, that would cause a disqualification in the future?

[00:22:15] **Christoph Weber:** Yeah, I mean for us always the biggest fear or what we really don't like to see are accidents or are dangerous situations. So if we have the intention that people are bringing themselves always again into dangerous situations then we will react in a way. And if it's really a high dangerous situation it will lead also to disqualification or to this that if the race is ended this guy will not take part anymore.

[00:22:56] **Gavin McClurg:** Night pass. This is a this is not only my own question but we got this a lot from most of the other athletes and actually some of the people that watch the event. Why noon? You know, calling it calling it at before noon when you often things can radically change in the next, you know, 10 hours that just seems like a marketing thing. Is it? I'm asking you to be really honest here but why can't we call the night pass you know, whenever we want? And so then we can potentially you know, like it comes to mind Gaspard in the last event you know, called his night pass the day he was coming into

[00:23:42] Garda and then you know, ended up basically at the bottom of the lake and so it was totally useless for him. And it it often is something that I think if we could call it later in the day would be much more useful. It

[00:23:57] **Christoph Weber:** has some history this this time of calling it out at noon. It was having the history when we had Servus TV within the race they just needed it to get themselves in the right position. And yeah, in the end we were discussing quite long last time about it if we should not move it to a later time. For us it's quite important to have this information quite soon because then we can organize ourselves better to have somebody being a side of the athletes who are taking the night pass to just have a better eye on them or to have some some good video material

[00:24:53] also of them from this so it's an organization organizational question this that it's for us quite useful to know it before and on the other hand one thing we did not really like to have is that you guys get yourself in a position on the mountain where you your only choice to get out of this position is to pull your night pass. Because you say I don't reach this next hut in time or something like this. It should not be something you use on the last minute because your tactic is not working working out

[00:25:40] and this we did not like to have because of security reasons. Got

[00:25:46] **Gavin McClurg:** you. Okay. The next question this one comes in quite a bit and I was shielding a lot of questions on this before the race last time and this actually isn't something that personally bothers me but I have been thinking about it quite a bit team flying so like cloud flying cloud flying is not something that you know you as the race organization can really monitor that's just the athletes being honest and you know being truthful and that's just that's the sport of paragliding we're not supposed to go into the cloud so John Chambers was real critical of that you know claiming that he'd seen athletes use the clouds and go up in the clouds to get a better glide and you know I think we as athletes just have to live with cheating if we're you know if you're okay with cheating then you've got to live with wherever you end up as a result but I am curious about the team flying aspect you know and the reason it's never really bothered me is that Chrigel wins and he doesn't team fly so

[00:26:46] but a lot of the teams really do have big teams and and are very often in the air with two or even more other pilots and it was explained to me that you know it was just something that really even the athlete can't control because you know say the first day in 2015 we had that beautiful day you know Paul Guschlbauer had like three guys with him I don't think they were part of his team I think they were you know just good pilots that saw the X-Alps guys coming through and oh there's Paul and let's go fly with him obviously that is you know something that no one can control you know even the athlete but you know a lot of the teams now you know of course mostly the European guys will

[00:27:31] you know this is their backyard and so they've got really really good pilots flying with them clearly that's a huge advantage how do you guys feel about that has it been discussed you know because it seems like that's something that could be eliminated like it is in the X-Pyr where it's just it's like cloud flying it's not allowed you know don't do it

[00:27:53] **Christoph Weber:** we were discussing about it after the last edition because there we had a lot of team flying and we came to the end that we will not allow it in the next no cool edition so this will be one thing which will be not allowed for me the really big problem is that I'm for me it's very hard to control this sure as you said before it's it's maybe similar with this cloud flying that it's not easy to control it and yeah I mean you put it in words very nicely that sometimes maybe not even the athlete is the one who really wants to have these pilots on his side but they just appear because they they it's easy to be on the same spot you can see every athlete leave a wire live tracking where he is so it's easy to to get yourself in a position close to him and that's a point which is really hard to to deal with it in a fair way so we on the one hand we will say it's not allowed but on the other hand the question will come up hey what to do if somebody by mistake is on the same place can I still fly in the thermal while already the other one is turning or do I need to fly to another one or what to do about it yeah

[00:29:26] **Gavin McClurg:** I mean I think in that case it just has to be you know on our conscience it's just it's just like the cloud flying you know there are athletes that are maybe gonna you know skirt the rules there a little bit and there's those that just absolutely won't because it's important to them and I mean some things you guys just can't control you know that's understandable from the organization standpoint you know I don't know if 2015 threw it off because so many got into the goal when the rules were changed and I want to ask you about that rule change the 48 hour versus 12 days now but you know from the I think historically it's gotten like an 11 % finish rate you know for you as the race director for the race for the benefit of the race is it is it better when very few people get in because it just proves how hard it is or how many do you personally want to see in goal for

[00:30:21] **Christoph Weber:** me personally it was perfect this 2015 where so many came in and I was yeah I think I was always going up driving up with the bicycle or with the car or by foot going up

[00:30:39] to everybody who came in or go together with him the last kilometers because for me it was great to see all these guys coming in and somehow being rewarded in a in a nice way for all this pain and struggle you had to pass through on this 10 days or 12 days you had time coming in so for me it's perfect if there's a lot of people coming in and

[00:31:08] **Gavin McClurg:** what about the race what do you think what do you think Ulrich thinks what do you think is best for the marketing of the event

[00:31:16] **Christoph Weber:** for the marketing it's also quite fine if there's a lot of people coming in so on from this site nothing nothing is speaking against a lot of people coming in it's it's still true I think it's still proven that the race is a hard race and we will never know how the the weather will be because with a real good flying condition more people will come in and with less good flying condition less people will come in to go so I think for the race it's nice if a lot of people come in the only thing why we changed the 48 hours to the 24 hours in the

[00:32:01] closing time of the goal was that we did not like to run out of time you know this time was really

[00:32:12] sharp the end because the time for everybody is running out after this two weeks because you have some plans when to fly back home again and we have to set up the prize ceremony and everything and so oh

[00:32:31] **Gavin McClurg:** totally I think everybody completely understood this year what I was actually talking about was when it went from basically this is going to be the last day from you know before it was just 48 hours after the first person got in you know I think I think a lot of people see that it was the race was much harder to finish when it was that way because so few people can keep up with Chrigel you know he'd get in and almost nobody else would be able to make it in in 48 hours so it's it's an obvious solution I just it's a I think that happened in 2013 right

[00:33:07] **Christoph Weber:** yeah yeah yeah there it was yeah just two people coming in so

[00:33:16] **Gavin McClurg:** that's an interesting question I hadn't planned on asking you that but is it for the race would of course you know everybody would like to see somebody else win because that'd be exciting but but is it do you think it's it's been good for the race to have somebody that's so dominant or I don't do you even have an opinion on it hmm

[00:33:42] **Christoph Weber:** I'm I'm not sure about it I I think it's not good and it's not bad because to me it makes the feeling that or I hope that people are watching anyhow the race because they just love the race so I think yeah of course it would be nice if somebody else would come in first and it was quite quite nice this year to have Gaspar so close to

Gregor and it was putting much more tension in it but yeah the race will be like it is so yeah of

[00:34:20] **Gavin McClurg:** course of course it just gives us all something to fight for even harder it's it's great so

[00:34:30] that's again

[00:34:36] just to so I

[00:34:43] really

[00:34:53] hadn't talked about the at

[00:34:59] the race live tracking and watch and they're so into it you know i think the numbers are crazy it's like five million or more or something um you know there's hardly a mention of half of the athletes in the in the kind of the promo video or the you know the wrap-up video that's an hour long um yeah is that just purely a marketing thing that they just they have their athletes that they love to show because i i know for the fans and for those of us that don't get near time um it's quite annoying yeah

[00:35:31] **Christoph Weber:** yeah i understand totally uh this point and for me it's also annoying um but as you told before it's not really my my topic so um i also only can guess and can bring this input once again into into their organization and hoping it will change but yeah it's not my topic yeah

[00:35:54] **Gavin McClurg:** i understood just you know the in this last race after going doing quite well and then being right near the back it's kind of exciting and being in the back it's there's a lot of things going on back there and i think some of the fans would would enjoy that it's it's quite stressful um yeah

[00:36:11] **Christoph Weber:** i think it's every team which has a real good history and real good stories happening around so from every team you can make good good videos so good movie and that's

[00:36:25] **Gavin McClurg:** true that's true um christoph you mentioned that you i imagine you guys have a very thorough debrief after the after the race and you already mentioned that the the team flying was the one of the ones that came up and that will be banned in the next in the next event which is great um what are some other things that came out of maybe this race or previous ones that we can are there other are there other things we can expect to see change

[00:36:51] **Christoph Weber:** yeah i mean uh the the most important thing for sure is the life which um in the start of this year or last year it's already in 2018 now um was not working in the way how it should um this was really bad um that's for sure uh the the main point where we are working on for the next edition and then of course there are a lot of small things which are in in this point here it's not worth to talk to talk about all of them but yeah the life tracking is it's a hard hard thing because you you cannot really test it in a good way before because uh all these systems work very well if you just have a few users watching it um at the moment where uh the load is coming up because you have so many spectators around the world then the service just cannot

[00:37:58] deal this load and break down and then all the life tracking breaks down like it did in the beginning this last edition yeah

[00:38:07] **Gavin McClurg:** i i know that i know the uh see as an athlete i wasn't aware of any of that until after the race of course um but uh you know that was one of the things you go back on the forums and people get so outraged about but i don't i think there's an underappreciation for how hard that is and it's just it's a monumental task isn't it making that all work there's a lot there's a lot of inputs um so yeah i have uh i have sympathy for those guys for sure um what what is the what is the kind of tell us something the behind the scenes that's that's very irksome for you you know very troubling or uh that's maybe redundant you know that's something that you often have to deal with that we don't know about you know are there are there pains that the either the fans or the athletes don't see

[00:38:57] **Christoph Weber:** yeah maybe one thing which also the the fans can see out there is when somebody is running out of the life tracking by uh whatever reason uh he gets lost there for half an hour or one hour then we all uh always um get in alert and try to find out what's what's going on there and because we we always want to see uh that everything is running in a good way and if somebody needs help uh he should get help as fast as possible and so that's

one of the points where we put a lot of effort into to always see if everything is running in the right way and one of the points how we do it is just uh using all this life tracking devices uh to see if people are moving uh in in a in a good way

[00:39:58] **Gavin McClurg:** airspace uh this has been a common one and i i know the answer to this because i was in all the meetings so but i think the audience doesn't really understand why the penalties are so in some ways some of the penalties seem arbitrary and others is like like airspace violations uh can seem one downright brutal like the japanese athlete in 2013 or the uh or in this race we had quite a few uh 48 hours of airspace and i think that's one of the reasons why the penalties are are penalties which are which are really tough uh obviously for for those who who hit it um i think what probably many of the audience doesn't know is that it was also really tough because we didn't really have our finalized airspace files until literally the race started um so that was kind of tricky because we'd all done our training and everything um you know and and mapped it all out and had that kind of sorted and changing that stuff can be quite tricky um but how do you how

[00:40:58] is is that something that's under review or is that well tell us about airspace yeah

[00:41:06] **Christoph Weber:** okay for me the the airspace violation is not just making a little mistake because uh for example if you fly into the airspace of innsbruck um there's really a lot of uh traffic with uh big airplanes flying in there where uh sometimes 200 people are sitting in this aeroplane and if there is um some accident happening because one paraglider is flying in there it's it's not just uh like walking over red uh red

[00:41:46] signal sign on the street this is quite different you you can really put other people in in big problems or even uh make them fly because you were um not fulfilling the rules so this is uh something different and normally you would just uh on on other um occasions you would just uh give him zero points for for this flight or or just take him out of the of the race and uh this is on the other hand quite hard uh to to put the people really out of the race and so um that's why the penalty is very high so everybody should be aware that it's something which is really costing a lot if you are not fulfilling the rules in in this point but you still have a chance to stay in the race i

[00:42:50] **Gavin McClurg:** thought a really interesting i wasn't planning on asking you this christoph but i thought a really interesting point before this race was um gaspart and antoine were really concerned that the the national parks down in france were were basically you know like you said you have you have airspaces like innsbruck and sion that are really severe because they have to be um and then you have these other airspaces that are you know most people like myself would go fly in france and i wouldn't have even known about those um but for the french pilots it's a big deal you know you've got you've got the world watching and they can't you know

[00:43:29] if they if they could by the race in other words the race wasn't going to uh penalize them at all but they wouldn't because they're countrymen and it's illegal um how will that be handled in the in the future that was that was just something that you know i believe red bull wasn't even prepared for so it was too late to change anything but um you know that it's it's tricky down there for us to get to monaco to thread through all those uh national parks and and not fly through

[00:44:00] **Christoph Weber:** yeah you're absolutely right with this and uh it's very tricky situation and on the next edition for sure we will make it in the way that it's not allowed to to fly through these national parks like we did already with the american tour park on the 2017 edition and we will do the same on on these other parks which are sensible and just try to make the route in a way that it's not coming so close or going through these national parks great

[00:44:37] **Gavin McClurg:** um you've kind of talked about this and again this isn't your side of things but because this came in and i promised i would ask it um tell me about the compromises between the the marketing business side and the the sport side uh i was kind of discouraged after the race i got quite a few messages on facebook and i was like oh my god i'm not going to be able to do this book and stuff that you know from people that weren't really big you know pilots didn't really understand the race but it kind of gotten hooked in and watched it a bit they saw it as a quote unquote marketing stunt which i tried to you know assure them that that was you know i was not out there doing a marketing and stunt i was suffering um but you know is this you do you have an opinion on that i know this this is not your end of the race you know that that's not what you deal with but um i i think people are frustrated at times with the the marketing side and i obviously that's what makes it go you can't run a race like this that costs a lot of money without it but do you

have an opinion on that or is that something you guys discuss you know before and after the race yeah

[00:45:46] **Christoph Weber:** of course we we discuss it and i know you know uh i'm on the side of the athlete so i'm on the sporting side there but as you told it already on the other hand if you want to compete in a race like this which has such a big audience you need money to do it and this money you only get by uh making some some deals with sponsors where they want to be shown in in the videos or in in all the media so you always um have to make some kind of compromise and um yeah but but i'm on the sporting side so that's always i'm the one pulling it to this direction if i can thank

[00:46:36] **Gavin McClurg:** you but we i understand that and we i think everybody does um okay putting you on the spot i was going to ask my typically very long question and put words in your mouth i'm going to try not to do that tell me about the prologue

[00:46:50] **Christoph Weber:** uh the the prologue is one thing one uh our big sponsor he he likes very much uh this prologue to make part so uh that's one of the reasons why why we have this prologue and why we need this prologue um about uh what to do if the weather is not flyable like we had it last time uh for sure it will be much better to have it in a way that you do not need to run down the mountain like like we had it this time so uh we need to to think very severely about this and maybe if the weather is not flyable just to make the goal up on on a mountain where mostly reaching this mountain you're you only go uphill great

[00:47:44] **Gavin McClurg:** yeah that was great that was you know i think unfortunately it it turned out to be quite tragic for some of the some of the competitors you know uh thinking like erin durgani stuff i mean i think their knees really suffered because of that but i i know that that was painful for

[00:48:00] **Christoph Weber:** them and i think that's a good thing for

[00:48:00] **Gavin McClurg:** you as well um i think a lot of the fans didn't really understand that of

[00:48:04] **Christoph Weber:** course it was painful for me but on on the other hand it was also painful to see that uh the guys are treating themselves in such a way because i i mean it's it's not such a big deal to to walk up this mountain and walk down again it's something uh who is a little bit trained should be

[00:48:30] able for him to do it in a suitable time without getting hurt from it i

[00:48:35] **Gavin McClurg:** was i was uh i was quite proud that i went really really as hard as i could up and then i was a snail coming down i'm too old for that running downhill stuff so yeah i couldn't agree with you more i mean that's that's uh you know your responsibilities as an athlete start um you know right then so well it starts in all the training in the months and months before um great uh yeah

[00:48:58] **Christoph Weber:** and just to have one last word on this prologue maybe it's something also the athletes need to learn they for sure learned something about this 2017 edition and i'm quite sure next time they will not run down like crazy anymore yeah

