

Adrian Garza and Chasing thin Air

Cloudbase Mayhem Podcast 84 — Adrian Garza

Published	2019-01-24
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-84-adrian-garza-and-chasing-thin-air/
Duration	01:03:26
Speakers	Adrian Garza, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0084-adrian-garza-and-chasing-thin-air.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	16 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	16
Show notes	16
Transcript	16
Deutsch	30
Show notes	30
Transcript	30

English

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

Show notes

After getting his novice sign-off in Mexico (30 flights) under the instruction of 2019 Red Bull X-Alps pilot and recent podcast guest Marko Hrgetic Hrga, for his very first solo flight (flight 31) Adrian Garza hiked up one of the highest volcanoes in North America and flew off. And it's been all volcanoes since.

The post Episode 84- Adrian Garza and Chasing thin Air first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloud Base Mayhem. I'm recording this from a hotel in Bogota. I'm on my way to British Nationals. Just wrapped up a couple of unbelievable weeks in Valle de Bravo. Did Marco's XC Sky Race. That was the second edition of that. He's doing that every year. Marco, of course, is in the X-Alps this year and put on a really, really fun comp that's really designed. Instead of race to goal, it's really designed to reward the best pilot for going big and flying fast. And he has all kinds of algorithms and handicaps for different wings. So in theory, you could be on a bay wing and win the race. Hats off to Matt Henze, who won that. It was a really terrific race. We had six days of awesome flying and then a day off. And then the Monarca, 150 pilots in the Monarca.

[00:01:09] Monarca, as always, was just amazing. They put me on the task committee again, which was super fun with Gunnar Sabu and Enrique Figueroa. We just had a blast. And the flying was super epic. A few days of some pretty big OD, but it never went too big. And yeah, another six days. So just terrific. Before we get into the show with Adrian Garza, who is super inspiring. He's actually one of Marco's X-Alps supporters this year in the race. And then he went through his P2 stuff and got his 30 flights with Marco. About a year ago. And then on his 31st flight, went up and hiked one of the major volcanoes in Mexico and has been kind of volcano hopping.

[00:01:56] So it's really inspiring. I thought really cool to see somebody with such low hours chasing things really neat. And he's, you know, he's got a lot of altitude and climbing experience and sounds like he's doing it really safely. And I think you're just going to enjoy this. It's not really on the technical aspect of flying, but more just the inspiring side of what you can do with a wing. Even with very low hours. So I think you're going to enjoy it. Before we get into the show, though, I wanted to talk a little bit about some of my observations. One, there was in that two week span, at least 16 major incidences. So and by major, I mean like a reserve toss. Most of the reserve tosses were, you know, were pretty benign other than people hanging in trees for a long time in some cases.

[00:02:44] But there were also some pretty major injuries. And some evacs, some helicopter evacs. And the percentage is not great. I think this was, you know, there was quite a bit of high pressure, which makes by even more spicy than it typically is. But I have some thoughts on why some of this is happening. One, people are rusty, you know, so they're coming into a place that is notoriously pretty sharp air and pretty dynamic. And there's a lot of trees and you don't have an often have a lot of room to work. Between cloud based in the trees. So people usually haven't been flying in quite a few months. So they're not really on their game vies high altitude Mexico City's high altitude. So you're coming and you're more tired and less sharp than you typically are often hydrations.

[00:03:35] One of the problems people are tired. They're often dealing with maybe a little bit of an off stomach, that kind of thing. So all those factors for certainly play a role in just something to be really aware of. travel and go to fly.

[00:03:51] Being not current is a huge one. I always talk about that in the winter as you're coming into spring, you know, when thermals are sharp, you have to treat it kind of like being in the spring. So, you know, even if it's a comp, you're there for a comp, just recognize that you might not be totally on your game. The other thing I saw a lot of, and this is distressing, is just way, way too many people flying wings that are above their skill level and above their hours level. This is a topic that we talk about on the show again and again and again and again. And most of the people I talk to, the, you know, the experts, the really high hours folks are always talking about not moving up too fast. Well, way too many

people are moving up too fast. In the Monarca where we had 150 pilots, you know, the gaggles are obviously really big.

[00:04:37] And, you know, a lot of the folks that are on wings above their level are spending the whole time looking up at their wing and not looking around at the other guys. And so, other pilots and makes it super dangerous. And the gaggles, um, makes gaggle flying pretty sketchy, uh, very different than in PWCs where everybody's on the same wing, um, you know, pretty much. And everybody's really confident and they're looking around and not saying looking up at your wing is a bad thing. I do it all the time, but you, uh, if you're just staring at it because you're nervous about it, you're on the wrong wing. That's, you know, you should be able to feel it, uh, as well as seeing it. And, um, just something to think about. I'm seeing a lot of people on Zenos and, uh, and the Peak 4, which, you know, just a couple of years ago was one of the hottest, you know, it was a hot comp wing.

[00:05:25] Okay. So it's now a more mellower comp wing, but it's still a comp wing. Uh, the Zeno is a two-liner. It can be definitely, I mean, farmer got third overall in the Menarca. You can make that thing go really good. Um, and just because it's a stable two-liner. Or people say really good things about it. You know, if you're not getting 200, 250 hours a year and you don't have years and years of experience and a whole bunch of SIV, like a whole bunch of SIV on your belt, that is way too hot of a wing for you. So, uh, just cause it doesn't blow out super easily. You hardly ever see those wings go. That doesn't mean that they're quote unquote safe for you. So, um, be thinking about that. Uh, the other thing that I still find incredibly distressing is that it's not as safe as it used to be. It's not as safe as it used to be. And the other thing is how many people either don't have, uh, satellite trackers or are still on spots.

[00:06:15] Uh, you all know that I'm sponsored by Garmin, but this is not a sponsored thing. Um, you know, there were quite a few people that were hung up in trees for hours and hours and hours without cell service. So I'm, I'm always hearing, oh, well, I've got my three little messages that I can send out with spot. Well, big Denali mean, you're in a tree. Wouldn't it be nice to communicate? Hey, I'm okay. Or, Hey, I have a broken leg or, Hey, I need a helicopter or, Hey, I don't, um, or, Hey, I need really need some water. There was one guy that spent until 3am and got pretty hypothermic, um, because he didn't have a way to communicate. And so, you know, you, you need an inReach. I mean, we travel, we buy a very expensive gear. Cost is just a ridiculous excuse that you don't have an inReach. Um, you can two-way text, uh, people know exactly where you are and exactly what the problem is, and they can pull in the correct kind of resources.

[00:07:05] So if you are a pilot and you're flying cross country,

[00:07:08] **Adrian Garza:** you can pull in the correct kind of resources.

[00:07:08] **Gavin McClurg:** There's just no excuse. You need to have one of these, but you also need to know how to use it. Uh, there's, if you go to my website, cloudbasedmayhem.com and just put in inReach best practices or inReach, you'll find articles on kind of how to set them up and, uh, how to best use them. But there was quite a bit of confusion. I landed one day in the sky race to help two people that had thrown the reserves together and, uh, Revis and Matt Henzey, Revis Gray and Matt Henzey were above me. And so they immediately gave me, uh, Latin long. Locations. I dropped, I dropped a waypoint into my inReach, uh, changed the Latin long to, to match and walked directly to them. It was super easy. It took only a few minutes. Um, they were both totally non-events. Um, but a lot of people don't know how to do that.

[00:07:53] One, you got to make sure your group is in the same, uh, lat long format. So, uh, I recommend decimal degrees. Uh, that's pretty standard for emergency, uh, folks. Um, you know, if you're in the PWC or something, they're still in UTM, you know, so you, if you're in a comp that asks for something else, obviously you've got to switch and you want to switch all your instruments to that, but, um, decide in your group what you're going to use. And again, I recommend decimal degrees. It's just, it's the easiest, what Google earth is automatically in, uh, that works pretty well. And then if you need to know either your location or, uh, or if you're flying over somebody's head that you've seen gone in and you need to send that location to somebody else, the easiest way to do it is just drop a waypoint. It's got the little waypoint icon, you can do it with your device or you can do it with your phone through earthmate.

[00:08:41] Um, and then bang, it just shows it to you, drop it. And then you click on it, you can name it. And like, in this case, I did pilot one and pilot two, cause I didn't know who the victims were. Uh, and then if you need to edit the Latin

long, you can do it right there. So like, in other words, if somebody is giving, giving you the Latin long, just drop a waypoint, open it up, and then you can edit, you can put the numbers that they give you in there, which is what I did. So make sure you know how to do that. Um, the other thing is, what I see a lot of is like the first day, like, Oh yeah, we need to, we need to make sure we all have each other's inReach addresses. And then, then you go and launch, um, inReach addresses are, are still very confusing to some people, the inReach address for your device. So like for mine is mail35 at inReach.garmin.com.

[00:09:26] Um, that doesn't mean that the outside world can email me at that address that's inReach to inReach. So the easiest way for people to have your devices, uh, uh, uh, address is just send them a message so before launch get everybody together get your 10 pilots your 10 buddies together make sure a you're all in xc fine so you've sent dave your dave wheeler your money and you're on there and and he's got your your share page or your spot share page but hopefully in reach share page make sure your share page is set up correctly so that takes just a couple minutes you go to garmin and you log into your account and make sure you've got that you know people can message you and people can see where you are some pretty basic stuff there that you just need to change it's real obvious and then send everybody a message from your device to their phone and then also to their device and then that you've got the message thread you never need to worry about what their address is ever again it's in your message it's right there the other thing that a ton of people are not doing is when they in their flight they just turn their tracking off they never put in an okay message that's also super simple it's in your message threads if you go to messages you'll see one of them is called map share it's always there it's automatically with the device you just type in okay bam or you can just do it with the okay message uh on the device itself so make sure you do that because otherwise people are if they're watching xc fine they're not really sure what's going on is there's you know do they need help because if it just stops tracking you could be in a tree you could be hurt you can be dead and nobody knows um and so make sure you put that okay

[00:11:04] in there and then make sure you talk to one another about you know what you guys are doing um and uh and make sure you have you know each other's radio frequencies and all that kind of basic stuff but be looking out for one another because i think the what people think is they go to y and there's so many people that you know somebody's looking after you but all those people are like well somebody else is looking after them and so i think a lot of people just get left out there and uh and those trees swallow you up and you disappear both those reserves that uh that i saw go in and i landed to help that i watched them go right to the ground and i couldn't see them again and that's why i landed out like i don't trust the radios they're probably all hopped up on adrenaline even though they're saying okay i want to go make sure they're all right so anyway some things to think about uh lastly um there were several folks that got into kind of auto rotation situations

[00:12:02] uh which makes reserve tossing pretty hard to do and often the reserve goes right into the wing um SIV if you've done it hopefully you've done it um over the water with instructor in your ear and all that kind of thing is way way different than SIV in a real situation um your adrenaline starts pumping uh you may or may not be thinking very clearly depending on how much SIV you've done um and you're in really spicy air you're not over the lake and totally still air where you're just going out to glide out where you know initiating a flat spin is just no big thing um you initiate flat spin 500 feet off the deck in a big massive thermal because you hit too much brake um you might have a pretty you know you could cascade there and end up in an auto rotation situation pretty fast which is really dynamic so i want to encourage all of you to do more if you can more SIV um get on a wing that's your that you're really comfortable with and really practice it practice practice it i had a situation in one of the race days in the narco we were pushing out just after the start out to deviz uh in a notorious place where the air is notoriously rough and uh had a pretty good tip tuck on one side and i went to fish when i went to fish that one out had a huge whack on the other side and i looked up and i thought wow there's not very much of this wing open and uh and i was kind of wondering if it was still flying and took a quick look at the ground and i was only about 300 feet off the tree so i had i had to make a decision really quickly either throw or deal with this um and then i heard my my vario just doing that whole plunge sound and realized i was like instantly in a parachutal situation and you know if i hadn't had you know so much practice over the water and done so much SIV that definitely would have been a reserve situation so i just stalled it really fast let it go it went a little bit asymmetrically had to come back to deep stall and then let it go again and flew away and got in the thermal and kept racing it was not a um but you need to that stuff especially when you're that low needs to be automatic and i think another thing that people are doing and i see this over and over and over again is you know rev has talked about this in

his podcast and it's so valuable at every stage of your flight you know even if it's a 10-hour flight you need to be constantly aware of right now i'm at a thousand feet right now i'm at 5 000 feet right now i'm at 200 feet you need to know exactly how much height you have so if something goes wrong you know approximately how much time you have before it's a it's a throw situation you know like in that situation for me i had a few seconds if that didn't work i really needed to throw uh you know 300 feet you've got almost nothing so for somebody else if they if that had happened uh that's an instant throw scenario and there were just there were a lot of people that threw uh this week and were fine and there were quite a few people that didn't some of them were fine um but some of them were not and so that's just testament to reserves they really do work but you got to get them out now we've said that many times on the show but just want to reiterate that all right cool well enough seriousness uh let's get into this very fun talk with adrian garza uh the sound is is tough here we were sitting in the backyard up by evandro uh where we were staying for the for the comp and there's trucks and there's dogs

[00:15:34] just classic mexico but i thought that was kind of fun so uh we've done our best here to drown most of that out but uh there is going to be some background noise but i think you're going to find this really inspiring and uh volcano hopping in mexico uh please enjoy this is very cool talk with my friend adrian garza adrian

[00:16:02] welcome to the mayhem so good to uh meet you spend a little bit of time with you this week and i'm sorry you couldn't join us for the sky race that was a blast but shout out to marco for putting on a good comp that was super fun via came through as it always does six great days of flying um but yeah i'm excited to talk to you because you're uh doing some really cool stuff is a very new pilot so we're going to talk volcanoes and ex-alps because you're gonna be supporting marco in the race yeah and uh learning and babies and family and living in mexico city and chasing it so yeah uh i thought maybe where we'd start uh off the top here is is just have

[00:16:41] **Adrian Garza:** an incredible

[00:16:41] **Gavin McClurg:** flight because uh we just did this for the last 20 minutes and the recording wasn't working so we're doing it again but we did a little dress rehearsal we did a little dress rehearsal kicks yeah yeah but uh pretty amazing you tell again that the history of the 30 flights and then going out and doing your first one off of a big volcano for

[00:17:01] **Adrian Garza:** sure oh thanks for having here having you here gavin i'm super excited um so yeah i learned to fly here in in valle um like my mom and dad had been on a trip to peru and and she did a tandem flight in lima and loved it um so she got me into this and i'm super glad she did we learned to fly together here with marco and from the start when she came up with the idea the first thing that came to my mind was you know i'm already climbing these big mountains and i would love to be able to fly off the summit right so that was kind of my main motivation when i started you know it's it's evolved since then but that's how it began um so after you know my 30 flights um and my practical and theoretical exam to get my license you know flight number 31 so my first solo flight real solo flight was going to be off of one of the big volcanoes of mexico city which is a 5 230 meter tall volcano it's about two hours from mexico city so i've been uh preparing for that with you know the equipment that i would need um checking out the weather forecast i had already been on the mountain you know many times uh by myself um and you know camping out on the summit and i did uh circumnavigation of the mountain so i i knew it pretty well and it's pretty accessible from mexico city for like a weekend climb it's like two hour drive to base camp which is about 3 900 meters and then from there to the summit it's probably like between four and five hours and all in all it's a 10 hour day if you if you walk back down too um so i really wanted to fly off of that volcano i knew that other people had done that before

[00:18:56] um and i wanted to do that as well so i got out there on a saturday uh i took it easy so i could you know get used to the the altitude and started early and at night um when i got to the summit uh you know it took me about maybe an hour to get everything ready and be ready to to take off just because you know i've been climbing for four or five hours with with a pack on that weighed maybe 10 kilos and you know i had to get rehydrated you know have some food and you know as i was saying you know at that altitude sometimes just tying your shoelaces uh when your boots can can get you out of breath um so anything that's usually done uh you know quite easily uh is a lot more complicated over there

[00:19:50] and of course you want to have your head clear um so you can judge the conditions and make sure you you check your equipment and all that did

[00:19:58] **Gavin McClurg:** you have a lot of time at altitude like a lot of climbing experience and that kind of thing because i know it could be like when i when i was first learning uh just gonna interrupt your first time but when i was first learning and just getting my p2 so kind of going through the same phase that you were it was like the last sign off flight that i had and i was with some friends that were good pilots and then my instructor and uh you know it was middle of the day and it was hot and it wasn't that high this is outside of salt lake city so nothing like what you're talking about um but like i just he my instructor was kind of watching me and i was really having a hard time like even just kind of like do i turn right or left he could tell that i was just kind of confused and i was

[00:20:44] like oh my gosh how do i even feel like i'm flying this way and he was like oh

[00:20:49] **Adrian Garza:** yeah you're right yeah i'll get some help and he just he

[00:20:49] **Gavin McClurg:** just walked over to me really nicely and he said gavin today you're done you know he just knew it that's it so did you did you feel pretty comfortable that you kind of knew you know the difference between a little bit of

[00:21:00] **Adrian Garza:** altitude sickness

[00:21:00] **Gavin McClurg:** and just kind of of being out of it

[00:21:02] **Adrian Garza:** yeah um yeah so i'd been on the mountain before many times and um like a year before that a year and a half before i went on a climbing trip to peru and climbed a six thousand meter peak so i really trained hard for that um so i summited that same mountain like four times in in a month on the weekend straight and and when i started doing that i got into really the literature about you know acclimatization and training for altitude and all that i read a lot of books and and articles and and my secret weapon for that was a hypoxic generator that i have at home so it's a little machine um and it's it makes probably the same amount of noise as like like a standalone air conditioning system and what it does basically is it takes oxygen out of the air and it takes it out of the air and it takes it out of the air and it takes it out the air and it substitutes nitrogen into it which is you know what most air is mostly made up of anyway so it you don't it's not toxic or anything and you can use that to simulate altitude so

[00:22:14] since I knew that I wanted to do these hike and fly trips I used that beforehand and I had used it before when I went to Peru so before going to Peru I slept in a little plastic tent that covers my body from like my chest up and you sleep in that and and you're able to gradually increase the altitude to where you feel comfortable and you know what you're depending on what your objectives are so already in Mexico City we're pretty high as it is I mean it's like 2,200 meters which is like almost oh it is as high as Aspen or higher than Denver you know it's pretty high so then if you put you know 2,000 more meters on top of that you're already at 4,200 um

[00:22:59] so you start gradually increasing the simulated altitude and I have like a pulse oximeter that I wear before going to bed and I check my pulse and my my pulse ox reading in the morning as well and try to keep it like under 90 and above 80 and so gradually when you start using it you start to see that at the same simulated altitude you have a higher pulse ox reading

[00:23:30] so your body's starting to get used to it and you use that to calibrate you know the intensity of of your your acclimatization training so that that whole period really made me aware of I mean the all the theory behind that and and also more importantly as you mentioned like how does my body feel when it's starting to get hypoxic right yeah and with that same machine you can also do hypoxic intervals so you wear a mask on your face and I can... like pump it up all the way to 8,000 meters and just breathe the air for five minutes and then you take it off and give it a rest for maybe two minutes five minutes and then put it back on or you can do the same thing while you're doing exercise like on a treadmill or something like that so that really gives you a lot of practice for actually you know observing and feeling the effects of hypoxia and altitude that really helped me out on that trip to Peru and and for doing these high can fly trips I started sleeping in that tent for like six weeks before I plan to go out to do it so it gives me a really big advantage when I got out there and you can really feel it I mean you're you're resting heart rate really drops you're actually your body

actually produces more

[00:24:52] **Gavin McClurg:** oxygen than you think you're actually producing more oxygen than you think you're actually producing more

[00:24:52] **Adrian Garza:** red blood cells and you just have way more aerobic capacity than you would beforehand and your your aerobic threshold really goes up so you can push harder before you start to feel a lack of oxygen it's

[00:25:07] **Gavin McClurg:** a very cool Tim Harris type hack yeah

[00:25:10] **Adrian Garza:** I like that yeah I mean that's super useful I mean I know like some like Michael Phelps uses something like that and the U.S. soccer team trained with one of those things before they came up to Mexico City for a match because there's a difference so a lot of you know big athletes use it and I think this is probably gonna be used more often and you know in mountaineering for sure there's some agencies that are starting to rent out this kind of equipment to their clients for some like like big trips big mountains in the Himalaya or in the Andes and and they really allows them to shorten the time that it takes to you know to go on one of these trips so

[00:25:54] **Gavin McClurg:** you don't have to acclimatize nearly as much when you get there you're already you've already done a lot of the hard work yeah

[00:25:58] **Adrian Garza:** exactly so you shave a lot of time off of that and I think it makes it a lot safer you know anytime you're abroad and you're eating different kind of food and even different water source it can really mess up your gut yeah and debilitate you as time goes on so just having that time shaped off I think just really makes it a lot safer and a lot more useful and and it's like also having uh like uh reserve fuel in the tank in case something goes wrong you're gonna be a lot more well equipped and prepared to handle um you know something unexpected where you're gonna have to push yourself harder than you thought you would

[00:26:33] **Gavin McClurg:** I'm taking you down a really cool side road there we're gonna have to come back to that because that's fascinating and I think it was very applicable you maybe you've you've read some of Matt Wilkes study stuff that he's been doing in cross country with with Tom Dorlado and the guys that have been flying a lot in Pakistan and the Himalaya they've done some fascinating work on those guys because it's yeah it's quite different isn't what we do when you're thermaling up you can go up really fast and uh it's they're finding it affects people in really different ways pretty interesting interesting research there okay well back to your uh back to your story so you're you're you're you're gonna half and you're way less than half the time because you're gonna be able to fly down but you're you're on the ascent that first day and take us back to there yeah

[00:27:19] **Adrian Garza:** so I get to the summit and it's uh pretty early morning uh get everything ready and it's a little windy and I had seen people well I've seen the flights of people that had done this before but the wind is coming in the completely opposite direction so uh sort of what I had envisioned was you know useless at that point so I had to improvise and find another takeoff uh and it worked well and I was able to take off and and it's the feeling it's is like like your very first flight um where you're nervous you're super excited uh and you want to take it all in you want uh you want to have pictures of the flight you want to have video you want to look around um and you have to fly the wing of course um so that that made everything just go by really fast and it was like a 12 minute flight because I just at first I was really you know worried about how the wing would behave close to the volcano

[00:28:23] uh how fast it would sink with you know in the air that's a lot less dense up there uh so that was my first experience flying at that height um so a lot of things going on and a lot of excitement and it just went by really fast what was the wing it was uh it was my my school wing so since I knew I wanted to do this when I started uh learning uh I got a wing that is an

[00:28:53] extension of their deck which is their their beginner wing or school wing um it's really I think it's a really great wing to to start using when you're learning because it's makes ground handling more fun because it doesn't doesn't weigh as much and the harness is also a lighter harness it has you know back protection and like a air protection on the bottom um so yeah it's an a-wing which also it's a wing in case you run into some turbulence or something weird um and it's also nice to know that you're not going to be hitting the ground as fast when you land because I landed at 3 800

[00:29:39] meters which is still pretty high um so I think is a good choice for for those kind of situations I mean I was able to function as my beginner wing and also as a I kept it now as a high can fly wing as well um

[00:29:54] **Gavin McClurg:** was there ever any moment uh you know being your 31st flight and your first flight without an instructor was there ever a moment you're up there you're like what the hell am I doing do I know do I was there any like proper self-doubt uh

[00:30:08] **Adrian Garza:** not once I was in the air so I was too excited to be worried yeah uh but definitely uh once I got to the summit and I mean not even even before that I would say because you're I was hiking alone and you have like four and a half hours or five hours just to just uh have that voice in your head tell you all kinds of things yeah so I had plenty of time to question if I'm uh going in over my head or not if I should do this or not and when it's still dark you can't really see what the sky looks like and then when the sun starts coming up you start trying to observe while you're still hiking and you you're out of breath and you're a little hypoxic and so yeah for sure there were a lot of moments where I where I was constantly

