

Eduardo Garza (Team Mex 1) and into the Crazy

Cloudbase Mayhem Podcast 156 — Eduardo Garza

Published	2021-11-08
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-156-eduardo-garza-team-mex-1-and-into-the-crazy/
Duration	01:18:51
Speakers	Eduardo Garza, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0156-eduardo-garza-team-mex-1-and-into-the-crazy.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	28 correction(s) applied

Contents

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

English

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

Show notes

Want to listen to some crazy stories? Eduardo Garza (Team Mex 1) competed in his second Red Bull X-Alps this year. Eduardo has also competed in two X-Pyr's, and he's done all of it while working full time in a very intense and demanding engineering job. Most X-Alps pilots are full time, sponsored professional athletes. Their work is flying paragliders. And most of those who do well in the race also live in and regularly compete in the Alps. How does Eduardo go about finding an edge against the best in the world given limited time and resources? Eduardo takes us well beyond the live tracking so we can see, feel, and hear about some of the madness of the 2021 race.

The post Episode 156- Eduardo Garza (Team Mex 1) and into the Crazy first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Thanks for watching! I've just been buried in this house build here between Haley and Ketchum trying to get my family out of the trailer that we've lived in for the last five months since before the X-Alps. It's actually the day after my crash back in May and then X-Alps and then back here. And that whole time we haven't had internet or even cell service at the job site, so it's been really tricky to record and set up recording. So I apologize for being late with this one. We will get back on schedule as always.

[00:00:58] And my guest today is Eduardo Garza, a really good friend of mine, Team Mexico in the last two X-Alps. He's had really good races in both and a really, really awesome performance this year. He was kind of hanging tight with the middle of the crew and then had a breakout flight, took a totally different path, went north like Chrigel did, I think a day or two before him, and really made it work and made it through Piz, Peru and to come in 14th place. And we talk a lot about the race. This is basically dedicated to his thoughts on the race four months post race, which is fun. I think we all go through a little bit of post race trauma, depending on what's next and what's in the future.

[00:01:43] And he and I are both pretty firmly in the camp of not doing it again. So I wanted to ask him about that. But we get into his experience, which was all good. And talked a lot about the weather and the wind. And some of the scary stuff that we had to deal with this year. And those of you who are fans of the race, I think you'll really enjoy it. Eduardo's got a great attitude. He's an awesome pilot. I think this year was, I think he was first of the non Europeans, which I've gotten a couple of times in my X-Alps. And, you know, it's just tough to go do battle with the Euros. They're on, they got a massive home field advantage. And so we talked about that, but we had a lot of fun with this, a lot of laughs. And I think you're going to enjoy it. We talked about the training quite a bit as well.

[00:02:29] You and I both had the same trainer, Ben Abruzzo, who's also supported me and been really integral to my team since the beginning, since the 2015 race. So enjoy this talk with Eduardo Garza. Cheers.

[00:02:46] Eduardo, thanks for taking this last minute invite. I know you've been buried in work. I think the last time I saw you were turning circles in Chelan, which sounds like that's a little more fun than the one we had before. What's going on in your world right now. What are you guys, what are you and Bianca up to? What's happening out on the East Coast?

[00:03:03] **Eduardo Garza:** Well, first of all, Gabby, thank you very much for the invite. This is an honor, really, because I really love what you have been doing with the podcast. So it's awesome to be here chatting with you.

[00:03:15] **Gavin McClurg:** Thank you.

[00:03:16] **Eduardo Garza:** So here at the East Coast, we're trying to fly as much as possible, actually. Weather has not been cooperating that much, really, lately. But, yeah, staying in the air as much as possible.

[00:03:29] **Gavin McClurg:** Cool. And tell the audience what you do, because a lot of people that follow the X-Alps obviously know you from that. And you've done the X-Pyr a couple of times, and this was your second X-Alps. But

what's your business? What's your background that's not related to flying? How do you pay for flying?

[00:03:49] **Eduardo Garza:** I should ask it that way. I think that's a very good question, actually. I'm an engineer. I'm a mechanical electrician. I'm a mechanical engineer. And I work for a manufacturing company that makes fiber optic cables for telecommunications. So this is an office job. Hey, I just

[00:04:04] **Gavin McClurg:** got fiber optic brought to my house. There you go. Yeah, so you make the stuff that made this possible in some ways. I haven't had internet for the last five months, and I tell you, it's a blessing and a curse.

[00:04:16] **Eduardo Garza:** Yeah, so we build infrastructure, exactly, for all the Netflixes and videos, etc. So it's... It's a very demanding job, and trying to marry that with paragliding has really been a struggle, I should say, lately.

[00:04:34] **Gavin McClurg:** Now, one of the things I wanted to talk to you about is how did the training look this year? Did anything change? Because we both have the same trainer. We both use Ben Abruzzo. I've used him for all four of mine, and you've been using him for years now, and using him for your first X-Alps in 2019. And what you did really well at as well. As well as this one. So I wanted to ask you what changed. But one of the big differences, I always think about you and always feel for you. In some ways, when we look at the top 10 this year of the X-Alps, they're all what I would consider professional pilots. This is what they do, and they get paid to do it. And that's their job. And you're one of the few, actually, in the race who...

[00:05:19] You have to find the time outside of a full-time job to prepare for the race. And I always feel like I've got a lot of luxury in that I can just focus on the training going into it. I mean, I still have to... I have my job and my work, but it's not a nine-to-five like you've got. And it must be incredibly hard to find the time. I mean, that's one of the reasons I decided I'm not doing another X-Alps. It's not just the risk and everything I put out in that article. It's the time. It's the dedication to this 12 days that goes into the year in advance. That must be really tough. Yeah. With what you do.

[00:05:57] **Eduardo Garza:** Totally agree. I couldn't agree more, Gavin. That is where the real struggle marrying my profession as an engineer with preparing for something as large and involved as the X-Alps comes from. Normally, in my day, when I am training for the X-Alps, you're talking about starting training at 6 to 7 p.m. So you work full day, eight hours. Then you start training at 6 or 7 p.m. And as you know, with Ben, it's not exactly a walk in the park.

[00:06:37] **Gavin McClurg:** No, it's no joke, man.

[00:06:39] **Eduardo Garza:** He really tries to destroy your body because as Nelson, actually, I was talking to Nelson DeFrayman before my first race. And he said, you either go to war before the race or during the race. So if you go to war before the race, you're going to enjoy it. Otherwise, during the race, you're going to be destroyed. So I tried to put in as much effort and time before the race. And this time around, since you asked about the changes, I asked Ben to increase the volume. Not substantially because I really cannot afford to be training for two or three hours every single weekday. Because in addition, obviously, you have the weekends, which are normally six to seven hours. And in addition to that, where I live, there's really not very high mountains.

[00:07:32] So 70 % of the vertical meters that I did in training were done on a 200-meter hill that you cannot fly off.

[00:07:44] **Gavin McClurg:** Oh, my gosh. You're just going up, down, up, down. You're just yo-yoing all day.

[00:07:48] **Eduardo Garza:** Up and down, up and down. You can ask Ben for that. For some of the tracks, it's just like a scratchy line up and down that incline. I know every single rock, every single tree, even by name.

[00:08:06] **Gavin McClurg:** Hello, Fred. Very disappointed to see you again.

[00:08:10] **Eduardo Garza:** Hello. Yeah. So it's really, really challenging. We have taller mountains if I drive between an hour and a half and two hours. But that's not something I can do during weekdays because I'm working. So that's where the challenge is.

[00:08:23] **Gavin McClurg:** I see your posts. I follow you on Instagram, obviously. And I talk to Ben regularly every day. And I see your posts of snowshoeing in the fog and the ice. And I get to go out and ski tour. That's my training is going out and really having fun and getting a lot of vertical and doing all the hell that he puts us through. But you're in a

much more challenging zone to get the vertical. Yeah. Yeah. Hats off to you, man. I mean, because you're obviously coming in super fit.

[00:08:55] **Eduardo Garza:** I know. Thank you. Yes. Definitely challenging. And that's why I'm always trying to find an edge. You know, how can I compete against some of the best hike and fly athletes in the world with limited time and limited resources in terms of, you know, the vertical and also the fact that we're in America, which is a huge, I think, disadvantage. Yeah. Yeah. We are not in tune or flying with the weather conditions or the valley systems that are a world of difference when it comes to staying in the air and just making easy kilometers. For example, we don't have that second like nature of knowledge that comes with living in the Alps.

[00:09:44] So it's definitely challenging. But I have really appreciated that challenge. And that's why every time that we do or we finish in a decent position is really rewarding.

[00:10:02] **Gavin McClurg:** Yeah. That really hit me in 2019. Not so much this time because it just seemed like the weather this time was so brutal, man. It was just so bad. And all of it was so bad. And still very fun. And we flew every day. It was, you know, fascinating. I think what, you know, I was just talking to Ben. I told you I was talking to Ben earlier today. And the thing that this is always the time, you know, it's been four months since the end of the race. This is always the time where it really starts to hit me that to not do another one is starts to feel really scary. I don't know. I don't know. That's not the right word. It's just that race puts you in places with your teeth.

[00:10:51] That you're never, ever going to be able to replicate. And I don't mean just locations. I don't mean places in terms of that spot on top of that mountain. I mean, places emotionally and physically and, and the beauty, all of it is just, it's the intensity of, of the experience that I can't replicate. I know I can't replicate it. You know, if Ben and I got together and went and did a whole bib in the Alps. That's going to be really fun and very rewarding, but it's not going to be the same. You're not going to get out of bed and go do the stuff that we do day after day after day. And there's something very special about that. And yeah, so let me turn that into a question that you've had now that you've had this time of reflection, you know, I did see you very briefly at the awards.

[00:11:45] You had a really bitching end to that race. You made some awesome moves. You had an incredible. Yeah.

[00:11:55] You had a really good end to the race. You had a really good end to the race. And so, you know, you like all of us at the end are kind of on a cloud nine at the awards, but also, you know, I saw the same look in your eyes that I did with everybody, which was kind of Jesus. That was intense. I'm sure it was the same look you saw in me. You know, you're exhausted. You're thrilled that you're excited to be alive. At least I was.

[00:12:22] but what's what have you had you know what's been the reflection since what what are the kind of emotional roller coasters if you've had any I know I have since then you know what do you kind of go through and because now you've done it twice you're a proper veteran I'm curious because I think we each have our own unique experiences after the race and that's always after has been really tough for me you

[00:12:48] **Eduardo Garza:** know Gavin I agree with you that after a few months pass after the race you uh you forget about the painful bits and you start thinking oh this will be really cool to do I can't right yeah and uh certainly after this race after all the weather and everything that happened uh you put it in perspective but to be honest I don't regret a thing and this reminds me a lot about a book I read and and most likely you're familiar with it it's uh how to get in flow and it's written by this now famous person uh Mijali she says Mijai right yeah and I'm sure I butchered that last name by the way so I follow no no that was good but uh in this book he he has a quote that says uh the best moments in our lives are not when we are

[00:13:46] doing nothing just relaxing that's not where your best moment is going to be your best best moment in your life will happen when your body or your mind or both are stretched to its limits trying to accomplish something that is difficult and worthwhile so I think that we accomplish that so this goes down in my experience as something that I'm gonna remember for you know the rest of my days and it's one of the you know best moments in my life just because we we push the limits we pass the limits and we're still here yeah

[00:14:28] **Gavin McClurg:** yeah yeah I don't know if you saw that recent article I wrote in cross country about I haven't actually seen it but Ben said it's out you know about this being my last one you and I talked about it briefly at the awards that night you know geez man should we could we do it again uh I really felt like the the risk was absurd this year uh you know and we're all in different places in the course I mean I know you know Aaron Durogati said that he had many times where he thought it was definitely life-threatening you know what he was doing was way beyond what even he trains for and as you know you know he trains he trains in some awfully nasty stuff um because he wants to you know he's pretty fearless uh

[00:15:17] you know but I felt like you know so we all we were all in different positions but you know I I specifically remember the day where Lori you know through her reserve they didn't put this anywhere on the in the media they don't talk about bad stuff in the ex-alps but you know she took off basically with you and Cody and a couple others from Laramouse that day and about the same time I you know I don't know exactly I got there later that day and you guys were you know in my from my perspective on the ground at Laramouse you know we're flying the full-on lightning storm and it was it was vicious the sky was insane I mean it wasn't Revis was kind of like yeah man yeah I think you should you know you could probably get up there and make it work I don't know I think it might be good time to just walk for a bit and that was the day that Lori you know went parachuted because the rain um through a reserve to you know because she was coming down on high tension power lines and and you were making it work that day in the air but man it looked dicey and and it was just you know the next day and the next day and the next day I flew and stuff that looked just like that it was just over and over and over again we were in just vicious weather really traumatizing and but it wasn't it's but it's weird it's not it would be traumatizing if we were just normally flying but it was it wasn't it's not traumatizing because you're in the race yeah bring it um but what do you think I mean is it acceptable I mean did you when you finished the race when you were done I mean because that day at the awards you were kind of yeah I don't know I don't think I'm going to do this again I'd be curious where are you sitting on it now are you still thinking that are you thinking yeah yeah better do it once more you

[00:16:52] **Eduardo Garza:** know I'm still thinking that I don't think I'm doing it again just for simple reasons because it's it's just too much time that you need to invest and right now I don't have the time and I did it twice already so pretty much check uh but not not a lot about the risk though uh it's more about the stress that went into preparing for a race with COVID and again with yeah that's yeah that that was that was the worst because I didn't have any any plane tickets uh a month prior to the race uh so there was a lot of preparation at the end that had to go through so the only way that I would do this again is if I live in the Alps there's no other way uh so uh that's uh that's a definite now regarding regarding risk

[00:17:46] you know let's um let's just be truthful you cannot play conservative and still try to finish in the top 10 top 15 not even top 20 if you play it conservatively you have to risk it you have to fly if you have 60 kilometer per hour winds from the north and you're launching south you have to manage that's that's I think what you have to do every single day uh you mentioned the day that I flew with Cody with Theo uh Laurie and uh Nicola actually from Lermos I remember that day vividly because we were at launch together and Laurie launches first and she just goes up like okay so it's working it's perfect and beautiful at this point we didn't know if we were going to take the northern route or the southern route or southwestern route uh through the Albrecht Pass so uh I told my team I'm going to make the decision once I'm in the air

[00:18:46] so I launched at the end because I was missing a cable so there's four gliders in the air everyone getting getting really tall so when I launch and I pass the Grubichstein Peak and I see to the north it's pretty much like you described it was just nastiness lower cloud base there was darkness in the valleys there was it was a dark omen on the north south you know what decision made we're going south and actually to the south it was it was pretty nice for the beginning it was mellow two meter per second we're just scratching the peaks I was with at this point I didn't see Cody which later I learned that he had taken the northern route so he was he was going towards the darkness so I I couldn't figure that out but uh Theo and Nicola were team flying with me so we got to a point in Imst that someone flipped the switch it's from mellow conditions to nuclear conditions so I'm in a thermal I'm entering this thermal and I'm gladly going up but I remember that we have airspace on top right so yeah um Nicola and Theo are around me and they start spiraling so like okay you know that's where is

[00:20:12] **Gavin McClurg:** that where Theo got his airspace violation or no that was on

[00:20:17] **Eduardo Garza:** Nicola yeah Nicola got his airspace there uh yeah so I start spiraling as well lightly first and I'm still going up so now I crank the spiral even more and I'm still going up so I'm from 300 meters now I'm 200 meters from airspace it's like this is not letting up so now I have to crank whole spiral full g-force and unfortunately I am still going up so at this point