[00:49:18] **Gavin McClurg:** that's right hopefully we get smarter uh you you answered this already but one obviously somebody from romania said will i ever get a chance to compete um of course we'll be in every time uh you already answered that you said that you know if you're qualified doesn't matter where you're from you'll get in so i don't think we have to go through that uh yeah

[00:49:40] **Christoph Weber:** no that's how it is yeah of course totally true yeah

[00:49:44] **Gavin McClurg:** and then um okay last one are are you uh and by you i mean the organization prepared for a scenario of a really serious accident or even a death of a competitor um you know i know you personally that you're very concerned about safety but how you know tell us about how the organization thinks about it

[00:50:04] **Christoph Weber:** yeah i was also fighting quite a lot for the inreach and in the end it worked out and i was happy about it um on the other hand this life tracking system is such a big and complicated um scenery that it's not so easy to just include some more device in the air uh like um they did then with this inreach device because for the spot

already everything was ready we had a lot of people or not a lot but you you also were bringing in some people with quite good technology um skills uh who said they would help us in a way to to include it into the life tracking but uh you're looking really on this life tracking uh everybody saw that it was a really complex uh system and it's not so easy to include something in there um yeah anyhow in the end uh it worked out and inreach was uh allowed also and for sure the inreach is the better device much better than the spot yeah

[00:51:21] **Gavin McClurg:** great well um christoph is there is there anything else i've i've uh you've answered everything i thank you so much that was very kind of you and very generous of your time is there anything else that we haven't covered uh

[00:51:36] **Christoph Weber:** i think i at the moment i don't know but i i'm one point on i would say to everybody this is uh that in 2017 there were no women competing and in 2015 there were two and we would be very happy to have application of women uh to come in again there so in 2017 it was not that i was uh not allowing women to to compete or we were uh point taking them out it was just that there were no women uh sending in the application so please send in your application we will be happy to uh let you in the race if you have the right skills and um same to everybody who was really motivated and having skills uh try to compete in um this hike and fly competitions or on in other competitions which have some fia value and yeah try to get the right skills and we will be happy to get you in the race hey

[00:52:53] **Gavin McClurg:** i i you know before we sign off that brings up a a question that i'd like to ask um all these years as race director you've been doing a lot of work on the race you've watched it as closely as anybody what are some of the common mistakes you see in maybe the less experienced athletes you know what what would be what what is what is your advice to us uh you know to to help the field uh close it close the gap on on Chrigel

[00:53:19] **Christoph Weber:** oh it's hard but but maybe one of the the points is uh not to to start too fast just just don't uh don't waste all your power in in the first days and especially not on the first day says

[00:53:46] **Gavin McClurg:** to the guy who pulled his night pass night one and went all night yeah of course you thought it was that was so funny i mean after the 2015 race we did a massive debrief and the number one thing we decided on is that we wouldn't even use our night pass except at the very end only only in an emergency at the very end trying to do some hero move and then and then bruce called my night pass that morning i didn't even know we i got the message for me like wait what

[00:54:17] although i don't i don't think it did too much damage to us in terms of my energy level but oh man

[00:54:21] **Christoph Weber:** the night pass can kill you so easily because uh you waste so much uh precious refreshing time yeah that it's hard to to get fresh yeah after again i

[00:54:35] **Gavin McClurg:** think it takes tolls that you don't even know about too it's often you know physically i felt totally fine but it's the decision making that i think really suffers you know and you don't even know about it but just being in the air and missing a thermal or missing a trigger or just being a little bit tired it really that's where that's where it kills you but well christoph thanks so much i really appreciate this i'm so glad we were able to do this and uh you've got me all fired up for the 2019 one all over again so even though we're all it's way off in the distance i can't wait to see you again and and uh and and do another race across the alps yeah

[00:55:10] **Christoph Weber:** cool um yeah nice to have me there and yeah cool to have you uh here on the screen more or less

[00:55:18] **Gavin McClurg:** cool christoph thanks so much i appreciate it and uh have a continued great winter and uh we'll catch you on the flip side yeah

[00:55:26] **Christoph Weber:** thank you goodbye

[00:55:33] **Gavin McClurg:** ah well fans of the X-Alps hope you enjoyed that to the X-Alps and teams uh hope that clarifies some things and uh gets us all excited about the 2019 event and the whole bunch of the hike and fly races that are uh coming up this year the board air race and the borns to fly and the X-Pyr it's a big year i'm going over with ben hopefully uh actually by the time this is out we'll have known if we got in but i'm actually supporting ben in this year's

X-Pyr that'll be pretty fun kind of reversing the roles around so uh but hope you enjoyed that as always all we ask for is a buck a show if you're getting something out of the cloud-based mayhem uh think of it like a magazine subscription or a video subscription or something uh of course it takes us a lot of time to do these and it'll always be free but if you can uh support us it's a listener supported show we don't do any stuff with sponsors and uh we really appreciate it a buck show goes a long ways to help us with the editing and storage and music and and time so thanks very much we appreciate it you can find where to find us on on the on the website cloudbasedmayhem.com you'll see all the links on there and you can support us in a couple different ways one of them through patreon where you can kind of get it set it and forget it and be rewarded for doing so a lot of stuff on that that's patreon.com forward slash cloud-based mayhem and uh we'll see you on the next show thanks very much cheers

Français

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

Show notes

Christoph Weber est le directeur de course de la Red Bull X-Alps depuis 2007. Cet épisode plonge dans les coulisses pour nos fans de l'émission qui voulaient plus que ce qui est disponible sur le suivi en direct. Comment les athlètes sont-ils choisis ? Comment l'itinéraire est-il décidé chaque année ? Quelle est l'histoire de l'évolution des règles au fil des ans ? Est-il possible de battre Chrigel ? Comment la course a-t-elle changé au fil des ans ? Quelles sont les principales logistiques impliquées et quel est le rôle de Red Bull ? Ceci et bien plus encore...

Le post Episode 59- Christoph Weber and Behind the Veil of the Red Bull X-Alps est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloudbase Mayhem. J'ai un épisode spécial pour vous aujourd'hui. Si vous vous intéressez à la Red Bull X-Alps, sinon, c'est peut-être un épisode que vous pouvez passer. Mais beaucoup de fans se sont posé des questions sur les coulisses, des trucs difficiles à découvrir en tant que fan, juste via le suivi en direct ou les articles de magazines et tout ça. Par exemple, comment ils choisissent l'itinéraire, comment les athlètes sont sélectionnés, combien de candidatures ils reçoivent, et plein d'autres détails techniques : le vol en nuages, le vol en équipe, la taille des équipes, le passage de nuit, et bien d'autres choses. Certaines de ces questions sont les miennes. En tant qu'athlète, je l'ai faite deux fois et je voulais savoir. D'autres viennent de mon équipe, Bruce et Ben, et beaucoup viennent de vous.

[00:01:06] On est passé en revue tout ça. Et oui, on a couvert pratiquement tout ce que vous aviez mis dedans. Beaucoup de logistiques, les trucs sur l'itinéraire sont assez fascinants. Donc si vous vous intéressez au X-Alps ou si vous voulez participer au X-Alps, que vous ne l'avez jamais fait et que vous voulez en savoir plus sur comment s'inscrire et comment ils choisissent, alors c'est l'émission qu'il vous faut. Alors, profitez bien de cette conversation avec Christoph Weber, le directeur de course du Red Bull X-Alps, pour ainsi dire la course d'aventure la plus difficile au monde.

[00:01:39] Christoph, on essaie de faire ça depuis un bon moment. Je suis content qu'on ait tous les deux voyagé et fait des choses qui nous ont empêchés de le faire. Mais merci beaucoup. On dirait que vous passez un super moment. Une très bonne période hivernale, enfin, en Europe. Ici, aux États-Unis, on n'a pas d'hiver, donc les choses ont un peu changé. Je crois que vous venez de rentrer d'un beau tandem sous la neige. Mais bienvenue dans le chaos, et j'ai hâte de vous poser quelques questions sur le X-Alps.

[00:02:05] **Christoph Weber:** Ouais, salut Kevin. Ravi d'être là et ravi d'être sur l'émission. Je suis curieux de voir tes questions.

[00:02:14] **Gavin McClurg:** Ouais, on en a reçu beaucoup, et on va tout garder anonyme. Mais beaucoup de ces questions nous sont parvenues. J'avais annoncé que j'allais vous parler il y a quelque temps. Donc beaucoup sont passées par Facebook, quelques-unes sur Instagram et un tas par e-mail. Je vais donc essayer de les parcourir dans n'importe quel ordre, et vous nous direz autant que vous êtes à l'aise pour nous dire. On ne s'attend pas à ce que vous nous livriez tous les secrets de l'X-Alps, mais beaucoup de gens sont vraiment curieux de voir les coulisses. Et pourquoi ne pas commencer par votre poste ? Vous êtes évidemment un peu le visage de nous tous, des athlètes. Vous êtes notre responsable. Vous êtes le directeur de course, donc les gens peuvent vous voir comme l'homme qui gère une PWC.

[00:03:01] C'est vous qui veillez à la sécurité de tout le monde. Alors, pourquoi ne nous diriez-vous pas un peu comment cela s'est passé, comment vous êtes devenu le directeur de course de l'X-Alps, et ce que cela signifie d'être le directeur de course de l'X-Alps ?

[00:03:17] **Christoph Weber:** Ouais, on peut peut-être commencer par ce que ça signifie. Ouais. Pour moi, ça veut dire que je suis une sorte de juge. Je définis les règles avec toute l'équipe. Et ensuite, pendant que la compétition se déroule,

c'est moi qui dois garder un œil sur les règles et sur le comportement des athlètes ou des équipes pour que tout le monde sente que ces règles sont respectées. Et c'est ça... C'est mon devoir sur cette course. Et bien sûr, il y a beaucoup de règles qui ne sont pas faciles à appliquer pendant la course parce que la course a sa propre dynamique.

[00:04:07] Ouais, on doit toujours rester du côté des athlètes. Mais ce qu'on fait doit être juste pour tout le monde. C'est là que réside la difficulté. Et pour ce qui est de la façon dont je suis devenu directeur de course, c'est simplement que j'ai commencé à prendre contact avec Hannes Arsch et avec l'équipe de X-Alps. Je pense que c'était pendant X-Alps 2009. Et en prenant de plus en plus contact avec eux, ils m'ont demandé si je pouvais être le directeur de course pour cette épreuve.

[00:04:47] **Gavin McClurg:** Est-ce que c'était Hannes le directeur de course avant ?

[00:04:51] **Christoph Weber:** Non, non. C'est Cox qui était le directeur de course avant. Hannes était seulement le... Enfin, pourquoi dire seulement ? Mais c'était le cerveau. C'est lui qui a inventé la course. Mais Steve Cox était le directeur de course avant moi.

[00:05:13] **Gavin McClurg:** Et dites-moi un peu à propos des... Alors, avant de commencer l'enregistrement, vous avez dit que nous n'allions pas aborder le budget. On n'en parlera pas du tout parce que vous n'en connaissez pas les détails. Vous ne savez pas à quoi il ressemble. Beaucoup de gens étaient intéressés par ça. Et je suis sûr que c'est massif. Mais qu'en est-il de la logistique ? Par exemple, combien de personnel est nécessaire pour gérer l'événement ? Est-ce à plein temps ? Quand c'est terminé cet été, y a-t-il des gens qui travaillent immédiatement sur l'événement de 2019 ? Ou est-ce qu'il y a une année de pause ? À quoi ressemble l'équipe ? À quoi ressemblent les ressources ?

[00:05:45] **Christoph Weber:** Pour ma part, par exemple, avec peut-être cinq ou six autres personnes, la course ne s'arrête jamais. Quand la course se termine, on a peut-être une semaine de repos et on commence déjà à analyser comment les choses se sont déroulées lors de la dernière course et ce qui doit être amélioré pour la prochaine. Et c'est déjà là que commence l'organisation de la course suivante. Je dirais qu'il y a environ cinq ou six personnes qui sont totalement impliquées dans la course en permanence. Pour moi, ce n'est pas un travail à plein temps. Évidemment pas. Mais j'ai toujours une réunion avec toutes ces personnes pour parler des choses qui doivent être faites selon le calendrier.

[00:06:37] Et donc, on est impliqués dedans tout le temps. Et pendant la course, qui dure environ trois semaines, c'est du temps plein. C'est un travail à plein temps pour tous ceux qui y participent.

[00:06:52] C'est une question de savoir qui vous compte dans le personnel, mais il y a certainement entre 30 et 40 personnes qui s'occupent de tout ça.

[00:07:04] **Gavin McClurg:** Et quelle est la part de Zoom par rapport à celle de Red Bull ? D'après mon expérience, il n'y a pas eu beaucoup d'employés de Red Bull vraiment impliqués dans tout ça. C'est bien ça ? Est-ce que c'est surtout Zoom qui gère l'événement ?

[00:07:19] **Christoph Weber:** Ouais, ouais. C'est tout à fait ça. C'est une chose que les gens confondent souvent. Red Bull n'est que le sponsor de la course. Et c'est le sponsor le plus important, bien sûr. Mais c'est Zoom qui organise cette course.

[00:07:36] **Gavin McClurg:** Alors, est-ce qu'on peut attribuer ça principalement à Hannes et Ulrich ?

[00:07:40] **Christoph Weber:** Oui, oui. D'accord. Ce sont les deux qui ont insufflé la vie à cet événement, l'ont inventé et l'ont transformé en ce qu'il est aujourd'hui.

[00:07:53] **Gavin McClurg:** Alors, j'ai hâte de vous interroger sur la course. Vous l'avez déjà mentionnée à plusieurs reprises, ainsi que l'équipe impliquée, ce dont je n'étais pas au courant. Je ne savais pas que c'était une équipe. Mais avant d'en arriver là, comment voyez-vous la course ? Je veux dire, on dirait que vous y étiez impliqué à plein temps en quelque sorte à partir de 2009. Mais je sais que vous êtes fan depuis le début et que vous la suivez depuis le début. Quels sont les changements majeurs et comment a-t-elle évolué avec le temps depuis 2003 ?

[00:08:24] **Christoph Weber:** Ouais, ça a beaucoup de facettes. On voit que ça a évolué vers de bien meilleures performances au niveau de l'équipement, des athlètes et des équipes. Tout le monde se prépare beaucoup mieux en

pensant aux parcours, aux passages en vol et aux passages à pied. Tout ça a été beaucoup plus poussé, et l'équipement a fait d'énormes progrès pour devenir plus léger tout en gagnant en performance grâce à cette légèreté.

[00:09:10] Ouais, c'est énorme. Je veux dire, tu le sais mieux que quiconque. Tu y participais. Tu sais à quel point la préparation demande de travail, d'énergie mentale et de planification, pour trouver des solutions sur les passages difficiles de l'itinéraire, et tout ça. Il y a tellement de choses, et il y a aussi énormément de dynamique au sein des équipes, ce qui ne facilite pas toujours la tâche pour elles.

[00:09:50] **Gavin McClurg:** Et qu'en est-il de votre côté ou du côté de l'organisation ? Il y a aussi eu des changements assez importants par rapport à ça. Je sais que l'une des belles choses qui, je pense, continue de porter la course, c'est l'objectif initial de Hannes : qu'il n'y ait pas beaucoup de règles. C'était une course qui commençait à Salzbourg et se terminait à Monaco.

[00:10:15] Mais au fil des années, ils ont changé certaines choses. Avant, ils pouvaient rouler toute la nuit, chaque nuit. Et maintenant, il y a le "night pass" dont je vais parler un peu plus tard. Mais qu'en est-il de ce genre de mesures ? Étaient-ce des réponses aux questions de sécurité, ou plutôt aux spectateurs, aux sponsors, ou autre chose ?

[00:10:38] **Christoph Weber:** Je veux dire, le fait d'avoir cette pause nocturne qui est obligatoire pour le moment, c'est pour des raisons de sécurité. Et ce n'est pas pour la sécurité des vraiment bonnes équipes. Je m'en fiche ou je n'ai pas si peur que les équipes en tête gèrent bien leurs capacités. C'est plutôt pour assurer la sécurité des équipes à l'arrière qui poussent parfois trop et dépassent leurs limites, se retrouvant dans des situations vraiment dangereuses où nous devons réagir d'une certaine manière.