[00:30:54] you know is this still something that that I want to do is it still something I want to do is are the conditions still what I expected them to be is the winds still look like it's doing what I thought it was going to do

[00:31:05] **Gavin McClurg:** did you kind of have parameters set beforehand like if it's X or X I'm not doing it yeah

[00:31:12] **Adrian Garza:** um well your regular like flight check stuff like I mean if it's like the weather really changes and it's raining or I can't see the landing stuff like that like normal stuff but also since i knew it was going to be a little windy if i i couldn't uh if i didn't feel comfortable with with the glider on the summit even before taking off i didn't feel like i was going to be able to handle the the wing coming up over my head i was going to abort or if i couldn't find a place where i i felt that if something went wrong i would be i would still be okay so i wanted to have enough space you know behind me i wanted to make sure that if

[00:31:58] in front of me i could also have time to abort or if i tripped or something i wouldn't fall off a cliff so so all of those things were really on my mind and the takeoff that i had in mind wasn't going to work because the wind was coming in different directions so it's also part of the reason why it took me an hour to to really get ready you know

[00:32:22] to double check and also to make sure that i'm still thinking straight i'm not hypoxic and i'm still uh convinced you know for for an hour straight after being there that i still want to do this um and on the other hand i'm also you know also worried about you know maybe it's getting late maybe it's going to you know get over developed soon maybe it's going to get more windy so you kind of feel rushed or is that a temptation to be rushed because of that so it's kind of a finding finding a balance time to make sure you're comfortable with the situation and not letting yourself get pressured by uh you know changing the possibility of changing conditions but also being aware of that if conditions change then you can abort right and you have to go up with the mentality and the mindset that that

[00:33:12] that you might have to walk down and that's okay you have to enjoy you know that part of it too otherwise it's going to be a lot of pressure on yourself so

[00:33:22] **Gavin McClurg:** i mean super unusual progression uh for for a pilot um and i know that marco's a really safe very very good instructor i've seen him instruct he's amazing um it sounds like you told him about this beforehand was what was his reaction what was his uh what are his thoughts yeah

[00:33:42] **Adrian Garza:** so before going on that first flight on volcano i you know talked to marco and i told him what my plan was and you know at that point i knew what the forecast said and told him what i planned to do and and he did give me a few tips as well like you know be careful of when you land because you're going to be going going faster you know practical things like that and you know send me a message when you land um so yeah he was really supportive and i think it's also you know like any any really good instructor or teacher uh it's really good at at uh judging what where his students are going stepping out of their you know their their their experience level or where they should be um so yeah for sure it's not the typical progression um and it's not like i had in mind that i wanted you know my first solo flight has to be on a volcano like that's not the way it happened i said you know this is something i eventually want to do whenever i'm ready whenever my instructor also feels that i'm ready as well

[00:34:47] and by the time you know my third and my first solo fight came around i had already been flying for a while and and you

[00:34:54] **Gavin McClurg:** know it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's it's

[00:34:54] **Adrian Garza:** i kind of did p2 twice because i started a full week like an intensive course but i wasn't able to finish and then i did it again with my wife so i had more time to train i did an SIV as well before that so that really helped give me more confidence with wing and you know handle those kinds of situations and i think also i have a pretty non-typical background as well i think for one thing i've been on these same mountains you know many times by myself and

[00:35:26] then one

[00:35:28] **Gavin McClurg:** thing that

[00:35:28] **Adrian Garza:** i'm part of a little bit more so you know

[00:35:35] **Gavin McClurg:** so that's one way

[00:35:35] **Adrian Garza:** to get you

[00:35:37] around so i think that's one

[00:35:40] **Gavin McClurg:** way that i'm part of

[00:35:40] **Adrian Garza:** a little bit of

[00:35:41] **Gavin McClurg:** a real player

[00:35:41] **Adrian Garza:** i just i

[00:35:42] **Gavin McClurg:** was so i have been on

[00:35:42] **Adrian Garza:** this path for

[00:35:44] **Gavin McClurg:** a long time and one day i was like oh no i didn't know what things like that and

[00:35:44] **Adrian Garza:** i've been doing a lot of ice skating and i've been doing kind of like ice And flying different sizes and kinds of kites, you know, also, I think, made it easier for me to be able to feel out the wing in paragliding, even though it's a different technique and everything. But I think it helped me progress a little bit faster than I would have otherwise.

[00:36:12] So I think it was more of a coincidence that by the time it was my first solo flight that I felt that I was ready and it worked out.

[00:36:22] **Gavin McClurg:** So you have this 12-minute flight, and the major thing that strikes you is that's not long enough? Exactly.

[00:36:30] So then what? Yeah, I mean,

[00:36:32] **Adrian Garza:** it's cool that you can come down in 12 minutes instead of three hours, but you're not looking for efficiency unless you're competing, right? So after that, I said, you know, I have to do this again, and I have to make it last longer than that, you know?

[00:36:50] So, you know, the adventure. The advantage of living in Mexico City is that I can, you know, wait for the conditions to be right, you know? So if you're flying in your home site, you can, you have that luxury, and you don't have that when you're traveling, so i had to take advantage. So I went out there again about a month later, and I knew the wind was going to be hitting the volcano kind of perpendicularly. It's kind of an elongated volcano.

[00:37:19] And at that time, I thought maybe I would be able to... I was able to soar for, like, I don't know, maybe 20 minutes close to the glacier. There's two glaciers on that volcano. And I managed to take off, and I went headed towards the central glacier, and I was able to soar.

[00:37:40] And I did that for, like, 20 minutes, and I tried to go back to see if I could fly over the summit, and I didn't make it. I didn't get the altitude, so I had to turn around. And at that point, I was content. I was satisfied, and I said, well, this is already a longer flight. I took some video, took some photos, checked those boxes. You know, I feel fine. And plus, I was starting to get a little cold, right? Because, you know, wind in your face for 30 minutes at 5,200 meters, it was probably close to zero degrees Celsius. And with hypoxia, you get colder faster. So I said, well, I might as well go land. And when I was at 4,600... At 4,600 meters, I was crossing over a lower part of the volcano again, and then I stumbled onto this convergence.

[00:38:32] So I had the sun coming up on the east, and then the wind was coming from the west, and I hit this thermal, and it just shot me up to from 4,600 meters to 5,200 meters again. So back up to where I was when I took off. And I was able to go back to... To almost the beginning of my flight and soar over the glaciers again for as long as I wanted until, you know, my fingers started getting cold. I had put on just my liner gloves because I wanted to be able to handle the lines more easily on the takeoff. And I was not expecting to be able to stay up there for an hour. So basically, I just got cold, and that's why I had to go land.

[00:39:18] So it was an hour flight versus the 12 minutes from that first one. And that's my favorite flight so far.

[00:39:27] **Gavin McClurg:** Wow. Of all the volcanoes you've done. Yeah. Yeah, wow. And then I understand you did Pico de Orizaba, the one that Cedar did the fledgling film about, right?

[00:39:37] **Adrian Garza:** Yeah. Yeah, so thanks a lot to Cedar for putting that out there. And I'd seen that film before I started flying, so that was a big part of motivating me to go out and do this.

[00:39:49] **Gavin McClurg:** Oh, really? That was kind of the volcano catalyst? Yeah. Oh, wow.

[00:39:52] **Adrian Garza:** Cool. Yeah, so since... I've

[00:39:54] **Gavin McClurg:** been on

[00:39:54] **Adrian Garza:** these, like, social media, I'm on these, like, mountaineering groups locally, and somebody saw that and posted it out there. It's like, wow, that looks super cool. I have to do that someday. So between those two flights on Iztaccíhuatl, I went to fly off Pico de Orizaba. And that's the third highest? It's the third highest in North America. Yeah. So it's Denali in Alaska, then Mount Logan in Canada. And then Orizaba in Mexico. And it's 5,600 meters, a little bit more than that. Okay. About 18,000 feet. Yeah. Yeah. It's pretty high. There's a glacier on it as well. And Cedar and his team, they went up the north face of the glacier.

[00:40:42] I went up the south face because I was going alone again. And on the south face, you can get a little bit higher on the approach to your base camp. So instead of starting at 4,200... You start at like 4,500. So 300 meters at that altitude really makes a big difference here.

[00:41:03] And I got to summit and it was really windy. The forecast said 10 kilometers an hour and then it said 15. And when I was there, it was definitely more than 15, probably closer to 20, 25.

[00:41:21] And looking back, I probably should have walked back down. So I did really question if it was still the right thing to do. And I was also afraid that I would get blown back if I lost control of the glider and fall into the crater of the volcano, which is really, really deep. And there's no way you're getting out of there if you fall. So that was definitely on my mind. So I climbed a little lower down on the... South slope to a point where I felt I had enough distance between me and the crater. So it wasn't that big of a danger anymore.

[00:42:05] And I would have time to react if something went wrong. So I took off and it was not an elegant takeoff, but I think it went okay. And then another mistake here that I was started... Well, first thing I did was turn so I didn't have the crater behind me anymore. And then once I got that... When I got done, I started feeling with the camera to turn it on, the video camera. And that probably took 20 seconds or less. It's pretty fast. But when I looked back out to my, you know, my flight route that I had planned, I realized that I wasn't going forward at all, basically. So again, it's an A glider. It's a school wing. It's not really meant to penetrate, you know, 20 plus kilometer an hour winds.

[00:42:54] So I was just kind of falling. I was straight down. And then with the speed bar on, I finally started getting some forward motion.

[00:43:04] And but I had to land on the volcano again. I wasn't going to be able to get down. So at that point, it was either I turn left and go out to Veracruz somewhere. And then we'll see how we get back to the car or land on the mountain and then gather my stuff and walk back down the rest of the way. So I landed at 4,900 meters. So and that took... Like a minute and a half. Like 600 meters of vertical in a minute and a half. Wow. Super fast. And then I just packed up my glider and walked down the rest of the way. And I had to kind of traverse across to get to the route again and then walk back down. So in the end, it would have been faster to just walk down once I got to the summit instead of fly down and then traverse and then pack your glider up in the volcanic sand on an incline.

[00:43:56] And get back to the car. So it's

[00:43:59] **Gavin McClurg:** not without its challenges. Yeah. So, yeah, it

[00:44:02] **Adrian Garza:** sounds really glamorous, right? Yeah. I'd fly off the summit and you're down in no time. It doesn't always quite work out that way. And what

[00:44:12] **Gavin McClurg:** about how are you going about now that you've done and we'll get into the... I know you've done many more, but how are you going about forecasting and figuring it out? Because, I mean, these mountains are so high. They kind of create their own weather. I mean, I know. You're launching super early, like right at sunrise. And so, you know, ideally, it's pretty mellow conditions. But, you know, like in Cedars-Film and the fledglings, it was a little windy up there. And, you know, I know that they spent a lot of time down here before even attempting it because it's just windy day after day after day. Take me through the process of there because you're also a little limited on time, right? You're doing the weekend thing, correct?

[00:44:51] **Adrian Garza:** Yeah. Yeah. So I only have usually the weekends available for that. But the big thing for me is having enough experience specifically on these mountains to where I can check the forecast. And then, like, I don't ever commit to going out there until, like, the night before. So I'm ready. And, you know, I'm packed and I know I'm well trained and I made time for it. But if the day before that things really change, then I'll wait for another. Another time, another weekend.

[00:45:28] **Gavin McClurg:** And what's the you did these the first two in January, you said it was like January. And then so is it now is the season for doing these volcanoes in the winter?

[00:45:37] **Adrian Garza:** Yeah, I think now it's probably when you have the better chance of actually being able to fly off the summits. So here we have kind of two seasons in Mexico City. It's it's like rainy season and dry season. So the mountaineering season really coincides. It's with the with the flying season. So that's perfect. So you have a really low probability of a big thunderstorm systems, really big overdevelopment, stuff like that. So it's good that those two things coincide here at least.

[00:46:14] And but, yeah, I mean, in the end, you always have to be be willing to walk down if things change. And I always try to check the forecast at the last moment. And. The whole way up, I'm trying to looking around and seeing what what the weather's doing, it still looks like what I what I thought I was going to do. And if it changes and then you just. And are you

[00:46:39] **Gavin McClurg:** using paragliding specific forecasting like XCSkies and that kind of thing? Are you using more like Noah? And I imagine these mountains don't have like wind cams on top of them.

[00:46:49] **Adrian Garza:** No, they I mean, they have some of them have some webcams. So, I mean, you can at least look to see if there's clouds there. And. And and I use this website called Mountain Mountain Forecast, and I think they use the data from GFS. Yeah, so I think that's accurate enough and try to check what what there's going to do on the summit and then in the lower down as well. And also just I mean, like any like paragliding flight in a new place, trying to look at the broader weather system, see if there's anything weird in the area. Any like here we have hurricanes. So. On both sides of the country. So there's a hurricane on the other side of Mexico, then stay away from from those kinds of plants.

[00:47:35] Yeah. So just make sure that everything's kind of mellow all around in the broader region as well. So, yeah, windy also helps. Yeah, but for me, my forecast with the GFS data has been reasonably accurate as long as you check it like every day and up to like the last minute possible.

[00:47:56] **Gavin McClurg:** So. So I mean, to me, they're all successes, you know, even the walking down or in some ways more successes. But what what's your what's your win loss ratio right now for how many of you done and how many of you had to walk down?

[00:48:12] **Adrian Garza:** I have a I've only walked down once. Great. And in the phone six times on high volcanoes. So that was

[00:48:21] **Gavin McClurg:** two of the first one was the you did that twice. Uh huh. And then Orizaba. What are the other ones?

[00:48:27] **Adrian Garza:** And then the. The other ones are another volcano called La Malinche, which is like 4,600 meters. And there I flew straight down, it's getting cloudy. Another one is Nevado de Toluca, which we can see from here, from Valle. And that was just a really super short flight from the side of the crater back to inside the crater, because it was also really cloudy, so I have to do that again sometime. And then the last one I did was also on Iztaccíhuatl, the first volcano I flew from, but from a different side of the volcano. So even like way past the summit on the normal route, it's like on the, it's

[00:49:13] like, well they say it's like a woman that's lying down, it's what the form looks like. And the summit is on the chest, and this other summit is like past the head, like on the other side. So it's kind of like a separate summit. And it's like 4,660 meters. But the approach is from the north, from a completely different side. And I didn't, I don't know of anyone that has flown there before. And I was looking for something that I could do, like on it as a day trip, without having to camp out in the mountain. So this I can do from, like starting from Mexico City at like 5 a.m., go out, hike up to 4,600 meters, fly, and then come back on the same day. So it's kind of a practical reason why I looked for that, and it ended up being a place where nobody had flown before.

[00:50:02] And that was a lot of fun too. So

[00:50:05] **Gavin McClurg:** tell me about, right about when you got this obsession, if I've got my math right, you've got a two-month-old, so that was right about when your wife got pregnant. You guys learned to fly together. Let's talk about that whole dynamic a little bit.

[00:50:20] Was she also into the volcano thing? Or was she more flying Valle? Yeah. And then since you've had this baby, who's now two months old, do you foresee that changing things much?

[00:50:33] **Adrian Garza:** Yeah. She's been super supportive, and we learned to fly together was also a really cool way for us to spend time together and do something fun. So on the weekends, we would come out to Valle and be out here by ourselves, I mean, with the other students. Sure.

[00:50:56] **Gavin McClurg:** It was a

[00:50:56] **Adrian Garza:** really good time. It was really good for us as a couple.

[00:51:00] So yeah, if you're a significant other, it's a paraglider paddle as well that really makes things work.

[00:51:11] And then when she got pregnant last year on February, and she hasn't flown since, so now we're working out what would be the best way for her to get back on that horse. Yeah. And having the two-month-old definitely makes, is a factor in the whole risk evaluation part of these flights.

[00:51:38] **Gavin McClurg:** Do you find that it is, are you thinking things, are you thinking differently about risk and... Yeah.

[00:51:45] **Adrian Garza:** Yeah, I think for sure. So that last flight I did from this other volcano as a day trip, that was in late November. We're in January now. And I mean, this was the unknown, right? Nobody had flown there. I was by myself again, and I had been on that mountain once before. So I tried to climb it without my paragliding equipment just

to get to know the route and get to know the possible takeoffs and not have any pressure of trying to fly off that same day where you're just getting to know the place. Mm-hmm. Mm-hmm. Mm-hmm. Mm-hmm. Mm-hmm. Yeah.

[00:52:29] **Gavin McClurg:** So, you

[00:52:29] **Adrian Garza:** know, the takeoff that I thought I would use, it really didn't seem to be, to work. There was not much wind so I was going to have to wait for, you know, a little bit of a gust to take off. And I didn't have room behind me so that I could run. So I wasn't going to be able to run. And then it was going to be a kind of a step into the void. Like a cliff launch kind of thing? Yeah. Like

[00:52:58] **Gavin McClurg:** a cliff

[00:52:58] **Adrian Garza:** right in front. So I had the equipment out and I had my ladder laid out in front of me. And then that, you know, the being a parent thing was on my mind, right? So I said, you know, is this really worth it? Right? So I just, you know, I can always walk back down. And then I said, okay, well, I'm going to try and get the glider over my head. And if I can keep it over my head for 30 seconds, like under control. Perfectly under control, then I'll take off. And if I don't, then I'll pack up and we'll see what happens after that. And so I tried to get the glider up and I wasn't able to keep it under control.

[00:53:43] I think I should do more ground handling. I think it really helps in those situations. But then I said, you know, I'm going to pack up. And then it's also a lot of pressure because packing up your glider and then walking around, carrying your equipment. To look for another possible takeoff, it's a massive effort at that altitude. And at that place, it's also really rocky. So it's not like you can just like carry it over your shoulder like you would when you're about to launch on your home site. So I had to really pack it all the way up. So the more efficient you are with packing and unpacking also helps. So I said, you know what, I'm going to look for another site and if I don't find something that's safe. Then I'll just walk down.

[00:54:29] And it took me like maybe an hour more and I found a place that was like way safer. I had plenty of room in front of me. It wasn't rocky. It was sandy. So it was a lot safer. There was some snow so I could put the glider on the snow. I didn't have to worry about the lines getting caught on the rocks, which happened on the previous site. So all that was, you know, because partly because I was, you know, thinking about the weather, having a one month old at the time. So it does factor in for sure.

[00:55:04] **Gavin McClurg:** Tell me about your relationship with Marco and kind of preparing for the X-Alps. When I was down here last year, so for a year ago, and he and I were flying together in the Menarca and he mentioned that he was probably going to apply. And I was really excited to see that he got in this year.

[00:55:23] So were you friends before you did the instruction stuff with him? Did you guys know each other before then? Take me through, you know, how that all came about. That's a big commitment. It's a lot of fun, but it's, yeah, I mean, you're going to be going to Europe for, imagine, hopefully more than just the race, but yeah, it's a big commitment.

[00:55:46] **Adrian Garza:** Yeah, it is. It is a big commitment time-wise and, you know, all the preparation and all that. And so yeah, Marco, I met him when I started learning to fly with him. Okay. So

[00:55:58] **Gavin McClurg:** we were going

[00:55:58] **Adrian Garza:** before that and when I was still taking lessons with him, we started talking about maybe going on like a hike and fly together. So we kind of started talking about that and he was interested in the mountaineering aspect of it. And of course, I was still learning. I'm always still learning, but at that point I was more of a beginner and we never made it work. It never worked because, you know, his weekends is when he has the most work and my weekends is when I can go out and do this stuff. So it's hard to make the schedules work.

[00:56:38] Hopefully we get to do that soon, before the X-Alps. But that kind of started developing as I was still a student of his. And when he asked me, you know, if I wanted to be part of his team on the X-Alps, I didn't hesitate for a moment, you know, it's just, yeah, of course, you know, we'll figure out how this is going to work later. Who else is his

team? Is he, how many people? So his main supporter is also a former student of his and he's French.

[00:57:16] He's going to be coming down later this month to Dubai to fly. So we'll have some time to work on our plans and all that.

[00:57:27] He's spelled, his name is spelled almost like mine, but in French, so Adrien. And then there's me as a secondary supporter. And then we have, I think, Hector from Eduardo's team in Expeer. So he brings a lot of experience to the table. I'll be helping with weather forecasting and with getting the van to the right place. And we have another. He's another former student of Marco's, an Argentinian who flies here. And he's helping with, you know, the budgeting and kind of the sponsorship search and those kind of things that they do beforehand. And hopefully he'll be out there with us as well, help drive the van, stuff like that.

[00:58:16] So yeah, three of us on the team are former students of his. And then Hector brings a lot of experience. I think it's a pretty good combination. Yeah. Yeah. You guys will have a blast. Yeah.

[00:58:30] **Gavin McClurg:** So you're a year into this volcano hopping. What's kind of on the radar? You know, just more? You've got a lot of volcanoes down here. Yeah. But is that, and then also what other kind of, you know, flying are you pretty engaged in right now? Is it mostly the hike and fly because you've just got the weekends or are you still, are you doing a lot of training here in Valle?

[00:58:53] **Adrian Garza:** Yeah. Yeah. So, so when I started paragliding, I had, you know, this, this idea of what paragliding was before. And I didn't know, I had, I didn't have the slightest idea of, you know, the possibilities that, you know, cross country flying on a paraglider, I thought you could just soar on the coast, like I did in Lima and fly down a tall place and that's it. But as soon as I started learning, you know, that's when I got the idea, well, I don't, I don't just want to fly down. I want to be able to thermal. I want to be able to thermal and, and enjoy and fly around the mountains. And I want to keep trying to do those kinds of flights, like from, from this other peak I flew off. I think it's, it should be possible to thermal and then go up higher over the main summit of the, of the volcano of Ista and above the head of the volcano, which is a summit that's really hard to, to climb, climb to because it's pretty dangerous now that there's less ice.

[00:59:50] Um. So. So I think those are the kind of flights that I want to do on the volcanoes. Um, so kind of combining my initial, uh, you know, aspiration of flying down with, with what I've learned from thermaling and, and just starting into cross country and, and, and then, uh, doing some Volviv later. Like, uh, uh, also part of what, uh, attracts me to, to, you know, being a supporter in the X-Sops and getting to know the place. Um. And seeing what all the pilots do out there and doing something like that by myself sometime You're not in a race, but you know in a more of a relaxed Volbeat trip and yeah Just since I've been flying I mean looking at what other people are doing around the world and when things that you've been doing in Alaska and in the Canadian Rockies and all that and then Antoine Girard and and Damien who was on the show recently I mean what they're doing is incredible.

[01:00:48] Yeah,

[01:00:49] **Gavin McClurg:** that's that's next level. Yeah I mean the whole base

[01:00:51] **Adrian Garza:** and and high altitude mountaineering That I think that's I'm really excited to see what where that leads But for me, it's you know more Thermaling over or the summons of the volcanoes and and and trying to do some bull vip cool

[01:01:08] **Gavin McClurg:** Adrian I appreciate it. I think we got to get this gear out of the rain and And go get registered for Menarca But cool stories and I'll be watching with fascination If you take more of these off and look forward to doing some fun stuff with you in the Alps here in June race That'll be fantastic. I think you're gonna really enjoy that. It's a precious experience

[01:01:32] **Adrian Garza:** But thank you, man. I appreciate it. Likewise. Thank you Gavin

[01:01:39] **Gavin McClurg:** Well, hope you enjoyed that as always if you're getting something out of the cloud-based mayhem, please support it There are a number of ways you can do that. You can share it with your friends on social media You can blog about it You can talk about it on the way up to launch And you can support us financially you'll find

the places to do that on cloudbasedmayhem.com You can do it on one off through PayPal or Venmo or through crypto And you can also support us on a regular basis All we've ever asked for is a buck a show and you can do that through [patreon.com forward slash cloud based mayhem](https://patreon.com/cloudbasedmayhem) where you'll be also rewarded to do so and there's more bonus content there like shows of Chrigel and And shows with other patreon supporters and so get on there and check that out We've also got t-shirts and hats and all kinds of stuff If you go to the my website [cloud based man calm](https://cloudbasedman.com) you can also find the store where you can buy those Patagonia t-shirts

[01:02:36] with our logo fly more talk less on the back, those are pretty fun and the Recaps hats that Anika makes many of you know, Anika awesome recaps and made out of recycled materials They're just bitching every single one of them is unique unique just got a whole new load of those and a whole new load of new t-shirts and some new colors so go check that out we'll ship anywhere in the world we'll be psyched to see you in that gear and uh yeah that's it keep real thank you so much for your support and that's what makes all of this possible and we'll see you on the next show cheers

Français

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

Show notes

Après avoir obtenu sa certification de novice au Mexique (30 vols) sous la direction du pilote Red Bull X-Alps 2019 et récent invité du podcast Marko Hrgetic Hrga, pour son tout premier vol en solo (vol 31), Adrian Garza a gravi l'un des volcans les plus élevés d'Amérique du Nord et s'est envolé. Et depuis, ce ne sont que des volcans.