[00:20:41] **Gavin McClurg:** holy smokes it's

[00:20:43] **Eduardo Garza:** just so much so much noise just going up from the barrier to the top of the airspace and I'm still going up and also now from the airspace alarms that that I just keep the spiral but uh I get to a point where now I get sucked into the cloud so now I don't know where I am and as you know that area is big picks everywhere yeah so I have all this noise around me I don't know if I'm in airspace and I'm still cranking probably five g's and when I think that nothing else can go wrong

[00:21:16] I hear a loud snap but it was more of a crack I sink into the harness and I feel a sharp pain on my lower back it's like now I'm in trouble because something is happening with my harness now and I cannot keep this g-force going on for so much longer until I fall from the sky you broke your harness the harness yes because of the g-force it was so nasty the thermal was just bouncing me around and this is this is not a harness problem this is a conditions that I was in cranking the spiral problem

[00:21:54] so probably I was two minutes or it seemed like forever but I think it was more like probably 30 seconds uh but I get dumped finally behind the mountain so I I get released from this monster thermal and I know where I am now uh fortunately I didn't spiral into a peak uh so now that I see where I am I pushed forward and the crazy thing is and this is what VX-Alps does to you you just keep flying you're probably shaking a little bit you're you're scared you're thinking that but you're thinking where can I get my next climb so I don't have to land and keep hiking so

[00:22:35] and after that we got downwashed in the arbor class uh with the west wind so I land uh middle hill and then we just walked and walked and walked and walked but uh but yeah that that day was definitely a scary one and by the way I regarded the harness uh I thought it was the the air bladder that had burst but uh but no it was one of the rods uh in the back that had broken so that was that was just uh pretty much sticking out and but it was all you know it was still flyable obviously uh but uh obviously it was all wobbly and not proper for control

[00:23:15] **Gavin McClurg:** so you were able to just fix it? did you fix that on the fly did you have a spare or something? what

[00:23:19] **Eduardo Garza:** I did was I shifted my body so it was not uh affecting me for or too much for my flying and in the air I called my team and said you know what guys I need I need a new harness so uh you know next flight that was all set that was it yeah yeah

[00:23:35] **Gavin McClurg:** it's it's it's funny what we do in the air isn't it you just you do all kinds of stuff up there that normally it'd be yeah it's it's I have some pretty amazing conversations with Revis while I'm cruising around in the in the chaos sometimes where the hell am I um yeah so when you when you look back and maybe this was the same at the end of the race or now but what was that when you think about the X-OPS do you have a standout you know what was the best experience that you had in those 12 days during the race?

[00:24:09] **Eduardo Garza:** you know best experience I have I have many many really good experiences uh that you can catalog differently because when you see people go out and greet you and help you and feed you and try to help you in any way they can and they have a huge smile on their face and you have just walked 80 kilometers and you are devastated physically but you still find the energy to you know what you feed from their energy and now you feel great and nothing bad has happened and it's all you know it's all amazing it's all great so I had a few experiences like that uh I remember in Berbia so Yael's hometown

[00:24:55] I land down Berbia a little bit lower and this this guy comes and greets me like oh you're X-OPS okay yeah uh I'll show you the way uh you can just hike here and then you can launch you can keep going down the road like okay sounds good so we keep hiking and then more people start coming actually his brother starts coming so he's like okay I'll

take you I can take it from here uh I'm the Pino Raja relay so we'll go up uh this uh this road here and you'll get to to launch in about 30 minutes I don't think you can do it today but we'll find you a place to sleep no worries I'm like all right next thing I know this person's father and I believe his his name the the guy who actually hiked with me is Joshua and I'm sorry if that's not the name but Joshua's father comes out with the biggest biggest cowbell that I've seen and he's cranking it bang bang bang bang bang bang he's super excited and he's giving me tea he's giving me food he's like everything else if your team is not coming

[00:25:58] because I think that they are a little bit far away because because they were watching the race and they knew that I had launched from Mont Blanc on the Col d 'Enclave which I think that you flew from the same one say yeah exactly so yeah Jason had hiked with me and he couldn't because he had crazily uh this is why we called him the mule his nickname was the mule he was carrying two backpacks his wing and and then another backpack with uh winter gear because it was pretty cold and also rain gear because it was thunderstorms rolling through so he couldn't fly with that so he had to walk down so they were like three or four hours behind me and so I get to the top and we go to this little restaurant and I'm like oh my god I'm going to and they find us an actual uh connection for the Tesla because our other car uh was a Tesla and we just brought out a juice so they didn't only find that but they brought us you know beer and food uh the father actually cooked everything it was a sumptuous it was a really really good meal so I have really really good uh memories from from that day just because of how the people behave with us and well part of the reason was that no one went through there it was only Maurer yeah and they were like Maurer came through here but he was thousand meters above us a

[00:27:28] **Gavin McClurg:** typical story about now yes I get those along the way yeah Maurer came through here two days ago yeah

[00:27:36] **Eduardo Garza:** yeah yeah we know we know uh no no but they were they were super cool they were super cool uh so on on that uh let's say category of people it's it's always uh very good stories from the 2019 race and from the 2021 race the people are amazing the Alps they really follow the race so I love that now from a from a flying perspective you know partly why I do this race is I love those mountains I'm constantly impressed by what I see so in this race I flew or we flew in areas that I had no idea that they were so beautiful like for example uh after Santis that you fly south and now you have to launch and cross Valencia in order to get to Klausen Pass

[00:28:33] just flying that area I had never seen it before like I was impressed I even did a few a few turns just to you know to gather everything uh take some videos pictures etc and then I kept going because it was just so beautiful same thing happened with the back side of uh Innsbruck you know north of Innsbruck flying from Agenze towards Lermos towards Gatimisch let's say so I flew the the southern part that didn't take the let's say the smaller mountains in the north I was just impressed at this wall that just appeared when I rounded the corner probably 800 meters high 800 meters high completely vertical extending for 10 kilometers I was just uh dumbfounded of such beauty you know so so many days like those uh just just looking at the sites it's it's just amazing so that's another category

[00:29:25] **Gavin McClurg:** that's a stunning place to have that kind of event it really is terrific I mean just the the opportunities for top landing and side landing and relaunching and you know you can you can just put it down almost anywhere launch anywhere and you know basically if you go up you're going to find something that works and it's yeah it's a really it's a labyrinth too you know this time when I got to Lermos this year you guys had just gotten in the air and and you know we made the call that yeah it'd probably be better to walk and and I just started walking down the road that was on the north side of where you were and and that leads to the the valley that leads up to the wharf pass which was what was kind of my plan a you know before the race you know you look at all the routes and that was kind of what I was planning to do and I was like I'm going to go to the north side of where you were planning to go through and I had no idea until that you know that night just turned into a

[00:30:21] catastrophe of epic fun it was it was it and I use catastrophe specifically because it was you know I walked and then we tried to you know I found this launch in the ski area that was really dicey getting off I had to run down it was completely cross and all covered around in trees and just a classic exhaust experience was really fun and then I literally went about a kilometer and you know the winds just were totally opposite of what we wanted and you know so I spent all this time on the road and I was like I'm going to go to the north side of where you were and I was like I'm going

to go to the north side of where you were and I was like I'm going to go to the north side going uphill and went nowhere which had been at that point my race and uh you know just a series of bad luck and bad decisions and and then but that put us in this position of launching off the castle I don't know if you saw that footage I launched off this castle that night and got a 70 to 1 glide in this sky that was just you knew it was going to unleash at any moment and it did as soon as my feet hit the ground you know I just had this insane glide and you know covered a bunch of ground and you know I was like I'm going to go to the north side of where you were and I was almost caught up with you guys in terms of the distance kind of thing uh Lori was right there and you know so we'd had a pretty good day even though a lot of it was was on the ground and the next day it put us into this worth pass zone and I had no idea that's where Firebird used to be and Robbie Whittall you know cut his teeth there and he used to say that that was the most complicated most dangerous place to fly in the Alps and because it's just a super convoluted it's almost like the Furka Grimsel

[00:31:46] type of scenario where you've got a lot of different passes a lot of different stuff coming in that's right before the big jump over to Santus and um and I it was just fascinating to be up in there and you know I had studied it and studied and studied it on Google Earth and I got in there and literally just couldn't get my head around it it was it was just well where are we which way are we going and uh you know it was but beautiful stunning and you know chairlifts all over the place and uh you know it was just it was just it was just it was just it was just it was just uh you know it was definitely one of those kind of days where it wasn't very flyable that day it was pretty nasty but it was one of those days where you had to just stop every once in a while and go this is really neat this is a really cool zone I don't know if I'll ever be back here

[00:32:32] **Eduardo Garza:** exactly it's it's just mind-numbingly beautiful stunning and by the way I also got lost I didn't know exactly where to go when I got to Arlberg Pass there were so many little like uh canyons or valleys that I could go through it's like okay wait a second I studied this why can't I figure it out so you say it's elaborate that was the perfect description because it was like that but now I have to say that us not being from the Alps obviously are a little more foreign to all those nuances but how we try to get through that is not only Google Earth or just checking maps

[00:33:16] we also tried more on a simulation based so with a VR headset and flying a glider in simulation wow we actually do that traverse the route I think I did that route two or three times how

[00:33:32] **Gavin McClurg:** do you how do you do that in Google Earth but with VR or how do you you can do it you

[00:33:36] **Eduardo Garza:** can do it in Google Earth however the app just gets you dizzy so there is this uh piece of software it's it's a simulator really it's a it's called a condor simulation they uh they use it a lot for for sailplanes so you're really flying a sailplane so you cannot really learn how to fly an area because also the weather models you can see it but you can see it exactly so the topography and the textures used are actually ultra realistic so you can really learn all the the nuances the little spots little hills in front that might be triggers or you fly on the high side and how that connects to the next valley and everything you can do it on a 2d screen obviously but if you really want the immersive experience you can get like an Oculus 2 headset and just fly fly with that and you're you're sitting in a cabin right you're seeing your glider and you're just flying around doing circles you know you still have thermal even though the weather model is is very simplistic it doesn't have valley winds and you know you see a cloud you're going up kind of thing so you can do it on a 2d screen so it's not it's not that that difficult let's say it's a really good tool to learn the topography and and at least in my case you know we we explore the fact that we don't have a lot of big mountains here and for me the the psychology aspect of being immersed in only you know probably our highest mountain that we fly here is thousand meters you know and 1500 meters

[00:35:25] it's it's it's it's it's it it it it it it it it it it it it it it it

[illegible]

[00:35:37] **Eduardo Garza:** it it

[illegible]

[00:35:43] **Eduardo Garza:** not in that world. So if you use virtual reality, you can get past that threshold where now you feel confident about flying among such a scenery and such a, you know, big mountains.

[00:36:00] **Gavin McClurg:** When you, when you came into this one, you, you talked to a little bit about, you know, increasing the volume on your training to the extent that you could, cause you were working, but did you come in? I remember in my first, you know, my going in 2015, I was terrified initially before the race. Cause I hadn't done, you know, you had done the X-Pyr twice or once before, twice before the, before the X-Alps. So you had some, some serious hike and fly experience. I had none. I was just going in kind of cold. So I had done all the physical training, but I was just terrified in terms of, you know, am I just going to be totally left in the dust? Am I going to get eliminated? You know, I had, I really had no idea what to expect. So I'm assuming you came in with a little more confidence than I did because you'd had those X-Pyr experiences, but what was the frame of mind difference between the first one and the second one?

[00:36:53] You know, cause your, your first one, I can't remember exactly where you placed 16th. Yeah.

[00:37:01] So it was, it was, you know, you had a really good race and lots of fun. You know, unfortunately you were with me, we were in that gaggle that did not work. And I was like, well, I'm going to do it. And I was like, well, I'm going to do it. I didn't make it to Monaco, but you know, it was, it was a very, by, you know, comparison standards, insanely tame compared to 2021. Um, you know, we had our, you know, you had that gust front experience, but we had hardly any wind. We didn't have any fern. We didn't have much weather other than, you know, in the middle of the race, we had a lot of that rain and, you know, it wasn't very thermic, but I wouldn't say it was scary, you know, or is this one was really scary, but how did the, how did going into the two races, you know, did you feel a lot more confident? Did you feel different? Did you feel, uh, what, what were your goals going into this one?

[00:37:45] **Eduardo Garza:** I definitely changed the goals in this one. 2019, I was more worried about, well, how am I going to be competing against this crowd? And I was a lot, I would call it more uptight or more anxious about how that would play out. 2021, I knew I was going to be able to keep up and I knew the pace that everyone had. I, so that was, I think one of the big shocks in 2019, I was just surprised about the, the insane fast pace that everyone had. There was no weak team. Everyone was pulling at the same speed. Uh, so 2021, I was, I was prepared for that and I knew that I was going to be able to keep up.

[00:38:33] So what I try to do is remove the anxiety and say, you know what guys, let's have fun. Let's try to have fun and do the best we can. That's all we can, because obviously we had a lot more challenges with COVID and everyone was kind of an edge and it will just happen or not. So I said, you know what, let's take it easy. Let's try to have fun. And that was our, our approach, obviously, you know, some days were not as fun with all the weather that we actually had. And you know, this, this scary, uh, situations that we were immersed in. Uh, but that was, that was a different approach for sure.

[00:39:17] **Gavin McClurg:** Hmm. What was the scariest situation you had? Was there a standout or, or maybe scariest or worst? I don't know.

[00:39:26] **Eduardo Garza:** You know, that, uh, situation around that was pretty, that was, that was up there, but that was, that was only a part of the flight. After that, it was fine. Before that, it was fine. It was not a long flight. The thing was only 50k. Where I had a lot more opportunity to get scared was on the flight from Berbia to Bellinzona.

[00:39:47] So we started the day, uh, we knew that the North Fund was going to be around seven to eight or even higher if the pass goes. So we knew that it was a risky decision to actually go North, but I felt a lot more confident of taking the North route, because I know the Sion Valley and I know that the mountains are high. So as long as we stay high, it shouldn't be much of a problem. What I didn't take into account was that we were going to have 50 kilometer per hour winds from the Northwest and the mountains on the other side of the Rome Valley, let's say the, uh, Mont Jungfrau, Eiger, uh, Massif on the other side was,

[00:40:34] in my opinion, going to block a lot of that air. Well, that definitely didn't happen. So I tried to stay high. We did a few hops in the morning. We started early. It was classic flag hiking fly. It was beautiful. Just, just practicing that in Switzerland is just gorgeous because you launch and now you land on the next ridge. You hike up again, another 300

meters. You did that again and keep doing it until conditions get good. And now that you have some altitude, now you can actually go to the South faces on the North side of the valley. But I didn't have the opportunity to do it. I was just trying to get the air. I was just trying to get through the mountains and through the mountains and through the mountains and through the mountains. And at this point that was, I was feeling really tired and it was shaded on the South side. So once the sun started hitting me, once they started transitioning to the North side of the Rome valley with this warmth, I just, I just went to bed.

[00:41:24] I just fell asleep and, and I'm not talking about closing your eyes for five seconds and then, you know, start just, uh, regain control again. No, I'm talking about deep sleep. You know, I was dreaming, I

[00:41:39] **Gavin McClurg:** was dreaming about the sun and the mountains and the mountains and the mountains and the mountains and

[00:41:39] **Eduardo Garza:** Actually, I was probably out for one minute or a minute and a half. I was dreaming that I was back in Mexico and my mother was actually cooking food for me. All of a sudden, I start feeling that something is hitting me and I wake up. Now I'm close to the actual faces, huge faces. And by this point, I'm in Loic, Loic, that valley.