[00:11:26] Et c'est ainsi que nous avons réagi : nous avons instauré cette règle qui impose une pause pendant la nuit.

[00:11:35] **Gavin McClurg:** D'accord. C'est une transition parfaite, c'est une excellente question de stratégie. Et pour ce qui est de... je pense que tu as tout à fait raison. Les gars à l'arrière doivent faire de plus en plus d'efforts pour tirer, mais ils se reposent de moins en moins et ça finit presque par jouer contre eux, ce qui est souvent ce qui se passe aussi avec le passage de nuit. Mais on en parlera plus tard, avant ça, je veux parler du parcours. Comment est-il décidé ? Du point de vue des fans et des athlètes, on a toujours l'impression que l'essentiel, c'est qu'il devient plus long et plus difficile à chaque ajout. Mais dis-moi comment vous gérez ça et qui est cette équipe ?

[00:12:22] **Christoph Weber:** Ouais, à propos de ce parcours et de cette équipe interne, je vous disais, est-ce que ces cinq personnes travaillent dessus en permanence ? Oui, concernant le parcours, il y a certains points qui sont assez fixes à cause des sponsors. Et une question que vous avez aussi en tête, je suppose, c'est pourquoi devons-nous toujours aller à Monaco ? Eh bien, c'est simplement quelque chose que Red Bull veut ainsi, et comme Red Bull est le sponsor principal, nous ne pouvons pas l'écarter et ne pas le faire. Et aussi pour nos autres points de virage, nous avons parfois des contrats avec les lieux, comme par exemple avec Geisberg ou avec Aschau la dernière fois.

[00:13:14] Et c'est aussi pour ça qu'on aime passer par là et qu'on aime avoir le point de passage à cet endroit. Mais c'est aussi pour ça qu'on doit mettre des panneaux au sol là où les athlètes passent. Et le reste du parcours est, vous voyez, conçu de manière à ce qu'il soit passionnant et exigeant. Et il doit faire une longueur d'environ 1000 kilomètres.

[00:13:45] **Gavin McClurg:** Est-ce que ça pourrait aller dans le sens inverse un jour ?

[00:13:48] **Christoph Weber:** Non. Pour le moment, je suis assez sûr que ce ne sera pas possible comme ça parce que pour nous, c'est beaucoup plus simple. Vous savez, cette semaine de préparation qu'on a la première semaine, c'est beaucoup plus facile de l'avoir à Fuschel parce qu'on a tous les bâtiments et toute la logistique qui sont installés là-bas. Donc c'est beaucoup plus simple de faire comme ça.

[00:14:19] **Gavin McClurg:** Ouais, j'y avais pas pensé. Mon Dieu, je veux dire, finir à Monaco c'est déjà assez mal, mais commencer à Monaco, ce serait juste l'enfer. Ouais, ouais. Tu sais ce que je pense de Monaco, mais purée. C'est...

[00:14:31] **Christoph Weber:** ce serait vraiment pénible de s'éloigner de la mer. C'est beaucoup plus agréable de s'y rendre en avion. Vers la mer et la terre là-bas.

[00:14:39] **Gavin McClurg:** C'est tout à fait vrai. D'accord, la prochaine grande question qui intéresse beaucoup de monde : comment choisit-on les 32 athlètes ? Et encore une fois, je ne m'attends pas à ce que vous nous livriez tous vos secrets, mais je pense que c'est très mystérieux. Je peux dire aux auditeurs qu'il y a un gros formulaire de candidature à remplir à partir du 1er juillet de l'année précédente. Mais derrière cela, il y a un grand secret et on ne sait pas vraiment ce qui se passe au-delà. Alors plus tu peux être transparent là-dessus, Christoph, mieux c'est. Je pense que les gens sont aussi très curieux des qualifications minimales, mais que cherchez-vous quand vous prenez cette décision ?

[00:15:21] **Christoph Weber:** Ouais, je veux dire, on reçoit les candidatures des athlètes ou des équipes, et on examine tout le monde qui les envoie. Oui, les points vraiment importants sont que les compétences en pilotage doivent être telles que nous sentons que c'est un pilote sûr dans des conditions très rudes et fortes, avec beaucoup d'expérience dans ces conditions, tout en étant combiné à une sorte de pilotage quand on est fatigué, genre après avoir fait une ascension en montagne ou une longue randonnée et qu'on doit piloter.

[00:16:12] Ensuite, par exemple, comme ce que vous avez fait en Alaska, quelque chose comme ça, parce que vous savez que c'est un tout autre type de compétence qu'il faut par rapport au vol normal sur votre site habituel un dimanche ensoleillé où vous prenez juste une cabine pour monter et voler en descendant. Ou voler autour. Donc c'est assez différent. D'un autre côté, nous aimons voir que les gens sont aussi capables de faire de la compétition. Donc si vous avez une sorte de

[00:16:55] de bons résultats en compétition, peut-être en compétition PVC ou aussi en compétition de marche et vol où vous avez eu de bons résultats, c'est aussi un point assez important.

[00:17:10] **Gavin McClurg:** Ce que vous disiez juste avant sur le fait d'essayer de s'assurer que les gens sont compétents en l'air, peut-être dans des conditions plus périlleuses... comment décidez-vous cela s'ils n'ont pas vraiment beaucoup d'expérience en vol, si on peut dire ? Parce que participer à des Coupes du Monde de vol et faire du marche et vol sont deux choses très différentes. Est-ce que c'est plutôt comme... enfin, d'abord, combien de candidatures recevez-vous ?

[00:17:40] **Christoph Weber:** Ouais, disons environ 100. D'accord. C'est parfois un peu plus, parfois un peu moins, mais c'est autour de 100.

[00:17:51] **Gavin McClurg:** Alors, je vais jouer l'avocat du diable un peu ici. Si vous avez ces 100, est-ce que vous essayez vraiment de choisir les 32 athlètes les plus capables, ou est-ce qu'une partie de ça, je suppose que vu la façon dont les chiffres sont déséquilibrés entre les différents pays, est-ce qu'il y a une limite sur le nombre d'Allemands, d'Autrichiens ou d'Italiens ? Et est-ce qu'il y a un aspect marketing dans le choix des 32 sélectionnés ?

[00:18:20] **Christoph Weber:** Ouais, il n'y a pas de limite réelle sur le nombre d'athlètes par pays, mais d'un autre côté, on souhaite avoir des athlètes de différents pays. On veut vraiment un peloton international, donc bien sûr, c'est plus difficile pour un pilote allemand ou autrichien de se qualifier que pour quelqu'un venant, par exemple, d'Australie ou de certains pays où nous recevons moins de candidatures.

[00:18:57] **Gavin McClurg:** Est-ce que vous évaluez aussi la personne en fonction de son potentiel marketing pour la course ou est-ce que c'est strictement basé sur les compétences ? Vous voyez ce que je veux dire, comme leur nombre d'abonnés sur les réseaux sociaux, leurs photos, leurs vidéos ou leur présence dans la communauté du parapente ?

[00:19:16] **Christoph Weber:** Ouais, je veux dire, c'est toujours difficile de ne pas être influencé par cette présence parce que bien sûr, quelqu'un qui a une bonne présence dans la communauté du parapente a déjà un nom, ce qui facilite le fait de se dire : d'accord, on va le prendre pour la course, selon bien sûr ce que son nom dégage. Il doit donc proposer des trucs vraiment sympas sur ses réseaux sociaux. Mais en premier lieu, et c'est bien plus important, ce sont les compétences.

[00:19:58] **Gavin McClurg:** Et à quel point les athlètes qui ont participé à une édition précédente sont-ils protégés ? Et par protégés, je veux dire, si vous avez quatre places et que vous avez cinq excellents candidats, mais que quatre ont déjà participé à la course, est-ce que ce cinquième gars n'a vraiment aucune chance, ou est-ce que vous allez quand même le choisir s'il a de meilleures qualifications que quelqu'un qui a déjà participé ?

[00:20:31] **Christoph Weber:** S'il a vraiment de meilleures qualifications, alors il n'y a pas de question, il fera partie de la course et l'un des autres gars sera écarté. Mais d'un autre côté, enfin, vous savez, le XARPS ressemble un peu à une famille et on se connaît assez intensément pendant la durée de la course. Et bien sûr, cela peut être une sorte de protection si ce fait de se connaître amène tout le monde à se dire : d'accord, c'était une bonne chose d'être dans la course. Je veux dire, tout le monde ne veut pas revenir dans la course après l'avoir terminée, et aussi, on peut avoir le sentiment qu'il ne devrait pas revenir parce qu'il y a eu des problèmes qui ne nous ont pas satisfaits.

[00:21:26] Mais normalement, si les choses se passent bien, vous bénéficiez d'une sorte de protection. Parce que nous vous connaissons déjà et vous connaissez déjà, donc vous savez beaucoup mieux dans quel genre d'aventure vous vous engagez et ce qui vous attend.

[00:21:49] **Gavin McClurg:** J'aimerais que vous me parliez de certaines des choses que, vous savez, vous avez mentionné que des athlètes ont faites. Évidemment, je ne veux pas que vous citiez des noms, mais quelles sont certaines des choses qui se passent peut-être en coulisses et qui sont une vraie plaie pour la direction, pour vous en tant que directeur de course ou, vous savez, certaines choses que les athlètes ont faites qui, vous savez, pourraient entraîner une disqualification à l'avenir ?

[00:22:15] **Christoph Weber:** Ouais, je veux dire, pour nous, la plus grande crainte ou ce que nous n'aimons vraiment pas voir, ce sont les accidents ou les situations dangereuses. Donc, si nous constatons que les gens se mettent systématiquement dans des situations dangereuses, nous réagissons en conséquence. Et s'il s'agit d'une situation vraiment très dangereuse, cela mènera aussi à une disqualification ou à ceci : si la course est terminée, ce gars ne participera plus.

[00:22:56] **Gavin McClurg:** Le Night Pass. Ce n'est pas seulement ma question, on nous pose souvent ça par la plupart des autres athlètes et même par certaines personnes qui regardent l'événement. Pourquoi à midi ? Vous savez, l'arrêter avant midi alors que les choses peuvent radicalement changer dans les 10 heures suivantes, ça ressemble juste à un truc marketing. Est-ce que c'est le cas ? Je vous demande d'être vraiment honnête ici, mais pourquoi ne peut-on pas arrêter le Night Pass quand on veut ? Du coup, on pourrait potentiellement, ça me vient à l'esprit, comme pour Gaspard lors du dernier événement, il a arrêté son Night Pass le jour où il est arrivé à...

[00:23:42] Garda, et puis vous savez, il a fini pratiquement au fond du lac, donc ça ne lui a servi à rien du tout. Et c'est souvent quelque chose pour lequel je pense que si on pouvait l'annoncer plus tard dans la journée, ce serait bien plus utile.

[00:23:57] **Christoph Weber:** Il y a un peu d'historique avec ce créneau de midi pour l'annoncer. Ça vient de l'époque où on avait Servus TV dans la course ; ils en avaient juste besoin pour se mettre en position. Et oui, la dernière fois, on a discuté assez longtemps pour savoir si on ne devrait pas le décaler plus tard. Pour nous, c'est assez important d'avoir cette information assez tôt parce qu'on peut alors mieux s'organiser pour avoir quelqu'un à côté des athlètes qui prennent le pass de nuit, juste pour mieux les surveiller ou pour avoir de bonnes images vidéo.

[00:24:53] C'est aussi une question d'organisation de leur part, car c'est assez utile pour nous de le savoir à l'avance. D'un autre côté, une chose que nous n'aimons pas vraiment, c'est que vous vous mettiez dans une position en montagne où votre seule option pour en sortir est de sortir votre pass de nuit. Parce que vous vous dites : « Je n'atteindrai pas la prochaine cabane à temps » ou quelque chose comme ça. Ça ne devrait pas être quelque chose que vous utilisez à la dernière minute parce que votre tactique ne fonctionne pas.

[00:25:40] et nous n'aimions pas ça pour des raisons de sécurité. On a...

[00:25:46] **Gavin McClurg:** D'accord. La question suivante revient souvent et j'ai dû écarter beaucoup de questions à ce sujet avant la dernière course. En fait, ce n'est pas quelque chose qui me dérange personnellement, mais j'y ai beaucoup réfléchi : le vol en équipe. Le vol dans les nuages, ce n'est pas quelque chose que vous, en tant qu'organisation de la course, pouvez vraiment surveiller, c'est juste les athlètes qui sont honnêtes et sincères, et c'est simplement le sport du parapente, on n'est pas censés aller dans les nuages. John Chambers a été très critique à ce sujet, affirmant qu'il avait vu des athlètes utiliser les nuages et monter dedans pour obtenir une meilleure portance, et je pense qu'en tant qu'athlètes, nous devons simplement accepter la triche si, vous savez, si vous acceptez la triche, alors vous devez accepter le résultat final. Mais je suis curieux de l'aspect vol en équipe, et la raison pour laquelle ça ne m'a jamais vraiment dérangé, c'est

que Chrigel gagne et qu'il ne fait pas de vol en équipe.

[00:26:46] mais beaucoup d'équipes sont vraiment grandes et sont très souvent en l'air avec deux ou même plus autres pilotes. On m'a expliqué que c'était quelque chose que même l'athlète ne peut pas contrôler, parce que, disons, le premier jour en 2015, on a eu cette magnifique journée, Paul Guschlbauer avait genre trois gars avec lui. Je ne pense pas qu'ils faisaient partie de son équipe, je pense que c'étaient juste de bons pilotes qui ont vu les gars de X-Alps passer et se sont dit : « Oh, il y a Paul, allons voler avec lui ». Évidemment, c'est quelque chose que personne ne peut contrôler, même l'athlète. Mais beaucoup d'équipes maintenant, surtout les Européens bien sûr, vont...

[00:27:31] vous savez, c'est leur terrain de jeu et ils ont des pilotes vraiment, vraiment bons qui volent avec eux. Clairement, c'est un avantage énorme. Qu'est-ce que vous en pensez ? Est-ce que ça a été discuté ? Parce qu'il semble que c'est quelque chose qui pourrait être éliminé, comme c'est le cas pour le X-Pyr où c'est comme le vol en nuage, c'est interdit, vous ne le faites pas.

[00:27:53] **Christoph Weber:** On en a discuté après la dernière édition parce qu'on y a eu beaucoup de vols en équipe, et on a conclu qu'on ne l'autoriserait pas pour la prochaine édition. Donc ce sera une chose qui ne sera pas permise. Pour moi, le vrai gros problème, c'est que c'est très difficile à contrôler. Bien sûr, comme vous l'avez dit plus tôt, c'est peut-être similaire avec le vol dans les nuages : ce n'est pas facile à contrôler. Et oui, vous l'avez très bien formulé, parfois ce n'est même pas l'athlète qui veut vraiment avoir ces pilotes à ses côtés, mais ils apparaissent simplement parce qu'il est facile d'être au même endroit. On peut voir chaque athlète sur le live tracking, on sait où il est, donc il est facile de se mettre en position proche de lui. C'est un point qui est vraiment difficile à gérer de manière équitable. Alors, d'un côté, on dira que ce n'est pas autorisé, mais de l'autre, la question se posera : « Hé, qu'est-ce qu'on fait si quelqu'un se retrouve par erreur au même endroit ? Est-ce que je peux toujours voler dans la thermique alors que l'autre est déjà en train de tourner, ou est-ce que je dois aller vers un autre, ou qu'est-ce qu'on fait dans ce cas ? »

[00:29:26] **Gavin McClurg:** Je veux dire, je pense que dans ce cas, ça doit rester, vous savez, à notre conscience. C'est comme pour le cloud flying : il y a des athlètes qui vont peut-être, vous savez, contourner un peu les règles, et il y en a d'autres qui ne le feront absolument pas parce que c'est important pour eux. Et je veux dire, il y a des choses que vous ne pouvez tout simplement pas contrôler, c'est compréhensible du point de vue de l'organisation. Je ne sais pas si 2015 a tout chamboulé parce que tant de monde est entré dans le goal quand les règles ont changé, et je voulais vous poser une question sur ce changement de règle, les 48 heures contre les 12 jours maintenant. Mais vous savez, historiquement, j'ai l'impression que le taux de réussite est d'environ 11 %. Pour vous, en tant que directeur de course, pour le bien de la course, est-ce que c'est mieux quand très peu de gens entrent parce que ça prouve à quel point c'est difficile, ou combien en voulez-vous personnellement voir dans le goal ?