Le post Episode 84- Adrian Garza and Chasing thin Air 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 Cloud Base Mayhem. J'enregistre ça depuis un hôtel à Bogota. Je suis en route pour les British Nationals. Je viens de terminer quelques semaines incroyables à Valle de Bravo. J'ai fait la XC Sky Race de Marco. C'était la deuxième édition, il la fait chaque année. Marco, bien sûr, est sur l'X-Alps cette année et a organisé une compétition vraiment, vraiment sympa, qui est vraiment conçue pour récompenser le meilleur pilote qui ose aller loin et voler vite, plutôt que pour être une simple course vers un objectif. Et il a toutes sortes d'algorithmes et de handicaps pour différentes ailes. Donc en théorie, on pourrait être sur une aile Bay et gagner la course. Chapeau à Matt Henze, qui a gagné. C'était une course vraiment magnifique. On a eu six jours de vol géniaux, puis un jour de repos. Et ensuite, la Monarca, avec 150 pilotes dans la Monarca.

[00:01:09] La Monarca, comme toujours, était tout simplement incroyable. Ils m'ont encore intégré au comité de manche, ce qui était super sympa avec Gunnar Sabu et Enrique Figueroa. On s'est vraiment éclatés. Et le vol était super épique. Quelques jours avec pas mal de dérive, mais ça n'a jamais été trop excessif. Et oui, encore six jours. C'était vraiment génial. Avant de commencer l'émission avec Adrian Garza, qui est super inspirant. Il est d'ailleurs l'un des supporters de Marco pour l'X-Alps cette année dans la course. Et puis il a fait ses trucs de P2 et a obtenu ses 30 vols avec Marco il y a environ un an. Et puis, lors de son 31e vol, il est monté et a fait de la randonnée sur l'un des grands volcans du Mexique et il enchaîne un peu les volcans depuis.

[00:01:56] C'est vraiment inspirant. Je trouve ça super cool de voir quelqu'un avec si peu d'heures de vol se lancer dans des trucs vraiment sympas. Et il a, vous savez, beaucoup d'expérience en altitude et en montée, et on dirait qu'il le fait de manière très sûre. Je pense que vous allez apprécier ça. Ça ne concerne pas vraiment l'aspect technique du vol, mais plutôt le côté inspirant de ce que l'on peut faire avec une aile. Même avec très peu d'heures. Donc je pense que vous allez aimer. Mais avant de commencer l'émission, je voulais parler un peu de certaines de mes observations. Premièrement, sur cette période de deux semaines, il y a eu au moins 16 incidents majeurs. Et par majeur, je veux dire des trucs comme un parachute de secours projeté. La plupart des parachutes de secours projetés étaient, vous savez, assez bénins, à part le fait que les gens sont restés suspendus aux arbres pendant longtemps dans certains cas.

[00:02:44] Mais il y a aussi eu des blessures assez graves. Et des évacuations, certaines par hélicoptère. Et le pourcentage n'est pas terrible. Je pense qu'il y avait pas mal de haute pression, ce qui rend les choses encore plus périlleuses que d'habitude. Mais j'ai quelques réflexions sur les raisons de tout ça. Premièrement, les gens sont rouillés, ils arrivent dans un endroit réputé pour ses courants d'air assez forts et dynamiques. Il y a beaucoup d'arbres et on n'a souvent pas beaucoup de marge de manœuvre entre les nuages et les arbres. En général, les gens n'ont pas volé depuis quelques mois. Ils ne sont donc pas vraiment au top de leur forme, et avec la haute altitude de Mexico, vous arrivez plus fatigués et moins vifs que d'habitude, souvent déshydratés.

[00:03:35] L'un des problèmes, c'est que les gens sont fatigués. Ils ont souvent un peu mal au ventre, ce genre de chose. Tous ces facteurs jouent certainement un rôle, donc c'est quelque chose dont il faut être vraiment conscient avant de voyager et d'aller voler.

[00:03:51] Ne pas être à jour est un point crucial. J'en parle toujours en hiver quand on approche du printemps, quand les thermiques sont vifs, il faut le traiter un peu comme si on était au printemps. Donc, même s'il s'agit d'une compétition,

même si vous y êtes pour une comp, reconnaissez que vous n'êtes peut-être pas totalement au sommet de votre forme. L'autre chose que j'ai beaucoup vue, et c'est déprimant, c'est qu'il y a beaucoup, beaucoup trop de gens qui pilotent des ailes au-dessus de leur niveau de compétence et de leur niveau d'heures. C'est un sujet dont nous parlons dans l'émission encore et encore et encore. Et la plupart des gens à qui je parle, les experts, ceux qui ont énormément d'heures, parlent toujours de ne pas progresser trop vite. Eh bien, beaucoup trop de gens progressent trop vite. Dans la Monarca où nous avions 150 pilotes, les groupes sont évidemment vraiment grands.

[00:04:37] Et, vous savez, beaucoup de personnes qui utilisent des ailes au-dessus de leur niveau passent tout leur temps à regarder leur aile au lieu de regarder les autres gars autour d'eux. Et donc, les autres pilotes, ça rend les choses super dangereuses. Et les groupes, ça rend le vol en groupe assez risqué, très différent des PWC où tout le monde est sur la même aile, enfin, presque tout le monde. Et là, tout le monde est vraiment confiant, ils regardent autour d'eux et ne passent pas leur temps à regarder leur aile. Regarder son aile n'est pas une mauvaise chose, je le fais tout le temps, mais si vous la fixez juste parce que vous êtes nerveux, vous n'êtes pas sur la bonne aile. Vous devriez être capable de la ressentir autant que de la voir. Et, enfin, c'est juste quelque chose à y réfléchir. Je vois beaucoup de gens sur des Zeno et sur des Peak 4, qui, il y a seulement quelques années, était l'une des plus pointues, c'était une aile de compétition très exigeante.

[00:05:25] D'accord. C'est maintenant une aile de compétition plus tranquille, mais c'est toujours une aile de compétition. La Zeno est une deux lignes. Elle peut être vraiment performante, je veux dire, Farmer a fini troisième au général au Menarca. On peut faire faire des trucs vraiment bien avec. Et c'est juste parce que c'est une deux lignes stable. Ou les gens disent vraiment des choses positives à son sujet. Vous savez, si vous ne faites pas 200, 250 heures par an et que vous n'avez pas des années et des années d'expérience et un tas de SIV, genre un tas de SIV à votre actif, c'est une aile bien trop chaude pour vous. Donc, juste parce qu'elle ne se met pas en vrille super facilement, que vous voyez à peine ces ailes partir, ça ne veut pas dire qu'elles sont, entre guillemets, sûres pour vous. Alors, pensez à ça. L'autre chose que je trouve encore incroyablement troublante, c'est que ce n'est plus aussi sûr qu'avant. Ce n'est plus aussi sûr qu'avant. Et l'autre chose, c'est le nombre de personnes qui n'ont pas de traceurs satellites ou qui sont encore sur Spot.

[00:06:15] Vous savez tous que je suis sponsorisé par Garmin, mais ce n'est pas une chose sponsorisée. Il y a eu pas mal de gens restés coincés dans des arbres pendant des heures et des heures sans service cellulaire. J'entends toujours : « Oh, mais j'ai mes trois petits messages que je peux envoyer avec Spot ». Eh bien, quand on est coincé dans un arbre, ce serait sympa de pouvoir communiquer, non ? « Hé, je vais bien », ou « Hé, j'ai une jambe cassée », ou « Hé, j'ai besoin d'un hélicoptère », ou « Hé, j'ai vraiment besoin d'eau ». Il y a un gars qui est resté là jusqu'à 3 heures du matin et qui a fait une pretty hypothermie parce qu'il n'avait aucun moyen de communiquer. Donc, vous avez besoin d'un inReach. Je veux dire, on voyage, on achète du matériel très cher. Le coût est juste une excuse ridicule pour ne pas avoir d'inReach. Vous pouvez envoyer des SMS bidirectionnels, les gens savent exactement où vous êtes et quel est le problème, et ils peuvent mobiliser les bonnes ressources.

[00:07:05] Alors, si vous êtes pilote et que vous faites du cross country,

[00:07:08] **Adrian Garza:** vous pouvez obtenir les bonnes ressources.

[00:07:08] **Gavin McClurg:** Il n'y a aucune excuse. Vous devez en avoir un, mais vous devez aussi savoir comment l'utiliser. Si vous allez sur mon site, cloudbasedmayhem.com, et que vous tapez "inReach best practices" ou "inReach", vous trouverez des articles sur la façon de les configurer et de les utiliser au mieux. Mais il y a eu pas mal de confusion. Un jour, je me suis posé pendant la Sky Race pour aider deux personnes qui avaient emmêlé leurs parachutes de secours, Revis Gray et Matt Henzey, qui étaient au-dessus de moi. Ils m'ont immédiatement donné leurs coordonnées en latitude et longitude. J'ai déposé un point de passage dans mon inReach, j'ai converti la latitude et la longitude pour qu'elles correspondent et je suis allé directement vers eux. C'était super facile. Ça n'a pris que quelques minutes. Pour eux, ça n'a été qu'un détail, mais beaucoup de gens ne savent pas comment faire ça.

[00:07:53] D'abord, il faut s'assurer que votre groupe utilise le même format de latitude et longitude. Je recommande les degrés décimaux. C'est assez standard pour les secours. Si vous êtes en PWC ou quelque chose du genre, ils sont encore en UTM, donc si vous participez à une compétition qui demande autre chose, vous devez évidemment changer et mettre tous vos instruments sur ce format, mais décidez avec votre groupe de ce que vous allez utiliser. Et encore une fois, je

recommande les degrés décimaux. C'est le plus simple, c'est ce que Google Earth utilise automatiquement, et ça fonctionne plutôt bien. Ensuite, si vous avez besoin de connaître votre position ou si vous survolez quelqu'un que vous avez vu disparaître et que vous devez envoyer cette position à quelqu'un d'autre, le plus simple est de créer un point de passage. Il y a la petite icône de point de passage, vous pouvez le faire avec votre appareil ou avec votre téléphone via Earthmate.

[00:08:41] Et là, bam, ça s'affiche, vous le déposez. Ensuite, vous cliquez dessus et vous pouvez le nommer. Dans ce cas précis, j'ai mis pilote 1 et pilote 2, parce que je ne savais pas qui étaient les victimes. Et si vous avez besoin de modifier la latitude ou la longitude, vous pouvez le faire directement là. En d'autres termes, si quelqu'un vous donne la latitude et la longitude, déposez juste un point de passage, ouvrez-le, et vous pouvez modifier les chiffres qu'il vous donne, c'est ce que j'ai fait. Assurez-vous donc de savoir comment faire ça. L'autre chose que je vois souvent, c'est le premier jour, genre : « Oh oui, il faut qu'on vérifie qu'on a tous les adresses inReach des autres. » Et puis, au moment du décollage, les adresses inReach sont encore très déroutantes pour certaines personnes : l'adresse inReach de votre appareil. Pour la mienne, c'est mail35@inReach.garmin.com.

[00:09:26] Ça ne veut pas dire que le monde extérieur peut m'envoyer un e-mail à cette adresse, c'est de inReach à inReach. Donc le plus simple pour que les gens aient l'adresse de vos appareils, c'est juste de leur envoyer un message. Avant le décollage, rassemblez tout le monde, vos 10 pilotes, vos 10 potes, assurez-vous que vous êtes tous sur XC Fine, donc vous avez envoyé à Dave, votre Dave Wheeler, votre Money, vous êtes dessus, et il a votre page de partage ou votre page de partage de spot, mais idéalement la page de partage inReach. Assurez-vous que votre page de partage est correctement configurée, ça ne prend que quelques minutes : vous allez sur Garmin, vous vous connectez à votre compte et vous vérifiez que les gens peuvent vous envoyer des messages et voir où vous êtes. C'est des trucs assez basiques qu'il faut juste changer, c'est super évident. Ensuite, envoyez un message à tout le monde depuis votre appareil vers leur téléphone et aussi vers leur appareil. Comme ça, vous avez le fil de discussion, vous n'aurez plus jamais à vous soucier de leur adresse, c'est dans votre message, c'est juste là. L'autre chose que énormément de gens ne font pas, c'est qu'en plein vol, ils coupent juste leur suivi sans jamais envoyer un message "OK". C'est aussi super simple, c'est dans vos fils de discussion : si vous allez dans les messages, vous en verrez un qui s'appelle Map Share, il est toujours là, il est automatique avec l'appareil. Vous tapez juste "OK" et hop, ou vous pouvez le faire avec le message "OK" sur l'appareil lui-même. Assurez-vous de le faire parce que sinon, les gens qui regardent XC Fine ne savent pas vraiment ce qui se passe, ils ne savent pas si vous avez besoin d'aide parce que si le suivi s'arrête net, vous pourriez être dans un arbre, être blessé, être mort, et personne ne le saurait. Alors assurez-vous de mettre ce "OK".

[00:11:04] et assurez-vous de vous parler les uns aux autres pour savoir ce que vous faites, et assurez-vous d'avoir les fréquences radio des autres et tout ce genre de trucs de base, mais soyez vigilants les uns pour les autres parce que je pense que ce que les gens pensent, c'est qu'ils vont à Y et qu'il y a tellement de monde que quelqu'un s'occupe de vous, mais tous ces gens se disent : « eh bien, quelqu'un d'autre s'occupe d'eux ». Donc je pense que beaucoup de gens se retrouvent juste là-bas et ces arbres vous engloutissent et vous disparaissent. Ces deux parachutes de secours que j'ai vus s'envoler et je suis atterri pour aider, je les ai vus tomber directement au sol et je ne les ai plus vus après. C'est pour ça que j'ai atterri à l'extérieur, je ne fais pas confiance aux radios, ils sont probablement tous sous l'effet de l'adrénaline même s'ils disent « OK, je veux y aller », je veux m'assurer qu'ils vont bien. Enfin bref, quelques choses à réfléchir, et enfin, il y a eu plusieurs personnes qui se sont retrouvées dans des situations d'autorotation.

[00:12:02] ce qui rend le déploiement du parachute de secours assez difficile et souvent, le parachute de secours se retrouve directement dans l'aile. Le SIV, si vous l'avez fait, j'espère que vous l'avez fait au-dessus de l'eau avec un instructeur dans l'oreille et tout ça, c'est très, très différent du SIV dans une situation réelle. Votre adrénaline commence à monter, vous pensez peut-être très clairement ou pas du tout selon la quantité de SIV que vous avez faite, et vous êtes dans de l'air vraiment "épique". Vous n'êtes pas au-dessus du lac dans un air totalement calme où vous allez juste planer, où vous savez qu'initier un spin à plat n'est pas un gros souci. Vous initiez un spin à plat à 150 mètres du sol dans une énorme thermique parce que vous avez mis trop de frein, vous pourriez avoir un truc, vous pourriez enchaîner et finir dans une situation d'auto-rotation assez rapidement, ce qui est vraiment dynamique. Donc je veux vous encourager tous à en faire plus si vous le pouvez, plus de SIV. Prenez une aile avec laquelle vous êtes vraiment à l'aise et pratiquez-la vraiment, pratiquez, pratiquez. J'ai eu une situation lors de l'un des jours de course dans le Narco, on partait juste après le

départ vers Deviz, dans un endroit notoire où l'air est notoirement turbulent, et j'ai eu un assez bon tip tuck d'un côté et je suis allé chercher pour compenser, quand j'ai voulu compenser celui-là, j'ai eu un énorme coup de l'autre côté et j'ai levé les yeux et je me suis dit "wow, il n'y a pas beaucoup de cette aile ouverte" et je me demandais si elle volait encore et j'ai jeté un coup d'œil rapide au sol et j'étais à seulement 90 mètres des arbres, donc j'ai dû prendre une décision très rapide, soit lancer, soit gérer ça. Et puis j'ai entendu mon vario faire tout ce bruit de plongée et j'ai réalisé que j'étais instantanément dans une situation de décrochage parachutal et, vous savez, si je n'avais pas eu autant de pratique au-dessus de l'eau et fait autant de SIV, ça aurait définitivement été une situation de parachute de secours. Alors j'ai juste fait décrocher très vite, je l'ai lâché, il est parti un peu de manière asymétrique, j'ai dû revenir en décrochage parachutal puis le lâcher à nouveau et m'envoler et entrer dans la thermique et continuer la course. Ce n'était pas un... mais vous devez faire ça, surtout quand vous êtes si bas, ça doit être automatique. Et je pense qu'une autre chose que les gens font, et je vois ça encore et encore, c'est, vous savez, Rev en a parlé dans son podcast et c'est tellement précieux à chaque étape de votre vol, même s'il s'agit d'un vol de 10 heures, vous devez être constamment conscient de "maintenant je suis à 300 mètres, maintenant je suis à 1500 mètres, maintenant je suis à 60 mètres". Vous devez savoir exactement combien de hauteur vous avez pour que si quelque chose tourne mal, vous sachiez approximativement combien de temps il vous reste avant que ce soit une situation de lancer. Vous savez, dans cette situation pour moi, j'avais quelques secondes, si ça n'avait pas marché, j'aurais vraiment dû lancer. Vous savez, à 90 mètres, vous n'avez presque plus rien, donc pour quelqu'un d'autre, si ça leur était arrivé, ce serait un scénario de lancer instantané. Et il y a eu beaucoup de gens qui ont lancé cette semaine et qui allaient bien, et il y a eu pas mal de gens qui ne l'ont pas fait, certains allaient bien, mais certains ne l'allaient pas. Donc c'est juste la preuve que les parachutes de secours fonctionnent vraiment, mais il faut les sortir. On a dit ça plusieurs fois dans l'émission, mais je veux juste réitérer ça. Très bien, assez de sérieux, entrons dans cette discussion très sympa avec Adrian Garza. Le son est difficile ici, on était assis dans le jardin près d'Evandro où nous logions pour la compétition et il y a des camions et des chiens.

[00:15:34] C'est du Mexique classique, mais je trouvais ça plutôt sympa. On a fait de notre mieux pour étouffer la majeure partie du bruit, mais il y aura un peu de bruit de fond. Je pense que vous allez trouver ça très inspirant. On va parler de sauts de volcans au Mexique. S'il vous plaît, profitez bien de cette discussion très cool avec mon ami Adrian Garza. Adrian,

[00:16:02] Bienvenue sur Mayhem, c'est super de te rencontrer et de passer un peu de temps avec toi cette semaine. Je suis désolé que tu n'aies pas pu nous rejoindre pour la Sky Race, c'était génial, mais un grand merci à Marco pour avoir organisé une super compétition, c'était vraiment sympa. Via est passé comme d'habitude, six super jours de vol. Mais ouais, j'ai hâte de discuter avec toi parce que tu fais des trucs vraiment cools. Tu es un pilote très récent, donc on va parler des volcans et de X-Alps parce que tu vas soutenir Marco pendant la course. Et aussi de l'apprentissage, des bébés, de la famille, de la vie à Mexico City et de la poursuite de tes objectifs. Alors, je me demandais par où on allait commencer... pour commencer ici, on va juste avoir

[00:16:41] **Adrian Garza:** une expérience incroyable

[00:16:41] **Gavin McClurg:** vol de parachutisme parce que, euh, on vient de le faire pendant les 20 dernières minutes et l'enregistrement ne fonctionnait pas, donc on recommence, mais on a fait une petite répétition générale, une petite répétition générale, ouais, ouais. Mais, euh, c'est assez incroyable, tu racontes encore l'histoire des 30 vols, puis le fait d'aller faire ton premier vol au-dessus d'un grand volcan pour

[00:17:01] **Adrian Garza:** Bien sûr, oh merci de nous accueillir, Gavin, je suis super content. Alors oui, j'ai appris à voler ici à Valle. Ma mère et mon père avaient fait un voyage au Pérou et elle avait fait un vol en tandem à Lima et elle avait adoré. Du coup, elle m'a mis là-dedans et je suis super content qu'elle l'ait fait. On a appris à voler ensemble ici avec Marco et dès le début, quand elle a eu l'idée, la première chose qui m'est venue à l'esprit, c'était : tu sais, je grimpe déjà ces grandes montagnes et j'adorerais pouvoir décoller du sommet. Donc c'était un peu ma motivation principale quand j'ai commencé. Ça a évolué depuis, mais c'est comme ça que ça a commencé. Alors, après mes 30 vols et mon examen pratique et théorique pour obtenir ma licence, le vol numéro 31, mon premier vol en solo, mon vrai premier vol en solo, allait se faire depuis l'un des grands volcans de Mexico City, qui est un volcan de 5 230 mètres de haut. C'est à environ deux heures de Mexico City, donc je me suis préparé pour ça avec l'équipement dont j'aurais besoin, en vérifiant les prévisions météo. J'étais déjà allé sur la montagne plusieurs fois tout seul, j'avais même campé au sommet et j'avais

fait le tour du volcan, donc je le connaissais bien. C'est assez accessible depuis Mexico City pour une ascension d'un week-end, c'est environ deux heures de route jusqu'au camp de base qui est à environ 3 900 mètres, et de là au sommet, c'est probablement entre quatre et cinq heures, et au total c'est une journée de 10 heures si tu redescends à pied aussi. Donc je voulais vraiment voler depuis ce volcan, je savais que d'autres personnes l'avaient déjà fait.

[00:18:56] et je voulais aussi faire ça, alors j'y suis allé un samedi. J'y suis allé tranquillement pour m'habituer à l'altitude et j'ai commencé tôt. Une fois arrivé au sommet, il m'a fallu environ une heure pour tout préparer et être prêt au décollage, juste parce que j'avais grimpé pendant quatre ou cinq heures avec un sac à dos d'environ 10 kilos sur le dos et que je devais me réhydrater et manger. Comme je le disais, à cette altitude, parfois, juste faire ses lacets quand on est essoufflé par ses bottes, c'est déjà quelque chose. Tout ce qui se fait habituellement assez facilement devient beaucoup plus compliqué là-haut.

[00:19:50] et bien sûr, tu veux avoir l'esprit clair pour pouvoir juger des conditions et vérifier ton équipement et tout ça, tu sais.

[00:19:58] **Gavin McClurg:** tu as beaucoup de temps en altitude, beaucoup d'expérience en montée et ce genre de choses, parce que je sais que ça peut être comme quand j'ai commencé à apprendre... je vais juste t'interrompre sur ta première fois, mais quand j'ai commencé à apprendre et que je passais mon P2, je traversais à peu près la même phase que toi. C'était mon dernier vol de validation et j'étais avec des amis qui étaient de bons pilotes, puis mon instructeur et... enfin, c'était en milieu de journée, il faisait chaud et ce n'était pas très haut. C'était à l'extérieur de Salt Lake City, donc rien à voir avec ce dont tu parles. Mais mon instructeur me regardait et j'avais vraiment du mal, genre, est-ce que je tourne à droite ou à gauche ? Il voyait bien que j'étais complètement perdu et que j'étais...