[00:42:08] And it's hail, big hail coming down. So I cover my instruments because I think that they are going to get broken. But the hail doesn't let up and it just starts getting louder and louder. So now I look up to my wing and I just hope that this hail is not going to puncture the wing, you know, and I'm going to be falling from the sky. So I just want to get out of there quickly. And by the way, I'm trembling at this point because it's just. So cold because now I'm under the cloud. So I press bar, get out of there as soon as I can. So after two minutes, hail just subsides and now everything's fine. But now I'm heading to this big faces and we have the north wind really acting on at this point, as well as the northwest wind.

[00:43:00] So I am heading into into a big, nasty trap. And I don't know about it, but I do see an eagle that is probably 100 meters in front or 200 meters in front, 50 feet below me.

[00:43:16] And then I see this eagle in seconds, 200 feet above me. I'm like, OK, hang on. The road is coming. It's going to come. And the eagle was out of shape. Right. So it was like that eagle is not really maintaining the wings open. I hope I have good luck on this one. So I hit the thermal and whack is just the wing disappears, totally disappears after seconds. It just comes forward. But it has a huge cravat at this point. I think we can call it the cravat. It was like completely in on the right side. So as you can imagine, it just starts winding and winding and winding quake. And I don't have much control at this point.

[00:44:01] So I'm thinking about throwing the reserve. But, I'm not going to do it with that rotation. So I need to stop the rotation first. Yeah. So I buried the left brake. I stalled the wing. So now I'm falling and I look down. I still have some altitude to to play around and try to save it. So I release hands up. Wing comes up and now it's only 30 percent thing. So like, OK, this is more manageable. Weight shift, brake on the on the open side. Pump the the outer. And it releases. And now I'm flying again.

[00:44:40] So I start thermaling after that. And now I start feeling the effects of the Northwest wind. It was there was not a second that I could actually stay in the thermal without feeling the texture in the air. Huge textures between two meters per second to four meters per second. And then I'm sinking on the on the next half of the circle at three meters per second. So everything is sinking. Every single meter was was gained with huge lift and then huge sink. So it was a combination of fun and the Northwest wind. And it actually was a very good luxury because I mean, if you see hail, there's a lot of energy in the air. But that energy is being revolted down, down in the on the ground. And that nastiness is just coming up and it's getting you.

[00:45:28] So I get in contact with my team because now I'm at FIS and I have to make a decision whether or not I'm going to be able to do it. I can stay on the northern route towards Andermatt. Or I should cross Simplon Pass towards Domodossola. So they get back to me and say, weather for tomorrow is definitely better on the south. So now you can cross. And by the way, this is the reason why I decided in the northern route. I was definitely more confident on the Sion Valley because I knew it. But also. I could actually divert at this point without being less efficient. Take that south route or keep on the northern route. If you take the southern route, there's no way you can go to the northern.

[00:46:15] So you get stuck down there. You pretty much have to traverse all those bunnies that are south of the Matterhorn, Dufour Spit, etc. So now I'm heading towards Simplon Pass. Well, a little bit to the east of Simplon Pass. But I look at my speed and it's 90 kilometers an hour. Without a doubt. Without a doubt. So I know that big mountains are coming. And you're

[00:46:39] **Gavin McClurg:** going to take a spanking.

[00:46:40] **Eduardo Garza:** Yes. So I see this huge wall. I don't know the name of the mountain. But I was probably 3,200 meters. And I'm just cruising. I'm just whistling by. I get to the peak a little bit after. And the thing starts. It was not rowdy. But I was going down at 8 meters per second. Four, six, eight. All the way almost to the ground.

[00:47:05] **Gavin McClurg:** So you're on the south side now. You've cleared the Simplon or wherever you want to cross. Correct. You're on. So I'm on

[00:47:12] **Eduardo Garza:** the south side. I'm a little bit north of Domodossola. And pretty much I'm looking at crossing that last ridge. You know that the Most of the Valley takes you to Locarno where Lago Maggiore is. So the problem with that route is the airspace. Exactly. The airspace. And normally how you fly it is on the north side. But with this northwest wind, there was no chance that I can take the north side without bumping into the airspace. So I have to take the southern route. But not after saucering and flying backwards for at least, I would say, 10 kilometers. Just trying to gain altitude again after the huge sink.

[00:47:57] So I was almost at the ground. But I'm saucering. When I point into the wind. I'm going backwards 10 kilometers an hour. But it lifts still. And then I go down. Saucer, saucer, saucer. All the way to the last ridge. Where now I'm put in this little canyon with only a river. There were absolutely no landing stones out there. For sure. But somehow I was clear in my mind. I was not worried. I just wanted to figure out the situation. Because now I didn't feel any northwest because I was low enough. But now I was feeling. The wind coming down from the high mountains on the east. So once I figured that out. I saw the western face.

[00:48:43] And then got out of there. And kept on going. You know it was one of those situations in the exiles where your brain is so used to flying in these conditions. That you know you're rising above it. It's all

[00:48:56] **Gavin McClurg:** making sense. Exactly.

[00:48:57] **Eduardo Garza:** You start making sense out of this. Your body is like, yeah, yeah. No worries. We'll just keep on going. So now my team tells me that I need to get to a certain height to cross Lago Maggiore without a problem. I get to that altitude. We cross it. And now it's almost the end of the day. And I'm heading to Bellinzona on the south side. And as you know the airspace. And this is the reason why people fly the north side. Because the airspace on the south side. South side is impossible. Encroaches you to the mountain. But I had never flown there. I have no clue. So I just keep on going until I notice that it's a little too late to find a landing zone. Because the west wind is pushing me. And I'm not penetrating west again.

[00:49:42] So I'm heading towards this trap. This literal trap. The landing zone is against the mountain. So I have two options. Airspace or trip. So I just keep on going. I say, you know what? I'll find something. I'll figure something out. So my brain is still trying to figure out.

[00:49:57] **Gavin McClurg:** That's a very treed area. I know this part of the world. Really well. That was Bellinzona is a place I've flown a ton. And yeah, the south side is all trees. Thick trees.

[00:50:08] **Eduardo Garza:** Big trees. Exactly. So there was no clearing. Big, thick

[00:50:10] **Gavin McClurg:** trees. There's no clearing. There's no openings. There's no wow. What did you do?

[00:50:14] **Eduardo Garza:** But I didn't know that. So I just kept going to see if the trees were actually blocking a small landing zone that I was not seeing from afar. I just keep on going. I'm getting lower on top of the trees. Like, okay, well.

[00:50:29] I guess I'll just keep going. I'll have to figure it out once I get to the end. So the airspace, I was literally five meters from the airspace. Okay. And I finally see. The

[00:50:39] **Gavin McClurg:** CTR, the bad one, the one that goes all the way to the ground there. It was past the

[00:50:42] **Eduardo Garza:** CTR. Because

[00:50:42] **Gavin McClurg:** there's the wings on. Oh, wow. It was past the

[00:50:45] **Eduardo Garza:** CTR. So there is a hole. Yeah,

[00:50:47] **Gavin McClurg:** it's here

[00:50:47] **Eduardo Garza:** in one of the wings. Because the steps actually are a little bit higher every single, I think it's two kilometers, three kilometers. Yeah. So the steps that I got to, now that opened up a small gap between the airspace and the treetops. But the landing that I found was a tiny thing that was below airspace. So I didn't really know if I was going to be able to just go to the treetops and then scoot in the airspace and then land. So I was like, you know what? This is my only option. So let me try it. And so I park it into the wind. So I'm facing west. My wingtip is five meters from the airspace, literally, because I was, I zoomed in and my instruments, a hole I could. And I was like, okay. And I could see that any small movement changed the line.

[00:51:33] It's like, oh, okay. So I'm four meters. No, three meters. Okay. No, no. The other way. So now I'm sinking on top of the trees. I'm going down to the trees. I just see the trees coming up and I don't see the airspace in my instrument letting up. It's like, you know what? Might be a tree land. So I just keep going down. And at the last second, literally, I probably had 20 meters that I can scoot under the airspace and then

[00:51:58] **Gavin McClurg:** five seconds

[00:51:59] **Eduardo Garza:** later land. Oh my God. No way. That's awesome.

[00:52:04] **Gavin McClurg:** No way. You did. I had that exact flight. I started in Belenzona in 2015 and ended in Orsières, which is right across the pass from, from Verbier. So you did the reverse. So I know exactly what you're talking about. And I didn't take the Simplon. I was a little bit north of that kind of between the Simplon and the Newfoundland. But going the other way and I was battling a hell of a headwind in 2015, but I was, I watched you on live tracking a lot that day. You just had one. When you decided to go north, I thought you made the biggest mistake. I just thought, man, I don't know. That's, you know, Chrigel did it and he really made it work. But I saw with that North Fern coming, I thought you were just, you know, usually North Fern, it's, it's not very flyable on the north side when it's a strong North Fern, cause it's low cloud base and rainy and, and nasty.

[00:52:55] And that's what got all those, that's what got Maxime and all those guys, you know, being on the south in that, in

[00:53:00] **Eduardo Garza:** that, in that area. And I was, I was in the

[00:53:00] **Gavin McClurg:** South Fern day and Chrigel later said he didn't think it was very strong South Fern, but you know, I can tell you when I was in the, I was in the same place as he was, but further north that day when he was having his breakout day, I was trying to get to fish on the, you know, basically backdooring into Titlis kind of what we did the year before in 2019. Cause and, and I could see the South Fern just dumping in over the Andermatt in that area. I mean, it's sure it's certainly looked like South Fern to me. It was a nasty day. It was.

[00:53:30] **Eduardo Garza:** It was,

[00:53:30] **Gavin McClurg:** you know, 50 K plus at the peak tops and really ugly, but you know, and those guys were on the south side where, you know, usually when it's South Fern, it's not very flyable in the south side cause it's just, you don't have the sun it's rainy. And so I thought you were putting yourself in a terrible position and you really made it work. That was, that was genius. That was great. And I mean, that's a hundred and you did about 180 K on course line that day, I think, right? And that's

[00:53:55] **Eduardo Garza:** something like that. Something like that. It was a big day. Yeah. Yes. I was, I was just drained physically and mentally because you know, mountains in Switzerland are not exactly small. So we did a lot of little hops and the little hops means like, you know, you do 800 vert every single time. And then just as a mental drain

of, okay, I need to figure out what to do. Right. So I think that was a, all in all, it was a good day, although it could have turned bad really easy. Very easy.

[00:54:28] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. What a breakout day. That must've been so exciting and so fantastic. And I would imagine too, you know, that route doesn't lend itself very easy to the chase three way out ahead of your team. Were they able to stay up with you? Because that's a very roundabout, uh, it's, it's hard to keep up. Yeah.

[00:54:46] **Eduardo Garza:** You certainly know what you're talking about because my next comment was going to be, well, my team was three hours behind.

[00:54:54] **Gavin McClurg:** Isn't that awesome? Yeah. Crushing my team. They can't even keep up.

[00:55:00] **Eduardo Garza:** Normally when your team cannot keep up with you, it was a good day for sure. That's a good day. For sure. Yeah. That's

[00:55:06] **Gavin McClurg:** a good day. That's a good day. Eduardo, you mentioned, um, you know, the kind of, this is what really, it didn't hit me so much in the first couple of races, but it really hit me in 2019 was the lack of, you know, I think compared to the Europeans, you and I have, have, sorry, compared to North American pilots, you and I have quite a bit of experience in the Alps. But compared to the Europeans, it's just a joke. And in, in 2019, it really, it was actually really discouraging. I came out of that race. Cause I really felt like that in a lot of ways was my best race in terms of the decision making and, and the ground game and the fitness and, and, uh, and still, you know, it was, we had one bad day and it just wrecked us, uh, in terms of getting to Monaco and stuff. And, and the bad day was, was up here.

[00:55:53] It had nothing to do with the terrain, but it did, you know, there were a number of days, before that, that really just, it just really came down to local knowledge. Often it was just, I just consistently found myself in places where I really didn't know what to do. And, you know, there's an argument that that's just piloting skills and, you know, you get better as, as you fly more and, you know, you can figure it out on the fly like Chrigel does, but it was also just, it really struck me that year that, man, we are really at a disadvantage. Um, you know, just not having the races. Yeah. There and the time and the, just knowing the lay of the land, because it is a labyrinth. It is a very complicated place. You know, we, you know, flying here in the Rockies, you get up and you go east, you know, and, and there's not, you're not dealing with a lot of Fern.

[00:56:42] You're not dealing a lot with, you know, the Valley winds are very predictable. They're not complicated. And, uh, anyway, my, it's a very long way to ask a simple question, you know, do we have a chance? You know, do the, do the. Do the people that are, you know, hopefully going to follow in our footsteps and, uh, you know, join up for races like the X peer and the X-Alps, uh, from over here in the side of the pond. Cause I, you know, I think you were the first non-European this year. I've had a couple of those nicknames is always a hard one to battle, but you know, for the most part, it's a Europeans race and certainly at the top 10, you know, is that discouraging to you? Is it encouraging? Does it bother you?

[00:57:27] **Eduardo Garza:** You know, it can, it can sound discouraging. Uh, we still have our experience and we, uh, establish our goals based on that perspective that, you know, we don't know the area and, you know, be being happy with your performance means, uh, how close you are to your expectations. Right. So you have to tame your expectations, but, uh, having always expectation that you're going to be outside the top 10 or it's going to be tough to finish. Can you tell us a little bit about that? Jared Ranere Jared Ranere Jared Ranere

[00:58:10] Jared Ranere Jared Ranere

[00:58:15] Jared Ranere Jared Ranere Jared Ranere Jared Ranere Jared Ranere Jared Ranere Jared Ranere Jared Ranere Jared Ranere Jared Ranere Jared Ranere Jared Ranere You know, they've flown around the Alps a lot. So they can extrapolate the situations that they have already been in and apply it to, you know, the particular challenge that they have in the route. But we don't have that. You know, I don't fly with a valley system. So I have to figure it out and potentially bomb out at a higher probability than them. So I like the scouting. I feel a lot more encouraged with the scouting. So to answer your question, I think it's going to be very tough for a non-Alpine team to actually place top five.

[00:59:06] And I'm not saying it's never going to be done, but it's going to take definitely more effort than teams that are already in the Alps training there and knowing where to fly and where to go, etc.

[00:59:22] **Gavin McClurg:** Yeah, I think another aspect. Of it is just flat out. Hours in that kind of endeavor, you know, until we have, you know, when you look at Chrigel. He went from the X-Alps to the Eiger to the Verco to the, I mean, he's done over a half a dozen since the end of the race. I haven't done anything, you know, and it's, it's I think there's also that aspect of it that, you know, the other side of it is, you know, the young guns that are coming up into this. You know, we didn't have to worry about them too much in 2015. You know, it was an experience thing. And now, you know, these young guys are really good pilots and they really know.