[00:30:21] **Christoph Weber:** Personnellement, pour moi, c'était parfait en 2015 quand il y en a eu autant qui sont arrivés. Et oui, je pense que j'étais toujours en train de monter, que ce soit à vélo, en voiture ou à pied, je montais.

[00:30:39] pour tous ceux qui sont arrivés ou qui l'ont accompagné sur les derniers kilomètres, parce que pour moi, c'était génial de voir tous ces gars arriver et être récompensés d'une manière positive pour toute cette douleur et ces efforts qu'ils ont dû endurer pendant ces 10 ou 12 jours. C'était parfait pour moi s'il y a beaucoup de monde qui arrive et...

[00:31:08] **Gavin McClurg:** Qu'en est-il de la course ? Qu'en penses-tu ? Qu'en pense Ulrich ? Selon toi, qu'est-ce qui est le mieux pour le marketing de l'événement ?

[00:31:16] **Christoph Weber:** Pour le marketing, c'est aussi très bien s'il y a beaucoup de monde qui vient, donc à partir de ce point, rien ne s'oppose à ce qu'il y ait beaucoup de monde. C'est toujours vrai, je pense qu'il est toujours prouvé que c'est une course difficile et on ne saura jamais quelle sera la météo, car avec de très bonnes conditions de vol, plus de gens viendront, et avec de moins bonnes conditions, moins de gens viendront. Donc je pense que pour la course, c'est bien s'il y a beaucoup de monde. La seule chose, pourquoi on a changé les 48 heures en 24 heures dans le...

[00:32:01] l'heure de clôture de l'objectif était qu'on ne voulait pas manquer de temps, vous savez, ce temps était vraiment

[00:32:12] C'est net à la fin parce que le temps presse pour tout le monde après ces deux semaines, parce que vous avez des projets, comme le vol pour rentrer chez vous, et on doit organiser la remise des prix et tout le reste, donc oh

[00:32:31] **Gavin McClurg:** Totalement. Je pense que tout le monde a parfaitement compris cette année ce que je voulais dire quand on est passé du principe que c'était le dernier jour avant, tu sais, à seulement 48 heures après l'arrivée de la première personne. Je pense que beaucoup de gens voient que la course était bien plus difficile à terminer quand c'était comme ça, parce que si peu de gens peuvent suivre le rythme de Chrigel, tu sais. Dès qu'il arrivait, presque personne d'autre n'arrivait à le faire en 48 heures. Donc c'est une solution évidente. Je pense que ça s'est passé en 2013, non ?

[00:33:07] **Christoph Weber:** Ouais, ouais, ouais, c'était ça, ouais, juste deux personnes qui arrivaient, donc

[00:33:16] **Gavin McClurg:** C'est une question intéressante, je n'avais pas prévu de vous la poser, mais est-ce que c'est pour la course ? Évidemment, tout le monde aimerait voir quelqu'un d'autre gagner parce que ce serait excitant, mais est-ce que vous pensez que c'est une bonne chose pour la course d'avoir quelqu'un d'aussi dominant ? Ou est-ce que vous avez même un avis là-dessus ? Hmm.

[00:33:42] **Christoph Weber:** Je ne sais pas trop. Je pense que ce n'est ni bon ni mauvais, parce que pour moi, ça donne l'impression, ou j'espère que les gens regardent la course quoi qu'il arrive parce qu'ils adorent la course. Donc oui, bien sûr, ce serait sympa que quelqu'un d'autre arrive premier et c'était assez sympa cette année d'avoir Gaspar si proche de Gregor, ça mettait beaucoup plus de tension. Mais bon, la course sera comme elle est, donc oui.

[00:34:20] **Gavin McClurg:** bien sûr, ça nous donne tous quelque chose pour se battre encore plus fort, c'est génial, donc

[00:34:30] c'est encore une fois

[00:34:36] juste pour que je puisse

[00:34:43] vraiment

[00:34:53] n'avait pas parlé de l'at

[00:34:59] le suivi en direct de la course, ils sont à fond là-dedans, vous savez. Je pense que les chiffres sont dingues, genre cinq millions ou plus, je ne sais plus. Il n'y a quasiment aucune mention de la moitié des athlètes dans la vidéo promotionnelle ou dans la vidéo récapitulative qui dure une heure. Est-ce que c'est purement marketing ? Ils ne montrent que les athlètes qu'ils aiment bien parce que, je sais, pour les fans et pour ceux d'entre nous qui ne sont pas sur place, c'est assez agaçant.

[00:35:31] **Christoph Weber:** Oui, je comprends tout à fait ce point et c'est aussi agaçant pour moi. Mais comme tu l'as dit plus tôt, ce n'est pas vraiment mon sujet. Je ne peux donc que supposer et je peux encore une fois faire remonter ce retour à leur organisation en espérant que ça change, mais bon, ce n'est pas mon sujet.

[00:35:54] **Gavin McClurg:** J'ai compris, vous savez, dans cette dernière course, après avoir plutôt bien réussi puis s'être retrouvé tout au fond, c'est assez excitant. Et être à l'arrière, il se passe beaucoup de choses là-bas, et je pense que certains fans apprécieraient ça. C'est assez stressant, ouais.

[00:36:11] **Christoph Weber:** Je pense que c'est le cas pour chaque équipe qui a une histoire solide et de vraies anecdotes. On peut faire de très bonnes vidéos avec chaque équipe, de super films, et c'est...

[00:36:25] **Gavin McClurg:** C'est vrai, c'est vrai. Christoph, tu as mentionné que vous avez un débriefing très approfondi après la course et tu as déjà précisé que le "team flying" était l'un des points soulevés et qu'il sera banni lors du prochain événement, ce qui est super. Mais quelles sont les autres choses qui sont ressorties de cette course ou des précédentes ? Y a-t-il d'autres changements auxquels nous pouvons nous attendre ?

[00:36:51] **Christoph Weber:** Oui, je veux dire, le plus important c'est bien sûr le suivi en direct qui, au début de cette année ou de la dernière, en 2018 déjà, ne fonctionnait pas comme il aurait dû. C'était vraiment mauvais, c'est certain. C'est le point principal sur lequel nous travaillons pour la prochaine édition. Et bien sûr, il y a beaucoup de petites

choses qui, à ce stade, ne valent pas la peine d'être toutes énumérées, mais oui, le suivi en direct est un truc difficile parce qu'on ne peut pas vraiment le tester correctement avant. Car tous ces systèmes fonctionnent très bien si vous n'avez que quelques utilisateurs qui regardent. Mais au moment où la charge augmente parce que vous avez tellement de spectateurs à travers le monde, le service ne peut tout simplement plus suivre.

[00:37:58] gérer cette charge, puis tout plante et le suivi en direct s'arrête, comme ça s'est passé au début de la dernière édition, oui.

[00:38:07] **Gavin McClurg:** Je sais, je sais. En tant qu'athlète, je n'étais pas au courant de tout ça avant la course, bien sûr. Mais vous savez, c'est l'un de ces trucs sur lesquels les gens s'emportent sur les forums, mais je pense qu'on sous-estime à quel point c'est difficile. C'est une manche monumentale, n'est-ce pas, de faire fonctionner tout ça ? Il y a énormément de données en entrée. Donc oui, j'ai vraiment de la sympathie pour ces gars-là. Qu'est-ce qu'il y a, en coulisses, qui est très agaçant pour vous, très préoccupant, ou peut-être redondant, vous savez, quelque chose que vous devez souvent gérer et dont nous ne savons rien ? Y a-t-il des difficultés que les fans ou les athlètes ne voient pas ?

[00:38:57] **Christoph Weber:** Ouais, peut-être une chose que les fans peuvent voir, c'est quand quelqu'un perd le suivi GPS pour une raison ou une autre, il se perd pendant une demi-heure ou une heure, et on se met tous toujours en alerte pour essayer de comprendre ce qui se passe. Parce qu'on veut toujours voir que tout se passe bien et que si quelqu'un a besoin d'aide, il doit l'obtenir le plus rapidement possible. C'est donc l'un des points sur lesquels on met beaucoup d'efforts pour vérifier que tout se déroule correctement, et l'un des moyens que nous utilisons pour cela, c'est justement d'utiliser tous ces dispositifs de suivi GPS pour voir si les gens se déplacent de la bonne manière.

[00:39:58] **Gavin McClurg:** l'espace aérien... c'est un sujet récurrent et je connais la réponse parce que j'étais à toutes les réunions, mais je pense que le public ne comprend pas vraiment pourquoi les pénalités sont si... d'une certaine manière, certaines pénalités semblent arbitraires et d'autres, comme les violations de l'espace aérien, peuvent paraître carrément brutales, comme pour l'athlète japonais en 2013 ou, dans cette course, nous avons eu pas mal de violations de l'espace aérien sur 48 heures. Je pense que c'est l'une des raisons pour lesquelles les pénalités sont si dures, évidemment pour ceux qui les ont reçues. Je pense que ce que beaucoup de spectateurs ne savent probablement pas, c'est que c'était aussi très difficile parce que nous n'avions pas vraiment nos fichiers d'espace aérien finalisés avant le début de la course. C'était donc assez délicat parce qu'on avait tous fait notre entraînement et tout, vous savez, on avait tout cartographié et organisé, et changer ces trucs peut être assez complexe... mais comment est-ce que...

[00:40:58] Est-ce que c'est quelque chose qui est en cours d'examen ou est-ce que... eh bien, parlez-nous de l'espace aérien.

[00:41:06] **Christoph Weber:** D'accord, pour moi, la violation de l'espace aérien n'est pas juste une petite erreur parce que, par exemple, si vous volez dans l'espace aérien d'Innsbruck, il y a vraiment beaucoup de trafic avec de gros avions qui y circulent, où parfois 200 personnes sont assises dans l'avion, et s'il arrive un accident parce qu'un parapente vole là-dedans, ce n'est pas juste comme si on marchait sur une ligne rouge.

[00:41:46] C'est assez différent. Vous pouvez vraiment mettre d'autres personnes dans de gros problèmes ou même les forcer à voler parce que vous n'avez pas respecté les règles. C'est donc quelque chose de différent et, normalement, à d'autres occasions, vous pourriez simplement lui donner zéro point pour ce vol ou simplement l'exclure de la course. Mais d'un autre côté, il est assez difficile d'exclure vraiment les gens de la course, c'est pourquoi la pénalité est très élevée. Tout le monde devrait être conscient que c'est quelque chose qui coûte vraiment cher si vous ne respectez pas les règles sur ce point, mais que vous avez toujours une chance de rester dans la course.

[00:42:50] **Gavin McClurg:** J'ai trouvé un point vraiment intéressant. Je ne prévoyais pas de vous poser la question, Christoph, mais avant cette course, j'ai trouvé un point vraiment intéressant : Gaspard et Antoine étaient vraiment inquiets que les parcs nationaux en France soient, en gros, comme vous l'avez dit, vous avez des espaces aériens comme Innsbruck et Sion qui sont vraiment sévères parce qu'ils doivent être... et puis vous avez ces autres espaces aériens que la plupart des gens, comme moi, iraient voler en France sans même savoir qu'ils existent, mais pour les pilotes français, c'est un gros problème. Vous savez, vous avez le monde entier qui regarde et ils ne peuvent pas, vous savez...

[00:43:29] s'ils pouvaient, en d'autres termes, la course ne les aurait pas du tout pénalisés, mais ils ne le feraient pas parce que ce sont des compatriotes et que c'est illégal. Comment cela sera-t-il géré à l'avenir ? C'était quelque chose que je pense que Red Bull n'était même pas préparé à gérer, donc il était trop tard pour changer quoi que ce soit. Mais vous savez, c'est délicat là-bas pour nous d'aller jusqu'à Monaco en traversant tous ces parcs nationaux sans voler à travers eux.

[00:44:00] **Christoph Weber:** Oui, vous avez tout à fait raison, c'est une situation très délicate. Pour la prochaine édition, nous ferons en sorte que le survol de ces parcs nationaux soit interdit, comme nous l'avons déjà fait avec le parc de l'American Tour en 2017, et nous ferons de même pour les autres parcs concernés. Nous allons essayer de tracer l'itinéraire de manière à ne pas passer si près ou à ne pas traverser ces parcs nationaux. Parfait.

[00:44:37] **Gavin McClurg:** Tu en as un peu parlé, et encore une fois, ce n'est pas ton domaine, mais comme la question est tombée et que j'ai promis de la poser, dis-moi quels sont les compromis entre le côté marketing, business et le côté sportif. J'étais assez découragé après la course, j'ai reçu pas mal de messages sur Facebook et je me suis dit : « Oh mon Dieu, je ne vais pas pouvoir faire ce livre » et tout ça, tu sais, de la part de gens qui n'étaient pas vraiment de gros pilotes et qui ne comprenaient pas vraiment la course, mais qui s'étaient un peu accrochés et avaient regardé un peu. Ils ont vu ça comme une sorte de « coup marketing », et j'ai essayé de leur assurer que non, je n'étais pas là pour faire un coup marketing, je souffrais. Mais tu sais, quel est ton avis là-dessus ? Je sais que ce n'est pas ton côté de la course, que ce n'est pas ce dont tu t'occupes, mais je pense que les gens sont parfois frustrés par le côté marketing, et évidemment, c'est ce qui permet à l'événement d'exister. On ne peut pas organiser une course comme celle-ci, qui coûte énormément d'argent, sans ça. Mais as-tu un avis là-dessus ou est-ce quelque chose que vous discutez avant et après la course ?

[00:45:46] **Christoph Weber:** Bien sûr, on en discute. Je sais que je suis du côté de l'athlète, donc du côté sportif, mais comme tu l'as déjà dit, d'un autre côté, si tu veux participer à une course comme celle-ci, qui a un tel public, il faut de l'argent pour le faire. Et cet argent, on ne l'obtient qu'en faisant des accords avec des sponsors qui veulent être vus dans les vidéos ou dans tous les médias. Il faut donc toujours faire une sorte de compromis. Mais comme je suis du côté sportif, c'est toujours moi qui essaie de tirer les choses dans cette direction, si je peux me le permettre.

[00:46:36] **Gavin McClurg:** mais je comprends ça et je pense que tout le monde le comprend. Bon, je vous mets sur la sellette, j'allais poser ma question habituellement très longue et vous mettre des mots dans la bouche, mais je vais essayer de ne pas le faire. Parlez-moi du prologue.

[00:46:50] **Christoph Weber:** Le prologue est une chose, et l'un de nos gros sponsors aime beaucoup cette partie du prologue. C'est donc l'une des raisons pour lesquelles nous avons ce prologue et pourquoi nous en avons besoin, concernant ce qu'il faut faire si la météo ne permet pas de voler, comme la dernière fois. Il sera certainement bien mieux de l'organiser de manière à ce qu'il ne faille pas descendre la montagne comme cette fois-ci. Nous devons donc y réfléchir très sérieusement et, si la météo ne permet pas de voler, peut-être simplement fixer l'objectif sur une montagne où, pour y arriver, on ne fait que monter. Super.

[00:47:44] **Gavin McClurg:** Ouais, c'était génial, mais tu sais, je pense que malheureusement ça a été assez tragique pour certains concurrents, comme Erin Durgani et les autres. Je pense que leurs genoux en ont vraiment souffert à cause de ça, mais je sais que ça a été douloureux pour

[00:48:00] **Christoph Weber:** eux, et je pense que c'est une bonne chose pour

[00:48:00] **Gavin McClurg:** vous aussi, je pense que beaucoup de fans n'ont pas vraiment compris ça.

[00:48:04] **Christoph Weber:** Bien sûr, c'était douloureux pour moi, mais d'un autre côté, c'était aussi douloureux de voir que les gars se traitent de la sorte parce, je veux dire, ce n'est pas si grave de monter cette montagne et de redescendre ; n'importe qui ayant un peu d'entraînement devrait pouvoir le faire.