[00:20:44] genre « oh mon Dieu, comment je peux avoir l'impression de piloter comme ça ? » et il m'a dit « oh »

[00:20:49] **Adrian Garza:** Ouais, t'as raison. Ouais, je vais demander de l'aide et il, il...

[00:20:49] **Gavin McClurg:** il est juste venu me voir vraiment gentiment et il m'a dit : Gavin, aujourd'hui, c'est fini. Tu sais, il le savait, c'est tout. Alors, est-ce que tu te sentais assez à l'aise pour savoir, tu sais, faire la différence entre un petit peu de...

[00:21:00] **Adrian Garza:** le mal des montagnes

[00:21:00] **Gavin McClurg:** et d'être un peu déconnecté.

[00:21:02] **Adrian Garza:** Ouais, j'ai déjà fait de la montagne plusieurs fois avant, et environ un an et demi avant ça, je suis parti en expédition d'alpinisme au Pérou et j'ai gravi un sommet de six mille mètres. J'ai donc vraiment beaucoup m'entraîné pour ça. J'ai même atteint le sommet de cette même montagne quatre fois en un mois, d'affilée le week-end. Et quand j'ai commencé ça, je me suis plongé dans la littérature sur l'acclimatation, l'entraînement en altitude et tout ça. J'ai lu beaucoup de livres et d'articles, et mon arme secrète pour ça, c'était un générateur hypoxique que j'ai à la maison. C'est une petite machine qui fait probablement le même bruit qu'un système de climatisation autonome, et ce qu'elle fait en gros, c'est qu'elle retire l'oxygène de l'air et le remplace par de l'azote, ce qui est de toute façon la composition principale de l'air. Donc ce n'est pas toxique ou quoi que ce soit, et on peut s'en servir pour simuler l'altitude.

[00:22:14] Comme je savais que je voulais faire ces voyages en marche et vol, je l'ai utilisé avant. Je l'avais déjà utilisé quand je suis allé au Pérou, donc avant d'y aller, je dormais dans une petite tente en plastique qui couvre le corps à partir de la poitrine. On dort dedans et on peut augmenter progressivement l'altitude jusqu'à se sentir à l'aise. Et vous savez, ça dépend de vos objectifs. Déjà à Mexico City, on est assez haut comme ça. Je veux dire, on est à 2 200 mètres, ce qui est presque... oh, c'est aussi haut qu'Aspen ou plus haut que Denver, vous voyez, c'est assez haut. Donc si vous ajoutez 2 000 mètres de plus par-dessus, vous êtes déjà à 4 200.

[00:22:59] donc vous commencez à augmenter progressivement l'altitude simulée et j'ai un oxymètre de pouls que je porte avant d'aller me coucher, et je vérifie mon pouls et mon taux d'oxygène au réveil aussi, en essayant de rester entre 80 et 90. Donc, petit à petit, quand vous commencez à l'utiliser, vous voyez qu'à la même altitude simulée, vous avez un taux d'oxygène plus élevé.

[00:23:30] donc votre corps commence à s'y habituer et vous utilisez ça pour calibrer l'intensité de votre entraînement à l'acclimatation. Toute cette période m'a vraiment fait prendre conscience de, enfin, de toute la théorie derrière ça et aussi, plus important comme vous l'avez mentionné, de la façon dont mon corps réagit quand il commence à être en hypoxie. Et avec cette même machine, vous pouvez aussi faire des intervalles hypoxiques : vous portez un masque sur le visage et je peux... le monter jusqu'à 8 000 mètres et juste respirer l'air pendant cinq minutes, puis vous l'enlevez et vous faites une pause de deux ou cinq minutes, puis vous le remettez. Ou vous pouvez faire la même chose pendant que vous faites de l'exercice, comme sur un tapis roulant ou quelque chose comme ça. Ça vous donne vraiment beaucoup de pratique pour observer et ressentir les effets de l'hypoxie et de l'altitude, ce qui m'a vraiment aidé pour ce voyage au Pérou et pour faire ces voyages en haute altitude. J'ai commencé à dormir dans cette tente pendant environ six semaines avant de prévoir de partir, donc ça m'a donné un énorme avantage quand je suis arrivé là-bas et on peut vraiment le sentir, je veux dire, votre fréquence cardiaque au repos chute vraiment, votre corps produit en fait plus

[00:24:52] **Gavin McClurg:** d'oxygène que vous ne le pensez pas, vous en produisez en fait plus que vous ne le pensez, vous en produisez réellement plus

[00:24:52] **Adrian Garza:** tes globules rouges et tu as beaucoup plus de capacité aérobie qu'avant et ton seuil aérobie augmente vraiment, donc tu peux forcer davantage avant de commencer à ressentir un manque d'oxygène, c'est

[00:25:07] **Gavin McClurg:** un truc de hacker super cool, genre Tim Harris, ouais

[00:25:10] **Adrian Garza:** J'aime bien, ouais. Je veux dire, c'est super utile. Je sais que Michael Phelps utilise un truc comme ça, et l'équipe de soccer des États-Unis s'est entraînée avec l'un de ces appareils avant de monter à Mexico City pour un match parce qu'il y a une différence. Donc beaucoup de grands athlètes l'utilisent, et je pense que ça va probablement être utilisé plus souvent. Et vous savez, en alpinisme, c'est sûr qu'il y a des agences qui commencent à louer ce genre d'équipement à leurs clients pour des gros voyages, de grosses montagnes dans l'Himalaya ou dans les Andes, et ça leur permet vraiment de réduire le temps nécessaire pour faire l'un de ces voyages.

[00:25:54] **Gavin McClurg:** vous n'avez pas besoin de vous acclimater autant une fois sur place, vous avez déjà fait une grande partie du travail difficile.

[00:25:58] **Adrian Garza:** Exactement, donc ça te fait gagner beaucoup de temps et je pense que ça rend le truc beaucoup plus sûr. Tu sais, quand on est à l'étranger et qu'on mange des aliments différents, ou même qu'on boit une eau différente, ça peut vraiment bousiller ton système digestif et teaffaiblir avec le temps. Donc, juste en gagnant ce temps, je pense que c'est vraiment beaucoup plus sûr et plus utile. Et c'est aussi comme avoir du carburant de réserve dans le réservoir au cas où quelque chose tournerait mal ; tu seras beaucoup plus bien équipé et préparé pour gérer, tu sais, un imprévu où tu devras te pousser plus fort que prévu.

[00:26:33] **Gavin McClurg:** Je vous emmène sur une petite route super sympa là, on devra y revenir parce que c'est fascinant et je pense que c'était très pertinent. Vous avez peut-être lu certaines des études de Matt Wilkes qu'il a menées en cross country avec Tom Doraldo et les gars qui ont beaucoup volé au Pakistan et dans l'Himalaya. Ils ont fait un travail fascinant sur ces gars-là parce que, oui, c'est assez différent de ce qu'on fait quand on fait du thermique ; on peut monter très vite et ils découvrent que ça affecte les gens de manières très différentes. C'est une recherche assez intéressante. Bon, on revient à votre... on revient à votre histoire. Vous allez faire la moitié, et bien moins que la moitié du temps parce que vous allez pouvoir descendre, mais vous êtes en phase d'ascension ce premier jour, ramenez-nous là-dessus.

[00:27:19] **Adrian Garza:** Alors j'arrive au sommet, c'est assez tôt le matin, je prépare tout, il y a un peu de vent et j'avais vu des gens, enfin j'avais vu les vols de personnes qui avaient déjà fait ça, mais le vent vient dans la direction complètement opposée. Donc ce que j'avais imaginé était, vous savez, inutile à ce stade, j'ai dû improviser et trouver un autre décollage, et ça a bien marché. J'ai pu décoller et c'est une sensation, c'est comme votre tout premier vol, où vous êtes nerveux, super excité, et vous voulez tout imprégner, vous voulez avoir des photos du vol, vous voulez avoir de la vidéo, vous voulez regarder autour de vous... et il faut piloter l'aile bien sûr. Du coup, tout est passé vraiment vite, c'était comme un vol de 12 minutes parce qu'au début, j'étais vraiment inquiet de la façon dont l'aile allait se comporter près du volcan.

[00:28:23] ...à quelle vitesse elle allait couler, vous savez, dans l'air qui est beaucoup moins dense là-haut. Donc, c'était ma première expérience de vol à cette altitude. Il y avait beaucoup de choses qui se passaient, beaucoup d'excitation, et c'est passé vraiment vite. C'était quelle aile ? C'était... c'était mon aile d'école. Comme je savais que je voulais faire ça quand j'ai commencé à apprendre, j'ai pris une aile qui est une...

[00:28:53] C'est une extension de leur deck, c'est leur aile débutant ou d'école. Je pense que c'est une excellente aile pour commencer quand on apprend, parce que ça rend le maniement au sol plus amusant comme elle ne pèse pas autant, et la sellette est aussi plus légère. Elle a une protection dorsale et une protection contre l'air en bas. Donc oui, c'est une aile A, qui est aussi une aile au cas où vous rencontreriez de la turbulence ou quelque chose d'étrange, et c'est aussi agréable de savoir que vous n'allez pas toucher le sol aussi vite à l'atterrissage, parce que j'ai atterri à 3 800

[00:29:39] mètres, ce qui est encore assez haut. Je pense donc que c'est un bon choix pour ce genre de situations. Je veux dire, j'ai pu fonctionner avec mon aile débutant et aussi comme une aile de secours, je la garde maintenant comme une aile de haute performance aussi.

[00:29:54] **Gavin McClurg:** Est-ce qu'il y a eu un moment, tu sais, pour ton 31e vol et ton premier sans instructeur, où tu t'es dit là-haut : « Mais qu'est-ce que je suis en train de faire ? Est-ce que je sais ? » Est-ce qu'il y a eu un vrai doute sur toi-même ?

[00:30:08] **Adrian Garza:** Pas une seule fois. J'étais en l'air, donc j'étais trop excitée pour m'inquiéter, ouais. Mais carrément, une fois que j'ai atteint le sommet — et je dirais même avant ça — parce que je randonnais seule et tu as genre quatre heures et demie ou cinq heures pour que cette petite voix dans ta tête te dise tout et n'importe quoi. Donc j'ai eu largement le temps de me demander si je ne dépassais pas mes limites ou non, si je devais le faire ou pas. Et quand il fait encore nuit, on ne voit pas vraiment à quoi ressemble le ciel, et puis quand le soleil commence à se lever, tu essaies d'observer tout en continuant de marcher, tu es essoufflée et un peu en hypoxie, donc ouais, c'est sûr qu'il y a eu beaucoup de moments où je me suis constamment...

[00:30:54] vous savez, est-ce que c'est toujours quelque chose que je veux faire ? Est-ce que c'est toujours ce que je veux faire ? Est-ce que les conditions sont toujours celles auxquelles je m'attendais ? Est-ce que le vent a toujours l'air de faire ce que je pensais qu'il ferait ?

[00:31:05] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu avais fixé des paramètres à l'avance, genre si c'est X ou Y, je ne le fais pas ?

[00:31:12] **Adrian Garza:** euh, bah tes vérifications de vol habituelles, genre si la météo change vraiment et qu'il pleut ou que je ne vois pas l'atterrissage, des trucs normaux comme ça, mais aussi comme je savais qu'il allait y avoir un peu de vent, si je ne me sentais pas à l'aise avec l'aile sur le sommet même avant le décollage, je ne pensais pas être capable de gérer l'aile qui passerait au-dessus de ma tête, alors j'allais abandonner, ou si je ne trouvais pas d'endroit où je sentais que si quelque chose tournait mal, je serais quand même en sécurité, donc je voulais avoir assez d'espace derrière moi, tu vois, je voulais m'assurer que si

[00:31:58] devant moi, j'avais aussi le temps d'abandonner ou, si je trébuchais ou quelque chose, de ne pas tomber dans le vide. Donc, toutes ces choses me trottaient vraiment dans la tête, et le décollage que j'avais en tête ne fonctionnait pas parce que le vent venait de différentes directions. C'est aussi pour ça que ça m'a pris une heure pour vraiment me préparer, vous voyez.

[00:32:22] pour vérifier à nouveau et aussi pour m'assurer que je réfléchis toujours correctement, que je ne suis pas en hypoxie et que je suis toujours convaincu, vous savez, après avoir été là pendant une heure, que je veux toujours le faire. Et d'un autre côté, je m'inquiète aussi, vous savez, que ça commence à être tard, que ça va peut-être se développer bientôt, que ça va devenir plus venteux, donc on peut se sentir pressé ou est-ce que c'est une tentation d'être pressé à cause de ça ? C'est donc une question d'équilibre, de prendre le temps de s'assurer qu'on est à l'aise avec la situation sans se laisser mettre la pression par le changement possible des conditions, tout en étant conscient que si les conditions changent, on peut abandonner, n'est-ce pas ? Et il faut monter avec la mentalité et l'état d'esprit que...

[00:33:12] que vous pourriez devoir redescendre à pied et que c'est correct, il faut aussi apprécier cette partie, sinon vous allez vous mettre beaucoup de pression. Donc...

[00:33:22] **Gavin McClurg:** Je veux dire, c'est une progression super inhabituelle pour un pilote. Et je sais que Marco est un instructeur très sûr, vraiment très bon ; je l'ai vu enseigner, il est incroyable. On dirait que tu lui en as parlé à l'avance, quelle a été sa réaction ? Qu'est-ce qu'il en a pensé ?

[00:33:42] **Adrian Garza:** Alors, avant de faire ce premier vol sur un volcan, j'ai parlé à Marco et je lui ai expliqué mon plan. À ce moment-là, je connaissais les prévisions et je lui ai dit ce que je comptais faire. Il m'a donné quelques conseils aussi, genre fais attention au moment de l'atterrissage parce que tu vas aller plus vite, des trucs pratiques comme ça, et envoie-moi un message quand tu auras atterri. Donc ouais, il a été vraiment solidaire. Et je pense que c'est aussi le cas pour n'importe quel très bon instructeur ou professeur, ils sont vraiment doués pour évaluer où leurs élèves en sont, quand ils sortent de leur niveau d'expérience habituel ou de là où ils devraient être. Donc ouais, ce n'est pas la progression typique, et ce n'est pas comme si j'avais prévu que mon premier vol en solo devait être sur un volcan, ce n'est pas comme ça que ça s'est passé. J'ai dit que c'était quelque chose que je voulais faire finir par faire quand je serais prêt, quand mon instructeur estimera aussi que je suis prêt.

[00:34:47] Et au moment où est arrivé mon troisième vol et mon premier vol en solo, je volais déjà depuis un moment et vous

[00:34:54] **Gavin McClurg:** ... c'est, c'est, c'est, c'est, c'est, c'est, c'est, c'est, c'est, c'est, c'est, c'est, c'est, c'est

[00:34:54] **Adrian Garza:** j'ai fait le P2 deux fois parce que j'ai commencé une semaine complète comme un cours intensif mais je n'ai pas pu finir et ensuite je l'ai refait avec ma femme, donc j'ai eu plus de temps pour m'entraîner. J'ai aussi fait un SIV avant ça, ce qui m'a vraiment aidé à avoir plus de confiance avec l'aile et, vous savez, à gérer ce genre de situations. Et je pense aussi avoir un parcours assez atypique ; pour une chose, j'ai été sur ces mêmes montagnes, vous savez, plusieurs fois tout seul et

[00:35:26] puis une

[00:35:28] **Gavin McClurg:** chose que

[00:35:28] **Adrian Garza:** j'en fais partie un peu plus, vous voyez

[00:35:35] **Gavin McClurg:** c'est donc une façon de faire

[00:35:35] **Adrian Garza:** pour vous avoir

[00:35:37] autour, donc je pense que c'est une chose

[00:35:40] **Gavin McClurg:** façon dont je fais partie

[00:35:40] **Adrian Garza:** un petit peu de

[00:35:41] **Gavin McClurg:** un vrai joueur

[00:35:41] **Adrian Garza:** je, je...

[00:35:42] **Gavin McClurg:** c'est que j'ai été sur

[00:35:42] **Adrian Garza:** ce chemin pour

[00:35:44] **Gavin McClurg:** ça fait longtemps et un jour je me suis dit : oh non, je ne savais pas que des trucs comme ça existaient et

[00:35:44] **Adrian Garza:** J'ai fait beaucoup de patinage artistique et j'ai aussi fait un peu de cerf-volant avec différentes tailles et types de cerfs-volants, vous savez. Je pense aussi que ça m'a facilité la tâche pour ressentir l'aile en parapente, même si c'est une technique différente et tout le reste. Mais je pense que ça m'a aidé à progresser un peu plus vite que si je n'avais pas fait ça.

[00:36:12] Je pense que c'était plutôt une coïncidence : au moment de mon premier vol en solo, j'ai senti que j'étais prêt et ça a fonctionné.

[00:36:22] **Gavin McClurg:** Alors, tu as ce vol de 12 minutes, et le truc qui te frappe le plus, c'est que c'est pas assez long ? Exactement.

[00:36:30] Alors, et après ? Ouais, je veux dire,

[00:36:32] **Adrian Garza:** C'est cool que tu puisses descendre en 12 minutes au lieu de trois heures, mais tu ne cherches pas l'efficacité à moins de faire de la compétition, non ? Alors après ça, je me suis dit, tu sais, il faut que je refasse ça, et il faut que ça dure plus longtemps que ça, tu vois ?

[00:36:50] Alors, vous savez, l'aventure. L'avantage de vivre à Mexico City, c'est que je peux, vous voyez, attendre que les conditions soient bonnes. Si vous volez sur votre site habituel, vous avez ce luxe, mais vous ne l'avez pas quand vous voyagez, donc j'ai dû en profiter. Je suis donc reparti là-bas environ un mois plus tard, et je savais que le vent allait frapper le volcan de façon assez perpendiculaire. C'est un volcan assez allongé.

[00:37:19] Et à ce moment-là, je me suis dit que je pourrais peut-être... j'ai pu planer pendant, je ne sais pas, peut-être 20 minutes près du glacier. Il y a deux glaciers sur ce volcan. Et j'ai réussi à décoller, je me suis dirigé vers le glacier central et j'ai pu planer.

[00:37:40] Et j'ai fait ça pendant genre 20 minutes, et j'ai essayé de revenir pour voir si je pouvais survoler le sommet, mais je n'ai pas réussi. Je n'ai pas eu l'altitude, donc j'ai dû faire demi-tour. Et à ce moment-là, j'étais content. J'étais satisfait, et je me suis dit : « Bon, c'est déjà un vol plus long. » J'ai pris quelques vidéos, quelques photos, j'ai coché les cases. Vous voyez, je me sentais bien. Et en plus, je commençais à avoir un peu froid, non ? Parce que, vous savez, avoir le vent dans le visage pendant 30 minutes à 5 200 mètres, il faisait probablement proche de zéro degré Celsius. Et avec l'hypoxie, on a plus vite froid. Alors je me suis dit : « Bon, autant aller atterrir. » Et quand j'étais à 4 600... À 4 600 mètres, je traversais à nouveau une partie basse du volcan, et puis je suis tombé sur cette convergence.

[00:38:32] Alors, j'avais le soleil qui se levait à l'est, le vent venait de l'ouest, et je suis tombé sur cette thermique, et elle m'a juste propulsé de 4 600 à 5 200 mètres à nouveau. Donc, je suis remonté là où j'étais au décollage. Et j'ai pu revenir... presque au début de mon vol et planer au-dessus des glaciers encore une fois aussi longtemps que je voulais jusqu'à ce que, vous savez, mes doigts commencent à avoir froid. Je n'avais mis que mes gants de doublure parce que je voulais pouvoir manipuler les lignes plus facilement au décollage. Et je ne m'attendais pas à pouvoir rester là-haut pendant une heure. Donc, en gros, j'ai juste eu froid, et c'est pour ça que j'ai dû atterrir.

[00:39:18] C'était donc un vol d'une heure contre les 12 minutes du premier. Et c'est mon vol préféré jusqu'à présent.

[00:39:27] **Gavin McClurg:** Wow. Sur tous les volcans que tu as faits. Ouais. Ouais, wow. Et je crois comprendre que tu as fait le Pico de Orizaba, celui sur lequel Cedar a fait le film pour les débutants, c'est bien ça ?

[00:39:37] **Adrian Garza:** Ouais. Ouais, alors merci beaucoup à Cedar d'avoir fait ça. Et j'avais vu ce film avant de commencer à voler, donc ça a beaucoup contribué à me motiver pour aller faire ça.

[00:39:49] **Gavin McClurg:** Ah, vraiment ? C'était donc le catalyseur du volcan ? Ouais. Oh, wow.

[00:39:52] **Adrian Garza:** Cool. Ouais, donc depuis que... j'ai

[00:39:54] **Gavin McClurg:** j'ai été sur

[00:39:54] **Adrian Garza:** Ces réseaux sociaux, je fais partie de ces groupes d'alpinisme locaux, et quelqu'un a vu ça et l'a partagé. Genre, « wow, ça a l'air super cool, je dois faire ça un jour ». Donc entre ces deux vols sur l'Iztaccíhuatl, je suis allé faire un vol au départ du Pico de Orizaba. Et c'est le troisième plus haut ? C'est le troisième plus haut en Amérique du Nord. Ouais. Donc il y a Denali en Alaska, puis le mont Logan au Canada. Et ensuite Orizaba au Mexique. Il fait 5 600 mètres, un peu plus que ça. OK. Environ 18 000 pieds. Ouais. Ouais. C'est assez haut. Il y a aussi un glacier dessus. Et Cedar et son équipe, ils sont montés par la face nord du glacier.

[00:40:42] Je suis monté par la face sud parce que j'étais encore seul. Et sur la face sud, on peut monter un peu plus haut sur l'approche du camp de base. Donc au lieu de commencer à 4 200... on commence genre à 4 500. Alors, 300 mètres à cette altitude, ça fait vraiment une grosse différence ici.

[00:41:03] Et je suis arrivé au sommet et il y avait vraiment beaucoup de vent. Les prévisions annonçaient 10 kilomètres par heure, puis 15. Et quand j'y étais, c'était nettement plus de 15, probablement plus proche de 20, 25.

[00:41:21] Avec le recul, j'aurais probablement dû redescendre à pied. Je me suis vraiment demandé si c'était toujours la bonne chose à faire. J'avais aussi peur d'être projeté en arrière si je perdais le contrôle de l'aile et de tomber dans le cratère du volcan, qui est vraiment, vraiment profond. Et s'il n'y a aucun moyen de s'en sortir si on tombe. Donc, c'était clairement dans un coin de ma tête. Alors j'ai grimpé un peu plus bas sur le... versant sud, jusqu'à un point où j'ai senti que j'avais assez de distance entre moi et le cratère. Ce n'était donc plus un danger aussi important.

[00:42:05] Et j'aurais eu le temps de réagir si quelque chose tournait mal. Alors j'ai décollé et ce n'était pas un décollage élégant, mais je pense que ça s'est bien passé. Et puis une autre erreur ici, j'ai commencé à... Enfin, la première chose que j'ai faite, c'est de tourner pour ne plus avoir le cratère derrière moi. Et puis une fois que j'ai fait ça... Quand j'ai fini, j'ai commencé à tâtonner avec la caméra pour l'allumer, la caméra vidéo. Ça a probablement pris 20 secondes ou moins. C'est assez rapide. Mais quand j'ai regardé à nouveau vers ma, vous savez, ma route de vol que j'avais prévue, j'ai réalisé que je n'avançais pratiquement pas du tout. Encore une fois, c'est une aile A. C'est une aile d'école. Elle n'est pas vraiment faite pour percer, vous savez, des vents de plus de 20 kilomètres par heure.

[00:42:54] Je ne faisais qu'essayer de planer. Je descendais tout droit. Et puis, avec l'accélérateur activé, j'ai enfin commencé à avoir un peu de vitesse vers l'avant.