[01:00:08] And this was a uniquely hard year on the rookies. That was interesting. I thought it was really interesting. But, but typically, you know, the rookies historically have been able to do pretty well. And anyway, I think it's the other. The other thing that's hard. For me emotionally or that, because it only happens every two years, you know, I come out of this with a ton of takeaways and a ton of things that, okay, I would do this differently and I'll change that. And, you know, this year I went in with a ton of mental coaching from Tom Thomas, you know, Kriegel's coach. And, and, and I, you know, I really tried to rejigger my head around, like you said, expectations and goals and all that kind of things. And then you get to try this and you don't get to try it again for two years.

[01:00:57] And it's, you know, there's, there's a, there's a limited time that you can really anyway, what I'm trying to say is it's hard to improve enough because you've got 30 other people who are improving really well. Exactly. And, you know, and they're doing it there and they've got, you know, they've got the Dolomiti and the Bournes and the, and just so many events that can help sharpen those skills that, you know, we can just do it visually. We can't, we can train. We can't train, but we can't train like that. And I think that that was the other thing. I did write this in an article. That was the other thing that I'm just finding, you know, it's tough. I was, I was given a little piece of the goods in 2015 and I came away from that thinking, gosh, you know, it's more, you know, if I really put a lot of effort into this, I can hang with these guys.

[01:01:47] But that hasn't proven correct because it's just, it's, they're getting a lot better too.

[01:01:53] **Eduardo Garza:** Yes. And I, and I know, uh, if, if it also happens. But, uh, the more races you do, your body gets more resilient, right? So people who raise constantly, and I'm not talking only the ass, but just racing constantly, there are really, really beasts on the ground. Because I felt it, you know, my first experience, for example, I walked probably one fourth of what I walked during this race and I was completely destroyed after this race. I mean, I saw you at the award ceremony. I was feeling fine, actually. I was, I was perfectly fine. Feet didn't hurt. I was a little bit tired, obviously, but other than that, I was, I was feeling really good. Um, yeah. And that does.

[01:02:35] **Gavin McClurg:** No, I mean, I was the same. It was exactly, I didn't have any blisters. I did 590 K on the ground. I just wanted to keep going. No, it's yeah. You, you do get more resistant. You get a lot more durable. You get a lot more resilient.

[01:02:45] **Eduardo Garza:** So that's, that's on the body side and on the, on the flying side. Absolutely. I mean, in order to compete against that, you have to be living there. You know? Um, yeah. There's, I, I don't think. There's, uh, there's any other way to do it.

[01:02:57] **Gavin McClurg:** If you had a different scenario with work and life, would this be something, you know, if you lived in the Alps, say for example, could you see yourself doing all those and keep doing the X-Alps? Is this something you'd love to, you know, in an alternate reality, something you'd love to pursue as a, as a profession? Because a lot of these guys do, you know, a lot, like I said, the top 10, you know, most of them are test pilots. Most of them work in the industry. This is what they do. This is their life. I

[01:03:24] **Eduardo Garza:** can definitely see it just because again, I, I love the mountains and I love the sport. You know, it's, it's really, it's really a passion. Uh, you really have to love it in order to keep putting yourself in these situations. So yes, I think that, uh, if I live there and I had, you know, the, uh, the resources to, to just do it as a, as a living, uh, I think it's a high quality of life.

[01:03:53] **Gavin McClurg:** Last question, bud. For those who are listening, who have the X-Alps as a, you know, a maybe aspiration, something that they'd like to try to tackle someday. What advice would you have for them? And let me add to that. And I'm trying to ask shorter questions. I'm doing a very terrible job with you. I'm asking very long ones because I'm so passionate about this subject, but I was, I'm always a little not surprised. I don't even know what the word would be, but you know, live tracking. I'm a little nervous. I don't get to watch it that much, but that's what everybody tells me that, you know, you can get in the cockpit and the whole thing. Obviously there isn't the weather aspect. People don't see the weather, but you know, I'm a little nervous just to think what people actually think about the X-Alps.

[01:04:40] Cause when you're not in it and not experiencing it, I think, I think people have pretty radically wrong views about what it is and what it isn't. Do you, do you feel that way? I mean, I, I, I, I, I run into a lot of people that say, yeah, you know, I just learned how, how to fly. And I'm thinking about doing the X ops in a couple of years, you know, or four years and you just think, yeah, you're batshit. You're talking about,

[01:05:01] **Eduardo Garza:** you know, I think we're on the same page there. My recommendation, my advice would be no really well what you're getting into. It's not the, you know, there's not a little more, it's not only the media, you know, there's a lot behind the scenes that needs to happen. And to prepare for this race, you know, not only from a physical aspect but you know, flying skills route sponsors, transportation, if you're not from the ops, you know, you, you have that, that burden on top of everything. So there is a lot that goes into this. And the problem is that if you go, let's say half half ass in this case.

[01:05:52] Uh, once you're really prepared, once you know what you're doing fully, you might not get selected because you already burned your ticket. So uh, just be really, really conscientious about, uh, gain all the information you can, you know, through podcast. And I don't want to scare anyone. Uh, by the way, I'm just, uh, detailing my experience. I love the experience. And this is something that I'm taking. Uh, uh. Uh, uh. You know, as one of the best moments, let's say in my life, because of the adventure, the challenge, the scenery, the camaraderie, the people that you meet. So it's, it's an awesome adventure. Okay. But really know what you're getting into.

[01:06:36] **Gavin McClurg:** How are you going to fill the hole? What do you, uh, that I haven't figured that out. You know, I, I think about it a lot and, and I think about it a lot before the race, knowing that I'm going to be in this, you know, in this place after. or, you know, I think some of the athletes, Chrigel and, you know, they, they have filled it by just constantly training and looking forward to the next one. You know, he talked about, I've talked about this quite a bit on the show, but, you know, he talked about going to a pretty dark place after his first two in 2009 and 2011, because you're at this, you're pent. I mean, you are maxed out. You're just, you're having one, whether you're having a bad race, like I did for the first few days in this one or a good race, like I did at the end or whatever. We all have these amazing experiences, but you're pegged.

[01:07:23] And you're, like you said, you're, Chick sent me high. You're, you're in, you're in flow for sure. Whether it's good or bad for 12 days and, and then it ends. And, and then, you know, you, you go back to the East coast and go back to your work and your job and nine to five. And now you guys are trying to find a house. I mean, it all seems, I'm just, just finished building a place. It all seems a little less exciting than, you know, than being in that race. How do you. How, how do you think about the future and what's next?

[01:07:53] **Eduardo Garza:** You know, what I've thought about doing is definitely more of all the, after seeing all this beautiful scenery that I had not known until this race, I want to visit those places again and, and probably in a kind of a non-hardcore mode, you know, taking trains here and there, buses, et cetera, but, but really going where I want to and exploring the area. It's, it's just, uh, just huge. You know, and there's many, many places that, uh, I have not visited. So I'm going to take a step back from hiking flight competitions, just to be able to explore more, you know, be more on my own, you know, camping high and then launching from there and going from, I don't know, Chamonix to told me again, uh, doing that kind of trip.

[01:08:47] Yes, absolutely. But definitely. There's some. Some flying involved, you know, it's just as you, it's our passion. We really love it. We love the scenery. We love the flying. So, uh, that gap is going to be filled with a lot more flying, just a little bit, you know, toned down.

[01:09:10] Any,

[01:09:10] **Gavin McClurg:** any world cup aspirations and competition type stuff? Cause I know you're quite keen on, on racing as well.

[01:09:17] **Eduardo Garza:** Uh, yes, absolutely. Absolutely. Uh, I just came back from, uh, pre PWC actually, uh, where Maxine was there. Uh, we had a, we had a nice chat. Uh, so yes, definitely competing, competing, uh, race to goal, uh, heading down to Monarca, which hopefully I'll see you there, buddy.

[01:09:37] **Gavin McClurg:** Oh, of course. I never miss Monarca.

[01:09:40] **Eduardo Garza:** Yeah. That's an awesome place. So, uh, we haven't really defined the schedule, you know, I'm, I'm normally traveling with Bianca and she's, she's a lot more into a race to all competitions than I am. Uh, but it's really fun to actually fly together, you know, experience, uh, this competitions together. So definitely, uh, you know, PWC and other race to goal competitions are, are in our future as well.

[01:10:06] **Gavin McClurg:** Yeah. I got to get her on the show one of these days as well. It's, it's cool. You're one of the few couples who really make it at work. That's, that's very exciting. And she's an awesome pilot. So, Hey, Eduardo. Before we wrap things up completely here. Um, I'm sure you've got some people you want to thank this race is not just about us. Is it it's our teams and, uh, they're so critical and, but who do you want to put a shout out to?

[illegible]

[01:11:05] **Gavin McClurg:** Jared Baronis it's Jared

[01:11:07] **Eduardo Garza:** Baronis it's

[01:11:08] **Gavin McClurg:** Jared Baronis it's Jared Baronis it's Jared Baronis it's Jared Baronis

[01:11:08] **Eduardo Garza:** it's Jared

[01:11:08] **Gavin McClurg:** Baronis it's

[01:11:08] **Eduardo Garza:** Jared Jared Baronis it's Jared Jared Baronis it's Jared

[01:11:13] Jared Baronis it's Jared Driving a van, any van in the Alps is quite a hassle. And that was Anton and also cooking, Anton Salusky. So complete appreciation to him as well. Now we also had in the team, Peter Grice, a.k.a. Magic Hands.

[01:11:35] Don't go into details. It's fine. It's on PG-13 here. He was a massage therapist and he did a really, really amazing job. He actually works in Switzerland in clusters. So I really envy that part. But he was instrumental in getting us as far as possible down the course line.

[01:11:57] On the other hand, remotely, we actually had Paul Van Liew in Hamburg. So he was in our time zone and he was feeding us information. So readily, timely and accurate that I was really, really impressed with his work. Was

[01:12:17] **Gavin McClurg:** that weather? You were getting weather stuff from him?

[01:12:20] **Eduardo Garza:** Weather, what other people were doing, hiking routes. So he would send us GPX files for us to traverse efficiently because sometimes you don't have any signal or you just don't have time to look for it. So he was doing that. And well, of course, Bianca. Who has always supported me.

[01:12:43] And in this time, in this race, she was not there with us because I don't know if you know this, but in 2019, up to that point, she had been four times national US national women's champion. Right. So she forfeited that during the 2019 race just to support me because she missed a couple of. Well, one competition that was a national. So I didn't want

that to happen again. So I was actually pushing for her to come back to the US. Just help me on the, let's say, prologue and that week prior. And then she actually had to go back to the US. So I definitely owe her a lot of this.

[01:13:32] You can call it a success that we've had. She's been a huge part of the team and she was also helping. With weather and, you know, it was, it was a lot of moral support. You know, sometimes you just need someone to talk to when you're walking endlessly.

[01:13:49] So, so yes. So very grateful to the whole team. I appreciate everything, everything they did. Oh, and I really want to thank my supporter from such a long time, Skywalk. Because since I started hike and fly competitions. They have always been. Very supportive of me and my team. So thank you to Arnie Verlin, who again has always been supporting me and we'll see what happens in the future.

[01:14:21] **Gavin McClurg:** Well, Eduardo, what a treat, man. That was fantastic. It was great to catch up with you and see you and can't wait to see you in Dubai. We didn't talk about Dubai. We've got this crazy race coming up over in United Arab Emirates. That looks pretty exciting. I just started training two days ago. I think you got a little jump on. Yeah. I'm going to get myself in shape in what, three weeks counting here. So, but we'll see you there and then we'll see you at Menarca. That'd be great.

[01:14:49] **Eduardo Garza:** Absolutely. Well, Gavin, it's been a real pleasure seeing you, talking to you.

[01:14:54] And I guess I'll see you soon. See

[01:14:57] **Gavin McClurg:** you soon,

[01:14:57] **Eduardo Garza:** bud. All right. Take care.

[01:15:01] **Gavin McClurg:** If you find the Cloud-Based Mayhem valuable, you can support it in a lot of different ways. You can give us a rating on iTunes or Stitcher, however you get your podcasts. That goes to the bottom of the page. It goes a long ways and helps spread the word. You can blog about it on your own website or share it on social media. You can talk about it on the way up to launch with your pilot friends. I know a lot of interesting conversations have happened that way. And of course you can support us financially. This show does take a lot of time, a lot of editing, a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes costs. So if you can support us financially, all we've ever asked for is a buck a show. And you can do that through a one-time donation through PayPal, or you can set up a subscription service. We have a free service that charges you for each show that comes out. We put a new show out every two weeks. So for example, if you did a buck a show and every two weeks, it'd be about \$25 a year.

[01:15:47] So way cheaper than a magazine subscription. And it makes all of this possible. I do not want to fund this show with advertising or sponsors. We get asked about that pretty frequently, but I, for a whole bunch of different reasons, which I've said many times on the show, I don't want to do that. I don't like having that stuff at the front of the show. And I also want you to know that these are authentic conversations with real people. And these are just our opinions, but our opinions are not being skewed by sponsors or advertising dollars. I think that's a pretty toxic business model. So I hope you dig that. You can support us. If you go to cloudbasedmayhem.com, you can find the places to support. You can do it through patreon.com forward slash cloud based mayhem. If you want a recurring subscription, you can also do that directly through the website. We've tried to make it really easy and that will give you access to all the bonus material, a little video cast that we do.

[01:16:36] And.

[01:16:38] Nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show, but we feel like you should hear. We don't put any of that behind a paywall. If you can't afford to support us, then just let me know and I'll set you up with an account. Of course, that'll be lifetime and hopefully you're being in a position someday to be able to support us, but you'll find all that on the website. All of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloud based mayhem merchandise, t-shirts or hats or anything. You should be all set up. You should have an account and you should be able to access all that bonus material now. Thank you so much for listening. I really appreciate your support and we'll see you on the next show. Thank you.

[01:17:37] Bye.

Français

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

Show notes

Envie d'écouter des histoires incroyables ? Eduardo Garza (Team Mex 1) a participé à son deuxième Red Bull X-Alps cette année. Eduardo a également participé à deux X-Pyr, et il a fait tout cela tout en travaillant à plein temps dans un emploi d'ingénieur très intense et exigeant. La plupart des pilotes de X-Alps sont des athlètes professionnels parrainés à plein temps. Leur travail consiste à piloter des parapentes. Et la plupart de ceux qui réussissent bien la course vivent également dans les Alpes et y participent régulièrement. Comment Eduardo s'y prend-il pour trouver un avantage face aux meilleurs au monde avec un temps et des ressources limités ? Eduardo nous emmène bien au-delà du suivi en direct pour que nous puissions voir, ressentir et entendre une partie de la folie de la course de 2021.

Le post Episode 156- Eduardo Garza (Team Mex 1) and into the Crazy est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Merci d'avoir regardé ! Je viens d'être complètement débordé par la construction de cette maison entre Haley et Ketchum, en essayant de sortir ma famille de la caravane où on a vécu les cinq derniers mois, depuis avant le X-Alps. C'est en fait le lendemain de ma chute en mai, puis le X-Alps, et maintenant on est revenus ici. Et pendant tout ce temps, on n'a pas eu d'internet ni même de réseau mobile sur le chantier, donc ça a été vraiment compliqué d'enregistrer et d'installer le matériel. Je m'excuse donc pour le retard de cette vidéo. On reprendra le rythme habituel, comme toujours.