[00:48:30] capable pour lui de le faire dans un temps raisonnable sans se blesser, je...

[00:48:35] **Gavin McClurg:** J'étais... j'étais assez fier d'avoir donné vraiment, vraiment tout ce que j'avais à la montée, et puis à la descente, j'étais une escargot. Je suis trop vieux pour ce genre de descentes. Donc ouais, je ne pourrais pas être plus d'accord avec toi. Je veux dire, tes responsabilités d'athlète commencent... enfin, dès là. Enfin, ça commence

dans tout l'entraînement, pendant les mois et les mois d'avant. Super, ouais.

[00:48:58] **Christoph Weber:** Et juste un dernier mot sur ce prologue, c'est peut-être aussi quelque chose que les athlètes doivent apprendre. Ils ont certainement appris quelque chose sur cette édition 2017 et je suis assez sûr que la prochaine fois, ils ne descendront plus comme des fous.

[00:49:18] **Gavin McClurg:** C'est ça, on va espérer devenir plus malins. Euh, tu as déjà répondu à ça, mais il y a évidemment quelqu'un de Roumanie qui a demandé : « Est-ce que j'aurai une chance de participer ? » Euh, bien sûr, on sera là à chaque fois. Tu as déjà répondu à ça, tu as dit que si tu es qualifié, peu importe d'où tu viens, tu participes, donc je ne pense pas qu'on ait besoin d'aborder ça. Euh, ouais.

[00:49:40] **Christoph Weber:** Non, c'est comme ça, oui. Bien sûr, c'est tout à fait vrai, oui.

[00:49:44] **Gavin McClurg:** Et puis, d'accord, la dernière question : est-ce que vous, et par "vous" je veux dire l'organisation, êtes préparés à un scénario d'accident très grave ou même de décès d'un compétiteur ? Je sais que personnellement, vous vous souciez beaucoup de la sécurité, mais pouvez-vous nous dire comment l'organisation voit les choses ?

[00:50:04] **Christoph Weber:** Oui, j'ai aussi dû me battre pas mal pour l'InReach et au final ça a marché, j'en étais content. D'un autre côté, ce système de suivi de vie est un scénario tellement vaste et complexe qu'il n'est pas si facile d'y intégrer simplement un appareil supplémentaire en vol, comme ils l'ont fait avec cet appareil InReach. Parce que pour le Spot, tout était déjà prêt, on avait pas mal de monde — ou pas tant que ça — mais vous aviez aussi des gens avec de assez bonnes compétences techniques qui ont dit qu'ils nous aideraient d'une manière ou d'une autre à l'intégrer au suivi de vie. Mais vous êtes vraiment focalisés sur ce suivi de vie, tout le monde a vu que c'était un système vraiment complexe et ce n'est pas facile d'y inclure quelque chose. Enfin, au final, ça a marché et l'InReach a été autorisé aussi, et c'est sûr que l'InReach est le meilleur appareil, bien meilleur que le Spot, oui.

[00:51:21] **Gavin McClurg:** Super, eh bien... Christoph, est-ce qu'il y a autre chose ? J'ai l'impression que vous avez tout répondu. Merci infiniment, c'était très gentil de votre part et très généreux de nous accorder votre temps. Y a-t-il autre chose que nous n'avons pas abordé ?

[00:51:36] **Christoph Weber:** Je ne sais pas pour le moment, mais je dirais à tout le monde qu'en 2017, il n'y avait aucune femme en compétition et en 2015, il y en avait deux, et nous serions très heureux d'avoir des candidatures de femmes pour qu'elles reviennent. En 2017, ce n'était pas que je n'autorisais pas les femmes à participer ou que nous les écartions, c'est juste qu'il n'y avait aucune femme qui envoyait de candidature. Alors s'il vous plaît, envoyez votre candidature, nous serons ravis de vous laisser participer à la course si vous avez les compétences requises. Et même chose pour tous ceux qui sont vraiment motivés et qui ont les compétences : essayez de participer à ces compétitions de marche et vol ou à d'autres compétitions qui ont une certaine valeur FAI, et essayez d'acquérir les bonnes compétences, et nous serons ravis de vous intégrer à la course.

[00:52:53] **Gavin McClurg:** Avant de nous quitter, vous savez, cela soulève une question que j'aimerais poser. Toutes ces années en tant que directeur de course, vous avez énormément travaillé sur la course et vous l'avez suivie aussi attentivement que n'importe qui. Quelles sont les erreurs courantes que vous voyez chez les athlètes moins expérimentés ? Quel est votre conseil pour nous aider, pour aider le peloton à réduire l'écart sur Chrigel ?

[00:53:19] **Christoph Weber:** Oh, c'est difficile, mais peut-être que l'un des points est de ne pas partir trop vite. Ne gaspillez pas toute votre énergie dès les premiers jours, et surtout pas le premier jour.

[00:53:46] **Gavin McClurg:** pour le gars qui a sorti son night pass dès la première nuit et qui a foncé toute la nuit, ouais, bien sûr tu as pensé que c'était ça, c'était tellement drôle. Je veux dire, après la course de 2015, on a fait un débriefing massif et la chose numéro un qu'on a décidée, c'est qu'on n'utiliserait même pas notre night pass, sauf à la toute fin, seulement en cas d'urgence, à la toute fin, pour essayer de faire un coup d'éclat. Et puis, Bruce a appelé mon night pass ce matin-là, je ne savais même pas qu'on... j'ai reçu le message et je me suis dit : « Attends, quoi ? »

[00:54:17] bien que je ne pense pas que ça nous ait trop impactés au niveau de mon énergie, mais purée

[00:54:21] **Christoph Weber:** la nuit peut vous achever si facilement parce que vous perdez tellement de temps précieux pour récupérer, ouais, c'est dur de se sentir frais après, encore une fois, je...

[00:54:35] **Gavin McClurg:** Je pense que ça a des conséquences dont on n'a même pas conscience. Souvent, physiquement, je me sentais parfaitement bien, mais c'est la prise de décision qui en pâtit vraiment, tu sais, et on ne s'en rend même pas compte. Juste être en l'air et rater une thermique, rater un déclencheur ou être juste un peu fatigué, c'est vraiment là que ça te tue. Mais bon, Christoph, merci infiniment, j'apprécie vraiment ça. Je suis tellement content qu'on ait pu faire ça et tu m'as remis dans le bain pour celui de 2019, comme si c'était encore hier. Même si c'est encore loin, j'ai hâte de te revoir et de faire une autre course à travers les Alpes, ouais.

[00:55:10] **Christoph Weber:** Cool, ouais, c'est sympa que je sois là et c'est cool de t'avoir, enfin, sur mon écran plus ou moins.

[00:55:18] **Gavin McClurg:** C'est cool, Christoph, merci beaucoup, j'apprécie vraiment. Passe un excellent hiver et on se capte plus tard, ouais.

[00:55:26] **Christoph Weber:** Merci, au revoir.

[00:55:33] **Gavin McClurg:** Alors, les fans du X-Alps, j'espère que vous avez apprécié ça. Pour le X-Alps et les équipes, j'espère que ça clarifie certaines choses et que ça nous met tous dans l'ambiance pour l'événement 2019 et toute la série de courses de marche et vol qui arrivent cette année : la Board Air Race, la Born to Fly et le X-Pyr. C'est une grosse année. Je vais y aller avec Ben, normalement, enfin, au moment où ça sortira, on saura si on a été sélectionnés, mais je vais en fait soutenir Ben pour le X-Pyr de cette année, ça va être plutôt sympa, on va un peu inverser les rôles. Enfin, j'espère que vous avez apprécié ça. Comme toujours, tout ce qu'on demande, c'est un petit don si vous tirez quelque chose de Cloud-based Mayhem. Voyez ça comme un abonnement à un magazine ou à une vidéo, ou quelque chose comme ça. Bien sûr, ça nous prend beaucoup de temps pour faire tout ça et ce sera toujours gratuit, mais si vous pouvez nous soutenir, c'est une émission financée par les auditeurs. On ne travaille pas avec des sponsors et on apprécie vraiment. Un petit don aide énormément pour le montage, le stockage, la musique et le temps. Alors merci beaucoup, on apprécie. Vous pouvez trouver comment nous soutenir sur le site cloudbasedmayhem.com, vous verrez tous les liens dessus et vous pouvez nous soutenir de plusieurs façons. L'une d'elles est via Patreon, où vous pouvez configurer ça et oublier, tout en étant récompensé pour le faire. Il y a beaucoup de trucs sur Patreon.com/cloud-basedmayhem et on se voit à la prochaine émission. Merci beaucoup, salut.

Deutsch

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

Show notes

Christoph Weber ist seit 2007 der Race Director der Red Bull X-Alps. Diese Episode taucht hinter die Kulissen für unsere Fans der Show, die mehr wissen wollten, als im Live-Tracking verfügbar ist. Wie werden die Athleten ausgewählt? Wie wird die Route jedes Jahr entschieden? Was ist die Geschichte dahinter, wie sich die Regeln über die Jahre verändert haben? Ist es möglich, Chrigel zu schlagen? Wie hat sich das Rennen über die Jahre verändert? Was sind die großen logistischen Herausforderungen und was ist die Rolle von Red Bull? Dies und vieles mehr...

Der Beitrag zu Episode 59- Christoph Weber and Behind the Veil of the Red Bull X-Alps erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von Cloudbase Mayhem. Ich habe heute eine ganz besondere Show für euch vorbereitet. Wenn ihr euch für die Red Bull X-Alps interessiert, ist das heute euer Ding, falls nicht, könnt ihr diese Folge vielleicht überspringen. Aber viele Fans haben nach vielen Hinter-den-Kulissen-Dingen gefragt, die man als Fan nur schwer herausfinden kann – nicht nur über das Live-Tracking oder in Magazinartikeln und so weiter. Zum Beispiel, wie die Route gewählt wird, wie die Athleten ausgewählt werden, wie viele sich bewerben und eine ganze Menge anderes hinter den Kulissen: Cloud Flying, Team Flying, Teamgröße, Nachtpass und so weiter. Einige dieser Fragen sind meine eigenen. Als Athlet habe ich das Rennen zweimal bestritten und wollte das einfach wissen. Einige kommen von meinem Team, Bruce und Ben, und viele davon kommen von euch.

[00:01:06] Wir sind das Ganze also einfach mal durchgegangen. Und ja, wir haben so ziemlich alles abgedeckt, was ihr da drin hattet. Die ganze Logistik, das Thema Route ist ziemlich faszinierend. Wenn ihr also an den X-Alps interessiert seid oder daran interessiert seid, bei den X-Alps mitzumachen, es aber noch nicht getan habt und besser wissen wollt, wie man hineinkommt und wie die Auswahl abläuft, dann ist das die richtige Show für euch. Also genießt diese Unterhaltung mit Christoph Weber, dem Rennleiter der Red Bull X-Alps, sozusagen dem härtesten Adventure Race der Welt.

[00:01:39] Christoph, wir haben schon eine ganze Weile versucht, das zu machen. Ich freue mich, dass wir beide unterwegs waren und Dinge gemacht haben, die uns davon abgehalten haben. Aber vielen Dank. Es klingt, als hättet ihr eine wirklich gute Zeit. Endlich ein richtig guter Winter in Europa. Bei uns in den USA gibt es keinen Winter, also hat sich das ein bisschen verschoben. Ich verstehe, dass du gerade von einem schönen, verschneiten Tandem zurückgekommen bist. Aber willkommen im Chaos, und ich freue mich darauf, dir einige Fragen zur X-Alps zu stellen.

[00:02:05] **Christoph Weber:** Ja, hallo Kevin. Freue mich, hier zu sein und bei der Show dabei zu sein. Ich bin schon gespannt auf deine Fragen.

[00:02:14] **Gavin McClurg:** Ja, viele davon sind eingegangen, und wir werden alles anonym behandeln. Aber viele dieser Fragen sind eingegangen. Ich hatte vor einer Weile angekündigt, dass ich mit dir sprechen werde. Viele kamen über Facebook, ein paar über Instagram und eine Menge per E-Mail. Ich werde sie also ohne besondere Reihenfolge durchgehen und versuchen, uns so viel wie möglich zu geben, soweit du dich wohlfühlst. Wir erwarten nicht, dass du alle Geheimnisse der X-Alps verrätst, aber viele Leute sind wirklich neugierig auf die Hintergründe. Und warum fangen wir nicht einfach mit deiner Position an? Du bist offensichtlich irgendwie die öffentliche Figur für uns alle, für die Athleten. Du hast die Leitung für uns. Du bist der Rennleiter, also können sich die Leute dich als den Mann vorstellen, der eine PWC leitet.

[00:03:01] Du bist derjenige, der dafür sorgt, dass alle sicher sind. Also erzähl uns doch ein wenig darüber, wie das passiert ist, wie du zum Rennleiter für die X-Alps wurdest und was es bedeutet, der Rennleiter der X-Alps zu sein.

[00:03:17] **Christoph Weber:** Ja, lass uns vielleicht damit anfangen, was es bedeutet. Ja, für mich bedeutet es, dass ich eine Art Schiedsrichter bin. Ich lege zusammen mit dem gesamten Team die Regeln fest. Und danach, während des Wettbewerbs, bin ich derjenige, der die Regeln und das Verhalten der Athleten oder der Teams im Auge behalten muss, damit jeder das Gefühl hat, dass diese Regeln eingehalten werden. Und das ist... das ist meine Aufgabe bei diesem Rennen. Und natürlich gibt es viele Regeln, die während des Rennens nicht leicht anzuwenden sind, weil das Rennen seine eigene Dynamik hat.

[00:04:07] Ja, wir müssen immer auf der Seite der Athleten stehen. Aber das, was wir tun, sollte für alle fair sein. Das ist der schwierige Teil daran. Und ja, wie ich zum Rennleiter wurde, war einfach, dass ich Kontakt zu Hannes Arsch und zum Team von X-Alps aufgenommen habe. Ich glaube, das war während X-Alps 2009. Und ja, als ich immer mehr Kontakt zu ihnen hatte, fragten sie mich, ob ich den Rennleiter für dieses Rennen übernehmen könnte.

[00:04:47] **Gavin McClurg:** War Hannes vorher der Rennleiter?

[00:04:51] **Christoph Weber:** Nein, nein. Vorher war Cox der Rennleiter. Hannes war nur der... Tja, warum nur der? Aber er war der Kopf dahinter. Er war der Erfinder des Rennens. Aber Steve Cox war vor mir der Rennleiter.

[00:05:13] **Gavin McClurg:** Und erzähl mir ein bisschen über... Also, bevor wir mit der Aufnahme angefangen haben, hast du gesagt, dass wir nicht auf das Budget eingehen werden. Wir werden das Budget überhaupt nicht ansprechen, weil du damit nicht vertraut bist. Du weißt nicht, wie es aussieht. Viele Leute waren daran interessiert. Und ich bin sicher, es ist gewaltig. Aber wie sieht es mit der restlichen Logistik aus? Wie viel Personal wird benötigt, um die Veranstaltung zu leiten? Ist das Vollzeit? Wenn es diesen Sommer zu Ende ging, gibt es Leute, die sofort an der Veranstaltung 2019 arbeiten? Oder gibt es ein Jahr Pause? Wie sieht das Personal aus? Wie sehen die Ressourcen aus?

[00:05:45] **Christoph Weber:** Ich meine, für mich zum Beispiel, zusammen mit vielleicht fünf oder sechs anderen Leuten, endet das Rennen nie. Wenn das Rennen vorbei ist, haben wir vielleicht eine Woche frei und dann fangen wir schon an zusammenzustellen, wie die Dinge beim letzten Rennen liefen und was für das nächste Rennen verbessert werden muss. Und dann beginnt schon die Organisation des nächsten Rennens. Ich würde sagen, es sind etwa fünf oder sechs Leute, die ständig voll mit dem Rennen beschäftigt sind. Für mich ist es kein Vollzeitjob. Natürlich nicht. Aber ich habe immer wieder ein Meeting mit all diesen Leuten und bespreche die Dinge, die laut Zeitplan erledigt werden müssen.