[00:43:04] Et j'ai dû atterrir sur le volcan à nouveau. Je ne pouvais pas descendre. Du coup, à ce moment-là, soit je tournais à gauche pour aller vers Veracruz quelque part, et on verrait comment retourner à la voiture, soit j'atterrissais sur la montagne, je ramassais mes affaires et je rentrais à pied pour le reste du chemin. J'ai atterri à 4 900 mètres. Et ça a pris... genre une minute et demie. Genre 600 mètres de dénivelé en une minute et demie. Waouh. Super rapide. Et après, j'ai juste rangé mon aile et j'ai fait le reste du chemin à pied. J'ai dû traverser un peu pour retrouver la route et ensuite redescendre à pied. Au final, ça aurait été plus rapide de simplement marcher une fois arrivé au sommet au lieu de voler, de traverser, puis de ranger son aile dans le sable volcanique sur une pente.

[00:43:56] Et retourner à la voiture. Donc c'est

[00:43:59] **Gavin McClurg:** pas sans ses défis. Ouais. Alors, ouais, ça

[00:44:02] **Adrian Garza:** Ça a l'air vraiment glamour, non ? Ouais. Tu décolles du sommet et tu es en bas en un rien de temps. Mais ça ne se passe pas toujours comme ça. Et qu'est-ce que...

[00:44:12] **Gavin McClurg:** comment tu t'y prends maintenant que tu l'as fait et qu'on va aborder... Je sais que tu en as fait bien plus, mais comment tu fais pour les prévisions et pour analyser tout ça ? Parce que, je veux dire, ces montagnes sont si hautes. Elles créent leur propre météo. Je sais. Tu décolles super tôt, genre juste au lever du soleil. Donc, idéalement, les conditions sont assez calmes. Mais, tu sais, comme à Cedars-Film et les fledglings, il y avait un peu de vent là-haut. Et je sais qu'ils ont passé beaucoup de temps ici avant même de tenter quoi que ce soit parce qu'il y a du vent jour après jour après jour. Explique-moi ton processus là-bas parce que tu es aussi un peu limité en temps, non ? Tu fais ça le week-end, c'est bien ça ?

[00:44:51] **Adrian Garza:** Ouais. Ouais. En général, je n'ai que les week-ends de libres pour ça. Mais le plus important pour moi, c'est d'avoir assez d'expérience spécifiquement sur ces montagnes pour pouvoir vérifier les prévisions. Et puis, je ne m'engage jamais à y aller avant la veille, genre, pour être prêt. Je suis déjà emballé, je sais que je suis bien entraîné et que j'ai pris le temps pour ça. Mais si la veille, les choses changent vraiment, alors j'attendrai une autre fois, un autre week-end.

[00:45:28] **Gavin McClurg:** Et qu'en est-il, tu as fait les deux premiers en janvier, tu as dit que c'était en janvier. Alors, est-ce que c'est maintenant la saison pour faire ces volcans en hiver ?

[00:45:37] **Adrian Garza:** Ouais, je pense que c'est maintenant que vous avez les meilleures chances de pouvoir vraiment décoller des sommets. Ici, à Mexico City, on a un peu deux saisons. C'est comme la saison des pluies et la saison sèche. Du coup, la saison d'alpinisme coïncide vraiment avec la saison de vol. C'est parfait. Vous avez une probabilité très faible de gros systèmes d'orages, de gros développements nuageux, ce genre de trucs. Donc c'est bien

que ces deux choses coïncident ici, au moins.

[00:46:14] Et mais, ouais, je veux dire, au final, il faut toujours être prêt à redescendre à pied si les choses changent. Et j'essaie toujours de vérifier la météo au dernier moment. Et pendant toute la montée, j'essaie d'observer autour de moi pour voir ce que fait la météo, si ça ressemble toujours à ce que je pensais faire. Et si ça change, et là tu... Et est-ce que tu...

[00:46:39] **Gavin McClurg:** Tu utilises des prévisions spécifiques au parapente comme XC Skies et ce genre de trucs ? Ou plutôt quelque chose comme Noah ? Et t'imagines que ces montagnes n'ont pas de caméras de vent au sommet.

[00:46:49] **Adrian Garza:** Non, je veux dire, certains en ont des webcams. Donc, on peut au moins regarder s'il y a des nuages là-bas. Et j'utilise ce site qui s'appelle Mountain Forecast, et je pense qu'ils utilisent les données du GFS. Ouais, donc je pense que c'est assez précis et j'essaie de vérifier ce qu'il va se passer au sommet et aussi plus bas. Et aussi, je veux dire, pour n'importe quel vol en parapente dans un nouvel endroit, on essaie de regarder le système météo global, voir s'il y a quelque chose de bizarre dans la zone. Comme ici, on a des ouragans. Des deux côtés du pays. Donc s'il y a un ouragan de l'autre côté du Mexique, on reste loin de ce genre de zones.

[00:47:35] Ouais. Donc il faut juste s'assurer que tout est plutôt calme dans la région en général. Ouais, le vent aide aussi. Ouais, mais pour moi, mes prévisions avec les données GFS ont été assez précises tant qu'on les vérifie tous les jours et jusqu'à la dernière minute possible.

[00:47:56] **Gavin McClurg:** Alors, pour moi, ce sont toutes des réussites, vous voyez, même les descentes à pied sont, d'une certaine manière, plus de réussites. Mais c'est quoi votre ratio victoire-défaite en ce moment, sur le nombre de ceux que vous avez réussis et ceux pour qui vous avez dû descendre à pied ?

[00:48:12] **Adrian Garza:** Je n'ai fait qu'une seule descente à pied. Super. Et j'ai réussi six fois sur des volcans élevés. Donc ça était

[00:48:21] **Gavin McClurg:** deux des premiers, tu l'as fait deux fois. Hein ? Et puis Orizaba. C'est quoi les autres ?

[00:48:27] **Adrian Garza:** Et puis il y a les autres. Il y a un autre volcan appelé La Malinche, qui fait environ 4 600 mètres. Là, j'ai volé tout droit vers le bas, il commençait à faire nuageux. Un autre, c'est le Nevado de Toluca, qu'on peut voir d'ici, depuis Valle. Et ça a été un vol vraiment super court, du bord du cratère jusqu'à l'intérieur du cratère, parce qu'il y avait aussi beaucoup de nuages, donc je dois refaire ça un jour. Et le dernier que j'ai fait était aussi sur l'Iztaccíhuatl, le premier volcan d'où j'ai décollé, mais d'un autre côté du volcan. Donc même bien au-delà du sommet sur l'itinéraire normal, c'est genre sur le... c'est

[00:49:13] enfin, on dit que ça ressemble à une femme allongée, c'est la forme qu'il a. Le sommet est sur la poitrine, et cet autre sommet est après la tête, de l'autre côté. C'est donc un peu comme un sommet distinct. Il est à 4 660 mètres. Mais l'approche se fait par le nord, d'un côté complètement différent. Et je ne connais personne qui y soit déjà allé en vol. Je cherchais quelque chose que je pourrais faire, genre en excursion d'une journée, sans avoir à camper en montagne. Donc, je peux faire ça en partant de Mexico City vers 5 heures du matin, partir, monter à pied jusqu'à 4 600 mètres, voler, et revenir le même jour. C'est donc une raison assez pratique pour laquelle j'ai cherché ça, et ça s'est avéré être un endroit où personne n'avait jamais volé auparavant.

[00:50:02] Et c'était aussi super sympa. Alors

[00:50:05] **Gavin McClurg:** Raconte-moi, dis-moi, au moment où tu as eu cette obsession... si je ne me trompe pas dans mes calculs, tu as un bébé de deux mois, donc c'était juste au moment où ta femme est tombée enceinte. Vous avez appris à piloter ensemble. Parlons un peu de cette dynamique.

[00:50:20] Est-ce qu'elle était aussi branchée par le truc du volcan ? Ou était-elle plus branchée par le vol à Valle ? Ouais. Et depuis que vous avez ce bébé, qui a maintenant deux mois, est-ce que vous prévoyez que ça change beaucoup les choses ?

[00:50:33] **Adrian Garza:** Ouais. Elle a été super présente, et apprendre à piloter ensemble était aussi un super moyen pour nous de passer du temps ensemble et faire un truc sympa. Du coup, les week-ends, on venait à Valle et on restait ici

juste tous les deux, enfin avec les autres élèves. Bien sûr.

[00:50:56] **Gavin McClurg:** C'était un

[00:50:56] **Adrian Garza:** un super moment. C'était vraiment bien pour nous en tant que couple.

[00:51:00] Alors oui, si tu es le partenaire, c'est aussi une sortie en parapente qui permet vraiment de faire fonctionner les choses.

[00:51:11] Et puis quand elle est tombée enceinte en février dernier, elle n'a plus volé depuis. Alors maintenant, on cherche la meilleure façon pour qu'elle se remette dans le bain. Ouais. Et le fait d'avoir un bébé de deux mois est clairement un facteur dans toute l'évaluation des risques de ces vols.

[00:51:38] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu trouves que ça change ta façon de voir les choses, est-ce que tu réfléchis différemment au risque et... Ouais.

[00:51:45] **Adrian Garza:** Ouais, je pense que c'est sûr. Alors, mon dernier vol que j'ai fait depuis cet autre volcan en excursion d'une journée, c'était fin novembre. On est en janvier maintenant. Et je veux dire, c'était de l'inconnu, non ? Personne n'avait volé là-bas. J'étais seul à nouveau, et j'étais déjà allé sur cette montagne une fois auparavant. Alors j'ai essayé de la gravir sans mon équipement de parapente juste pour connaître la route et les décollages possibles, sans avoir la pression d'essayer de décoller le même jour alors qu'on découvre juste l'endroit. Mm-hmm. Mm-hmm. Mm-hmm. Mm-hmm. Ouais.

[00:52:29] **Gavin McClurg:** Alors, vous...

[00:52:29] **Adrian Garza:** vous savez, le décollage que je pensais utiliser, ça n'avait vraiment pas l'air de marcher. Il n'y avait pas beaucoup de vent, donc j'allais devoir attendre, vous voyez, une petite rafale pour décoller. Et je n'avais pas de place derrière moi pour courir. Donc je ne pourrais pas courir. Et là, ça allait être un genre de saut dans le vide. Genre un décollage en falaise ? Ouais. Genre

[00:52:58] **Gavin McClurg:** une falaise

[00:52:58] **Adrian Garza:** just in front of me. So I had the equipment sorti et j'avais ma échelle déployée devant moi. Et puis, vous savez, le fait d'être parent me trottait dans la tête, non ? Alors je me suis dit, est-ce que ça en vaut vraiment la peine ? C'est ça. Je me suis dit que je pouvais toujours redescendre à pied. Et puis je me suis dit, d'accord, je vais essayer de mettre l'aile au-dessus de ma tête. Et si je peux la garder au-dessus de ma tête pendant 30 secondes, genre sous contrôle. Parfaitement sous contrôle, alors je décollerai. Et si je n'y arrive pas, alors je vais tout ranger et on verra ce qui se passe après ça. Alors j'ai essayé de lever l'aile et je n'ai pas pu la garder sous contrôle.

[00:53:43] Je pense que je devrais faire plus de maniement au sol. Je pense que ça aide vraiment dans ces situations. Mais ensuite, je me suis dit, tu sais, que j'allais ranger le matériel. Et c'est aussi beaucoup de pression de ranger ton aile et de marcher en portant ton équipement pour chercher un autre site de décollage possible, c'est un effort colossal à cette altitude. Et à cet endroit, c'est aussi très rocheux. Ce n'est pas comme si tu pouvais juste le porter sur ton épaule comme tu le ferais quand tu es sur le point de décoller sur ton site habituel. J'ai donc dû vraiment tout ranger. Donc plus tu es efficace pour ranger et déranger, plus ça aide. Alors je me suis dit, tu sais quoi, je vais chercher un autre site et si je ne trouve pas quelque chose de sûr, alors je redescendrai simplement.

[00:54:29] Et ça m'a pris peut-être une heure de plus, mais j'ai trouvé un endroit bien plus sûr. J'avais largement de la place devant moi. Ce n'était pas rocheux, c'était du sable. C'était donc beaucoup plus sûr. Il y avait un peu de neige, donc je pouvais poser l'aile sur la neige. Je n'avais pas à m'inquiéter que les suspentes ne s'accrochent aux rochers, ce qui était arrivé sur le site précédent. Tout ça, c'était, vous savez, en partie parce que je pensais à la météo, avec un bébé d'un mois à ce moment-là. Ça joue vraiment, c'est sûr.

[00:55:04] **Gavin McClurg:** Parle-moi de ta relation avec Marco et de ta préparation pour le X-Alps. Quand j'étais ici l'année dernière, il y a un an, il et moi volions ensemble dans la Menarca et il a mentionné qu'il allait probablement postuler. Et j'étais vraiment ravi de voir qu'il a été sélectionné cette année.

[00:55:23] Alors, vous étiez déjà amis avant de faire les cours avec lui ? Vous vous connaissiez avant ça ? Raconte-moi comment tout ça s'est passé. C'est un gros engagement. C'est super sympa, mais c'est, enfin, tu vas aller en Europe pour, imagine, j'espère plus que juste la course, mais ouais, c'est un gros engagement.

[00:55:46] **Adrian Garza:** Ouais, ça l'est. C'est un gros engagement en termes de temps et, tu sais, avec toute la préparation et tout ça. Donc ouais, Marco, je l'ai rencontré quand j'ai commencé à apprendre à piloter avec lui. OK. Alors

[00:55:58] **Gavin McClurg:** on en était à

[00:55:58] **Adrian Garza:** avant ça, quand je prenais encore des cours avec lui, on a commencé à parler de faire peut-être une marche et vol ensemble. On a commencé à en discuter et il était intéressé par l'aspect alpinisme. Et bien sûr, j'étais encore en train d'apprendre. J'apprends toujours, mais à ce moment-là, j'étais plutôt débutant et on n'a jamais réussi à concrétiser ça. Ça n'a jamais marché parce que, vous savez, ses week-ends sont quand il a le plus de travail et mes week-ends sont quand je peux sortir faire ce genre de trucs. Donc c'est difficile de faire coïncider les emplois du temps.

[00:56:38] J'espère qu'on pourra faire ça bientôt, avant le X-Alps. Mais ça a commencé à se dessiner alors que j'étais encore son élève. Et quand il m'a demandé, tu sais, si je voulais faire partie de son équipe pour le X-Alps, je n'ai pas hésité une seconde, tu sais, c'était juste, ouais, bien sûr, on verra plus tard comment on va s'organiser. Qui d'autre fait partie de son équipe ? Il a combien de personnes ? Son principal soutien est aussi un ancien élève et il est français.

[00:57:16] Il va venir à Dubaï plus tard ce mois-ci pour voler. On aura donc un peu de temps pour travailler sur nos plans et tout ça.

[00:57:27] Son nom s'écrit presque comme le mien, mais en français, donc Adrien. Et puis il y a moi en tant que soutien secondaire. Et on a aussi, je pense, Hector de l'équipe d'Eduardo chez Expeer. Il apporte beaucoup d'expérience. Je vais aider pour les prévisions météo et pour amener le van au bon endroit. Et on en a un autre. C'est un autre ancien élève de Marco, un Argentin qui vole ici. Il aide pour le budget, la recherche de sponsors et ce genre de choses qu'ils font avant. Et on espère qu'il sera avec nous aussi, pour aider à conduire le van, ce genre de trucs.

[00:58:16] Alors oui, trois d'entre nous dans l'équipe sont ses anciens élèves. Et Hector apporte beaucoup d'expérience. Je pense que c'est une très bonne combinaison. Ouais. Ouais. Vous allez vous régaler. Ouais.

[00:58:30] **Gavin McClurg:** Vous en êtes à un an de ce saut de volcan en volcan. Qu'est-ce qui est prévu pour la suite ? Vous voulez juste continuer ? Il y a beaucoup de volcans ici. Oui. Mais est-ce que c'est ça, et quel autre genre de vol pratiquez-vous en ce moment ? Est-ce surtout la marche et vol parce que vous n'avez que les week-ends, ou est-ce que vous faites encore beaucoup d'entraînement ici à Valle ?

[00:58:53] **Adrian Garza:** Ouais. Ouais. Alors, quand j'ai commencé le parapente, j'avais, tu sais, cette idée de ce qu'était le parapente avant. Et je ne savais pas, je n'avais pas la moindre idée des possibilités du cross country en parapente. Je pensais qu'on pouvait juste planer sur la côte, comme je l'ai fait à Lima, et descendre d'un haut sommet, et c'était tout. Mais dès que j'ai commencé à apprendre, c'est là que j'ai eu l'idée : enfin, je ne veux pas juste descendre. Je veux être capable de faire de la thermique. Je veux pouvoir faire de la thermique, en profiter et voler autour des montagnes. Et je veux continuer à essayer de faire ce genre de vols, comme depuis cet autre sommet d'où j'ai décollé. Je pense que ça devrait être possible de faire de la thermique et de monter plus haut au-dessus du sommet principal du volcan d'Ista et au-dessus de la tête du volcan, qui est un sommet vraiment difficile à gravir parce que c'est assez dangereux maintenant qu'il y a moins de glace.

[00:59:50] Euh. Donc. Je pense que c'est le genre de vols que je veux faire sur les volcans. Euh, donc un peu combiner mon aspiration initiale, euh, vous savez, de voler en descente avec ce que j'ai appris en faisant du thermique et en commençant tout juste le cross country et, et, et puis, euh, faire du Volviv plus tard. Comme, euh, euh, c'est aussi une partie de ce qui, euh, m'attire, euh, vous savez, à être un supporter des X-Sops et à découvrir l'endroit. Euh. Et voir ce que font tous les pilotes là-bas et faire quelque chose comme ça tout seul un jour. Vous n'êtes pas en compétition, mais vous savez, dans un voyage Volviv plus relax. Et oui, depuis que je vole, je veux dire, en regardant ce que font les autres

personnes autour du monde et quand on voit les trucs que vous avez faits en Alaska et dans les Rocheuses canadiennes et tout ça, et puis Antoine Girard et et Damien qui était sur l'émission récemment, je veux dire, ce qu'ils font est incroyable.

[01:00:48] Ouais,

[01:00:49] **Gavin McClurg:** ça, c'est un autre niveau. Ouais, je veux dire, toute la base

[01:00:51] **Adrian Garza:** et l'alpinisme en haute altitude. Je pense que je suis vraiment impatient de voir où ça va nous mener. Mais pour moi, c'est plutôt du thermique au-dessus des sommets des volcans et essayer de faire du bull VIP cool.

[01:01:08] **Gavin McClurg:** Adrian, je t'en prie. Je pense qu'on doit sortir ce matériel de la pluie et aller s'inscrire pour Menarca. Mais ce sont des histoires cool et je regarderai ça avec fascination si tu en fais d'autres. J'ai hâte de faire des trucs sympas avec toi dans les Alpes pour la course de juin, ce serait fantastique. Je pense que tu vas vraiment apprécier. C'est une expérience précieuse.

[01:01:32] **Adrian Garza:** Mais merci, mec. J'apprécie. Pareillement. Merci Gavin.

[01:01:39] **Gavin McClurg:** Eh bien, j'espère que vous avez apprécié ça, comme toujours. Si vous tirez quelque chose du cloud-based mayhem, s'il vous plaît, soutenez-le. Il y a plusieurs façons de le faire. Vous pouvez le partager avec vos amis sur les réseaux sociaux, en écrire un blog, en parler sur le chemin vers le lancement, et vous pouvez aussi nous soutenir financièrement. Vous trouverez les liens sur cloudbasedmayhem.com. Vous pouvez le faire ponctuellement via PayPal, Venmo ou en crypto, et vous pouvez aussi nous soutenir régulièrement. Tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission, et vous pouvez le faire sur patreon.com/cloudbasedmayhem, où vous serez aussi récompensé pour le faire. Il y a aussi plus de contenu bonus là-bas, comme des épisodes de Chrigel et des épisodes avec d'autres soutiens Patreon, alors allez voir ça. Nous avons aussi des t-shirts, des casquettes et toutes sortes de trucs. Si vous allez sur mon site cloudbasedmayhem.com, vous trouverez aussi la boutique où vous pourrez acheter ces t-shirts Patagonia.

[01:02:36] avec notre logo et le slogan « fly more talk less » au dos, ils sont super sympas. Et il y a les casquettes Recaps qu'Anika fabrique, beaucoup d'entre vous connaissent Anika, elle fait des Recaps géniaux et ils sont faits à partir de matériaux recyclés. Ils sont juste dingues, chacun est unique. Je viens juste d'en recevoir une tonne, ainsi qu'une tonne de nouveaux t-shirts et de nouvelles couleurs, alors allez voir ça. On livre partout dans le monde, on sera ravis de vous voir avec ces vêtements. Et voilà, restez vrais. Merci infiniment pour votre soutien, c'est ce qui rend tout ça possible. On se voit au prochain épisode, salut.

Deutsch

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

Show notes

Nachdem er seine Anfänger-Zertifizierung in Mexiko (30 Flüge) unter der Anleitung des 2019 Red Bull X-Alps Piloten und aktuellen Podcast-Gastes Marko Hrgetic Hrga erhalten hatte, stieg Adrian Garza für seinen allerersten Soloflug (Flug 31) einen der höchsten Vulkane Nordamerikas auf und flog ab. Und seitdem waren es nur noch Vulkane.

Der Beitrag Episode 84- Adrian Garza and Chasing thin Air erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:21] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Folge von Cloud Base Mayhem. Ich nehme das hier aus einem Hotel in Bogota auf. Ich bin auf dem Weg zu den British Nationals. Ich habe gerade ein paar unglaubliche Wochen in Valle de Bravo hinter mir. Ich habe das XC Sky Race von Marco mitgemacht. Das war die zweite Ausgabe davon. Er macht das jedes Jahr. Marco ist natürlich dieses Jahr bei den X-Alps und hat einen wirklich, wirklich coolen Wettbewerb organisiert, der genau darauf ausgelegt ist, nicht nur das Ziel zu erreichen, sondern den besten Piloten zu belohnen, der groß und schnell fliegt. Und er hat alle möglichen Algorithmen und Handicaps für verschiedene Schirme. Theoretisch könnte man also mit einem Bay-Schirm gewinnen. Hut ab vor Matt Henze, der gewonnen hat. Es war ein wirklich tolles Rennen. Wir hatten sechs Tage mit fantastischem Fliegen und dann einen freien Tag. Und dann die Monarca, 150 Piloten in der Monarca.

[00:01:09] Die Monarca war wie immer einfach fantastisch. Ich wurde wieder in die Task-Kommission aufgenommen, was zusammen mit Gunnar Sabu und Enrique Figueroa super viel Spaß gemacht hat. Wir hatten eine Riesengaudi. Und das Fliegen war absolut episch. Ein paar Tage mit ziemlich hohem OD, aber es wurde nie zu extrem. Und ja, dann noch weitere sechs Tage. Also einfach klasse. Bevor wir zur Show mit Adrian Garza kommen, der super inspirierend ist – er ist dieses Jahr tatsächlich einer der Unterstützer von Marcos X-Alps beim Rennen. Er hat damals seine P2-Sachen durchgemacht und seine 30 Flüge mit Marco absolviert, vor etwa einem Jahr. Und dann, bei seinem 31. Flug, ist er hochgegangen und hat einen der großen Vulkane in Mexiko bestiegen und ist seitdem quasi von Vulkan zu Vulkan gewandert.