[00:00:58] Et mon invité aujourd'hui est Eduardo Garza, un très bon ami, Team Mexico lors des deux derniers X-Alps. Il a fait de très bonnes courses lors des deux éditions et une performance vraiment, vraiment incroyable cette année. Il était un peu resté groupé avec le milieu du peloton, puis il a eu un vol décisif, a pris une trajectoire totalement différente, est monté au nord comme Chrigel, je crois un jour ou deux avant lui, et a vraiment réussi à s'en sortir, à passer Piz, Peru et à finir à la 14e place. On parle beaucoup de la course. Cet épisode est essentiellement dédié à ses réflexions sur la course quatre mois après l'événement, ce qui est sympa. Je pense que nous passons tous par un petit traumatisme post-course, selon ce qui arrive ensuite et ce qui nous attend dans le futur.

[00:01:43] Et lui et moi sommes tous les deux assez fermement dans le camp de ceux qui ne veulent pas recommencer. Alors, je voulais lui poser la question à ce sujet. Mais on entre dans le vif de son expérience, qui a été excellente. On a beaucoup parlé de la météo et du vent. Et de certaines choses effrayantes auxquelles nous avons dû faire face cette année. Et pour ceux d'entre vous qui sont fans de la course, je pense que vous allez vraiment apprécier. Eduardo a une super attitude. C'est un pilote incroyable. Je pense que cette année, il a été le premier non-Européen, ce que j'ai réussi à faire quelques fois lors de mes X-Alps. Et, vous savez, c'est juste difficile d'aller se battre avec les Européens. Ils sont là, ils ont un avantage énorme à domicile. Alors on en a parlé, mais on s'est bien amusés, on a beaucoup ri. Et je pense que vous allez aimer. On a aussi pas mal parlé de l'entraînement.

[00:02:29] Toi et moi avons eu le même entraîneur, Ben Abruzzo, qui m'a aussi soutenu et a été un élément essentiel de mon équipe depuis le début, depuis la course de 2015. Alors, profitez bien de cette discussion avec Eduardo Garza. Santé.

[00:02:46] Eduardo, merci d'avoir accepté cette invitation de dernière minute. Je sais que tu as été débordé par le travail. Je crois que la dernière fois que je t'ai vu, tu faisais des tours de piste à Chelan, ce qui a l'air un peu plus sympa que la fois précédente. Quoi de neuf dans ton monde en ce moment ? Qu'est-ce que vous faites, toi et Bianca ? Qu'est-ce qui se passe sur la côte Est ?

[00:03:03] **Eduardo Garza:** Eh bien, tout d'abord, Gabby, merci beaucoup pour l'invitation. C'est un honneur, vraiment, parce que j'adore ce que tu fais avec le podcast. C'est génial d'être ici pour discuter avec toi.

[00:03:15] **Gavin McClurg:** Merci.

[00:03:16] **Eduardo Garza:** Alors ici sur la Côte Est, on essaie de voler autant que possible, en fait. La météo n'a pas vraiment coopéré ces derniers temps. Mais oui, on essaie de rester en l'air le plus souvent possible.

[00:03:29] **Gavin McClurg:** Cool. Et dis à l'audience ce que tu fais, parce que beaucoup de gens qui suivent l'X-Alps te connaissent évidemment pour ça. Tu as fait l'X-Pyr quelques fois, et c'était ton deuxième X-Alps. Mais c'est quoi ton métier ? Quel est ton parcours en dehors du pilotage ? Comment est-ce que tu finances tes vols ?

[00:03:49] **Eduardo Garza:** Je devrais le formuler comme ça. Je pense que c'est une très bonne question, en fait. Je suis ingénieur. Je suis électricien mécanicien. Je suis ingénieur en mécanique. Et je travaille pour une entreprise de fabrication qui produit des câbles à fibre optique pour les télécommunications. Donc, c'est un travail de bureau. Hé, je viens juste

[00:04:04] **Gavin McClurg:** j'ai fait installer la fibre optique chez moi. Voilà. Donc, vous fabriquez les trucs qui ont rendu ça possible d'une certaine manière. Je n'ai pas eu d'internet pendant les cinq derniers mois, et je vous assure, c'est une bénédiction et une malédiction à la fois.

[00:04:16] **Eduardo Garza:** Ouais, on construit l'infrastructure, exactement, pour tous les Netflix et les vidéos, etc. Donc c'est... C'est un métier très exigeant, et essayer de concilier ça avec le parapente a vraiment été une lutte, je dois dire, ces derniers temps.

[00:04:34] **Gavin McClurg:** Maintenant, l'une des choses dont je voulais te parler, c'est à quoi a ressemblé l'entraînement cette année ? Est-ce que quelque chose a changé ? Parce qu'on a tous les deux le même entraîneur. On utilise tous les deux Ben Abruzzo. Je l'ai utilisé pour mes quatre participations, et toi, tu travailles avec lui depuis des années, et tu l'as utilisé pour ton premier X-Alps en 2019. Et ce que tu as vraiment bien réussi, ainsi que pour celui-ci. Alors je voulais te demander ce qui a changé. Mais l'une des grandes différences, je pense toujours à toi et je compatis, d'une certaine manière, quand on regarde le top 10 de l'X-Alps cette année, ce sont tous ce que je considère comme des pilotes professionnels. C'est ce qu'ils font, et ils sont payés pour le faire. C'est leur métier. Et tu es l'un des rares, en fait, dans la course qui...

[00:05:19] Il faut trouver le temps en dehors d'un emploi à plein temps pour se préparer à la course. Et j'ai toujours l'impression d'avoir beaucoup de luxe, puisque je peux simplement me concentrer sur l'entraînement pour y arriver. Je veux dire, j'ai toujours... j'ai mon boulot et mon travail, mais ce n'est pas un poste de bureau de 9h à 17h comme le tien. Et ça doit être incroyablement difficile de trouver le temps. Je veux dire, c'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai décidé de ne pas faire un autre X-Alps. Ce n'est pas seulement le risque et tout ce que j'ai écrit dans cet article. C'est le temps. C'est le dévouement pour ces 12 jours qui se préparent une année à l'avance. Ça doit être vraiment dur. Ouais. Avec ce que tu fais.

[00:05:57] **Eduardo Garza:** Je suis tout à fait d'accord. Je ne pourrais pas être plus d'accord, Gavin. C'est là que réside la véritable difficulté de concilier ma profession d'ingénieur avec la préparation d'un événement aussi vaste et complexe que le X-Alps. Normalement, dans ma journée, quand je m'entraîne pour le X-Alps, on parle de commencer l'entraînement vers 18h ou 19h. Donc tu travailles toute la journée, huit heures. Et ensuite, tu commences à t'entraîner à 18h ou 19h. Et comme tu le sais, avec Ben, ce n'est pas exactement une promenade de santé.

[00:06:37] **Gavin McClurg:** Non, c'est pas une blague, mec.

[00:06:39] **Eduardo Garza:** Il essaie vraiment de détruire ton corps parce que, en fait, je parlais avec Nelson DeFraysman avant ma première course. Et il m'a dit : soit tu vas à la guerre avant la course, soit pendant la course. Si tu y vas avant, tu vas en profiter. Sinon, pendant la course, tu vas être anéanti. Alors j'ai essayé de mettre autant d'efforts et de temps que possible avant la course. Et cette fois-ci, puisque tu m'as demandé quels étaient les changements, j'ai demandé à Ben d'augmenter le volume. Pas substantiellement, parce que je ne peux vraiment pas me permettre de m'entraîner deux ou trois heures chaque jour de la semaine. Parce qu'en plus, évidemment, il y a les week-ends, qui font normalement six à sept heures. Et en plus de ça, là où je vis, il n'y a pas vraiment de très hautes montagnes.

[00:07:32] Donc 70 % du dénivelé vertical que j'ai fait à l'entraînement a été réalisé sur une colline de 200 mètres sur laquelle on ne peut pas s'envoler.

[00:07:44] **Gavin McClurg:** Oh là là. Tu ne fais que monter et descendre, monter et descendre. Tu fais juste du yo-yo toute la journée.

[00:07:48] **Eduardo Garza:** Ça monte et ça descend, ça monte et ça descend. Tu peux demander ça à Ben. Pour certaines pistes, c'est juste une ligne saccadée qui monte et descend sur cette inclinaison. Je connais chaque rocher, chaque arbre, je les connais même par leur nom.

[00:08:06] **Gavin McClurg:** Salut Fred. Très déçu de te revoir.

[00:08:10] **Eduardo Garza:** Salut. Ouais. C'est vraiment, vraiment difficile. On a des montagnes plus hautes si je roule entre une heure et demie et deux heures. Mais ce n'est pas quelque chose que je peux faire en semaine parce que je travaille. C'est là que réside le défi.

[00:08:23] **Gavin McClurg:** Je vois tes publications. Je te suis sur Instagram, évidemment. Et je parle à Ben régulièrement, tous les jours. Je vois tes posts de raquettes dans le brouillard et sur la glace. Et moi, je peux aller faire du ski de randonnée. C'est mon entraînement : sortir, bien s'amuser, accumuler du dénivelé et faire tout ce truc de dingue qu'il nous fait endurer. Mais tu es dans une zone bien plus difficile pour obtenir du dénivelé. Ouais, je te tire mon chapeau, mec. Je veux dire, parce que tu arrives visiblement en étant super en forme.

[00:08:55] **Eduardo Garza:** Je sais. Merci. Oui, c'est carrément difficile. Et c'est pour ça que j'essaie toujours de trouver un avantage. Tu sais, comment je peux rivaliser avec certains des meilleurs athlètes de marche et vol au monde avec un temps et des ressources limités en termes de dénivelé, et aussi le fait qu'on soit en Amérique, ce qui est, je pense, un énorme désavantage. Ouais. Ouais. On n'est pas habitués aux conditions météo ou aux systèmes de vallées qui font une différence énorme quand il s'agit de rester en l'air et de faire facilement des kilomètres. Par exemple, on n'a pas cette connaissance quasi innée qui vient du fait de vivre dans les Alpes.

[00:09:44] C'est donc un vrai défi. Mais j'ai vraiment apprécié ce défi. Et c'est pour ça que chaque fois qu'on participe ou qu'on finit dans une position correcte, c'est vraiment gratifiant.

[00:10:02] **Gavin McClurg:** Ouais. Ça m'a vraiment frappé en 2019. Pas tant cette fois parce que la météo avait l'air tellement brutale, mec. C'était juste horrible. Tout était horrible. Et c'était quand même très fun. On a volé tous les jours. C'était, tu sais, fascinant. Je pense que, tu sais, je viens juste de parler à Ben. Je t'ai dit que je lui parlais plus tôt aujourd'hui. Et le truc, c'est que c'est toujours à ce moment-là, tu sais, ça fait quatre mois depuis la fin de la course. C'est toujours le moment où ça commence vraiment à me faire réaliser que ne pas en faire une autre commence à devenir vraiment effrayant. Je ne sais pas. Je ne sais pas. Ce n'est pas le bon mot. C'est juste que cette course te met dans des situations où tu dois serrer les dents.

[00:10:51] Que tu ne pourras jamais, au grand jamais, reproduire. Et je ne parle pas seulement des lieux. Je ne parle pas des endroits en termes de ce sommet de montagne. Je parle des lieux sur le plan émotionnel et physique, et la beauté, tout ça... c'est l'intensité de l'expérience que je ne peux pas reproduire. Je sais que je ne peux pas la reproduire. Tu sais, si Ben et moi nous mettions ensemble pour faire une course complète dans les Alpes, ce serait vraiment sympa et très gratifiant, mais ce ne sera pas la même chose. Tu ne vas pas te lever le matin pour faire les trucs qu'on fait jour après jour après jour. Et il y a quelque chose de très spécial là-dedans. Et oui, alors laisse-moi transformer ça en question : maintenant que tu as eu ce temps de réflexion, tu sais, je t'ai vu très brièvement à la remise des prix.

[00:11:45] Tu as fini cette course de façon incroyable. Tu as fait des mouvements de dingue. C'était incroyable. Ouais.

[00:11:55] Tu as fini la course en beauté. Tu as vraiment bien fini la course. Et donc, tu sais, comme nous tous à la fin, on est sur un petit nuage pendant la remise des prix, mais j'ai aussi vu le même regard dans tes yeux que j'ai eu chez tout le monde, un genre de « Purée, c'était intense ». Je suis sûr que c'est le même regard que tu as vu chez moi. Tu es épuisé. Tu es ravi, tu es excité d'être en vie. Enfin, au moins moi je l'étais.

[00:12:22] mais qu'est-ce que tu as ressenti, tu sais, quel a été ton ressenti depuis ? Quel genre de montagnes russes émotionnelles as-tu vécues, si tu en as eues ? Je sais que je les ai eues depuis. Tu sais, par quoi est-ce que tu passes ? Parce que maintenant que tu l'as fait deux fois, tu es un vrai vétéran. Je suis curieux parce que je pense que nous avons chacun nos expériences uniques après la course, et ça a toujours été vraiment dur pour moi, toi...

[00:12:48] **Eduardo Garza:** Tu sais Gavin, je suis d'accord avec toi : après quelques mois, une fois la course terminée, on oublie les moments douloureux et on commence à se dire « ça va être vraiment cool de le faire, je ne peux pas, non ? ». Et bien sûr, après cette course, avec tout ce temps météo et tout ce qui s'est passé, on remet les choses en perspective. Mais pour être honnête, je ne regrette rien et ça me rappelle beaucoup un livre que j'ai lu, et tu le connais probablement. C'est « How to get in flow », écrit par cette personne maintenant célèbre, Mihaly... elle dit Mihaly, non ? Et je suis sûr d'avoir massacré ce nom d'ailleurs. Je suis d'accord, non, c'était bien. Mais dans ce livre, il y a une citation qui dit que les meilleurs moments de nos vies ne sont pas quand nous sommes...

[00:13:46] en ne faisant rien, juste en se relaxant. Ce n'est pas là que se trouvent vos meilleurs moments. Le meilleur moment de votre vie surviendra quand votre corps ou votre esprit, ou les deux, seront poussés à leurs limites pour essayer d'accomplir quelque chose de difficile et de gratifiant. Je pense donc que nous avons accompli cela. Dans mon expérience, cela restera quelque chose dont je me souviendrai pour le reste de mes jours, et c'est l'un des meilleurs moments de ma vie, simplement parce que nous avons repoussé les limites, nous les avons dépassées, et nous sommes toujours là.

[00:14:28] **Gavin McClurg:** Ouais, je ne sais pas si tu as vu le récent article que j'ai écrit sur le cross country à propos de... je ne l'ai pas vu en fait, mais Ben a dit qu'il était sorti, tu sais, sur le fait que c'était ma dernière fois. On en a parlé brièvement lors de la remise des prix ce soir-là. Putain, mec, est-ce qu'on pourrait recommencer ? J'ai vraiment trouvé que le risque était absurde cette année. Et on était tous à des endroits différents du parcours. Je sais qu'Aaron Durogati a dit qu'il y a eu plusieurs fois où il a pensé que ce qu'il faisait était carrément mortel, bien au-delà de ce pour quoi il s'entraîne, et comme tu le sais, il s'entraîne dans des conditions vraiment pourries parce qu'il est plutôt sans peur.