[00:06:37] Und wir sind also die ganze Zeit involviert. Und während des Rennens, das etwa drei Wochen dauert, ist es dann eine totale Vollzeitbeschäftigung. Es ist ein Vollzeitjob für jeden, der daran beteiligt ist.

[00:06:52] Es kommt darauf an, wen ihr alles zum Personal zählt, aber es sind definitiv so um die 30 bis 40 Leute, die da mit dabei sind.

[00:07:04] **Gavin McClurg:** Und wie viel davon ist Zoom und wie viel ist Red Bull? Meiner Erfahrung nach waren nicht viele Red Bull-Mitarbeiter wirklich involviert. Stimmt das? Ist es hauptsächlich Zoom, das das Event organisiert?

[00:07:19] **Christoph Weber:** Ja, ja. Das stimmt genau. Das ist etwas, das die Leute oft verwechseln. Red Bull ist nur ein Sponsor des Rennens. Und natürlich der wichtigste Sponsor. Aber derjenige, der dieses Rennen ausrichtet, ist Zoom.

[00:07:36] **Gavin McClurg:** Und können wir das hauptsächlich Hannes und Ulrich zuverdienen?

[00:07:40] **Christoph Weber:** Ja, genau. Okay. Das sind die beiden, die diesem Event Leben eingehaucht, es erfunden und zu dem gemacht haben, was es heute ist.

[00:07:53] **Gavin McClurg:** Also kann ich es kaum erwarten, dich nach der Route zu fragen. Du hast sie ja schon ein paar Mal erwähnt, und auch das Team dahinter, von dem ich gar nichts wusste. Ich wusste nicht, dass es ein Team war. Aber bevor wir dazu kommen: Wie sieht das Rennen aus deiner Sicht aus? Ich meine, es klingt so, als wärst du ab 2009 in gewisser Weise voll involviert gewesen. Aber ich weiß, dass du schon von Anfang an ein Fan warst und es von Beginn an verfolgt hast. Was sind die größten Veränderungen und wie hat es sich seit 2003 im Laufe der Zeit entwickelt?

[00:08:24] **Christoph Weber:** Ja, das hat viele Facetten. Man sieht, wie es sich in Bezug auf die Ausrüstung, die Athleten und die Teams hin zu deutlich besseren Leistungen entwickelt hat. Alle bereiten sich viel besser vor, wenn es um die Routenplanung und die technischen Passagen oder die Wanderpassagen geht. All das wurde viel stärker vorangetrieben, und die Ausrüstung hat große, große Fortschritte gemacht, um leichter zu werden und bei dieser Leichtigkeit mehr Leistung zu bringen.

[00:09:10] Ja, das ist viel. Ich meine, du weißt es am besten. Du hast teilgenommen. Wie viel Arbeit die Vorbereitung ist, wie viel Gehirnschmalz du hineinsteckst und wie viele Pläne du machst, wie man auf schwierigen Abschnitten der Route zu einer Lösung kommt und all das. Es ist so viel, und es gibt auch so viel Dynamik im Team, was das Leben für die Teams nicht immer einfacher macht.

[00:09:50] **Gavin McClurg:** Und was ist aus eurer Seite oder der organisatorischen Seite? Da gab es auch einige ziemlich große Änderungen. Ich weiß, dass eine der schönen Dinge, die meiner Meinung nach das Rennen immer noch antreiben, Hannes' ursprüngliches Ziel war, dass es nicht viele Regeln gab. Es war ein Rennen, das in Salzburg begann und in Monaco endete.

[00:10:15] Aber im Laufe der Jahre haben sie einige Dinge geändert. Früher konnten sie die ganze Nacht durchfahren, jede Nacht. Und jetzt gibt es den Night Pass, auf den ich hier ein bisschen später eingehen werde. Aber was ist mit solchen Dingen? Waren das Reaktionen auf Sicherheitsaspekte oder waren das Reaktionen auf die Zuschauer oder Sponsoren oder etwas anderes?

[00:10:38] **Christoph Weber:** Ich meine, die Einführung dieser Nachtpause, die momentan obligatorisch ist, dient der Sicherheit. Und das liegt nicht an der Sicherheit der wirklich guten Teams. Es ist mir egal oder ich habe keine Angst davor, dass die Teams auf den vorderen Plätzen mit ihren Kapazitäten gut umgehen werden. Es geht eher darum, die Sicherheit der Teams im hinteren Feld zu gewährleisten, die manchmal einfach zu hart pushen, weit über ihre Grenzen gehen und in wirklich gefährliche Situationen geraten, auf die wir so reagieren müssen.

[00:11:26] Und genau so haben wir reagiert: Wir haben diese Regel eingeführt, dass man eine Pause in der Nacht machen muss.

[00:11:35] **Gavin McClurg:** Okay. Das ist ein perfekter Übergang zu einer großartigen Strategief Frage. Und was das betrifft, hast du absolut recht. Die Leute hinten müssen immer härter arbeiten, um die Leistung zu bringen, aber sie bekommen immer weniger Ruhe, was sich fast gegen sie selbst ausspielt – und ich denke, das passiert oft auch beim Night Pass. Aber zum Night Pass kommen wir später, lass uns vorher über die Route sprechen. Wie wird sie entschieden? Aus der Sicht der Fans und Athleten scheint es immer so zu sein, dass das Hauptproblem ist, dass sie mit jeder Ergänzung länger und härter wird. Aber erzähl mir mal, wie ihr das angeht und wer genau dieses Team ist?

[00:12:22] **Christoph Weber:** Ja, was diese Route und das interne Team angeht – ich habe euch ja erzählt, arbeiten diese fünf Leute ständig daran? Ja, bei der Route gibt es einige Punkte, die aufgrund von Sponsoren ziemlich feststehen. Und eine Frage, die euch wahrscheinlich auch im Kopf herumgeht, ist, warum wir immer nach Monaco müssen. Ja, das ist einfach etwas, das Red Bull so haben will, und da Red Bull der Hauptsponsor ist, können wir das nicht einfach streichen oder weglassen. Und auch für unsere anderen Turnpoints haben wir manchmal Verträge mit den Standorten, wie zum Beispiel mit Geisberg oder beim letzten Mal mit Aschau.

[00:13:14] Und das ist auch der Grund, warum wir dort gerne vorbeifahren und warum wir den Turnpoint dort gerne haben. Aber auch deshalb, warum wir dort Schilder auf dem Boden haben, an denen die Athleten vorbeifahren. Und der Rest der Route ist, wissen Sie, so aufgebaut, dass sie spannend und anspruchsvoll sein soll. Und sie sollte eine Länge von etwa 1000 Kilometern haben.

[00:13:45] **Gavin McClurg:** Würde das jemals andersherum laufen?

[00:13:48] **Christoph Weber:** Nein. Im Moment bin ich mir ziemlich sicher, dass das so nicht möglich sein wird, weil es für uns viel einfacher ist. Weißt du, diese Vorbereitungswoche, die wir in der ersten Woche haben, ist es viel einfacher, das in Fuschel zu haben, weil wir dort alle Gebäude und die gesamte Logistik haben, die dort untergebracht ist. Es ist also viel einfacher, das so zu machen.

[00:14:19] **Gavin McClurg:** Ja, da habe ich nicht drüber nachgedacht. Gott, ich meine, in Monaco zu enden ist schon schlimm genug, aber in Monaco anzufangen wäre einfach die Hölle. Ja, ja. Du weißt ja, wie ich über Monaco denke, aber verdammt noch mal. Das wäre...

[00:14:31] **Christoph Weber:** Es wäre echt schlecht, vom Meer wegzugehen. Es ist viel schöner, dorthin zu fliegen. Zum Meer und zum Land dort.

[00:14:39] **Gavin McClurg:** Das stimmt absolut. Okay, die nächste große Frage, für die ich weiß, dass viele Leute interessiert sind: Wie werden die 32 Athleten ausgewählt? Und ich erwarte nicht, dass du alle deine Geheimnisse verrätst, aber ich finde es wirklich mysteriös. Ich kann den Hörern sagen, dass es ab dem 1. Juli des Vorjahres ein großes Antragsformular gibt, das wir ausfüllen müssen. Aber dahinter steckt eine große Hürde und wir wissen nicht wirklich, was darüber hinaus passiert. Je mehr Transparenz du uns da geben kannst, Christoph, desto besser. Ich denke, die meisten Leute sind auch sehr neugierig auf die Mindestqualifikationen, aber worauf achtest du, wenn du das entscheidest?

[00:15:21] **Christoph Weber:** Ja, ich meine, wir erhalten diese Bewerbungen der Athleten oder Teams und dann prüfen wir jeden, der diese Bewerbung eingereicht hat. Ja, die wirklich wichtigen Punkte sind, dass die Flugfertigkeiten so sein müssen, dass wir das Gefühl haben, er sei ein sicherer Pilot unter sehr rauen und starken Bedingungen und habe viel Erfahrung unter diesen Bedingungen, kombiniert mit der Art des Fliegens, wenn man müde ist – also wenn man erst eine Wanderung am Berg gemacht hat, lange gewandert ist und dann fliegt.

[00:16:12] Dann zum Beispiel, wie ihr das in Alaska gemacht habt, etwas in dieser Art, weil ihr wisst, dass man dafür eine völlig andere Fähigkeit braucht als beim normalen Fliegen an eurem Flugplatz an einem sonnigen Sonntag, wo man einfach eine Kabine hochnimmt und runterfliegt. Oder herumfliegt. Das ist also ziemlich anders. Andererseits möchten wir gerne sehen, dass die Leute auch in der Lage sind, zu konkurrieren. Wenn ihr also eine Art von

[00:16:55] gute Ergebnisse in Wettbewerben, vielleicht bei PVC-Wettbewerben oder auch bei Hike-and-Fly-Wettbewerben, bei denen man gute Ergebnisse erzielt hat – das ist auch ein ziemlich wichtiger Punkt.

[00:17:10] **Gavin McClurg:** Was du vorhin gesagt hast, bezüglich der Sicherstellung, dass die Leute in der Luft und vielleicht unter schwierigeren Bedingungen kompetent sind – wie entscheidest du das, wenn sie eigentlich nicht viel Flugerfahrung haben, wenn man so will? Denn die Teilnahme an World Cups und Hike-and-Fly sind sehr unterschiedliche Dinge. Geht es im Grunde darum, ob du dir zuerst ansiehst, wie viele Bewerbungen du bekommst?

[00:17:40] **Christoph Weber:** Ja, sagen wir mal so um die 100. Okay. Es sind manchmal ein bisschen mehr, manchmal ein bisschen weniger, aber es sind so um die 100.

[00:17:51] **Gavin McClurg:** Also mal kurz den Teufelsadvokaten spielen: Wenn ihr diese 100 habt, versucht ihr wirklich, die 32 fähigsten Athleten auszuwählen, oder spielt da auch ein Teil davon eine Rolle – ich würde vermuten, wegen der verzerrten Zahlen aus verschiedenen Ländern – gibt es eine Obergrenze für die Anzahl der Deutschen, Österreicher oder Italiener, und gibt es bei den 32 Ausgewählten auch eine Marketing-Komponente?

[00:18:20] **Christoph Weber:** Ja, es gibt keine echte Obergrenze für die Anzahl der Athleten pro Land, aber andererseits gibt es den Wunsch, Athleten aus verschiedenen Ländern zu haben. Wir wollen wirklich ein internationales Wettkampffeld haben, daher ist es für einen deutschen oder österreichischen Piloten natürlich schwieriger, in das Rennen zu kommen, als zum Beispiel für jemanden aus Australien oder aus Ländern, aus denen wir nicht so viele Bewerbungen erhalten.

[00:18:57] **Gavin McClurg:** Bewertet ihr die Person auch in Bezug auf ihr Marketingpotenzial für das Rennen oder geht es rein um die Fähigkeiten? Ihr wisst schon, was ich meine – also ihre Social-Media-Follower, ihre Bilder oder Filme oder ihre Präsenz in der Gleitschirmflieger-Community?

[00:19:16] **Christoph Weber:** Ja, ich meine, es ist immer schwer, sich davon nicht beeinflussen zu lassen, weil jemand, der in der Gleitschirmflieger-Community bereits bekannt ist, einen Namen hat. Das macht es einfacher zu sagen: Okay, wir nehmen ihn für das Rennen mit, je nachdem natürlich, wie sein Name aussieht. Er muss also wirklich gute Sachen in seinen Social-Media-Kanälen haben. Aber an erster Stelle und viel wichtiger sind die Fähigkeiten.

[00:19:58] **Gavin McClurg:** Und wie sehr sind die Athleten, die schon bei einer früheren Ausgabe dabei waren, geschützt? Und mit geschützt meine ich: Wenn ihr zum Beispiel vier Plätze habt und fünf großartige Kandidaten, aber vier davon waren schon mal beim Rennen, hat dieser fünfte Typ dann wirklich keine Chance, oder würdet ihr ihn trotzdem einbauen, wenn er bessere Qualifikationen hat als jemand, der schon mal dabei war?

[00:20:31] **Christoph Weber:** Wenn er wirklich bessere Qualifikationen hat, dann ist es keine Frage, dass er einer der Teilnehmer im Rennen sein wird und einer der anderen fällt raus. Aber andererseits, ich meine, das XARPS fühlt sich irgendwie wie eine Familie an und man kennt sich während der Rennzeit ziemlich intensiv. Und natürlich kann das eine Art Schutz sein, wenn dieses gegenseitige Kennenlernen dazu führt, dass er sagt: Okay, es war eine gute Sache, im Rennen zu sein. Ich meine, nicht jeder, der nach dem Rennen dabei war, möchte wieder zurückkehren, und vielleicht haben wir auch das Gefühl, dass er nicht zurückkommen sollte, weil es einige Probleme gab, mit denen wir nicht zufrieden waren.

[00:21:26] Aber normalerweise bekommt man eine gewisse Art von Schutz, wenn die Dinge gut laufen. Weil wir dich bereits kennen und du uns bereits kennst, weißt du also viel mehr darüber, was für ein Abenteuer du da auf dich nimmst und worauf du dich einlässt.

[00:21:49] **Gavin McClurg:** Ich würde gerne ein paar Beispiele hören, was – wie du erwähnt hast – Athleten schon gemacht haben. Natürlich möchte ich nicht, dass du Namen nennst, aber was sind da Dinge hinter den Kulissen, die für das Management oder für dich als Rennleiter echt mühsam sind? Oder was haben Athleten gemacht, was in Zukunft zu einer Disqualifikation führen würde?

[00:22:15] **Christoph Weber:** Ja, also für uns ist die größte Angst oder das, was wir wirklich nicht sehen wollen, Unfälle oder gefährliche Situationen. Wenn wir also die Absicht haben, dass sich die Leute immer wieder in gefährliche Situationen begeben, dann werden wir reagieren. Und wenn es wirklich eine hochgefährliche Situation ist, wird das auch zur Disqualifikation führen oder dazu, dass dieser Typ nicht mehr teilnimmt, sobald das Rennen beendet ist.

[00:22:56] **Gavin McClurg:** Night Pass. Das ist nicht nur meine eigene Frage, sondern wir bekommen das oft von den meisten anderen Athleten und sogar von einigen Zuschauern des Events. Warum mittags? Weißt du, den Night Pass vor dem Mittag zu beenden, obwohl sich in den nächsten 10 Stunden oft radikale Dinge ändern können, das scheint mir nur eine Marketing-Sache zu sein. Ist das so? Ich bitte dich hier um absolute Ehrlichkeit, aber warum können wir den Night Pass nicht einfach beenden, wann wir wollen? Dann könnten wir potenziell – mir fällt gerade Gaspard im letzten Event ein – seinen Night Pass an dem Tag beenden, an dem er in die...

[00:23:42] Garda und am Ende landete er quasi am Boden des Sees, also war es für ihn völlig nutzlos. Und ich denke oft, dass es viel nützlicher wäre, wenn wir es später am Tag aufrufen könnten.