[00:01:56] Es ist wirklich inspirierend. Ich fand es total cool zu sehen, wie jemand mit so wenig Flugstunden so coole Dinge anpackt. Und er hat ja viel Erfahrung in großen Höhen und beim Steigen und es klingt so, als würde er das sehr sicher machen. Ich denke, das wird euch gefallen. Es geht nicht wirklich um den technischen Aspekt des Fliegens, sondern eher um die inspirierende Seite dessen, was man mit einem Schirm machen kann. Selbst mit sehr wenig Flugstunden. Ich denke, das wird euch gefallen. Bevor wir aber zur Show kommen, wollte ich kurz über einige meiner Beobachtungen sprechen. Erstens gab es in diesem Zeitraum von zwei Wochen mindestens 16 größere Vorfälle. Und mit „größer“ meine ich zum Beispiel das Auslösen des Rettungsschirms. Die meisten Rettungsschirm-Auslösungen waren, wissen Sie, ziemlich harmlos, außer dass die Leute in einigen Fällen lange Zeit in Bäumen hingen.

[00:02:44] Aber es gab auch einige ziemlich schwere Verletzungen. Und einige Evakuierungen, einige Hubschrauber-Evakuierungen. Und die Quote ist nicht gerade gut. Ich denke, es herrschte ziemlich hoher Druck, was die Sache noch viel „würziger“ macht, als sie normalerweise ist. Aber ich habe einige Gedanken dazu, warum das Ganze passiert. Erstens sind die Leute eingerostet, wisst ihr, sie kommen an einen Ort, der für seine ziemlich scharfe Luft und Dynamik bekannt ist. Und es gibt viele Bäume und man hat oft nicht viel Platz zum Manövrieren zwischen Wolken und Bäumen. Die Leute sind normalerweise seit einigen Monaten nicht mehr geflogen. Sie sind also nicht wirklich auf der Höhe, die sie brauchen – und Mexiko-Stadt liegt auf großer Höhe. Man kommt also müder und weniger konzentriert an als üblich, oft auch wegen der Hydrierung.

[00:03:35] Eines der Probleme ist, dass die Leute müde sind. Sie haben oft vielleicht ein leichtes Magenproblem oder so etwas Ähnliches. All diese Faktoren spielen definitiv eine Rolle und sind definitiv etwas, auf das man achten muss, wenn man reist und fliegen geht.

[00:03:51] Nicht aktuell zu sein, ist ein riesiger Faktor. Ich rede im Winter immer darüber, wenn der Frühling kommt und die Thermik scharf ist – man muss damit so umgehen, als wäre es Frühling. Also, selbst wenn es ein Wettkampf ist und du für einen Wettkampf dort bist, erkenne einfach an, dass du vielleicht nicht ganz auf deiner Bestform bist. Die andere Sache, die ich oft gesehen habe, und das ist beunruhigend, sind einfach viel, viel zu viele Leute, die Schirme fliegen, die über ihrem Können und über ihrer Flugstundenzahl liegen. Das ist ein Thema, über das wir in der Show immer und immer wieder reden. Und die meisten Leute, mit denen ich spreche, die Experten, die Leute mit den wirklich vielen Flugstunden, sprechen immer davon, nicht zu schnell aufzusteigen. Nun, viel zu viele Leute steigen viel zu schnell auf. Bei der Monarca, wo wir 150 Piloten hatten, sind die Gruppen offensichtlich wirklich groß.

[00:04:37] Und viele Leute, die Schirme über ihrem Niveau fliegen, verbringen die ganze Zeit damit, nach oben auf ihren Schirm zu schauen und nicht auf die anderen Leute um sich herum. Das macht es für andere Piloten super gefährlich. Und die Gruppen machen das Fliegen in der Gruppe ziemlich riskant, sehr anders als bei PWCs, wo eigentlich jeder auf dem gleichen Schirm ist. Da ist jeder richtig selbstbewusst und schaut sich um, und ich sage nicht, dass es schlecht ist, auf seinen Schirm zu schauen. Ich mache das ständig, aber wenn du nur darauf starrst, weil du nervös bist, bist du auf dem falschen Schirm. Du solltest ihn eigentlich fühlen können, nicht nur sehen. Das ist nur etwas, über das man nachdenken sollte. Ich sehe viele Leute auf Zenos und auf dem Peak 4, der vor nur ein paar Jahren noch einer der heißesten, also ein heißer Wettkampfschirm war.

[00:05:25] Okay. Es ist jetzt ein eher entspannterer Comp-Schirm, aber es ist trotzdem ein Comp-Schirm. Der Zeno ist ein Zweileiner. Er kann definitiv, ich meine, Farmer hat den dritten Gesamtsieg in der Menarca. Man kann das Teil richtig gut fliegen. Und das nur, weil es ein stabiler Zweileiner ist. Oder die Leute sagen wirklich gute Dinge darüber. Wenn du nicht 200, 250 Stunden im Jahr fliegst und nicht jahrelange Erfahrung und eine ganze Menge SIV, also eine ganze Menge SIV auf dem Buckel hast, dann ist das viel zu heißer Schirm für dich. Nur weil er nicht so leicht wegdrückt. Man sieht diese Schirme kaum wegdrücken. Das bedeutet nicht, dass sie für dich angeblich sicher sind. Also, denk mal darüber nach. Die andere Sache, die ich immer noch unglaublich beunruhigend finde, ist, dass es nicht mehr so sicher ist wie früher. Es ist nicht mehr so sicher wie früher. Und die andere Sache ist, wie viele Leute entweder keine Satelliten-Tracker haben oder immer noch auf Spot setzen.

[00:06:15] Ihr wisst ja alle, dass ich von Garmin gesponsert werde, aber das hier ist nichts Gesponsertes. Es gab ziemlich viele Leute, die stundenlang in Bäumen feststeckten, ohne Handyempfang. Ich höre immer: „Ach, ich kann doch mit Spot meine drei kleinen Nachrichten abschicken.“ Aber bei einer großen Denali-Tour steckst du in einem Baum fest. Wäre es nicht schön, kommunizieren zu können? „Hey, mir geht's gut.“ Oder „Hey, ich habe einen Beinbruch“ oder „Hey, ich brauche einen Hubschrauber“ oder „Hey, ich brauche dringend Wasser.“ Es gab einen Typen, der bis 3 Uhr morgens drin hing und ziemlich unterkühlt wurde, weil er keine Möglichkeit hatte zu kommunizieren. Also, ihr braucht ein inReach. Ich meine, wir reisen und kaufen sehr teure Ausrüstung. Die Kosten sind einfach eine lächerliche Ausrede dafür, kein inReach zu haben. Man kann zweifache-Textnachrichten schicken, Leute wissen genau, wo du bist und was das Problem ist, und sie können die richtigen Ressourcen anfordern.

[00:07:05] Wenn Sie also ein Pilot sind und cross country fliegen,

[00:07:08] **Adrian Garza:** du kannst die richtigen Ressourcen dazu abrufen.

[00:07:08] **Gavin McClurg:** Da gibt es einfach keine Ausrede. Man muss eines davon haben, aber man muss auch wissen, wie man es benutzt. Wenn du auf meine Website cloudbasedmayhem.com gehst und nach inReach Best Practices oder einfach inReach suchst, findest du Artikel darüber, wie man sie einrichtet und wie man sie am besten nutzt. Aber es gab ziemlich viel Verwirrung. Ich landete eines Tages beim Sky Race, um zwei Leuten zu helfen, die ihre Rettungsschirme zusammengeknaut hatten, und Revis und Matt Henzey – Revis Gray und Matt Henzey – waren über mir. Sie gaben mir sofort ihre Breitengrade und Längengrade. Ich habe einen Wegpunkt in mein inReach eingetragen, die Breitengrade und Längengrade angepasst und bin direkt zu ihnen gelaufen. Es war super einfach und hat nur ein paar Minuten gedauert. Für mich waren beide Fälle völlig unproblematisch. Aber viele Leute wissen nicht, wie das geht.

[00:07:53] Erstens müsst ihr sicherstellen, dass eure Gruppe dasselbe Breitengrad-Längengrad-Format verwendet. Ich empfehle Dezimalgrade. Das ist für Notfallkräfte ziemlich Standard. Wenn ihr im PWC-Bereich seid oder so, nutzen die noch UTM, also wenn ihr in einem Wettbewerb seid, der nach etwas anderem fragt, müsst ihr natürlich umstellen und

alle eure Instrumente darauf anpassen, aber entscheidet in eurer Gruppe, was ihr verwenden wollt. Und nochmals, ich empfehle Dezimalgrade. Es ist einfach das Einfachste, was Google Earth automatisch nutzt, und das funktioniert ziemlich gut. Und wenn ihr entweder euren Standort wissen müsst oder wenn ihr über jemanden fliegt, der verschollen ist, und ihr diesen Standort an jemand anderen senden müsst, ist der einfachste Weg, einfach einen Wegpunkt zu setzen. Er hat das kleine Wegpunkt-Icon, ihr könnt das mit eurem Gerät machen oder mit dem Handy über Earthmate.

[00:08:41] Und dann bumm, es wird dir einfach angezeigt, lass es fallen. Dann klickst du darauf und kannst es benennen. In diesem Fall habe ich es „Pilot eins“ und „Pilot zwei“ genannt, weil ich nicht wusste, wer die Opfer waren. Und wenn du die Breitengrade und Längengrade bearbeiten musst, kannst du das direkt dort machen. Mit anderen Worten: Wenn dir jemand die Koordinaten gibt, setze einfach einen Wegpunkt, öffne ihn und dann kannst du die Zahlen, die sie dir geben, dort eintragen – genau das habe ich gemacht. Stell also sicher, dass du weißt, wie das geht. Die andere Sache, die ich oft sehe, ist, dass man am ersten Tag denkt: „Oh ja, wir müssen sicherstellen, dass wir alle die inReach-Adressen der anderen haben.“ Und dann geht es los. inReach-Adressen sind für manche Leute immer noch sehr verwirrend – die inReach-Adresse für dein Gerät. Bei mir zum Beispiel ist sie mail35@inReach.garmin.com.

[00:09:26] Das bedeutet nicht, dass mir die Außenwelt unter dieser Adresse schreiben kann, das ist inReach zu inReach. Der einfachste Weg, damit Leute eure Geräteadressen haben, ist, ihnen einfach eine Nachricht zu schicken. Also, vor dem Start, bringt alle zusammen, eure 10 Piloten, eure 10 Kumpels, stellt sicher, dass ihr alle in XC Fine seid. Ihr habt Dave, euren Dave Wheeler, euren Money, ihr seid auf der Seite und er hat eure Share-Page oder eure Spot-Share-Page, aber hoffentlich die inReach Share-Page. Stellt sicher, dass eure Share-Page korrekt eingerichtet ist, das dauert nur ein paar Minuten. Ihr geht zu Garmin, loggt euch in euer Konto ein und stellt sicher, dass Leute euch Nachrichten schicken und sehen können, wo ihr seid – ziemlich grundlegende Sachen, die ihr einfach ändern müsst, das ist total offensichtlich. Und dann schickt jedem eine Nachricht von eurem Gerät auf sein Handy und auch an sein Gerät. Dann habt ihr den Nachrichtenverlauf und müsst euch nie wieder Gedanken darüber machen, wie ihre Adresse lautet, es steht in eurer Nachricht, direkt da. Die andere Sache, die eine Menge Leute nicht machen, ist, dass sie während ihres Flugs einfach das Tracking ausschalten, ohne eine „Okay“-Nachricht zu senden. Das ist auch super einfach, es ist in euren Nachrichtenverläufen. Wenn ihr auf Nachrichten geht, seht ihr eine, die „Map Share“ heißt, die ist immer da, sie ist automatisch mit dem Gerät dabei. Ihr tippt einfach „Okay“ ein, fertig, oder ihr macht es mit der „Okay“-Nachricht direkt auf dem Gerät selbst. Stellt sicher, dass ihr das macht, denn sonst wissen die Leute, wenn sie XC Fine beobachten, nicht wirklich, was los ist – brauchen sie Hilfe? Denn wenn das Tracking einfach aufhört, könntet ihr in einem Baum hängen, verletzt sein oder tot sein und niemand weiß es. Also stellt sicher, dass ihr das „Okay“ schickt.

[00:11:04] und dann stellt sicher, dass ihr miteinander redet, was ihr gerade macht, und dass ihr die Funkfrequenzen der anderen und all diesen grundlegenden Kram habt. Aber passt aufeinander auf, denn ich glaube, das, was die Leute denken, ist, sie fliegen nach Y und da sind so viele Leute, dass bestimmt jemand auf sie aufpasst, aber all diese Leute denken sich: „Na ja, jemand anderes passt auf sie auf.“ Ich glaube, viele Leute bleiben da einfach draußen liegen und die Bäume verschlucken sie und sie verschwinden. Diese beiden Rettungsschirme, die ich gesehen habe, in die sie hineingegangen sind – ich bin gelandet, um zu helfen, und ich habe gesehen, wie sie direkt auf den Boden gegangen sind und ich konnte sie danach nicht mehr sehen. Und deshalb bin ich gelandet, weil ich den Funk nicht vertraue; die sind wahrscheinlich alle voll im Adrenalin, auch wenn sie „Okay“ sagen. Ich will nur sichergehen, dass es ihnen gut geht. Also, ein paar Dinge zum Nachdenken. Zuletzt gab es mehrere Leute, die in so eine Art Autorotationssituation geraten sind.

[00:12:02] was, was macht das Auslösen des Rettungsschirms ziemlich schwierig, und oft geht der Rettungsschirm direkt in den Schirm. SIV – falls ihr das schon gemacht habt, hoffentlich habt ihr es über Wasser mit einem Instruktor im Ohr und all so etwas gemacht – ist völlig, völlig anders als SIV in einer echten Situation. Dein Adrenalin schießt hoch, du denkst vielleicht sehr klar oder eben nicht, je nachdem, wie viel SIV du schon gemacht hast, und du bist in wirklich heftiger Luft. Du bist nicht über dem See in völlig ruhiger Luft, wo du einfach nur ausgleitest und weißt, dass das Einleiten eines flachen Drehs keine große Sache ist. Du leitest einen flachen Dreher 150 Meter über dem Boden in einer riesigen Thermik ein, weil du zu viel Bremse gezogen hast – da könntest du ziemlich schnell in eine Kaskade geraten und in eine Autorotationssituation landen, was wirklich dynamisch ist. Deshalb möchte ich euch alle ermutigen, mehr SIV zu machen, wenn ihr könnt. Nehmt einen Schirm, mit dem ihr euch wirklich wohlfühlt, und übt es, übt es, übt

es. Ich hatte eine Situation an einem der Renntage in der Narco; wir sind kurz nach dem Start Richtung Deviz rausgegangen, an einem berüchtigten Ort, wo die Luft berüchtigt unruhig ist, und hatte ein ziemlich ordentliches Tip-Tuck auf einer Seite. Ich wollte das ausfischen, und als ich das tat, gab es einen riesigen Schlag auf der anderen Seite. Ich sah hoch und dachte: Wow, da ist nicht viel von diesem Schirm offen, und ich fragte mich, ob er überhaupt noch flog, und warf einen kurzen Blick auf den Boden – ich war nur noch etwa 90 Meter über den Bäumen. Ich musste mich also extrem schnell entscheiden, ob ich ihn werfe oder damit umgehe. Und dann hörte ich mein Vario gerade dieses ganze Tauchgeräusch und merkte sofort, dass ich in einer Fallschirm-Situation war. Wenn ich nicht so viel Übung über Wasser gehabt und so viel SIV gemacht hätte, wäre das definitiv eine Rettungsschirm-Situation gewesen. Ich habe ihn also ganz schnell in den Sackflug gebracht, ihn losgelassen, er ging ein bisschen asymmetrisch, ich musste wieder in den Sackflug zurück und ihn dann nochmal loslassen und wegfliegen. Ich kam in die Thermik und flog weiter. Es war kein... aber ihr müsst dieses Zeug, besonders wenn ihr so tief seid, automatisch können. Und ich denke, eine andere Sache, die die Leute machen – und ich sehe das immer und immer wieder –, ist, dass Rev darüber in seinem Podcast gesprochen hat und es so wertvoll ist in jeder Phase deines Fluges. Selbst wenn es ein 10-Stunden-Flug ist, musst du ständig wissen: Jetzt bin ich auf 300 Metern, jetzt bin ich auf 1500 Metern, jetzt bin ich auf 60 Metern. Du musst genau wissen, wie viel Höhe du noch hast, damit du weißt, wie viel Zeit du ungefähr hast, bevor es eine Situation ist, in der du werfen musst. In meiner Situation hatte ich noch ein paar Sekunden; wenn das nicht funktioniert hätte, hätte ich wirklich werfen müssen. Bei 90 Metern hast du fast nichts mehr. Für jemand anderen wäre das, wenn das passiert wäre, ein sofortiges Werfen-Szenario. Und es gab diese Woche viele Leute, die geworfen haben und okay waren, und es gab ziemlich viele, die es nicht taten – einige davon waren okay, aber einige davon nicht. Das ist einfach ein Beweis für Rettungsschirme; sie funktionieren wirklich, aber du musst sie jetzt auslösen. Das haben wir in der Show schon oft gesagt, aber ich wollte es nur noch einmal wiederholen. Alles klar, cool, genug Ernsthaftigkeit. Lass uns in dieses sehr unterhaltsame Gespräch mit Adrian Garza eintauchen. Der Ton ist hier schwierig, wir saßen im Hinterhof bei Evandro, wo wir für den Wettbewerb übernachtet haben, und da sind LKWs und Hunde.

[00:15:34] Das ist einfach klassisches Mexiko, aber ich fand das irgendwie cool. Wir haben hier unser Bestes getan, um den Großteil davon auszublenden, aber es wird wohl etwas Hintergrundgeräusche geben. Ich denke aber, ihr werdet das sehr inspirierend finden. Das Volcano-Hopping in Mexiko – bitte genießt das, das ist ein sehr cooles Gespräch mit meinem Freund Adrian Garza. Adrian,

[00:16:02] Willkommen bei Mayhem, schön dich kennenzulernen und diese Woche ein bisschen Zeit mit dir zu verbringen. Schade, dass du nicht beim Sky Race dabei sein konntest, das war der Hammer, aber ein Shout-out an Marco für einen super Wettbewerb, das hat echt Spaß gemacht. Via ist durchgekommen, wie immer, sechs tolle Flugtage. Aber ja, ich freue mich darauf, mit dir zu sprechen, weil du echt coole Sachen machst und ein sehr neuer Pilot bist. Wir werden über Vulkane und X-Alps sprechen, weil du Marco beim Rennen unterstützen wirst. Und über das Lernen, Babys, Familie, das Leben in Mexiko-Stadt und das Verfolgen deiner Träume. Also, ich dachte mir, wo wir anfangen könnten... ganz oben hier ist einfach...

[00:16:41] **Adrian Garza:** einen unglaublichen

[00:16:41] **Gavin McClurg:** Flug, weil wir das gerade die letzten 20 Minuten gemacht haben und die Aufnahme nicht funktioniert hat, also machen wir es nochmal, aber wir haben eine kleine Probe gemacht, eine kleine Probe, ja, ja. Aber ziemlich beeindruckend, erzähl nochmal die Geschichte von den 30 Flügen und wie du dann rausgegangen bist, um deinen ersten Flug von einem großen Vulkan zu machen.

[00:17:01] **Adrian Garza:** Gerne, oh danke, dass du hier bist, Gavin, ich freue mich riesig. Also ja, ich habe hier in Valle fliegen gelernt. Meine Mutter und mein Vater waren auf einer Reise in Peru und sie hat in Lima einen Tandemflug gemacht und es geliebt. Also hat sie mich dazu gebracht und ich bin super froh, dass sie das getan hat. Wir haben hier zusammen mit Marco fliegen gelernt und von Anfang an, als sie auf die Idee kam, war das Erste, was mir in den Sinn kam: Ich besteige ja schon diese großen Berge und ich würde lieber vom Gipfel abheben können. Das war also quasi meine Hauptmotivation, als ich anfang. Es hat sich seither weiterentwickelt, aber so fing es an. Also nach meinen 30 Flügen und meiner praktischen und theoretischen Prüfung für die Lizenz, weißt du, Flugnummer 31, also mein erster Soloflug, mein erster echter Soloflug, sollte von einem der großen Vulkane bei Mexiko-Stadt sein, der 5.230 Meter hoch ist. Er ist etwa zwei Stunden von Mexiko-Stadt entfernt. Ich habe mich darauf vorbereitet, mit der Ausrüstung, die ich

brauchte, habe die Wettervorhersage geprüft. Ich war schon viele Male allein auf dem Berg, habe auf dem Gipfel gecamped und bin den Berg umrundet, also kannte ich ihn ziemlich gut. Und er ist von Mexiko-Stadt aus für einen Wochenendausflug recht gut erreichbar. Es ist etwa zwei Stunden Fahrt zum Basislager, das auf ca. 3.900 Metern liegt, und von dort zum Gipfel sind es wahrscheinlich zwischen vier und fünf Stunden. Alles in allem ist es ein 10-Stunden-Tag, wenn man auch wieder zu Fuß runtergeht. Also wollte ich wirklich von diesem Vulkan abheben, ich wusste, dass andere das schon vorher gemacht hatten.

[00:18:56] und ich wollte das auch machen, also bin ich an einem Samstag losgezogen. Ich habe es entspannt angegangen, um mich an die Höhe zu gewöhnen, und bin früh gestartet. Als ich oben am Gipfel ankam, hat es mich vielleicht eine Stunde gedauert, um alles vorzubereiten und startbereit zu sein, einfach weil ich ja vier oder fünf Stunden mit einem Rucksack, der vielleicht 10 Kilo wog, hochgestiegen war und mich rehydrieren und etwas essen musste. Und wie ich schon sagte, in dieser Höhe kann schon das Binden der Schnürsenkel, wenn die Stiefel einen außer Atem bringen, schwierig sein. Alles, was man normalerweise ganz einfach erledigt, ist dort viel komplizierter.

[00:19:50] und natürlich willst du einen klaren Kopf haben, um die Bedingungen beurteilen und sicherstellen zu können, dass du deine Ausrüstung überprüfst und all das.

[00:19:58] **Gavin McClurg:** Du hast viel Zeit in der Höhe verbracht, also viel Erfahrung im Steigen und so weiter, denn ich weiß, das kann so sein, als ich gerade erst angefangen habe – ich unterbreche dich kurz bei deiner ersten Erfahrung – als ich gerade meine P2 gemacht habe und quasi die gleiche Phase durchlaufen habe wie du. Es war mein letzter Abnahmeflug, und ich war mit ein paar Freunden dabei, die gute Piloten waren, und dann mein Instruktor und, du weißt schon, es war mitten am Tag, heiß und nicht besonders hoch. Das ist außerhalb von Salt Lake City, also nichts von dem, wovon du redest. Aber mein Instruktor hat mich beobachtet und ich hatte echt Schwierigkeiten, sogar nur zu entscheiden, ob ich nach rechts oder links abbiege. Er konnte sehen, dass ich einfach total verwirrt war und ich war...

[00:20:44] wie „oh mein Gott, wie soll ich das überhaupt machen?“, und er war so wie „oh“

[00:20:49] **Adrian Garza:** Ja, du hast recht. Ja, ich werde Hilfe holen und er hat einfach... er hat...

[00:20:49] **Gavin McClurg:** kam einfach ganz nett auf mich zu und sagte: Gavin, heute ist Schluss für dich. Weißt du, er wusste es einfach, das war's. Also, hast du dich eigentlich ziemlich wohl gefühlt, weil du irgendwie den Unterschied zwischen ein bisschen...

[00:21:00] **Adrian Garza:** Höhenkrankheit

[00:21:00] **Gavin McClurg:** und einfach so völlig neben der Sache zu sein.