[00:15:17] Tu sais, mais j'ai eu l'impression que... on était tous dans des positions différentes, mais je me souviens spécifiquement du jour où Lori, via son parachute de secours, ils n'ont rien dit ça dans les médias, ils ne parlent pas des trucs négatifs dans le X-Alps, mais tu sais, elle a décollé pratiquement avec toi, Cody et quelques autres de Laramouse ce jour-là. Et à peu près au même moment, je ne sais pas exactement, j'y suis arrivé plus tard dans la journée et vous étiez... de mon point de vue sur le terrain à Laramouse, on volait en pleine tempête d'orage et c'était vicieux, le ciel était dingue. Je veux dire, ce n'était pas... Revis était genre « ouais mec, je pense que tu devrais, tu pourrais probablement monter là-haut et gérer ». Je ne sais pas, je pense que ça serait peut-être une bonne idée de juste marcher un peu. Et c'était le jour où Lori a dû utiliser son parachute de secours à cause de la pluie, parce qu'elle descendait sur des lignes à haute tension, et toi, tu gérais en l'air ce jour-là, mais mec, ça avait l'air risqué. Et c'était juste le lendemain, et le lendemain, et le lendemain, j'ai volé dans des trucs qui ressemblaient exactement à ça, encore et encore et encore. On était dans une météo vraiment vicieuse, super traumatisant. Mais ce n'est pas... c'est bizarre, ce serait traumatisant si on volait normalement, mais ce n'est pas traumatisant parce que tu es en course, tu sais, tu gères. Mais qu'est-ce que tu en penses ? Je veux dire, est-ce que c'est acceptable ? Je veux dire, quand tu as fini la course, quand tu avais terminé ? Parce que ce jour-là aux récompenses, tu étais genre « ouais, je ne sais pas, je ne pense pas que je vais refaire ça ». Je serais curieux de savoir où tu en es maintenant, est-ce que tu penses toujours que... ouais, que tu devrais le faire une fois de plus ?

[00:16:52] **Eduardo Garza:** Je pense toujours que je ne le referai pas, pour des raisons simples : c'est juste trop de temps qu'il faut y investir et en ce moment, je n'ai pas le temps. Et je l'ai déjà fait deux fois, donc c'est pratiquement coché. Mais pas tant pour le risque, c'est plutôt à cause du stress que j'ai dû gérer pour préparer une course avec le COVID, et encore une fois, c'était le pire parce que je n'avais aucun billet d'avion un mois avant la course. Il y a eu énormément de préparation de dernière minute à gérer. La seule façon pour que je le refasse, c'est si je vis dans les Alpes, il n'y a pas d'autre moyen. Donc, pour ce qui est du risque, c'est définitif.

[00:17:46] Écoute, soyons honnêtes, tu ne peux pas jouer la prudence et essayer de finir dans le top 10, le top 15, même pas le top 20. Si tu joues la prudence, tu dois prendre des risques, tu dois voler. Si tu as des vents de 60 kilomètres par

heure venant du nord et que tu décolles vers le sud, tu dois gérer ça. C'est ce qu'il faut faire chaque jour, je pense. Tu as mentionné le jour où j'ai volé avec Cody, Theo, Laurie et Nicola, en fait, depuis Lermos. Je me souviens très bien de ce jour parce qu'on était ensemble au décollage et que Laurie a décollé en premier et qu'elle est juste montée, du genre : « OK, ça marche, c'est parfait et magnifique ». À ce stade, on ne savait pas si on allait prendre la route du nord, du sud ou la route sud-ouest par le col d'Albrecht, donc j'ai dit à mon équipe que je prendrais la décision une fois en l'air.

[00:18:46] Alors, j'ai décollé à la fin parce qu'il me manquait un câble, donc il y a quatre ailes en l'air et tout le monde prend de la hauteur. Quand je décolle et que je passe le pic de Grubichstein, je regarde vers le nord et c'est pratiquement comme tu l'as décrit : c'était juste de la merde, une base de nuages plus basse, il y avait de l'obscurité dans les vallées, c'était un sombre présage au nord. Sud, tu sais quelle décision on a prise ? On part au sud, et en fait, au sud, c'était plutôt sympa au début, c'était calme, deux mètres par seconde, on effleurait à peine les sommets. J'étais avec... à ce stade, je ne voyais pas Cody, mais j'ai appris plus tard qu'il avait pris la route du nord, donc il allait vers l'obscurité. Je n'arrivais pas à comprendre ça, mais Theo et Nicola étaient en vol d'équipe avec moi, alors on est arrivés à un point à Imst où quelqu'un a basculé l'interrupteur : on est passés de conditions calmes à des conditions nucléaires. Je suis dans une thermique, j'entre dans cette thermique et je monte avec joie, mais je me rappelle qu'on a un espace aérien au-dessus, non ? Alors, Nicola et Theo sont autour de moi et ils commencent à spiraler, du genre : d'accord, tu sais, c'est là que...

[00:20:12] **Gavin McClurg**: c'est là que Theo a eu son infraction d'espace aérien ou pas ? c'était sur

[00:20:17] **Eduardo Garza**: Nicola, ouais, Nicola a eu sa violation d'espace aérien là. Donc je commence à spiraler légèrement au début et je continue de monter. Là, j'accentue encore la spirale et je monte toujours. Je passe de 300 mètres à 200 mètres de l'espace aérien, c'est comme si ça ne s'arrêtait pas. Du coup, je dois forcer la spirale à fond avec toute la force G et, malheureusement, je continue de monter. À ce stade,

[00:20:41] **Gavin McClurg**: la vache, c'est

[00:20:43] **Eduardo Garza**: il y a tellement de bruit, je monte de la barrière jusqu'au sommet de l'espace aérien et je continue de monter, et aussi maintenant, avec les alarmes de l'espace aérien, je continue la spirale mais je finis par être aspiré dans le nuage, donc je ne sais plus où je suis et comme vous le savez, cette zone est immense, des pics partout, ouais, donc j'ai tout ce bruit autour de moi, je ne sais pas si je suis dans l'espace aérien et je continue de tourner avec probablement 5 G, et quand je pense que rien d'autre ne peut mal tourner.

[00:21:16] J'entends un craquement fort, mais c'était plutôt un claquement. Je m'enfonce dans la sellette et je ressens une douleur aiguë dans le bas du dos. Là, je me dis que je suis mal parce que quelque chose arrive à ma sellette maintenant, et je ne peux pas supporter cette force G bien plus longtemps avant de tomber du ciel. Tu as cassé ta sellette. La sellette, oui, à cause de la force G. C'était horrible, la thermique me faisait juste rebondir partout et ce n'est pas un problème de sellette, ce sont les conditions dans lesquelles j'étais en faisant la spirale.

[00:21:54] Alors, j'ai probablement été deux minutes, ou ça a semblé durer une éternité, mais je pense que c'était plutôt genre 30 secondes, mais je finis par être éjecté derrière la montagne. Je me libère enfin de ce monstre thermique et je sais où je suis maintenant. Heureusement, je n'ai pas spiralé sur un sommet. Maintenant que je vois où je suis, j'ai poussé vers l'avant et le truc de dingue, c'est ce que la VX-Alps vous fait faire : vous continuez juste à voler. Vous tremblez probablement un peu, vous avez peur, vous vous dites ça, mais vous vous demandez où vous pouvez trouver votre prochaine montée pour ne pas avoir à atterrir et continuer à marcher.

[00:22:35] et après ça, on s'est pris un courant descendant dans la classe arbor avec le vent d'ouest, du coup j'ai atterri au milieu de la colline et on a juste marché, marché, marché et marché. Mais ouais, cette journée était carrément flippante. Et au fait, j'ai regardé la sellette... je pensais que c'était la vessie d'air qui avait éclaté, mais non, c'était l'une des barres à l'arrière qui avait cassé, donc elle dépassait complètement. Mais bon, c'était encore flyable évidemment, mais c'était tout bancal et pas du tout stable pour le contrôle.

[00:23:15] **Gavin McClurg**: donc tu as pu le réparer sur le moment ? Tu l'as réparé en plein vol ou tu avais un spare ou quelque chose comme ça ? Quoi ?

[00:23:19] **Eduardo Garza:** J'ai juste déplacé mon corps pour que ça ne m'affecte pas trop pour mon vol et, une fois en l'air, j'ai appelé mon équipe et j'ai dit : « Vous savez quoi les gars, j'ai besoin d'une nouvelle sellette, donc pour le prochain vol, c'est réglé. » C'était tout, ouais.

[00:23:35] **Gavin McClurg:** C'est drôle ce qu'on fait dans les airs, non ? On fait tout genre de trucs là-haut qui, normalement, ne se feraient pas. Ouais, c'est... J'ai des conversations assez incroyables avec Revis pendant que je plane dans le chaos, parfois je me demande où je suis, genre. Ouais, alors quand tu regardes en arrière, et peut-être que c'était pareil à la fin de la course ou maintenant, mais c'était quoi ? Quand tu penses aux X-OPS, est-ce que tu as un moment marquant ? C'est-à-dire, quelle a été la meilleure expérience que tu as vécue pendant ces 12 jours de course ?

[00:24:09] **Eduardo Garza:** Tu sais, la meilleure expérience... j'en ai eu beaucoup, beaucoup de très bonnes expériences que tu peux classer différemment. Parce que quand tu vois des gens sortir pour te saluer, t'aider, te nourrir et essayer de t'aider de toutes les manières possibles avec un immense sourire sur le visage, alors que tu viens de marcher 80 kilomètres et que tu es physiquement dévasté, mais que tu trouves quand même l'énergie... tu sais, tu te nourris de leur énergie et là, tu te sens super et rien de mal ne s'est passé. C'est tout incroyable, c'est tout génial. Alors, j'ai eu quelques expériences comme ça. Je me souviens à Berbia, donc la ville natale de Yael.

[00:24:55] Je me pose en bas de Berbia, un peu plus bas, et ce gars arrive et m'accueille genre : « Oh, tu es en XC ? OK, je vais te montrer le chemin, tu peux juste marcher ici et ensuite tu peux décoller, tu peux continuer à descendre la route. » Genre : « OK, ça marche. » On continue de marcher et alors d'autres personnes commencent à arriver, en fait son frère arrive et il me dit : « OK, je vais t'emmener, je peux prendre le relais à partir d'ici, je suis le relais de Pino Raja, on va monter par cette route ici et tu seras au point de décollage dans environ 30 minutes. Je ne pense pas que tu puisses le faire aujourd'hui, mais on va te trouver un endroit où dormir, ne t'inquiète pas. » Et là, je me dis : « D'accord. » La chose suivante, c'est que le père de cette personne — je crois que son nom, le gars qui a marché avec moi, c'est Joshua, et je m'excuse si ce n'est pas le bon nom — le père de Joshua sort la plus grosse cloche à vache que j'aie jamais vue et il la fait sonner, bang bang bang bang bang bang, il est super excité, il me donne du thé, il me donne à manger, il fait tout le reste si ton équipe n'arrive pas.

[00:25:58] parce que je pense qu'ils étaient un peu loin parce qu'ils regardaient la course et qu'ils savaient que j'avais décollé du Mont Blanc au Col de l'Enclave, ce qui est le même endroit que vous avez survolé, c'est ça ? Ouais, exactement. Alors ouais, Jason avait marché avec moi et il n'a pas pu parce qu'il avait un truc de dingue... c'est pour ça qu'on l'appelait l'âne, son surnom c'était l'âne. Il portait deux sacs à dos, son aile et puis un autre sac avec du matériel d'hiver parce qu'il faisait assez froid, et aussi du matériel de pluie parce qu'il y avait des orages qui arrivaient, donc il ne pouvait pas voler avec ça. Il a donc dû descendre à pied, donc ils étaient à trois ou quatre heures de moi. Et quand j'arrive au sommet, on va dans ce petit restaurant et je me dis « oh mon Dieu, je vais... » et ils nous trouvent une vraie prise pour la Tesla parce que notre autre voiture était une Tesla et on venait juste de sortir le chargeur. Ils n'ont pas seulement trouvé ça, ils nous ont apporté de la bière et de la nourriture. Le père a en fait tout cuisiné, c'était somptueux, c'était un vraiment très bon repas. Alors j'ai de très, très bons souvenirs de cette journée juste à cause de la façon dont les gens se sont comportés avec nous. Et eh bien, une partie de la raison était que personne n'était passé par là, il n'y avait que Maurer. Ouais, et ils étaient comme « Maurer est passé par ici, mais il était à mille mètres au-dessus de nous ».

[00:27:28] **Gavin McClurg:** C'est l'histoire typique, oui, j'en reçois souvent en chemin. Oui, Maurer est passé par ici il y a deux jours.

[00:27:36] **Eduardo Garza:** Ouais, on sait, on sait, mais ils étaient super cools, vraiment super cools. Alors, sur cette catégorie de personnes, il y a toujours de très bonnes histoires de la course de 2019 et de 2021, les gens sont incroyables. Ils suivent vraiment la course, j'adore ça. Et d'un point de vue aérien, c'est en partie pour ça que je fais cette course : j'adore ces montagnes, je suis constamment impressionné par ce que je vois. Du coup, sur cette course, j'ai volé — ou on a volé — dans des zones dont je n'avais aucune idée qu'elles étaient si belles. Par exemple, après Santis, tu voles vers le sud et là, tu dois décoller et traverser Valencia pour atteindre le col de Klausen.

[00:28:33] juste survoler cette zone, je ne l'avais jamais vue auparavant, j'étais impressionné. J'ai même fait quelques virages juste pour, vous savez, prendre mes repères, prendre des vidéos, des photos, etc. et puis j'ai continué parce que c'était juste tellement beau. La même chose s'est produite avec l'arrière d'Innsbruck, vous savez, au nord d'Innsbruck, en

volant d'Aganze vers Lermos vers Gatimisch, disons. J'ai survolé la partie sud qui ne prenait pas, disons, les plus petites montagnes au nord. J'ai été juste impressionné par ce mur qui est apparu quand j'ai tourné le coin, probablement 800 mètres de haut, 800 mètres de haut, complètement vertical sur 10 kilomètres. J'étais juste sidéré par une telle beauté, vous savez. Tellement de jours comme ceux-là, juste en regardant les sites, c'est juste incroyable. Alors, c'est une autre catégorie.

[00:29:25] **Gavin McClurg:** C'est un endroit magnifique pour ce genre d'événement, c'est vraiment génial. Je veux dire, juste les opportunités pour l'atterrissage au décollage, l'atterrissage latéral et le relancement, vous savez, vous pouvez juste se poser presque n'importe où, décoller n'importe où, et en gros, si vous montez, vous allez trouver quelque chose qui fonctionne. Et oui, c'est vraiment un labyrinthe aussi. Vous savez, cette fois, quand je suis arrivé à Lermos cette année, vous veniez juste de décoller et on a décidé que ce serait probablement mieux de marcher, et j'ai commencé à descendre la route qui était sur le côté nord de là où vous étiez, et ça mène à la vallée qui monte vers le col de la Furka, ce qui était un peu mon plan avant la course. Vous savez, on regarde tous les itinéraires et c'était un peu ce que je prévoyais de faire, et je me suis dit que j'allais aller sur le côté nord de là où vous prévoyiez de passer, et je n'avais aucune idée avant que cette nuit-là ne se transforme en un...