[00:23:57] **Christoph Weber:** Das hat eine gewisse Historie, diese Sache mit dem Ausrufen um zwölf Uhr. Das hat die Historie, als wir Servus TV im Rennen hatten; die mussten es nur haben, um sich in die richtige Position zu bringen. Und ja, am Ende haben wir letztes Mal ziemlich lange darüber diskutiert, ob wir es nicht auf eine spätere Zeit verschieben sollten. Für uns ist es ziemlich wichtig, diese Information recht früh zu haben, weil wir uns dann besser organisieren können, damit jemand an der Seite der Athleten steht, die den Night Pass nehmen, um sie besser im Auge zu behalten oder um gutes Videomaterial zu bekommen.

[00:24:53] das ist auch eine organisatorische Frage, da es für uns ziemlich nützlich ist, das vorher zu wissen, aber andererseits gab es eine Sache, die uns nicht wirklich gefallen hat: dass ihr euch in eine Position am Berg manövriert, in der eure einzige Option, um aus dieser Lage herauszukommen, darin besteht, euren Night Pass einzuziehen. Weil ihr dann sagt, ich schaffe die nächste Hütte nicht rechtzeitig oder so etwas in der Art. Das sollte nichts sein, was ihr in letzter Minute nutzt, nur weil eure Taktik nicht aufgeht.

[00:25:40] und das wollten wir aus Sicherheitsgründen nicht haben. Verstanden.

[00:25:46] **Gavin McClurg:** Okay. Die nächste Frage kommt ziemlich oft vor, und ich habe vor dem letzten Rennen viele Fragen dazu abgewehrt. Das ist eigentlich nichts, was mich persönlich stört, aber ich habe viel darüber nachgedacht: das Teamfliegen. Also das Fliegen in Wolken – das ist etwas, das ihr als Rennorganisation nicht wirklich

überwachen könnt, das sind einfach die Athleten, die ehrlich und wahrhaftig sind, und das ist eben der Sport des Gleitschirmfliegens. Wir dürfen nicht in die Wolken gehen, also war John Chambers da sehr kritisch und behauptete, er hätte gesehen, wie Athleten die Wolken genutzt haben, um in die Wolken aufzusteigen und einen besseren Gleitflug zu bekommen. Und ich denke, wir als Athleten müssen mit Betrug leben, wenn man mit Betrug okay ist, dann muss man mit dem leben, wo man am Ende landet. Aber ich bin neugierig auf den Aspekt des Teamfliegens, und der Grund, warum es mich nie wirklich gestört hat, ist, dass Chrigel gewinnt und er nicht im Team fliegt, also...

[00:26:46] aber viele der Teams haben wirklich große Teams und sind sehr oft mit zwei oder sogar mehr anderen Piloten in der Luft. Mir wurde erklärt, dass das einfach etwas ist, das selbst der Athlet nicht kontrollieren kann, weil zum Beispiel am ersten Tag 2015 diesen wunderschönen Tag hatten, da hatte Paul Guschlbauer etwa drei Typen bei sich. Ich glaube nicht, dass sie Teil seines Teams waren, ich denke, das waren einfach gute Piloten, die die X-Alps-Leute kommen sahen und dachten: Oh, da ist Paul, lass uns mit ihm fliegen. Offensichtlich ist das etwas, das niemand kontrollieren kann, nicht einmal der Athlet selbst. Aber viele der Teams jetzt, natürlich hauptsächlich die Europäer, werden...

[00:27:31] Das ist ihr Revier, und sie haben offensichtlich wirklich, wirklich gute Piloten, die mit ihnen fliegen. Das ist klar ein riesiger Vorteil. Wie seht ihr das? Wurde das schon besprochen? Denn es scheint etwas zu sein, das man eliminieren könnte, so wie beim X-Pyr, wo es wie beim Wolkenfliegen nicht erlaubt ist – wisst ihr, macht es nicht.

[00:27:53] **Christoph Weber:** Wir haben danach bei der letzten Ausgabe darüber diskutiert, weil wir dort viel Teamfliegen hatten, und wir sind zu dem Schluss gekommen, dass wir es in der nächsten Edition nicht erlauben werden. Also wird das eine Sache sein, die nicht erlaubt ist. Für mich ist das wirklich das große Problem, denn für mich ist es sehr schwer zu kontrollieren. Sicher, wie du vorhin gesagt hast, ist es vielleicht ähnlich wie beim Wolkenfliegen, dass es nicht einfach zu kontrollieren ist. Und ja, ich meine, du hast es sehr schön formuliert, dass manchmal vielleicht nicht einmal der Athlet derjenige ist, der diese Piloten wirklich auf seiner Seite haben will, aber sie tauchen einfach auf, weil es einfach ist, am selben Ort zu sein. Man kann jeden Athleten über Live-Tracking sehen, wo er ist, also ist es einfach, sich in eine Position nahe bei ihm zu bringen. Und das ist ein Punkt, der wirklich schwer auf faire Weise zu handhaben ist. Wir werden also einerseits sagen, dass es nicht erlaubt ist, aber andererseits wird die Frage aufkommen: Hey, was tun, wenn jemand versehentlich am selben Ort ist? Darf ich dann noch in der Thermik fliegen, während der andere bereits die Kurve fliegt, oder muss ich zu einem anderen fliegen, oder was ist da zu tun? Ja.

[00:29:26] **Gavin McClurg:** Ich meine, in so einem Fall muss das einfach unser Gewissen sein, wissen Sie? Es ist genau wie beim Cloud Flying – es gibt Athleten, die werden vielleicht versuchen, die Regeln ein bisschen zu umgehen, und es gibt solche, die das absolut nicht tun werden, weil es ihnen wichtig ist. Und ich meine, manche Dinge können Sie einfach nicht kontrollieren, das ist aus organisatorischer Sicht verständlich. Ich weiß nicht, ob 2015 alles durcheinandergebracht hat, weil so viele ins Ziel kamen, als die Regeln geändert wurden. Und ich möchte Sie zu dieser Regeländerung fragen, die 48 Stunden gegenüber den 12 Tagen jetzt – aber wissen Sie, historisch gesehen liegt die Finish-Rate bei etwa 11 %. Ist es für Sie als Rennleiter, zum Wohle des Rennens, besser, wenn nur sehr wenige Leute ins Ziel kommen, weil es beweist, wie schwer es ist, oder wie viele möchten Sie persönlich im Ziel sehen?

[00:30:21] **Christoph Weber:** Mir persönlich war es 2015 perfekt, als so viele ins Ziel kamen, und ich bin ja immer wieder mit dem Fahrrad, mit dem Auto oder zu Fuß hochgegangen.

[00:30:39] für alle, die mit ihm die letzten Kilometer gefahren sind, weil es für mich toll war, all diese Typen kommen zu sehen und irgendwie auf eine schöne Weise belohnt zu werden für all den Schmerz und das Leid, das man in diesen 10 oder 12 Tagen durchmachen musste, bevor man die Ziellinie erreichte. Für mich ist es perfekt, wenn viele Leute kommen und

[00:31:08] **Gavin McClurg:** Was ist mit dem Rennen? Was denkst du, was glaubst du, was denkt Ulrich, was ist deiner Meinung nach am besten für das Marketing der Veranstaltung?

[00:31:16] **Christoph Weber:** Für das Marketing ist es auch völlig in Ordnung, wenn viele Leute kommen, also von dieser Seite her spricht nichts gegen viele Teilnehmer. Es ist immer noch wahr, ich denke, es ist immer noch bewiesen, dass das Rennen ein hartes Rennen ist und wir werden nie wissen, wie das Wetter sein wird, denn bei richtig guten

Flugbedingungen werden mehr Leute kommen und bei weniger guten Flugbedingungen werden weniger Leute kommen. Also denke ich, für das Rennen ist es schön, wenn viele Leute kommen. Das Einzige, warum wir die 48 Stunden in den 24 Stunden geändert haben, in der...

[00:32:01] der Grund für die Schließungszeit war, dass wir nicht vor Zeitdruck geraten wollten, wissen Sie, diese Zeit war wirklich

[00:32:12] das Ende war abrupt, weil für alle die Zeit nach diesen zwei Wochen abläuft, weil ihr Pläne habt, wann ihr wieder nach Hause fliegt, und wir die Siegerehrung und alles andere aufbauen müssen und so.

[00:32:31] **Gavin McClurg:** Absolut, ich denke, dieses Jahr hat jeder genau verstanden, worauf ich eigentlich hinausgewollt habe. Als es von quasi „das ist der letzte Tag“ zu „nur 48 Stunden nach dem ersten Einlass“ ging. Ich glaube, viele haben gesehen, dass das Rennen viel schwerer zu beenden war, als es vorher war, weil so wenige mit Chrigel mithalten können. Wenn er reinkam, schaffte es fast niemand sonst innerhalb von 48 Stunden. Es ist also eine offensichtliche Lösung. Ich glaube, das war 2013, oder?

[00:33:07] **Christoph Weber:** Ja, ja, genau, da war es so, nur zwei Leute kamen rein, also

[00:33:16] **Gavin McClurg:** Das ist eine interessante Frage, ich hatte nicht geplant, dich danach zu fragen, aber für das Rennen wäre es natürlich schön, wenn jeder sehen würde, dass jemand anderes gewinnt, weil das spannend wäre. Aber war es gut für das Rennen, jemanden zu haben, der so dominant ist? Oder hast du dazu überhaupt eine Meinung? Hmm.

[00:33:42] **Christoph Weber:** Ich bin mir da nicht so sicher. Ich finde, es ist nicht gut und auch nicht schlecht, weil es für mich das Gefühl vermittelt – oder ich hoffe –, dass die Leute das Rennen sowieso schauen, weil sie das Rennen einfach lieben. Ich denke, ja, natürlich wäre es schön, wenn jemand anderes auf Platz eins käme, und es war dieses Jahr ziemlich schön, Gaspar so nah an Gregor zu haben, das hat viel mehr Spannung erzeugt, aber ja, das Rennen ist so, wie es ist, also ja.

[00:34:20] **Gavin McClurg:** natürlich, natürlich gibt uns das allen einfach einen Grund, uns noch härter zu geben. Es ist großartig, also

[00:34:30] das ist wieder

[00:34:36] nur damit ich

[00:34:43] wirklich

[00:34:53] habe noch nicht über das bei...

[00:34:59] das Live-Tracking des Rennens und die Zuschauer, die so darauf fixiert sind, ihr wisst schon, ich finde die Zahlen Wahnsinn, das sind so fünf Millionen oder mehr oder so. In dem Werbevideo oder dem etwa eine Stunde langen Zusammenfassungsvideo werden kaum die Hälfte der Athleten erwähnt. Ist das rein eine Marketing-Sache, dass sie nur die Athleten zeigen, die sie gerne präsentieren? Denn für die Fans und für uns, die keine Zeit haben, ist das ziemlich nervig.

[00:35:31] **Christoph Weber:** Ja, das verstehe ich vollkommen. Dieser Punkt ist für mich auch nervig, aber wie du vorhin schon gesagt hast, ist das nicht wirklich mein Thema. Ich kann also nur raten und diese Rückmeldung noch einmal an ihre Organisation weitergeben und hoffen, dass es sich ändert, aber ja, es ist nicht mein Thema.

[00:35:54] **Gavin McClurg:** Ich habe verstanden, also weißt du, in diesem letzten Rennen, nachdem man ziemlich gut abgeschnitten hatte und dann ganz hinten war, ist das irgendwie spannend. Und wenn man hinten ist, passieren da hinten viele Dinge, und ich denke, einige Fans würden das genießen. Es ist ziemlich stressig, ja.

[00:36:11] **Christoph Weber:** Ich denke, das gilt für jedes Team, das eine wirklich gute Geschichte und spannende Erlebnisse hat. Von jedem Team kann man gute Videos machen, gute Filme, und das ist...

[00:36:25] **Gavin McClurg:** Stimmt, das stimmt. Christoph, du hast erwähnt, dass ihr nach dem Rennen ein sehr ausführliches Debriefing habt, und du hast bereits erwähnt, dass das Team-Fliegen eines der Themen war, das verboten

wird – das nächste Mal beim nächsten Event, was super ist. Was sind noch andere Dinge, die aus diesem Rennen oder früheren hervorgegangen sind, bei denen wir Änderungen erwarten können?

[00:36:51] **Christoph Weber:** Ja, ich meine, das Wichtigste ist definitiv das Live-Tracking, das ja schon Anfang dieses Jahres oder letzten Jahr – also schon 2018 – nicht so funktioniert hat, wie es sollte. Das war wirklich schlecht, das steht fest. Das ist der Hauptpunkt, an dem wir für die nächste Ausgabe arbeiten. Und natürlich gibt es noch viele Kleinigkeiten, die ich hier gerade nicht alle aufzählen möchte, aber ja, das Live-Tracking ist eine harte Nuss, weil man es vorher nicht wirklich gut testen kann. Diese Systeme funktionieren nämlich sehr gut, wenn nur ein paar Nutzer zuschauen. In dem Moment aber, in dem die Last ansteigt, weil so viele Zuschauer auf der ganzen Welt dabei sind, kann der Dienst einfach nicht mehr mithalten.

[00:37:58] das System kann diese Last nicht bewältigen, bricht zusammen und dann funktioniert das gesamte Live-Tracking nicht mehr, so wie es zu Beginn dieser letzten Ausgabe der Fall war.

[00:38:07] **Gavin McClurg:** Ich weiß, ich weiß, als Athlet war mir das natürlich erst nach dem Rennen bewusst. Aber weißt du, das war eine der Sachen, bei denen die Leute in den Foren so ausrasten, aber ich denke, man unterschätzt, wie schwer das ist. Es ist eine monumentale Task, das alles zum Laufen zu bringen, da gibt es so viele Inputs. Also ja, ich habe auf jeden Fall Mitgefühl für diese Leute. Was ist denn so etwas hinter den Kulissen, das für dich sehr nervig oder beunruhigend ist, oder vielleicht etwas Redundantes, womit du oft zu tun hast und das wir nicht wissen? Gibt es Schmerzpunkte, die die Fans oder die Athleten nicht sehen?

[00:38:57] **Christoph Weber:** Ja, vielleicht eine Sache, die die Fans auch sehen können, ist, wenn jemand aus irgendeinem Grund das Life-Tracking verliert, sich dann für eine halbe oder ganze Stunde verläuft – dann gehen wir alle sofort in Alarmbereitschaft und versuchen herauszufinden, was da los ist. Weil wir immer sehen wollen, dass alles reibungslos läuft und wenn jemand Hilfe braucht, er sie so schnell wie möglich bekommen sollte. Das ist einer der Punkte, in die wir viel Arbeit stecken, um immer zu prüfen, ob alles richtig läuft, und eine der Methoden, wie wir das machen, ist einfach die Nutzung all dieser Life-Tracking-Geräte, um zu sehen, ob sich die Leute in die richtige Richtung bewegen.

[00:39:58] **Gavin McClurg:** Luftraumverletzungen – das war ein häufiges Thema, und ich kenne die Antwort darauf, weil ich bei allen Meetings dabei war, aber ich glaube, das Publikum versteht nicht wirklich, warum die Strafen so sind. In gewisser Weise wirken einige Strafen willkürlich, während andere, wie Luftraumverletzungen, absolut brutal erscheinen – wie bei dem japanischen Athleten 2013 oder in diesem Rennen hatten wir ziemlich viele Luftraumverletzungen in 48 Stunden. Ich denke, das ist einer der Gründe, warum die Strafen so hart sind, offensichtlich für diejenigen, die dagegen verstoßen haben. Ich glaube, was viele Zuschauer wahrscheinlich nicht wissen, ist, dass es auch für uns wirklich hart war, weil wir unsere endgültigen Luftraumdateien erst buchstäblich zu Rennstart hatten. Das war also ziemlich knifflig, weil wir unser Training und alles andere erledigt hatten, alles abgetastet und sortiert hatten, und solche Dinge zu ändern kann ziemlich schwierig sein. Aber wie macht man das...

[00:40:58] Wird das gerade überprüft oder kannst du uns etwas über die Luftraumregeln erzählen?

[00:41:06] **Christoph Weber:** Okay, für mich ist ein Luftraumverstoß nicht nur ein kleiner Fehler, denn wenn man zum Beispiel in den Luftraum von Innsbruck hineinfliegt, gibt es dort wirklich viel Verkehr mit großen Flugzeugen, in denen manchmal 200 Leute sitzen, und wenn dann wegen eines Gleitschirms, der dort fliegt, ein Unfall passiert, dann ist das nicht einfach nur eine rote Linie überschritten.