[00:21:02] **Adrian Garza:** Ja, also ich war schon oft in den Bergen und etwa ein Jahr bzw. anderthalb Jahre davor war ich auf einer Klettertour in Peru und habe einen Sechstausendmetergipfel bestiegen, also habe ich wirklich hart dafür trainiert. Ich habe diesen Berg dann in einem Monat an vier aufeinanderfolgenden Wochenenden bestiegen. Als ich damit anfang, habe ich mich richtig in die Literatur über Akklimatisierung und Höhentherapie eingelesen, ich habe viele Bücher und Artikel gelesen. Meine Geheimwaffe dafür war ein Hypoxie-Generator, den ich zu Hause habe. Das ist eine kleine Maschine, die wahrscheinlich genauso laut ist wie eine eigenständige Klimaanlage. Was sie im Grunde macht, ist, dass sie Sauerstoff aus der Luft entzieht und stattdessen Stickstoff einsetzt, woraus die meisten Luft ohnehin besteht. Es ist also nicht giftig oder so, und man kann das nutzen, um die Höhe zu simulieren.

[00:22:14] Da ich wusste, dass ich diese Hike-and-Fly-Touren machen wollte, habe ich das vorher benutzt, und ich hatte es auch schon benutzt, als ich nach Peru war. Bevor ich nach Peru ging, habe ich in einem kleinen Plastikzelt geschlafen, das meinen Körper ab der Brust aufwärts abdeckt, in dem man schläft, und man kann die Höhe schrittweise so weit erhöhen, bis man sich wohlfühlt. Und weißt du, das hängt davon ab, was deine Ziele sind. Allein in Mexiko-Stadt sind wir ja schon ziemlich hoch, ich meine, das sind etwa 2.200 Meter, was fast so hoch ist wie Aspen oder höher als Denver, weißt du, das ist ziemlich hoch. Wenn du dann noch 2.000 Meter obendrauf packst, bist du schon bei 4.200 Metern.

[00:22:59] Man fängt also an, die simulierte Höhe schrittweise zu erhöhen. Ich habe so ein Pulsoximeter, das ich vor dem Schlafengehen anlege, und ich checke morgens meinen Puls und den Pulsoximeter-Wert und versuche, ihn unter 90 und über 80 zu halten. Und so fängt man an, wenn man es nutzt, zu sehen, dass man bei der gleichen simulierten Höhe

einen höheren Pulsoximeter-Wert hat.

[00:23:30] Dein Körper fängt also an, sich daran zu gewöhnen, und du nutzt das, um die Intensität deines Akklimatisierungs-Trainings zu kalibrieren. Diese ganze Phase hat mich wirklich bewusst gemacht für – ich meine, für die ganze Theorie dahinter und auch, wie du erwähnt hast, wichtiger noch, wie sich mein Körper anfühlt, wenn er anfängt, hypoxisch zu werden, oder? Und mit derselben Maschine kannst du auch hypoxische Intervalle machen. Du trägst eine Maske vor dem Gesicht und ich kann sie bis auf 8.000 Meter hochpumpen und du atmest einfach fünf Minuten lang die Luft ein, dann nimmst du sie ab und gönnst dir zwei bis fünf Minuten Pause und setzt sie wieder auf. Oder du kannst das Gleiche machen, während du Sport treibst, zum Beispiel auf einem Laufband oder so. Das gibt dir wirklich viel Übung darin, die Auswirkungen von Hypoxie und Höhe tatsächlich zu beobachten und zu spüren. Das hat mir bei der Reise nach Peru und für diese High-Can-Fly-Trips wirklich sehr geholfen. Ich habe angefangen, in diesem Zelt für etwa sechs Wochen zu schlafen, bevor ich geplant habe, loszuziehen, also hatte ich einen riesigen Vorteil, als ich dort ankam, und man kann es wirklich spüren. Ich meine, dein Ruhepuls sinkt deutlich, dein Körper produziert tatsächlich mehr

[00:24:52] **Gavin McClurg:** Sauerstoff als du denkst, du produzierst tatsächlich mehr Sauerstoff als du denkst, du produzierst tatsächlich mehr

[00:24:52] **Adrian Garza:** deine roten Blutkörperchen und du hast viel mehr aerobe Kapazität als vorher, und deine aerobe Schwelle steigt richtig an, sodass du härter pushen kannst, bevor du einen Sauerstoffmangel spürst. Es ist...

[00:25:07] **Gavin McClurg:** ein ziemlich cooler Tim-Harris-Typ von Hack, ja

[00:25:10] **Adrian Garza:** Das gefällt mir, ja. Ich meine, das ist super nützlich. Ich weiß zum Beispiel, dass Michael Phelps so etwas benutzt, und die US-Fußballnationalmannschaft hat mit so einem Teil trainiert, bevor sie für ein Spiel nach Mexiko-Stadt kamen, weil es einen Unterschied gibt. Also nutzen viele große Athleten das, und ich denke, das wird wahrscheinlich öfter verwendet, und ihr wisst schon, im Bergsteigen gibt es definitiv schon Agenturen, die diese Art von Ausrüstung für ihre Kunden vermieten, für so große Reisen, große Berge im Himalaya oder in den Anden, und es ermöglicht ihnen wirklich, die Zeit zu verkürzen, die man für eine dieser Reisen braucht, also...

[00:25:54] **Gavin McClurg:** Man muss sich vor Ort kaum noch akklimatisieren, weil man die meiste Schwerstarbeit schon erledigt hat.

[00:25:58] **Adrian Garza:** Genau, dadurch sparst du viel Zeit und ich denke, das macht es auch viel sicherer. Weißt du, wenn man im Ausland ist und andere Lebensmittel oder sogar andere Wasserquellen zu sich nimmt, kann das den Darm echt durcheinanderbringen und einen mit der Zeit schwächen. Allein das Zeitfenster zu verkürzen, halte ich für viel sicherer und nützlicher. Es ist auch so, wie einen Rettungsschirm im Tank zu haben, falls etwas schiefgeht. Du bist dann viel besser ausgestattet und vorbereitet, um mit etwas Unerwartetem umzugehen, wo du dich härter anstrengen musst, als du dachtest.

[00:26:33] **Gavin McClurg:** Ich nehme dich da auf eine echt coole Seitenstraße mit. Da müssen wir später noch mal drauf zurückkommen, weil das faszinierend ist und ich denke, es war sehr anwendbar. Vielleicht hast du ja schon einige der Studien von Matt Wilkes gelesen, die er im Bereich cross country mit Tom Dorlado und den Leuten gemacht hat, die viel in Pakistan und im Himalaya geflogen sind. Die haben einige faszinierende Arbeiten über diese Leute gemacht, weil es ja ziemlich anders ist als das, was wir machen, wenn man in Thermik aufsteigt. Man kann dort richtig schnell hochgehen, und sie stellen fest, dass es Menschen auf sehr unterschiedliche Weise beeinflusst. Ziemlich interessante Forschung dort. Okay, zurück zu deiner Geschichte. Du wirst also nur die Hälfte fliegen, und das viel weniger als die Hälfte, weil du runterfliegen kannst, aber du bist auf dem Aufstieg am ersten Tag – bring uns da mal zurück.

[00:27:19] **Adrian Garza:** Ich erreiche den Gipfel, es ist noch ziemlich früh am Morgen, bereite alles vor und es ist ein bisschen windig. Ich hatte Leute gesehen – also die Flüge von Leuten, die das schon vorher gemacht hatten –, aber der Wind kommt aus der komplett entgegengesetzten Richtung. Also war das, was ich mir vorgestellt hatte, an diesem Punkt irgendwie nutzlos. Ich musste improvisieren und einen anderen Startpunkt finden, und das hat gut funktioniert. Ich konnte abheben, und dieses Gefühl... es ist wie dein allererster Flug, wo du nervös bist, super aufgeregt und alles aufsaugen willst. Du willst Fotos vom Flug haben, du willst Videos machen, du willst dich umsehen... und natürlich

musst du den Schirm fliegen. Das hat dazu geführt, dass alles einfach sehr schnell vorbeiging. Es war wie ein 12-minütiger Flug, weil ich mir am Anfang wirklich Sorgen gemacht habe, wie sich der Schirm in der Nähe des Vulkans verhalten würde.

[00:28:23] wie schnell er in der Luft sinken würde, die da oben ja viel weniger dicht ist. Das war also meine erste Erfahrung beim Fliegen in dieser Höhe – da passierte viel und ich war total aufgeregt, und es ging einfach extrem schnell vorbei. Welcher Schirm war das? Es war mein Schulschirm. Da ich schon wusste, dass ich das machen wollte, als ich mit dem Lernen anfang, habe ich mir einen Schirm geholt, der ein...

[00:28:53] Verlängerung ihres Decks, was ihr Anfänger- oder Schulschirm ist. Ich finde, das ist ein wirklich toller Schirm, um damit anzufangen, wenn man lernt, weil er das Groundhandling lustiger macht, da er nicht so viel wiegt, und das Gurtzeug ist auch ein leichteres Gurtzeug. Es hat Rückenprotektoren und so eine Art Luftpolster unten. Also ja, es ist ein A-Schirm, der auch ein Schirm ist, falls du in Turbulenzen oder etwas Seltsames gerätst, und es ist auch schön zu wissen, dass du nicht so schnell auf den Boden knallst, wenn du landest, weil ich bei 3.800 gelandet bin.

[00:29:39] Meter, was immer noch ziemlich hoch ist. Also, ich denke, das ist eine gute Wahl für solche Situationen. Ich meine, ich konnte damit als mein Anfängerschirm funktionieren, und ich behalte ihn jetzt auch als einen Schirm, den man hoch fliegen lassen kann.

[00:29:54] **Gavin McClurg:** Gab es denn irgendwann einen Moment – du weißt schon, bei deinem 31. Flug und deinem ersten Flug ohne Instruktor – gab es da oben einen Moment, in dem du so dachtest: Was zum Teufel mache ich hier? Weiß ich das? Gab es da so richtige Selbstzweifel?

[00:30:08] **Adrian Garza:** Nicht einmal. Ich war in der Luft so aufgeregt, dass ich mir keine Sorgen gemacht habe, ja. Aber definitiv, als ich den Gipfel erreichte – und ich würde sogar sagen, schon davor, weil ich alleine gewandert bin und man etwa vier bis fünf Stunden Zeit hat, in denen diese Stimme in deinem Kopf dir ständig alles Mögliche einflüstert. Ich hatte also genug Zeit, um mich zu fragen, ob ich mich gerade übernehmen oder nicht, ob ich das tun sollte oder nicht. Und solange es noch dunkel ist, kann man den Himmel nicht wirklich sehen, und dann, wenn die Sonne aufgeht, fängst du an zu beobachten, während du immer noch wanderst, außer Atem bist und ein bisschen unter Sauerstoffmangel leidest. Also ja, sicher gab es viele Momente, in denen ich ständig...

[00:30:54] weißt du, ist das immer noch etwas, das ich tun will? Will ich das immer noch? Entsprechen die Bedingungen noch meinen Erwartungen? Verhält sich der Wind noch so, wie ich gedacht habe, dass er es tun wird?

[00:31:05] **Gavin McClurg:** Hast du vorher so eine Art Parameter festgelegt, also wenn X oder Y passiert, dann mache ich es nicht? Ja.

[00:31:12] **Adrian Garza:** na ja, also deine üblichen Flugchecks, ich meine, wenn sich das Wetter plötzlich ändert und es regnet oder ich die Landezone nicht sehen kann, so normale Sachen, aber auch, weil ich wusste, dass es ein bisschen windig sein würde – wenn ich mich mit dem Gleitschirm auf dem Gipfel noch vor dem Start nicht wohlfühlt hätte, wenn ich nicht das Gefühl gehabt hätte, dass ich den Schirm über meinen Kopf kontrollieren kann, dann hätte ich abgebrochen. Oder wenn ich keinen Platz gefunden hätte, an dem ich das Gefühl gehabt hätte, dass ich auch dann noch okay wäre, falls etwas schiefgeht, dann wollte ich genug Platz hinter mir haben, weißt du? Ich wollte sicherstellen, dass wenn

[00:31:58] dass ich vor mir genug Zeit hätte, abzubrechen, oder dass ich nicht von einer Klippe herunterfalle, wenn ich stolpere. Also, all das war mir wirklich im Kopf, und der Start, den ich mir vorgestellt hatte, würde nicht funktionieren, weil der Wind aus verschiedenen Richtungen kam. Das ist auch einer der Gründe, warum es eine Stunde gedauert hat, bis ich wirklich bereit war.

[00:32:22] um noch mal nachzusehen und auch sicherzugehen, dass ich noch klar denke, nicht hypoxisch bin und immer noch davon überzeugt bin, dass ich das nach einer Stunde dort immer noch machen will. Und andererseits mache ich mir auch Sorgen, dass es vielleicht spät wird, dass es bald überentwickelt wird oder windiger wird, sodass man sich irgendwie gehetzt fühlt – oder ist das eine Verlockung, sich deswegen zu hetzen? Es geht also darum, ein Gleichgewicht zu finden, um sicherzustellen, dass man sich mit der Situation wohlfühlt und sich nicht vom Druck der sich ändernden

Bedingungen unter Druck setzen lässt, aber gleichzeitig im Hinterkopf zu behalten, dass man abbrechen kann, wenn sich die Bedingungen ändern, oder? Man muss mit der Einstellung und der Mentalität hochgehen, dass...

[00:33:12] dass du vielleicht absteigen musst und das völlig okay ist. Du musst diesen Teil auch genießen, sonst setzt du dich selbst unter enormen Druck.

[00:33:22] **Gavin McClurg:** Ich meine, das ist eine extrem ungewöhnliche Entwicklung für einen Piloten. Und ich weiß, dass Marco ein wirklich sicherer und sehr, sehr guter Instruktor ist; ich habe ihn unterrichten sehen, er ist fantastisch. Es klingt so, als hättest du ihn vorher darauf angesprochen – wie war seine Reaktion? Was waren seine Gedanken dazu?

[00:33:42] **Adrian Garza:** Also, bevor ich diesen ersten Flug auf dem Volcano gemacht habe, habe ich mit Marco gesprochen und ihm erzählt, was mein Plan war. Zu diesem Zeitpunkt kannte ich die Vorhersage und habe ihm gesagt, was ich vorhabe. Er hat mir auch ein paar Tipps gegeben, wie zum Beispiel, vorsichtig zu landen, weil man schneller wird, und praktische Dinge wie diese. Er wollte auch, dass ich ihm eine Nachricht schicke, wenn ich gelandet bin. Er war also wirklich unterstützend. Und ich denke, das ist bei jedem wirklich guten Instruktor oder Lehrer so: Er kann sehr gut beurteilen, wo seine Schüler stehen, wenn sie über ihr übliches Erfahrungsniveau hinausgehen oder wo sie sein sollten. Es ist also definitiv keine typische Progression, und es war nicht so, dass ich mir gedacht hätte, mein erster Soloflug müsse auf so einem Vulkan sein – so ist es nicht passiert. Ich habe gesagt, das ist etwas, das ich irgendwann machen möchte, wenn ich bereit bin und wenn mein Instruktor auch das Gefühl hat, dass ich bereit bin.

[00:34:47] und als dann mein dritter Flug und mein erster Soloflug anstanden, war ich schon eine Weile geflogen und du

[00:34:54] **Gavin McClurg:** weißt du, es ist, es ist, es ist, es ist, es ist, es ist, es ist, es ist, es ist, es ist, es ist, es ist, es ist, es ist, es ist, es ist

[00:34:54] **Adrian Garza:** Ich habe P2 irgendwie zweimal gemacht, weil ich eine ganze Woche wie einen Intensivkurs angefangen habe, aber nicht fertig geworden bin, und dann habe ich es nochmal mit meiner Frau gemacht, sodass ich mehr Zeit zum Trainieren hatte. Davor habe ich auch ein SIV gemacht, was mir wirklich geholfen hat, mehr Vertrauen in den Schirm zu gewinnen und weißt du, mit solchen Situationen umzugehen. Und ich denke, ich habe auch einen ziemlich untypischen Hintergrund. Ich war zum einen schon viele Male alleine in diesen Bergen und

[00:35:26] dann eine

[00:35:28] **Gavin McClurg:** Sache, die

[00:35:28] **Adrian Garza:** ich bin ein bisschen mehr davon Teil, wissen Sie schon

[00:35:35] **Gavin McClurg:** das ist also eine Möglichkeit

[00:35:35] **Adrian Garza:** um dich zu erreichen

[00:35:37] daher denke ich, das ist einer davon

[00:35:40] **Gavin McClurg:** Art und Weise, wie ich Teil von

[00:35:40] **Adrian Garza:** ein bisschen von

[00:35:41] **Gavin McClurg:** ein echter Spieler

[00:35:41] **Adrian Garza:** ich, ich

[00:35:42] **Gavin McClurg:** also, ich bin auf diesem Weg gewesen

[00:35:42] **Adrian Garza:** diesen Weg für

[00:35:44] **Gavin McClurg:** eine lange Zeit und eines Tages dachte ich mir: Oh nein, ich wusste nichts über solche Dinge und

[00:35:44] **Adrian Garza:** Ich habe viel Eislaufen gemacht und auch so etwas wie Eislaufen und das Fliegen verschiedener Größen und Arten von Drachen, wissen Sie, was ich denke, hat es mir auch erleichtert, den Schirm beim Gleitschirmfliegen zu spüren, obwohl es eine andere Technik und alles ist. Aber ich denke, es hat mir geholfen, etwas schneller voranzukommen, als ich es sonst getan hätte.

[00:36:12] Ich glaube, es war eher ein Zufall, dass ich mich genau zum Zeitpunkt meines ersten Soloflugs bereit fühlte und es dann auch geklappt hat.

[00:36:22] **Gavin McClurg:** Du hast also diesen 12-minütigen Flug, und das, was dir am meisten auffällt, ist, dass das nicht lang genug ist? Genau.

[00:36:30] Und was dann? Ja, ich meine,

[00:36:32] **Adrian Garza:** Es ist cool, dass man in 12 Minuten statt in drei Stunden runterkommt, aber man sucht nicht nach Effizienz, außer man nimmt an einem Wettkampf teil, oder? Also danach habe ich mir gedacht, ich muss das nochmal machen und es muss länger dauern als das, weißt du?

[00:36:50] Also, weißt du, das Abenteuer. Der Vorteil, in Mexiko-Stadt zu leben, ist, dass ich, weißt du, auf die richtigen Bedingungen warten kann, verstehst du? Wenn du an deinem Heimatort fliegst, hast du diesen Luxus, aber wenn du unterwegs bist, hast du den nicht, also musste ich die Chance nutzen. Also bin ich etwa einen Monat später wieder dorthin geflogen, und ich wusste, dass der Wind den Vulkan eher senkrecht treffen würde. Es ist so eine längliche Vulkanform.

[00:37:19] Und zu diesem Zeitpunkt dachte ich, dass ich vielleicht ... ich konnte für, ich weiß nicht, vielleicht 20 Minuten in der Nähe des Gletschers segeln. Auf diesem Vulkan gibt es zwei Gletscher. Und ich schaffte den Start und flog in Richtung des zentralen Gletschers und konnte segeln.

[00:37:40] Und das habe ich etwa 20 Minuten lang gemacht, und ich habe versucht, zurückzugehen, um zu sehen, ob ich über den Gipfel fliegen kann, aber das habe ich nicht geschafft. Ich habe nicht die nötige Höhe erreicht, also musste ich umkehren. Zu diesem Zeitpunkt war ich zufrieden. Ich war zufrieden und dachte mir, nun, das ist schon ein längerer Flug. Ich habe ein paar Videos gemacht, Fotos geschossen, die Punkte abgehakt. Wisst ihr, mir ging es gut. Und außerdem wurde es langsam ein bisschen kalt, oder? Weil, ihr wisst schon, 30 Minuten Wind im Gesicht auf 5.200 Metern, da waren es wahrscheinlich fast null Grad Celsius. Und bei Hypoxie wird man schneller kalt. Also sagte ich mir, ich könnte genauso gut landen. Und als ich auf 4.600... Auf 4.600 Metern überquerte ich wieder einen tieferen Teil des Vulkans und dann bin ich auf diese Konvergenz gestoßen.

[00:38:32] Die Sonne ging im Osten auf, der Wind kam von Westen, und ich traf auf diese Thermik, die mich einfach wieder von 4.600 auf 5.200 Meter hochgeschossen hat. Also zurück zu der Höhe, auf der ich gestartet war. Und ich konnte zurück zu... fast zum Anfang meines Fluges und wieder über die Gletscher segeln, so lange ich wollte, bis, weißt du, meine Finger anfangen zu frieren. Ich hatte nur meine Liner-Handschuhe an, weil ich beim Start die Leinen leichter handhaben wollte. Und ich hatte nicht erwartet, eine Stunde dort oben bleiben zu können. Im Grunde wurde mir einfach nur kalt, und deshalb musste ich landen.

[00:39:18] Das war also ein einstündiger Flug im Vergleich zu den 12 Minuten von dem ersten. Und das ist bisher mein Lieblingsflug.

[00:39:27] **Gavin McClurg:** Wow. Von all den Vulkanen, die du gemacht hast. Ja, Ja, wow. Und ich verstehe, du hast den Pico de Orizaba gemacht, den, über den Cedar den Film für Anfänger gemacht hat, oder?

[00:39:37] **Adrian Garza:** Ja, Ja, also vielen Dank an Cedar, dass sie das veröffentlicht hat. Und ich hatte den Film schon gesehen, bevor ich angefangen habe zu fliegen, also war das ein großer Teil meiner Motivation, das hier durchzuziehen.

[00:39:49] **Gavin McClurg:** Oh, wirklich? Das war also quasi der Auslöser für den Vulkan? Ja. Oh, wow.

[00:39:52] **Adrian Garza:** Cool. Ja, also seit... ich habe

[00:39:54] **Gavin McClurg:** bin dabei

[00:39:54] **Adrian Garza:** Diese Social-Media-Plattformen, ich bin in diesen lokalen Bergsteigergruppen, und irgendjemand hat das gesehen und geteilt. So nach dem Motto: Wow, das sieht super cool aus. Das muss ich irgendwann mal machen. Also zwischen diesen beiden Flügen auf dem Iztaccíhuatl bin ich zum Pico de Orizaba geflogen. Und das ist der dritthöchste? Er ist der dritthöchste in Nordamerika. Ja. Also Denali in Alaska, dann der Mount Logan in Kanada. Und dann Orizaba in Mexiko. Er ist 5.600 Meter hoch, ein bisschen mehr als das. Okay. Etwa 18.000 Fuß. Ja, Ja, das ist ziemlich hoch. Da gibt es auch einen Gletscher. Und Cedar und sein Team sind die Nordwand des Gletschers hochgegangen.

[00:40:42] Ich bin die Südseite hochgegangen, weil ich wieder alleine war. Und an der Südseite kommt man auf dem Weg zum Basislager ein Stück höher. Also statt bei 4.200 zu starten... fängst du bei etwa 4.500 an. Und 300 Meter in dieser Höhe machen hier wirklich einen großen Unterschied.

[00:41:03] Und ich erreichte den Gipfel, und es war richtig windig. Die Vorhersage sagte 10 Kilometer pro Stunde und dann 15. Und als ich dort war, waren es definitiv mehr als 15, wahrscheinlich eher 20 oder 25.

[00:41:21] Im Rückblick hätte ich wahrscheinlich lieber wieder runterlaufen sollen. Ich habe mich also wirklich gefragt, ob das immer noch das Richtige war. Und ich hatte auch Angst, zurückgeweht zu werden, wenn ich die Kontrolle über den Gleitschirm verliere und in den Krater des Vulkans falle, der wirklich, wirklich tief ist. Wenn man da hineinfällt, kommt man auf keinen Fall mehr heraus. Das war definitiv in meinem Kopf. Also bin ich ein Stück tiefer an den... Südhang geflogen, bis ich das Gefühl hatte, genug Abstand zwischen mir und dem Krater zu haben. Da war es dann keine so große Gefahr mehr.