[00:30:21] une catastrophe absolument géniale, c'était ça, et j'utilise le mot catastrophe spécifiquement parce que, tu sais, j'ai marché et ensuite on a essayé, tu sais, j'ai trouvé ce décollage dans la station de ski qui était vraiment risqué pour sortir, j'ai dû courir, c'était complètement traversant et tout entouré d'arbres, une expérience d'épuisement classique, c'était vraiment fun, et puis j'ai littéralement fait environ un kilomètre et tu sais, les vents étaient totalement à l'opposé de ce qu'on voulait, et tu sais, donc j'ai passé tout ce temps sur la route et je me suis dit que j'allais aller du côté nord de là où tu étais, et je me suis dit que j'allais aller du côté nord en montant et je n'ai avancé nulle part, ce qui était à ce stade ma course, et tu sais, juste une série de malchance et de mauvaises décisions, et puis mais ça nous a mis dans cette position de décoller du château, je ne sais pas si tu as vu ces images, j'ai décollé de ce château cette nuit-là et j'ai eu un plané de 70 à 1 dans ce ciel qui, tu le savais, allait se déchaîner à tout moment, et il l'a fait dès que mes pieds ont touché le sol, tu sais, j'ai eu ce plané de dingue et tu sais, j'ai couvert beaucoup de terrain et tu sais, je me suis dit que j'allais aller du côté nord de là où tu étais et j'étais presque au même niveau que vous en termes de distance, tu sais, Lori était juste là, et tu sais, on avait passé une assez bonne journée même si une grande partie s'est faite au sol, et le lendemain, ça nous a mis dans cette zone du col de Wharf et je n'avais aucune idée que c'est là que se trouvait autrefois Firebird et que Robbie Whittall, tu sais, s'y était exercé et il disait toujours que c'était l'endroit le plus compliqué, le plus dangereux pour voler dans les Alpes, parce que c'est juste super alambiqué, c'est presque comme le Furka Grimsel.

[00:31:46] C'est le genre de scénario où tu as plein de cols différents, plein de trucs qui arrivent juste avant le grand saut vers Santus. Et c'était juste fascinant d'être là-haut. Je l'avais étudié, étudié et étudié sur Google Earth, et quand j'y suis arrivé, je n'arrivais littéralement pas à m'y retrouver. C'était genre, « Bon, on est où ? On va dans quel sens ? ». Mais c'était magnifique, époustouflant, avec des remontées mécaniques partout. C'était vraiment l'un de ces jours où ce n'était pas très praticable, c'était assez moche, mais c'était l'un de ces jours où il fallait s'arrêter de temps en temps et se dire : « C'est vraiment sympa, c'est une zone vraiment cool ». Je ne sais pas si je reviendrai jamais ici.

[00:32:32] **Eduardo Garza:** Exactement, c'est d'une beauté à en perdre la tête, c'est époustouflant. Et d'ailleurs, je me suis aussi perdu. Je ne savais plus exactement où aller quand je suis arrivé au col d'Arlberg, il y avait tellement de petits canyons ou de vallées par lesquelles je pouvais passer. C'était genre : « Ok, attends une seconde, j'ai étudié ça, pourquoi je n'arrive pas à m'y retrouver ? » Donc quand tu dis que c'est complexe, c'est la description parfaite parce que c'est exactement ça. Mais je dois dire que comme nous ne venons pas des Alpes, on est évidemment un peu plus étrangers à toutes ces nuances, mais notre façon de s'y retrouver ne se limite pas seulement à Google Earth ou à vérifier les cartes.

[00:33:16] On a aussi essayé une approche plus basée sur la simulation, avec un casque VR et en pilotant une aile en simulation. Waouh, on a vraiment fait ça, on a parcouru l'itinéraire. Je pense que j'ai fait ce parcours deux ou trois fois. Comment...

[00:33:32] **Gavin McClurg:** Tu fais comment sur Google Earth mais avec de la VR ou comment est-ce que tu peux le faire ?

[00:35:25] it's it's it's it's it's it it it it it it it it it it it it it it it it it

[00:35:37] **Eduardo Garza:** ça, ça

[00:35:43] **Eduardo Garza:** pas dans ce monde-là. Donc si vous utilisez la réalité virtuelle, vous pouvez dépasser ce seuil où vous commencez à vous sentir confiant pour voler au milieu de tels paysages et de montagnes aussi imposantes.

[00:36:53] Tu sais, parce que pour ta première, je ne me rappelle pas exactement où tu as fini, 16e. Ouais.

[00:38:33] Alors, ce que j'essaie de faire, c'est d'éliminer l'anxiété et de dire : « Vous savez quoi les gars, amusons-nous. Essayons de nous amuser et de faire de notre mieux. » C'est tout ce qu'on peut faire, parce qu'évidemment, on a eu beaucoup plus de défis avec le COVID et tout le monde était un peu à cran, et ça allait arriver ou pas. Alors j'ai dit : « Vous savez quoi, on va se détendre. Essayons de nous amuser. » Et c'était notre approche, évidemment, certains jours n'étaient pas aussi amusants avec la météo qu'on a eue. Et vous savez, ces situations effrayantes dans lesquelles on était plongés. Mais c'était, c'était une approche différente, c'est sûr.

[00:39:17] **Gavin McClurg:** Hmm. Quelle a été la situation la plus effrayante ? Est-ce qu'il y en a eu une qui a vraiment marqué, ou peut-être la plus flippante ou la pire ? Je ne sais pas.

[00:39:26] **Eduardo Garza:** Vous savez, cette situation-là était assez... c'était intense, mais ce n'était qu'une partie du vol. Après ça, tout allait bien. Avant, aussi. Ce n'était pas un long vol. Le problème n'était que de 50 kilomètres. Là où j'ai eu beaucoup plus d'occasions de flipper, c'était sur le vol de Berbia à Bellinzona.

[00:39:47] On a commencé la journée en sachant que le Nord Fund allait se situer autour de sept à huit, voire plus haut si le col le permettait. On savait donc que c'était une décision risquée de monter au Nord, mais je me sentais beaucoup plus confiant à prendre la route du Nord, parce que je connais la vallée de Sion et je sais que les montagnes sont hautes. Donc tant qu'on reste en altitude, ça ne devrait pas poser de gros problème. Ce que je n'avais pas pris en compte, c'est qu'on allait avoir des vents de 50 kilomètres par heure venant du Nord-Ouest et que les montagnes de l'autre côté de la vallée de la Rome, disons le massif de la Jungfrau et de l'Eiger de l'autre côté, étaient,

[00:40:34] à mon avis, ça allait bloquer une bonne partie de cet air. Eh bien, ça n'a clairement pas été le cas. Alors, j'ai essayé de rester en altitude. On a fait quelques sauts le matin. On a commencé tôt. C'était du pur hike and fly. C'était magnifique. Juste pratiquer ça en Suisse, c'est superbe parce que tu décolles et que tu atterris sur la crête suivante. Tu remontes à pied, encore 300 mètres. Tu refais ça et tu continues jusqu'à ce que les conditions s'améliorent. Et une fois que tu as pris un peu d'altitude, là tu peux vraiment aller vers les faces sud du côté nord de la vallée. Mais je n'ai pas eu l'occasion de le faire. J'essayais juste de capter l'air. J'essayais juste de traverser les montagnes, et les montagnes, et les montagnes, et les montagnes. Et à ce stade, je me sentais vraiment fatigué et il y avait de l'ombre du côté sud. Alors, dès que le soleil a commencé à me taper dessus, dès qu'ils ont commencé à passer sur le côté nord de la vallée de la Rome avec cette chaleur, je me suis juste écroulé.

[00:41:24] Je me suis juste endormi, et je ne parle pas de fermer les yeux cinq secondes pour ensuite, vous voyez, reprendre le contrôle. Non, je parle d'un sommeil profond. Vous savez, je rêvais, je

[00:41:39] **Gavin McClurg:** je rêvais du soleil et des montagnes, des montagnes, des montagnes et...

[00:41:39] **Eduardo Garza:** En fait, j'étais sans doute dehors pendant une minute ou une minute et demie. Je rêvais que j'étais de retour au Mexique et que ma mère était en train de me cuisiner à manger. Tout à coup, je commence à sentir que quelque chose me frappe et je me réveille. Là, je suis proche des parois, d'énormes parois. Et à ce stade, je suis dans Loic, Loic, cette vallée.

[00:42:08] Et il y a de la grêle, de grosses grêlons qui tombent. Alors je couvre mes instruments parce que je pense qu'ils vont se casser. Mais la grêle ne s'arrête pas et ça commence juste à devenir de plus en plus fort. Alors là, je regarde vers mon aile et j'espère juste que cette grêle ne va pas percer l'aile, vous voyez, et que je vais tomber du ciel. Je veux juste sortir de là rapidement. Et d'ailleurs, je tremble à ce stade parce qu'il fait juste... tellement froid parce que maintenant je suis sous le nuage. Alors j'appuie sur la barre, je sors de là dès que je peux. Après deux minutes, la grêle s'apaise et maintenant tout va bien. Mais maintenant je me dirige vers ces grandes faces et on a le vent du nord qui agit vraiment à ce stade, ainsi que le vent du nord-ouest.

[00:43:00] Je me dirige vers un gros piège assez coriace. Je ne sais pas trop ce qu'il y a, mais je vois un aigle qui est probablement à 100 ou 200 mètres devant moi, à 15 mètres en dessous.

[00:43:16] Et là, je vois cet aigle en quelques secondes, à 60 mètres au-dessus de moi. Je me dis : OK, tiens bon. La route arrive, elle va arriver. Et l'aigle n'était pas en forme. C'est vrai. C'était comme si cet aigle n'arrivait pas vraiment à maintenir les ailes ouvertes. J'espère avoir de la chance sur ce coup-là. Je rentre dans la thermique et boum, l'aile

disparaît, elle disparaît complètement après quelques secondes. Elle vient juste vers l'avant. Mais elle a un énorme cravat à ce stade. Je pense qu'on peut appeler ça le cravat. C'était complètement sur le côté droit. Alors, comme vous pouvez l'imaginer, ça commence juste à s'enrouler, s'enrouler et s'enrouler. Et je n'ai plus beaucoup de contrôle à ce stade.

[00:44:01] Alors je pense à déclencher le parachute de secours. Mais je ne vais pas le faire avec cette rotation. Je dois d'abord arrêter la rotation. Ouais. Alors j'ai enfoncé le frein gauche. J'ai mis l'aile en décrochage. Du coup, je tombe et je regarde en bas. J'ai encore un peu d'altitude pour jouer et essayer de la sauver. Je lâche les mains vers le haut. L'aile remonte et maintenant elle n'est plus qu'à 30 % de déploiement. Donc, OK, c'est plus gérable. Transfert de poids, frein sur le côté ouvert. Je pompe l'extérieur. Et elle se libère. Et maintenant, je vole à nouveau.

[00:44:40] Alors, je commence à thermiquer juste après. Et là, je commence à ressentir les effets du vent de nord-ouest. Il n'y a pas eu une seconde où je n'ai pas senti la texture de l'air en restant dans la thermique. D'énormes textures entre deux mètres par seconde et quatre mètres par seconde. Et puis, je coule sur la deuxième moitié du cercle à trois mètres par seconde. Tout coule. Chaque mètre était gagné avec une énorme portance, puis une énorme chute. C'était une combinaison de plaisir et du vent de nord-ouest. Et en fait, c'était un vrai luxe parce que, je veux dire, si vous voyez de la grêle, il y a beaucoup d'énergie dans l'air. Mais cette énergie est rejetée vers le bas, vers le sol. Et cette méchanceté remonte et vous attrape.

[00:45:28] Alors, je prends contact avec mon équipe parce que là, je suis au FIS et je dois décider si je vais pouvoir le faire ou non. Je peux rester sur la route nord vers Andermatt, ou je devrais traverser le col du Simplon vers Domodossola. Ils me répondent que la météo pour demain est nettement meilleure au sud. Donc là, tu peux traverser. Et au fait, c'est pour ça que j'avais choisi la route nord. J'étais nettement plus confiant dans la vallée de Sion parce que je la connaissais. Mais aussi, je pourrais en fait dévier à ce stade sans perdre en efficacité. Prendre cette route sud ou continuer sur la route nord. Si tu prends la route sud, il n'y a aucun moyen de repartir vers le nord.

[00:46:15] Alors, tu te retrouves coincé là-bas. Tu dois pratiquement traverser tous ces sommets au sud du Cervin, la pointe Dufour, etc. Du coup, je me dirige vers le col du Simplon. Enfin, un peu à l'est du col du Simplon. Mais je regarde ma vitesse et elle est de 90 kilomètres par heure. Sans aucun doute. Sans aucun doute. Je sais que les grandes montagnes arrivent. Et tu es

[00:46:39] **Gavin McClurg:** je vais me prendre une sacrée raclée.

[00:46:40] **Eduardo Garza:** Oui. Alors je vois ce mur énorme. Je ne connais pas le nom de la montagne. Mais elle faisait probablement 3 200 mètres. Et je roule tranquillement. Je passe juste en sifflant. J'atteins le sommet un peu après. Et là, ça commence. Ce n'était pas violent. Mais je descendais à 8 mètres par seconde. Quatre, six, huit. Jusqu'au sol, presque.

[00:47:05] **Gavin McClurg:** Alors, tu es sur le versant sud maintenant. Tu as franchi le Simplon ou peu importe l'endroit où tu voulais passer. C'est ça. Tu es sur... Alors, je suis sur

[00:47:12] **Eduardo Garza:** le côté sud. Je suis un peu au nord de Domodossola. Et pour l'essentiel, je regarde comment franchir cette dernière crête. Vous savez que la majeure partie de la vallée vous mène à Locarno, où se trouve le lac Majeur. Le problème avec cette route, c'est l'espace aérien. Exactement. L'espace aérien. Et normalement, on le survole par le côté nord. Mais avec ce vent de nord-ouest, il n'y avait aucune chance que je puisse passer par le nord sans heurter l'espace aérien. Je devais donc prendre la route du sud. Mais pas après avoir fait du saucer et avoir volé en arrière pendant au moins, je dirais, 10 kilomètres. J'essayais juste de reprendre de l'altitude après cette énorme zone de subsidence.

[00:47:57] Alors j'étais presque au sol. Mais je faisais du saucering. Quand je pointe face au vent, je recule à 10 kilomètres par heure. Mais ça me porte quand même. Et puis je redescends. Saucer, saucer, saucer. Jusqu'à la dernière crête. Là, je me retrouve dans ce petit canyon avec seulement une rivière. Il n'y avait absolument aucune pierre pour atterrir là-bas. C'est sûr. Mais d'une certaine manière, j'étais lucide. Je ne m'inquiétais pas. Je voulais juste analyser la situation. Parce que là, je ne sentais plus le vent de nord-ouest parce que j'étais assez bas. Mais là, je sentais le vent descendre des hautes montagnes à l'est. Une fois que j'ai compris ça, j'ai vu la face ouest.

[00:48:43] Et puis je suis sorti de là. Et j'ai continué. Vous savez, c'était l'un de ces moments où votre cerveau est tellement habitué à voler dans ces conditions que vous savez que vous allez vous en sortir. C'est tout...

[00:48:56] **Gavin McClurg**: ça prend tout son sens. Exactement.

[00:48:57] **Eduardo Garza**: Tu commences à y voir plus clair. Ton corps se dit : « Ouais, ouais, pas de souci, on continue. » Du coup, mon équipe me dit maintenant que je dois atteindre une certaine altitude pour traverser le Lago Maggiore sans problème. J'atteins cette altitude. On le traverse. Et là, c'est presque la fin de la journée. Je me dirige vers Bellinzona, du côté sud. Et comme vous le savez, il y a l'espace aérien. Et c'est pour ça que les gens volent du côté nord. Parce que l'espace aérien du côté sud, le côté sud, est impossible. Il vous pousse contre la montagne. Mais je n'y avais jamais volé. Je n'en avais aucune idée. Alors je continue jusqu'à ce que je remarque qu'il est un peu trop tard pour trouver un atterrissage. Parce que le vent d'ouest me pousse. Et je ne peux plus pénétrer vers l'ouest.