[00:41:46] Ein Warnschild auf der Straße – das ist ganz anders. Man kann andere Leute in große Schwierigkeiten bringen oder sie sogar dazu zwingen zu fliegen, weil man die Regeln nicht eingehalten hat. Das ist also etwas anderes. Normalerweise würde man bei anderen Gelegenheiten für diesen Flug einfach null Punkte geben oder ihn aus dem Rennen nehmen, aber das ist andererseits ziemlich schwer, die Leute wirklich aus dem Rennen zu werfen. Deshalb ist die Strafe sehr hoch, damit jeder im Bilde ist, dass es wirklich viel kostet, wenn man die Regeln an diesem Punkt nicht einhält, man aber trotzdem noch die Chance hat, im Rennen zu bleiben.

[00:42:50] **Gavin McClurg:** Ich dachte mir einen wirklich interessanten Punkt aus, ich hatte nicht vor, dich das zu fragen, Christoph, aber vor diesem Rennen gab es einen wirklich interessanten Punkt: Gaspart und Antoine waren sehr

besorgt darüber, dass die Nationalparks in Frankreich im Grunde – wie du schon sagtest – Lufträume wie Innsbruck und Sion haben, die wirklich streng sind, weil sie sein müssen. Und dann hast du diese anderen Lufträume, in denen die meisten Leute, wie ich selbst, in Frankreich fliegen würden, und ich hätte davon nicht einmal gewusst. Aber für die französischen Piloten ist das eine große Sache, weißt du, die ganze Welt schaut zu und sie dürfen nicht, weißt du...

[00:43:29] Wenn sie das Rennen hätten kaufen können – mit anderen Worten, das Rennen hätte sie überhaupt nicht bestraft – aber sie hätten es nicht getan, weil sie Landsleute sind und es illegal ist. Wie wird das in Zukunft gehandhabt? Das war etwas, auf das Red Bull meiner Meinung nach nicht einmal vorbereitet war, also war es zu spät, irgendetwas zu ändern. Aber wissen Sie, es ist dort unten schwierig für uns, nach Monaco zu gelangen, durch all diese Nationalparks zu navigieren und nicht hindurchzufliegen.

[00:44:00] **Christoph Weber:** Ja, da hast du absolut recht, und es ist eine sehr knifflige Situation. Bei der nächsten Ausgabe werden wir das definitiv so gestalten, dass es nicht erlaubt ist, durch diese Nationalparks zu fliegen, so wie wir es bereits bei der American Tour Park bei der Ausgabe 2017 gemacht haben. Wir werden das auch bei diesen anderen Parks tun, die sinnvoll sind, und versuchen einfach, die Route so zu planen, dass sie nicht so nah an diese Nationalparks herankommt oder durch sie hindurchführt. Großartig.

[00:44:37] **Gavin McClurg:** Du hast das ja schon angesprochen, und auch wenn das nicht deine Seite der Sache ist, da die Frage aufkam und ich versprochen habe, sie zu stellen: Erzähl mir mal von den Kompromissen zwischen der Marketing- und Geschäftsseite und der sportlichen Seite. Ich war nach dem Rennen irgendwie entmutigt, habe ziemlich viele Nachrichten auf Facebook bekommen und dachte mir: Oh mein Gott, ich werde dieses Buch und den ganzen Kram nicht schaffen – und das von Leuten, die keine großen Piloten waren und das Rennen nicht wirklich verstanden haben, aber irgendwie gehooht waren und es sich ein bisschen angesehen haben. Sie sahen es als eine Art „Marketing-Stunt“, und ich habe versucht, ihnen zu versichern, dass ich da draußen keinen Marketing-Stunt gemacht habe, sondern gelitten habe. Aber weißt du, hast du dazu eine Meinung? Ich weiß, das ist nicht dein Teil des Rennens, das ist nicht das, womit du dich beschäftigst, aber ich denke, die Leute sind manchmal frustriert über die Marketing-Seite, und offensichtlich ist das das, was das Ganze am Laufen hält. Man kann ein Rennen wie dieses, das so viel Geld kostet, ohne das nicht durchführen. Hast du dazu eine Meinung oder ist das etwas, das ihr vor und nach dem Rennen bespricht?

[00:45:46] **Christoph Weber:** Natürlich besprechen wir das, und ich weiß, ich stehe auf der Seite des Athleten, also auf der sportlichen Seite. Aber wie du es schon gesagt hast, braucht man auf der anderen Seite Geld, um an einem Rennen dieser Art mit so einem großen Publikum teilzunehmen. Und dieses Geld bekommt man nur durch Deals mit Sponsoren, die in den Videos oder in allen Medien gezeigt werden wollen. Man muss also immer irgendwie Kompromisse eingehen. Aber da ich auf der sportlichen Seite stehe, bin ich immer derjenige, der es so weit wie möglich in diese Richtung zieht, wenn ich kann.

[00:46:36] **Gavin McClurg:** Aber ich verstehe das, und ich denke, das tut jeder. Okay, ich setze dich jetzt in die Zange – ich wollte eigentlich meine typischerweise sehr lange Frage stellen und dir die Worte in den Mund legen, aber ich werde versuchen, das nicht zu tun. Erzähl mir mal vom Prolog.

[00:46:50] **Christoph Weber:** Das Prologg ist eine Sache. Einer unserer großen Sponsoren mag diesen Prologg-Teil sehr. Das ist einer der Gründe, warum wir diesen Prologg haben und warum wir ihn brauchen – also was zu tun ist, wenn das Wetter nicht flugtauglich ist, wie wir es letztes Mal hatten. Sicherlich wird es viel besser sein, wenn es so abläuft, dass man nicht den Berg hinunterlaufen muss, wie wir es dieses Mal hatten. Wir müssen uns da sehr ernsthafte Gedanken machen und vielleicht, wenn das Wetter nicht flugtauglich ist, das Ziel auf einen Berg verlegen, auf dem man zum Großteil nur bergauf geht. Super.

[00:47:44] **Gavin McClurg:** Ja, das war super, aber ich denke, für einige der Teilnehmer war es leider ziemlich tragisch, wenn man an Leute wie Erin Durgani denkt. Ich meine, ihre Knie haben darunter wirklich gelitten, aber ich weiß, dass das schmerzhaft war für

[00:48:00] **Christoph Weber:** sie, und ich denke, das ist eine gute Sache für

[00:48:00] **Gavin McClurg:** auch du, ich denke, viele der Fans haben das nicht wirklich verstanden, dass

[00:48:04] **Christoph Weber:** Natürlich war es schmerzhaft für mich, aber andererseits war es auch schmerzhaft zu sehen, dass sich die Jungs so behandeln. Ich meine, es ist keine große Sache, diesen Berg hochzugehen und wieder runterzukommen; das sollte jemand, der ein bisschen trainiert ist, können.

[00:48:30] **fähig für ihn, es in einer angemessenen Zeit zu schaffen, ohne sich dabei zu verletzen, ich**

[00:48:35] **Gavin McClurg:** war ich... ich war ziemlich stolz, dass ich wirklich, wirklich alles gegeben habe beim Aufstieg, und dann bin ich wie eine Schnecke runtergekommen. Ich bin zu alt für dieses Abwärtslaufen. Also ja, da kann ich dir absolut nicht widersprechen. Ich meine, da... du weißt schon, deine Verantwortung als Athlet beginnt... genau dann. Also, sie beginnt in all dem Training in den Monaten und Monaten davor. Großartig. Ja.

[00:48:58] **Christoph Weber:** Und nur noch ein letztes Wort zu diesem Prolog – vielleicht ist das auch etwas, das die Athleten lernen müssen. Sie haben definitiv etwas aus dieser Ausgabe 2017 gelernt, und ich bin mir ziemlich sicher, dass sie beim nächsten Mal nicht mehr so verrückt die Strecke runterrennen werden.

[00:49:18] **Gavin McClurg:** Genau, hoffentlich werden wir klüger. Du hast das ja schon beantwortet, aber einer – offensichtlich jemand aus Rumänien – hat gefragt: „Werde ich jemals die Chance haben, zu antreten?“ Na klar, wir sind jedes Mal dabei. Du hast das ja schon beantwortet und gesagt, dass es egal ist, woher man kommt, solange man qualifiziert ist, dann kommt man rein. Ich glaube, das müssen wir also nicht noch einmal durchgehen.

[00:49:40] **Christoph Weber:** Nein, so ist das eben. Ja, natürlich, absolut wahr. Ja.

[00:49:44] **Gavin McClurg:** und dann, okay, die letzte Frage: Sind Sie – und mit Sie meine ich die Organisation – auf ein Szenario mit einem wirklich schweren Unfall oder sogar dem Tod eines Konkurrenten vorbereitet? Ich weiß ja persönlich, dass Ihnen Sicherheit sehr wichtig ist, aber erzählen Sie uns bitte, wie die Organisation darüber denkt.

[00:50:04] **Christoph Weber:** Ja, ich habe auch ziemlich hart für das InReach gekämpft, und am Ende hat es geklappt, worüber ich froh war. Andererseits ist dieses Life-Tracking-System so eine große und komplizierte Angelegenheit, dass es nicht so einfach ist, einfach noch ein Gerät in die Luft zu integrieren – so wie sie es damals mit diesem InReach-Gerät gemacht haben. Denn für das SPOT war bereits alles bereit; wir hatten viele Leute, oder nicht viele, aber Sie haben auch Leute mit ziemlich guten technologischen Fähigkeiten mitgebracht, die gesagt haben, sie würden uns irgendwie helfen, es in das Life-Tracking einzubinden. Aber Sie schauen wirklich auf dieses Life-Tracking – jeder hat gesehen, dass es ein wirklich komplexes System ist und es nicht so einfach ist, da etwas einzubauen. Ja, jedenfalls hat es am Ende geklappt und das InReach war auch erlaubt, und sicher ist das InReach das bessere Gerät, viel besser als das SPOT.

[00:51:21] **Gavin McClurg:** Alles klar. Also, Christoph, gibt es noch etwas? Du hast alles beantwortet, ich danke dir sehr dafür. Das war sehr nett von dir und du warst sehr großzügig mit deiner Zeit. Gibt es noch etwas, das wir nicht abgedeckt haben?

[00:51:36] **Christoph Weber:** Ich weiß im Moment nicht, aber ein Punkt, den ich jedem sagen würde, ist, dass 2017 keine Frauen teilgenommen haben und 2015 waren es zwei, und wir würden uns sehr freuen, wieder Bewerbungen von Frauen zu erhalten. Es war 2017 nicht so, dass ich Frauen nicht zugelassen hätte oder dass wir sie ausgeschlossen hätten, es war einfach so, dass keine Frauen ihre Bewerbung eingereicht haben. Bitte schickt also eure Bewerbung ein, wir werden uns freuen, euch in das Rennen aufzunehmen, wenn ihr die richtigen Fähigkeiten habt. Und das gilt für alle, die wirklich motiviert sind und über die nötigen Fähigkeiten verfügen: Versucht, an diesen Hike-and-Fly-Wettbewerben oder an anderen Wettbewerben mit FIA-Wert teilzunehmen, um die richtigen Fähigkeiten zu erwerben, und wir werden uns freuen, euch in das Rennen aufzunehmen.

[00:52:53] **Gavin McClurg:** Bevor wir uns verabschieden, wirft das eine Frage auf, die ich gerne stellen würde: In all diesen Jahren als Rennleiter haben Sie viel Arbeit in das Rennen gesteckt und es genauer beobachtet als jeder andere. Was sind einige der häufigsten Fehler, die Sie vielleicht bei weniger erfahrenen Athleten sehen? Was ist Ihr Rat an uns, um dem Feld zu helfen, die Lücke zum Chrigel zu schließen?

[00:53:19] **Christoph Weber:** Oh, das ist schwer, aber vielleicht ist einer der Punkte, nicht zu schnell anzufangen. Verbraucht einfach nicht all eure Kraft in den ersten Tagen, und besonders nicht am ersten Tag.

[00:53:46] **Gavin McClurg:** Für den Typen, der seinen Night Pass schon in der ersten Nacht gezogen hat und die ganze Nacht durchgearbeitet hat – ja, klar, du dachtest, das wäre es. Das war so lustig. Ich meine, nach dem Rennen 2015 haben wir ein riesiges Debriefing gemacht und die wichtigste Entscheidung war, dass wir unseren Night Pass gar nicht benutzen würden, außer ganz am Ende, nur im Notfall ganz am Ende, wenn man versucht, irgendeinen Heldenakt zu vollbringen. Und dann hat Bruce meinen Night Pass an diesem Morgen angerufen, ich wusste nicht mal, dass wir... ich bekam die Nachricht und dachte mir so: Moment mal, was?

[00:54:17] obwohl ich nicht glaube, dass es meinem Energieniveau viel geschadet hat, aber oh man

[00:54:21] **Christoph Weber:** Die Nachtpassage kann einen so leicht umhauen, weil man so viel kostbare Zeit zum Erholen verliert. Ja, es ist schwer, wieder frisch zu werden, nachdem man wieder...

[00:54:35] **Gavin McClurg:** Ich denke, das fordert einen Tribut, von dem man gar nicht weiß. Oft ist es ja körperlich, ich habe mich total fit gefühlt, aber die Entscheidungsfindung leidet meiner Meinung nach wirklich darunter, weißt du, und man merkt es gar nicht. Allein schon in der Luft zu sein und eine Thermik zu verpassen, einen Trigger zu verpassen oder einfach nur ein bisschen müde zu sein – genau das ist es, was einen fertigmacht. Aber gut, Christoph, vielen Dank, ich schätze das wirklich sehr. Ich bin so froh, dass wir das machen konnten, und du hast mich schon wieder total für das Rennen 2019 motiviert. Auch wenn es noch weit weg ist, kann ich es kaum erwarten, dich wiederzusehen und ein weiteres Rennen über die Alpen zu machen, ja.

[00:55:10] **Christoph Weber:** Cool, ja, schön, dass ich dabei sein durfte, und cool, dich hier quasi auf dem Bildschirm zu haben.

[00:55:18] **Gavin McClurg:** Cool, Christoph, vielen Dank, ich weiß das zu schätzen. Ich wünsche dir noch einen tollen Winter und wir hören uns dann auf der anderen Seite.

[00:55:26] **Christoph Weber:** Danke, auf Wiedersehen.

[00:55:33] **Gavin McClurg:** Also, Fans der X-Alps, ich hoffe, euch hat das gefallen. An die Teams: Ich hoffe, das klärt einige Dinge und macht uns alle auf die 2019er Veranstaltung und die ganze Reihe an Hike-and-Fly-Rennen gespannt, die dieses Jahr anstehen – das Board Air Race, das Borns to Fly und die X-Pyr. Es wird ein großes Jahr. Ich gehe mit Ben mit, hoffentlich – eigentlich wissen wir bis zur Veröffentlichung schon, ob wir dabei sind, aber ich unterstütze Ben dieses Jahr bei der X-Pyr. Das wird ziemlich lustig, da werden die Rollen quasi vertauscht. Aber ich hoffe, euch hat das gefallen. Wie immer bitten wir nur um einen kleinen Beitrag für die Show, wenn ihr etwas von Cloud-based Mayhem mitnehmt. Denkt an es wie ein Magazin- oder Video-Abo oder so. Natürlich kosten uns diese Folgen viel Zeit und sie werden immer kostenlos bleiben, aber wenn ihr uns unterstützen könnt – es ist eine von den Hörern unterstützte Show, wir arbeiten nicht mit Sponsoren – dann wissen wir das wirklich zu schätzen. Ein kleiner Beitrag hilft uns sehr beim Schnitt, beim Speicherplatz, bei der Musik und bei der Zeit. Also vielen Dank, wir wissen das zu schätzen. Wo ihr uns findet, steht auf der Website cloudbasedmayhem.com. Dort seht ihr alle Links und könnt uns auf verschiedene Arten unterstützen. Eine davon ist über Patreon, wo ihr es quasi einrichten und vergessen könnt und dafür belohnt werdet. Da gibt es viel Zeug auf patreon.com/cloud-based-mayhem. Wir sehen uns in der nächsten Folge. Vielen Dank, tschüss.