[00:42:05] Und ich hätte Zeit zu reagieren, falls etwas schiefgeht. Also bin ich abgefahren, und es war kein eleganter Start, aber ich denke, es ging okay. Und dann noch ein Fehler hier, ich habe angefangen... Also, das Erste, was ich tat, war zu drehen, damit ich den Krater nicht mehr hinter mir hatte. Und dann, als ich das... als ich fertig war, habe ich angefangen zu tasten, um die Videokamera einzuschalten. Das hat wahrscheinlich 20 Sekunden oder weniger gedauert. Das ist ziemlich schnell. Aber als ich zurück auf meine, wissen Sie, meine geplante Flugroute geschaut habe, wurde mir klar, dass ich mich praktisch überhaupt nicht vorwärts bewegte. Es ist eben ein A-Gleitschirm. Es ist ein Schulschirm. Er ist nicht wirklich dafür gedacht, Windgeschwindigkeiten von über 20 Kilometern pro Stunde zu durchbrechen, wissen Sie.

[00:42:54] Ich bin also quasi nur gefallen. Ich bin gerade runtergegangen. Und dann, als ich den Beschleuniger benutzt habe, habe ich endlich wieder etwas Vorwärtsbewegung bekommen.

[00:43:04] Und aber ich musste wieder auf dem Vulkan landen. Ich wäre nicht runtergekommen. Zu diesem Zeitpunkt hieß es entweder, ich biege links ab und fahre irgendwo nach Veracruz. Und dann schauen wir, wie wir zurück zum Auto kommen, oder ich lande auf dem Berg, sammle meine Sachen und wandere den Rest des Weges runter. Also bin ich auf 4.900 Metern gelandet. Und das hat gedauert... so eine Minute und eine halbe. So 600 Meter vertikal in eine Minute und eine halbe. Wow. Super schnell. Und dann habe ich meinen Gleitschirm eingepackt und den Rest des Weges zu Fuß gegangen. Ich musste auch irgendwie quer über das Gelände, um wieder auf die Route zu kommen, und dann wieder runterlaufen. Am Ende wäre es schneller gewesen, einfach vom Gipfel aus runterzuwandern, anstatt runterzufliegen, dann quer zu müssen und den Gleitschirm dann im vulkanischen Sand an einem Hang einzupacken.

[00:43:56] Und zurück zum Auto. Also, es ist

[00:43:59] **Gavin McClurg:** nicht ohne Herausforderungen. Ja. Also, ja, es

[00:44:02] **Adrian Garza:** Klingt total glamourös, oder? Ja. Ich würde vom Gipfel abspringen und du wärst im Handumdrehen unten. Aber das läuft nicht immer so. Und was

[00:44:12] **Gavin McClurg:** Wie gehst du das jetzt an, nachdem du es gemacht hast? Wir werden später noch genauer darauf eingehen... ich weiß, du hast schon viel mehr gemacht, aber wie gehst du bei der Vorhersage und der Planung vor? Ich meine, diese Berge sind so hoch. Sie erzeugen quasi ihr eigenes Wetter. Ich weiß, du startest super früh, direkt bei Sonnenaufgang. Und idealerweise sind die Bedingungen dann ziemlich ruhig. Aber weißt du, bei Cedars-Fill und

den Fledglings war es da oben ein bisschen windig. Und ich weiß, dass sie hier unten viel Zeit verbracht haben, bevor sie es überhaupt versucht haben, weil es einfach Tag für Tag windig ist. Erklär mir mal den Prozess dabei, weil du ja auch zeitlich etwas eingeschränkt bist, oder? Du machst das am Wochenende, richtig?

[00:44:51] **Adrian Garza:** Ja. Ja, normalerweise habe ich dafür nur die Wochenenden frei. Aber das Wichtigste für mich ist, genug Erfahrung speziell an diesen Bergen zu haben, damit ich die Vorhersage prüfen kann. Und dann entscheide ich mich erst in der Nacht davor, ob ich wirklich losgehe. Also bin ich bereit, ich bin gepackt, ich weiß, dass ich gut trainiert bin und ich habe mir die Zeit dafür genommen. Aber wenn sich am Tag davor die Bedingungen wirklich ändern, dann warte ich auf ein anderes Mal, ein anderes Wochenende.

[00:45:28] **Gavin McClurg:** Und was ist mit den ersten beiden im Januar, du meinstest, das war so im Januar. Ist es jetzt also die Saison, um diese Vulkane im Winter zu besteigen?

[00:45:37] **Adrian Garza:** Ja, ich denke, jetzt ist wahrscheinlich die Zeit, in der man die beste Chance hat, von den Gipfeln aus zu fliegen. Hier in Mexiko-Stadt haben wir quasi zwei Jahreszeiten, so wie die Regen- und Trockenzeit. Die Bergsteigetsuche fällt also wirklich mit der Flugsaison zusammen. Das ist perfekt. Man hat eine sehr geringe Wahrscheinlichkeit für große Gewittersysteme oder eine massive Wolkenbildung und so weiter. Es ist also gut, dass diese beiden Dinge hier zumindest zusammenfallen.

[00:46:14] Und aber ja, ich meine, am Ende muss man immer bereit sein, abzustiegen, wenn sich die Bedingungen ändern. Und ich versuche immer, die Vorhersage im letzten Moment zu checken. Und während des gesamten Aufstiegs versuche ich, mich umzusehen und zu sehen, was das Wetter macht, ob es noch so aussieht, wie ich gedacht habe, dass es sein wird. Und wenn es sich ändert und man dann einfach... Und bist du

[00:46:39] **Gavin McClurg:** Nutzt du spezifische Vorhersagen für das Gleitschirmfliegen wie XCSkies und so weiter? Oder nutzt du eher so was wie Noah? Und ich stelle mir vor, dass diese Berge oben keine Windkameras haben.

[00:46:49] **Adrian Garza:** Nein, ich meine, einige davon haben Webcams. Man kann also zumindest schauen, ob dort Wolken sind. Und ich nutze diese Website namens Mountain Forecast, und ich glaube, die verwenden die Daten vom GFS. Ja, also ich denke, das ist genau genug, und ich versuche zu prüfen, was auf dem Gipfel und dann auch weiter unten passieren wird. Und außerdem, ich meine, bei jedem Gleitschirmfliegen an einem neuen Ort versucht man, das breitere Wettersystem zu betrachten und zu sehen, ob es etwas Seltsames in der Gegend gibt. Wie hier, wir haben Hurrikane. Auf beiden Seiten des Landes. Wenn also auf der anderen Seite von Mexiko ein Hurrikan ist, dann halte dich von solchen Gebieten fern.

[00:47:35] Ja. Man muss also sicherstellen, dass in der gesamten Region alles eher ruhig ist. Wind hilft auch. Ja, aber für mich waren meine Vorhersagen mit den GFS-Daten ziemlich genau, solange man sie jeden Tag und bis zur letzten möglichen Minute prüft.

[00:47:56] **Gavin McClurg:** Also, ich meine, für mich sind das alles Erfolge, weißt du, sogar das Absteigen ist in gewisser Weise ein größerer Erfolg. Aber wie sieht denn dein Verhältnis von Erfolgen zu Misserfolgen gerade aus – wie viele habt ihr geschafft und wie viele mussten absteigen?

[00:48:12] **Adrian Garza:** Ich bin nur einmal abgebrochen. Super. Und ich bin sechs Mal auf hohen Vulkanen gestiegen. Das war also...

[00:48:21] **Gavin McClurg:** Zwei von den ersten warst du zweimal. Uh huh. Und dann Orizaba. Was sind die anderen?

[00:48:27] **Adrian Garza:** Und dann die anderen. Die anderen sind ein weiterer Vulkan namens La Malinche, der etwa 4.600 Meter hoch ist. Dort bin ich direkt nach unten geflogen, weil es bewölkt wurde. Ein anderer ist der Nevado de Toluca, den wir von hier aus, aus Valle, sehen können. Das war nur ein richtig kurzer Flug von der Seite des Kraters zurück ins Innere des Kraters, weil es dort auch sehr bewölkt war, also muss ich das irgendwann nochmal machen. Und dann war der letzte, den ich gemacht habe, auch am Iztaccíhuatl, dem ersten Vulkan, von dem ich geflogen bin, aber von einer anderen Seite des Vulkans. Also sogar weit hinter dem Gipfel auf der normalen Route, das ist so auf der...

[00:49:13] Also, na ja, man sagt, es sieht aus wie eine liegende Frau, so ist die Form. Der Gipfel ist auf der Brust, und dieser andere Gipfel liegt hinter dem Kopf, auf der anderen Seite. Er ist also wie ein separater Gipfel. Er ist etwa 4.660 Meter hoch. Aber der Zugang ist von Norden, von einer völlig anderen Seite. Und ich weiß nicht von jemandem, der dort schon mal geflogen ist. Ich habe nach etwas gesucht, das ich als Tagestour machen könnte, ohne im Gebirge übernachten zu müssen. Das kann ich von Mexiko-Stadt aus machen, so gegen 5 Uhr morgens losfahren, bis auf 4.600 Meter wandern, fliegen und am selben Tag zurückkommen. Das war also der praktische Grund, warum ich danach gesucht habe, und es stellte sich als ein Ort heraus, an dem noch nie jemand geflogen war.

[00:50:02] Und das hat auch viel Spaß gemacht. Also

[00:50:05] **Gavin McClurg:** Erzähl mir mal davon, so um die Zeit, als du diese Obsession bekommen hast. Wenn ich meine Rechnung richtig habe, hast du ein zweimonatiges Baby, also war das genau um die Zeit, als deine Frau schwanger wurde. Ihr habt zusammen gelernt zu fliegen. Lass uns mal ein bisschen über diese ganze Dynamik sprechen.

[00:50:20] War sie auch so auf das Thema Vulkan aus, oder war sie eher beim Fliegen in Valle dabei? Und seit ihr dieses Baby habt, das jetzt zwei Monate alt ist, siehst du voraus, dass sich dadurch vieles ändern wird?

[00:50:33] **Adrian Garza:** Ja. Sie war super unterstützend, und dass wir zusammen fliegen gelernt haben, war auch eine echt coole Art für uns, Zeit miteinander zu verbringen und etwas Lustiges zu machen. Also an den Wochenenden sind wir nach Valle gekommen und waren hier nur zu zweit, ich meine, mit den anderen Studenten. Sicher.

[00:50:56] **Gavin McClurg:** Es war eine

[00:50:56] **Adrian Garza:** wirklich schöne Zeit. Es war wirklich gut für uns als Paar.

[00:51:00] Also ja, wenn man einen Partner hat, ist das Gleitschirmfliegen auch eine Sache, die die Beziehung wirklich am Laufen hält.

[00:51:11] Und dann, als sie letztes Jahr im Februar schwanger wurde, ist sie seitdem nicht mehr geflogen, also überlegen wir gerade, wie sie am besten wieder einsteigen kann. Ja. Und das zweimonatige Baby ist definitiv ein Faktor bei der gesamten Risikobewertung dieser Flüge.

[00:51:38] **Gavin McClurg:** Findest du das so, denkst du... denkst du anders über das Risiko nach und... Ja.

[00:51:45] **Adrian Garza:** Ja, das denke ich definitiv. Also, der letzte Flug, den ich von diesem anderen Vulkan als Tagestour gemacht habe, war Ende November. Wir haben jetzt Januar. Und ich meine, das war das Unbekannte, oder? Niemand war dort geflogen. Ich war wieder allein, und ich war schon einmal auf diesem Berg gewesen. Also habe ich versucht, ihn ohne meine Gleitschirmfliegen-Ausrüstung zu besteigen, nur um die Route kennenzulernen und die möglichen Startplätze zu sehen, ohne den Druck, an genau dem Tag abzuheben, an dem man den Ort erst mal nur kennenlernt. Mm-hm. Mm-hm. Mm-hm. Mm-hm. Mm-hm. Ja.

[00:52:29] **Gavin McClurg:** Also, du

[00:52:29] **Adrian Garza:** wisst ihr, der Start, den ich eigentlich geplant hatte, schien einfach nicht zu funktionieren. Es war kaum Wind, also hätte ich auf eine kleine Böe warten müssen, um abzuheben. Und hinter mir hatte ich keinen Platz zum Anlaufen. Also konnte ich nicht rennen. Es wäre dann so eine Art Schritt ins Leere gewesen. So wie ein Start von einer Klippe? Ja. So wie

[00:52:58] **Gavin McClurg:** eine Klippe

[00:52:58] **Adrian Garza:** direkt vor mir. Ich hatte die Ausrüstung draußen und meine Leiter vor mir ausgelegt. Und dann war da diese Sache mit dem Elternsein in meinem Kopf, weißt du? Also dachte ich mir, ist das wirklich das wert? Genau. Ich kann ja immer einfach wieder runterlaufen. Und dann sagte ich, okay, ich werde versuchen, den Gleitschirm über meinen Kopf zu bekommen. Und wenn ich ihn 30 Sekunden lang über meinem Kopf halten kann, so unter Kontrolle. Perfekt unter Kontrolle, dann werde ich abheben. Und wenn nicht, dann packe ich alles ein und wir sehen dann, was passiert. Und also habe ich versucht, den Gleitschirm hochzubringen, und ich konnte ihn nicht unter Kontrolle halten.

[00:53:43] Ich glaube, ich sollte mehr Groundhandling machen. Ich denke, das hilft in solchen Situationen wirklich sehr. Aber dann habe ich mir gedacht, ich packe jetzt ein. Und es ist auch ein enormer Druck, den Gleitschirm einzupacken und dann herumzulaufen und die Ausrüstung zu tragen, um nach einem anderen möglichen Startplatz zu suchen – in dieser Höhe ist das eine riesige Anstrengung. Und an diesem Ort ist es auch wirklich felsig. Man kann ihn also nicht einfach über die Schulter tragen, wie man es tun würde, wenn man kurz vor dem Start an seinem gewohnten Platz steht. Ich musste ihn also komplett einpacken. Also hilft es auch, wenn man beim Packen und Auspacken effizienter ist. Ich sagte mir also: Weißt du was, ich werde nach einem anderen Platz suchen, und wenn ich nichts Sicheres finde, gehe ich einfach wieder runter.

[00:54:29] Und es hat mich vielleicht eine Stunde länger gekostet, aber ich habe einen Platz gefunden, der viel sicherer war. Ich hatte genug Platz vor mir. Es war nicht felsig, sondern sandig. Es war also viel sicherer. Da lag etwas Schnee, also konnte ich den Gleitschirm auf den Schnee legen. Ich musste mir keine Sorgen machen, dass die Leinen an den Felsen hängen bleiben, was am vorherigen Platz passiert war. Das alles war, wissen Sie, zum Teil auch, weil ich an das Wetter gedacht habe, da ich zu der Zeit ein einmonatiges Baby hatte. Das spielt definitiv eine Rolle.

[00:55:04] **Gavin McClurg:** Erzähl mir mal von deiner Beziehung zu Marco und wie ihr euch auf die X-Alps vorbereitet habt. Als ich letztes Jahr hier war, also vor einem Jahr, sind wir zusammen in der Menarca geflogen und er hat erwähnt, dass er sich wahrscheinlich bewerben würde. Und ich war total begeistert, als ich gesehen habe, dass er dieses Jahr angenommen wurde.

[00:55:23] Also, wart ihr schon befreundet, bevor du das mit dem Flugunterricht bei ihm gemacht hast? Kanntet ihr euch schon vorher? Erzähl mir mal, wie das alles zustande kam. Das ist eine große Verpflichtung. Es macht natürlich viel Spaß, aber ja, ich meine, du wirst nach Europa fliegen – stell dir vor, hoffentlich für mehr als nur das Rennen – aber ja, das ist ein großes Vorhaben.

[00:55:46] **Adrian Garza:** Ja, das ist es. Es ist zeitlich ein großes Engagement und, weißt du, wegen der ganzen Vorbereitung und all dem. Also ja, Marco, ich habe ihn getroffen, als ich angefangen habe, mit ihm fliegen zu lernen. Okay. Also

[00:55:58] **Gavin McClurg:** wir wollten gehen

[00:55:58] **Adrian Garza:** davor, als ich noch bei ihm Unterricht hatte, haben wir angefangen darüber zu reden, ob wir vielleicht mal zusammen ein Hike-and-Fly machen könnten. Wir haben also darüber gesprochen, und er war an dem Bergsteiger-Aspekt interessiert. Und natürlich war ich noch dabei zu lernen. Ich lerne immer noch, aber zu diesem Zeitpunkt war ich eher ein Anfänger und wir haben es nie hinbekommen. Es hat nie geklappt, weil, weißt du, seine Wochenenden sind die, an denen er am meisten arbeitet, und meine Wochenenden sind die, an denen ich rausgehen und sowas machen kann. Es ist also schwer, die Termine unterzubringen.

[00:56:38] Hoffentlich schaffen wir das bald, noch vor den X-Alps. Das hat sich so entwickelt, während ich noch sein Schüler war. Und als er mich gefragt hat, ob ich Teil seines Teams bei den X-Alps sein wollte, habe ich keine Sekunde gezögert. Ich dachte mir nur: Ja, klar, wir regeln später, wie das alles funktioniert. Wer gehört noch zu seinem Team? Wie viele Leute sind das? Sein Hauptsponsor ist auch ein ehemaliger Schüler von ihm und er ist Franzose.

[00:57:16] Er kommt später diesen Monat nach Dubai, um zu fliegen. Wir werden also etwas Zeit haben, um an unseren Plänen und allem Drumherum zu arbeiten.

[00:57:27] Sein Name wird fast wie meiner geschrieben, aber auf Französisch, also Adrien. Und dann bin ich als sekundäre Unterstützung dabei. Dann haben wir, ich glaube, Hector aus Eduardos Team in Expeer. Er bringt viel Erfahrung mit. Ich werde bei der Wettervorhersage und beim Bringen des Vans an den richtigen Ort helfen. Und wir haben noch einen anderen. Er ist ein weiterer ehemaliger Schüler von Marco, ein Argentinier, der hier fliegt. Er hilft bei der Budgetplanung, der Suche nach Sponsoren und diesen Dingen, die sie vorher erledigen. Und hoffentlich wird er auch mit uns vor Ort sein, um den Van zu fahren und so weiter.

[00:58:16] Ja, drei von uns im Team sind ehemalige Schüler von ihm. Und Hector bringt viel Erfahrung mit. Ich denke, das ist eine ziemlich gute Kombination. Ja. Ja. Ihr werdet eine tolle Zeit haben. Ja.

[00:58:30] **Gavin McClurg:** Du bist jetzt ein Jahr lang beim Volcano Hopping dabei. Was steht da so auf dem Schirm? Einfach mehr? Du hast hier viele Vulkane. Ja. Aber was ist da noch, und mit was für anderen Flugarten beschäftigst du dich gerade? Ist es hauptsächlich Hike-and-Fly, weil du nur die Wochenenden hast, oder machst du hier in Valle noch viel Training?

[00:58:53] **Adrian Garza:** Ja. Ja. Also, als ich mit dem Gleitschirmfliegen anfang, hatte ich, weißt du, diese Vorstellung davon, was Gleitschirmfliegen ist. Und ich hatte keine, ich hatte keine Ahnung von den Möglichkeiten, die das cross country Fliegen mit einem Gleitschirm bietet. Ich dachte, man könnte einfach an der Küste kreisen, wie ich es in Lima gemacht habe, und von einem hohen Ort abfliegen und das war's. Aber sobald ich anfang zu lernen, kam mir die Idee: Also, ich will nicht einfach nur runterfliegen. Ich will in der Thermik fliegen können. Ich will in der Thermik fliegen und die Berge genießen und umherfliegen. Und ich will weiter versuchen, diese Art von Flügen zu machen, wie zum Beispiel von diesem anderen Gipfel, von dem ich abgehoben bin. Ich denke, es sollte möglich sein, in der Thermik zu fliegen und dann höher über den Hauptgipfel des Vulkans Ista zu kommen und über den Kopf des Vulkans, was ein Gipfel ist, der wirklich schwer zu besteigen ist, weil es jetzt ziemlich gefährlich ist, da weniger Eis da ist.

[00:59:50] Also, ich denke, das sind die Art von Flügen, die ich an den Vulkanen machen möchte. Also so eine Kombination aus meinem ursprünglichen Wunsch, einfach nur runterzufliegen, mit dem, was ich über Thermik gelernt habe und dem Einstieg in cross country und dann später ein bisschen Volvivi zu machen. Das ist auch Teil dessen, was mich dazu bringt, ein Supporter der X-Sops zu sein und den Ort kennenzulernen. Zu sehen, was die Piloten dort alles machen, und irgendwann mal etwas Ähnliches alleine zu machen – nicht in einem Rennen, sondern eher auf einer entspannten Volvivi-Tour. Und seit ich fliege, schaue ich mir an, was andere Menschen auf der Welt machen, und die Dinge, die du in Alaska und in den kanadischen Rockies und all dem gemacht hast, und dann Antoine Girard und Damien, der vor kurzem in der Show war – was die da machen, ist unglaublich.

[01:00:48] Ja,

[01:00:49] **Gavin McClurg:** das ist das nächste Level. Ja, ich meine, die ganze Basis

[01:00:51] **Adrian Garza:** und Hochgebirgsalpinismus. Ich bin wirklich gespannt zu sehen, wohin das führt. Aber für mich geht es eher um Thermik über oder den Summen der Vulkane und darum, mal was richtig Cooles zu versuchen.

[01:01:08] **Gavin McClurg:** Adrian, danke dir. Ich denke, wir müssen diese Ausrüstung aus dem Regen holen und uns für Menarca anmelden. Aber coole Geschichten, und ich werde mit Faszination zusehen, wenn du mehr davon machst. Ich freue mich darauf, im Juni mit dir in den Alpen ein paar coole Sachen zu erleben. Das wird fantastisch. Ich glaube, das wird dir richtig gefallen. Es ist eine wertvolle Erfahrung.

[01:01:32] **Adrian Garza:** Aber danke, Mann. Ich weiß das zu schätzen. Gleichfalls. Danke, Gavin.

[01:01:39] **Gavin McClurg:** Nun, ich hoffe, es hat euch gefallen, wie immer. Wenn ihr etwas aus dem Cloud-based Mayhem mitnehmt, unterstützt uns bitte. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, das zu tun. Ihr könnt es mit euren Freunden in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt darüber bloggen. Ihr könnt darüber reden auf dem Weg zum Launch. Und ihr könnt uns finanziell unterstützen – die entsprechenden Stellen dazu findet ihr auf cloudbasedmayhem.com. Ihr könnt es einmalig über PayPal oder Venmo oder über Krypto tun. Und ihr könnt uns auch regelmäßig unterstützen. Alles, was wir jemals verlangt haben, ist ein Dollar pro Folge, und das könnt ihr über patreon.com/cloud-based-mayhem machen, wo ihr auch belohnt werdet. Dort gibt es auch mehr Bonus-Inhalte, wie Folgen mit Chrigel und Folgen mit anderen Patreon-Supportern, also schaut euch das mal an. Wir haben auch T-Shirts, Hüte und all das andere. Wenn ihr auf meine Website cloudbasedmayhem.com geht, findet ihr auch den Store, wo ihr diese Patagonia T-Shirts kaufen könnt.

[01:02:36] mit unserem Logo und dem Schriftzug „fly more talk less“ auf der Rückseite – die sind echt cool. Und die Recaps-Caps, die Anika macht; viele von euch kennen Anika, die macht tolle Recaps und die Caps bestehen aus recycelten Materialien. Die sind einfach der Hammer, jedes einzelne ist ein Unikat. Ich habe gerade eine ganze neue Ladung davon bekommen, plus eine neue Ladung T-Shirts in neuen Farben, also schaut euch das an. Wir versenden weltweit und wir würden uns freuen, euch in der Ausrüstung zu sehen. Und ja, das war's. Bleibt echt. Vielen Dank für eure Unterstützung, das macht das alles erst möglich. Wir sehen uns in der nächsten Folge, tschüss.