[00:49:42] Alors, je me dirige vers ce piège. Un véritable piège. L'atterrissage est contre la montagne. J'ai donc deux options : l'espace aérien ou le crash. Alors je continue d'avancer. Je me dis : « Tu sais quoi ? Je vais trouver quelque chose. Je vais trouver une solution. » Mon cerveau essaie encore de trouver.

[00:49:57] **Gavin McClurg**: C'est une zone très boisée. Je connais très bien cette partie du monde. Bellinzona est un endroit où j'ai énormément volé. Et oui, le côté sud est tout en forêt. Des arbres denses.

[00:50:08] **Eduardo Garza**: De gros arbres. Exactement. Donc il n'y avait aucune clairière. De gros, denses

[00:50:10] **Gavin McClurg**: des arbres. Il n'y a pas de clairière. Il n'y a aucune ouverture. Il n'y a rien. Waouh. Qu'est-ce que tu as fait ?

[00:50:14] **Eduardo Garza**: Mais je ne le savais pas. Alors j'ai continué pour voir si les arbres ne bloquaient pas en fait une petite zone d'atterrissage que je ne voyais pas de loin. Je continue d'avancer. Je me baisse au-dessus des arbres. Genre, d'accord, bon.

[00:50:29] Je suppose que je vais continuer comme ça. Il faudra que je trouve une solution une fois que j'arriverai au bout. Alors, l'espace aérien, j'étais littéralement à cinq mètres de l'espace aérien. OK. Et je vois enfin. Le

[00:50:39] **Gavin McClurg**: CTR, le mauvais, celui qui descend jusqu'au sol là-bas. C'était après le

[00:50:42] **Eduardo Garza**: CTR. Parce que

[00:50:42] **Gavin McClurg**: les ailes sont là. Oh, wow. C'était après le

[00:50:45] **Eduardo Garza**: CTR. Donc il y a un trou. Ouais,

[00:50:47] **Gavin McClurg**: c'est ici

[00:50:47] **Eduardo Garza**: dans l'une des ailes. Parce que les marches sont en fait un peu plus hautes à chaque fois, je pense que c'est deux kilomètres, trois kilomètres. Ouais. Donc les marches auxquelles j'ai accédé ont maintenant ouvert un petit espace entre l'espace aérien et la cime des arbres. Mais l'atterrissage que j'ai trouvé était un tout petit truc en dessous de l'espace aérien. Donc je ne savais pas vraiment si j'allais pouvoir juste aller vers la cime des arbres, puis glisser sous l'espace aérien et ensuite atterrir. Alors je me suis dit : tu sais quoi ? C'est ma seule option. Alors laisse-moi essayer. Et donc je me positionne face au vent. Je fais face à l'ouest. L'extrémité de mon aile est à cinq mètres de l'espace aérien, littéralement, parce que j'ai zoomé sur mes instruments, un trou que je pouvais voir. Et je me suis dit : d'accord. Et je pouvais voir que le moindre petit mouvement changeait la ligne.

[00:51:33] C'est genre, ah, d'accord. Donc je suis à quatre mètres. Non, trois mètres. OK. Non, non. L'autre côté. Du coup là, je coule sur le sommet des arbres. Je descends vers les arbres. Je vois juste les arbres monter et je ne vois pas l'espace aérien sur mon instrument se dégager. C'est genre, vous savez quoi ? Ça pourrait être un atterrissage dans les arbres. Alors je continue de descendre. Et à la dernière seconde, littéralement, j'avais probablement 20 mètres pour glisser sous l'espace aérien et ensuite

[00:51:58] **Gavin McClurg**: cinq secondes

[00:51:59] **Eduardo Garza:** plus tard. Oh mon Dieu. C'est pas vrai. C'est génial.

[00:52:04] **Gavin McClurg:** Pas possible. Tu l'as fait. J'ai fait exactement ce vol. J'ai commencé à Belenzona en 2015 et j'ai fini à Orsières, qui est juste de l'autre côté du col par rapport à Verbier. Donc tu as fait l'inverse. Je sais exactement de quoi tu parles. Et je n'ai pas pris le Simplon. J'étais un peu plus au nord, genre entre le Simplon et le Newfoundland. Mais en allant dans l'autre sens, je me battais contre un sacré vent de face en 2015, mais je t'ai beaucoup suivi sur le tracking en direct ce jour-là. Tu n'en avais qu'un. Quand tu as décidé de monter au nord, je me suis dit que tu faisais la plus grosse erreur. Je me suis dit, mec, je ne sais pas. Chrigel l'a fait et il a vraiment réussi à s'en sortir. Mais avec ce vent de nord qui arrivait, je me suis dit que tu étais juste, enfin, d'habitude, avec un vent de nord, ce n'est pas très praticable du côté nord quand c'est un fort vent de nord, parce qu'il y a une base de nuages basse, il pleut et c'est vraiment pourri.

[00:52:55] Et c'est ce qui a fait que Maxime et tous ces gars, vous savez, étaient au sud dans cette zone, dans

[00:53:00] **Eduardo Garza:** dans ce secteur. Et j'étais, j'étais dans le

[00:53:00] **Gavin McClurg:** South Fern, et Chrigel a dit plus tard qu'il ne pensait pas que c'était un South Fern très fort, mais je peux vous dire que quand j'étais dans la même zone que lui, mais plus au nord ce jour-là, alors qu'il avait son jour de décollage, j'essayais d'aller pêcher sur le, vous savez, en passant par la porte dérobée vers le Titlis, un peu comme ce qu'on avait fait l'année précédente en 2019. Parce que je pouvais voir le South Fern déverser juste au-dessus d'Andermatt dans ce secteur. Je veux dire, c'est certain, ça ressemblait vraiment à un South Fern pour moi. C'était une journée difficile. C'était.

[00:53:30] **Eduardo Garza:** C'était,

[00:53:30] **Gavin McClurg:** tu sais, plus de 50 km au sommet et c'était vraiment moche, mais tu sais, et ces gars étaient du côté sud où, normalement quand c'est du Sud Fern, c'est pas très praticable du côté sud parce qu'il n'y a pas de soleil, il pleut. Du coup, je me suis dit que tu te mettais dans une position terrible et que tu as vraiment réussi à gérer. C'était du génie. C'était super. Et je veux dire, c'était cent et tu as fait environ 180 km sur la ligne de course ce jour-là, je crois, non ? Et c'est

[00:53:55] **Eduardo Garza:** quelque chose comme ça. Quelque chose comme ça. C'était une grosse journée. Ouais. Oui. J'étais, j'étais juste épuisé physiquement et mentalement parce que, vous savez, les montagnes en Suisse ne sont pas exactement petites. Alors on a fait beaucoup de petits sauts et par petits sauts, je veux dire, vous faites genre 800 mètres de dénivelé à chaque fois. Et puis il y a l'épuisement mental du genre, d'accord, je dois trouver quoi faire. C'est ça. Donc je pense que dans l'ensemble, c'était une bonne journée, même si ça aurait pu mal tourner très facilement. Très facilement.

[00:54:28] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. Quelle journée incroyable. Ça a dû être tellement excitant et fantastique. Et j'imagine aussi que, tu sais, cette voie ne se prête pas facilement à une poursuite à trois à trois devant ton équipe. Ont-elles réussi à rester avec toi ? Parce que c'est un détour très long, c'est difficile de suivre. Ouais.

[00:54:46] **Eduardo Garza:** Vous savez vraiment de quoi vous parlez, parce que mon prochain commentaire allait être : eh bien, mon équipe était à trois heures de retard.

[00:54:54] **Gavin McClurg:** C'est pas génial ? Ouais. Je les écrase. Ils n'arrivent même pas à suivre.

[00:55:00] **Eduardo Garza:** D'habitude, quand ton équipe n'arrive pas à suivre ton rythme, c'est clairement une bonne journée. C'est une bonne journée, c'est sûr. Ouais. C'est

[00:55:06] **Gavin McClurg:** une bonne journée. C'est une bonne journée. Eduardo, tu as mentionné, euh, tu sais, le genre de... ce qui ne m'a pas vraiment frappé lors des premières courses, mais qui m'a vraiment marqué en 2019, c'est le manque de, tu sais, je pense que par rapport aux Européens, toi et moi avons, pardon, par rapport aux pilotes nord-américains, nous avons pas mal d'expérience dans les Alpes. Mais par rapport aux Européens, c'est juste une blague. Et en 2019, c'était vraiment, c'était en fait vraiment décourageant. Je suis sorti de cette course parce que j'ai vraiment eu l'impression que, à bien des égards, c'était ma meilleure course en termes de prise de décision, de gestion au

sol et de condition physique, et pourtant, tu sais, on a eu une mauvaise journée et ça nous a juste ruinés, euh, pour ce qui est d'arriver à Monaco et tout ça. Et la mauvaise journée, c'était ici.

[00:55:53] Ça n'avait rien à voir avec le terrain, mais il y a eu plusieurs jours avant ça où ça tenait vraiment à la connaissance locale. Souvent, je me retrouvais systématiquement dans des endroits où je ne savais vraiment pas quoi faire. Et on peut argumenter que c'est juste une question de compétences de pilotage et que tu t'améliores en volant plus, que tu peux trouver tes marques au fur et à mesure comme Chrigel, mais ça m'a aussi vraiment frappé cette année-là : mec, on est vraiment désavantagés. Le simple fait de ne pas avoir les courses là-bas. Et le temps, et juste le fait de connaître la configuration du terrain, parce que c'est un labyrinthe. C'est un endroit très compliqué. Quand on vole ici dans les Rockies, on se lève et on va vers l'est, et on ne traite pas avec beaucoup de fougères.

[00:56:42] Vous ne gérez pas beaucoup de... enfin, les brises de vallée sont très prévisibles. Elles ne sont pas compliquées. Et, de toute façon, c'est un très long chemin pour poser une question simple, vous savez, est-ce qu'on a une chance ? Est-ce que les gens qui, on l'espère, vont suivre nos traces et rejoindre des courses comme la X-Alps depuis l'autre côté de l'Atlantique ont une chance ? Parce que, je pense que vous étiez le premier non-européen cette année. J'ai eu quelques-uns de ces surnoms, c'est toujours difficile de se battre, mais pour la plupart, c'est une course européenne et certainement dans le top 10, est-ce que c'est décourageant pour vous ? Est-ce que c'est encourageant ? Est-ce que ça vous dérange ?

[00:57:27] **Eduardo Garza:** Écoutez, ça peut paraître décourageant. Mais on a toujours notre expérience et on fixe nos objectifs en gardant à l'esprit qu'on ne connaît pas la zone. Être content de sa performance, ça dépend de la proximité avec ses attentes, n'est-ce pas ? Il faut donc tempérer ses attentes, mais avoir toujours l'idée qu'on va finir hors du top 10 ou que ce sera difficile de terminer. Pouvez-vous nous en dire un peu plus là-dessus ? Jared Ranere Jared Ranere Jared Ranere

[00:58:10] Jared Ranere

[00:58:15] Vous savez, ils ont beaucoup volé autour des Alpes. Ils peuvent donc extrapoler les situations qu'ils ont déjà rencontrées et les appliquer au défi particulier qu'ils auront sur la route. Mais nous, nous n'avons pas ça. Je ne vole pas avec un système de vallée. Je dois donc trouver mes repères et j'ai potentiellement une probabilité plus élevée de me planter que les leurs. Donc, j'aime le repérage. Je me sens beaucoup plus encouragé avec le repérage. Pour répondre à votre question, je pense que ce sera très difficile pour une équipe non alpine de se hisser dans le top cinq.

[00:59:06] Et je ne dis pas que ce ne sera jamais fait, mais ça va demander nettement plus d'efforts que pour les équipes qui sont déjà dans les Alpes pour s'entraîner, qui savent où voler et où aller, etc.

[00:59:22] **Gavin McClurg:** Ouais, je pense qu'un autre aspect, c'est tout simplement le nombre d'heures consacrées à ce genre d'entreprise, tu vois, jusqu'à ce qu'on ait... quand on regarde Chrigel, il est passé de l'X-Alps à l'Eiger, au Verco, enfin, il en a fait plus d'une demi-douzaine depuis la fin de la course. Moi, je n'ai rien fait, tu vois, et je pense qu'il y a aussi cet aspect, tu sais, l'autre côté de la médaille, ce sont les jeunes pousses qui arrivent. On n'avait pas trop à s'en soucier en 2015, c'était une question d'expérience. Et maintenant, ces jeunes gars sont de très bons pilotes et ils savent vraiment.

[01:00:08] Et ça a été une année particulièrement difficile pour les novices. C'était intéressant. Je trouvais ça vraiment intéressant. Mais en général, historiquement, les novices ont pu faire plutôt bien. Et de toute façon, je pense que c'est l'autre chose qui est difficile pour moi, émotionnellement, parce que ça n'arrive que tous les deux ans. Je repars avec énormément de leçons et plein de choses comme : « d'accord, je ferais ça différemment et je vais changer ça ». Et cette année, je suis arrivé avec énormément de coaching mental de la part de Tom Thomas, le coach de Kriegel. Et j'ai vraiment essayé de réorganiser ma tête, comme tu l'as dit, par rapport aux attentes, aux objectifs et tout ça. Et puis, tu essaies ça et tu ne pourras pas recommencer avant deux ans.

[01:00:57] Et c'est, vous savez, il y a un temps limité pour... enfin, ce que j'essaie de dire, c'est qu'il est difficile de progresser suffisamment parce qu'il y a 30 autres personnes qui progressent vraiment bien. Exactement. Et, vous savez, ils le font là-bas et ils ont, vous savez, ils ont les Dolomiti et les Bournes et tellement d'autres épreuves qui peuvent aider à affiner ces compétences que, vous savez, on ne peut pas juste le faire visuellement. On ne peut pas s'entraîner, on peut

s'entraîner, mais on ne peut pas s'entraîner comme ça. Et je pense que c'était l'autre chose. J'ai écrit ça dans un article. C'était l'autre chose que je trouve, vous savez, c'est difficile. On m'a donné un petit aperçu en 2015 et j'en suis reparti en me disant, mince, vous savez, c'est plus, vous savez, si je mets vraiment beaucoup d'efforts là-dedans, je peux tenir avec ces gars-là.

[01:01:47] Mais ça ne s'est pas avéré vrai parce que, c'est juste qu'ils progressent énormément aussi.

[01:01:53] **Eduardo Garza:** Oui. Et je sais que ça arrive aussi. Mais plus tu fais de courses, plus ton corps devient résilient, non ? Donc les gens qui courent constamment, et je ne parle pas seulement de l'endurance, mais juste de courir constamment, ce sont de vraies bêtes sur le terrain. Parce que je l'ai senti, tu sais, ma première expérience par exemple, j'ai marché probablement un quart de ce que j'ai marché pendant cette course et j'étais complètement détruit après. Je veux dire, je t'ai vu à la cérémonie de remise des prix, je me sentais bien, en fait. J'étais parfaitement bien. Mes pieds ne me faisaient pas mal. J'étais un peu fatigué, évidemment, mais à part ça, je me sentais vraiment bien. Ouais. Et ça marche.

[01:02:35] **Gavin McClurg:** Non, je veux dire, c'était pareil pour moi. C'était exactement ça, je n'avais aucune ampoule. J'ai fait 590 km au sol. Je voulais juste continuer. Non, c'est ça. On devient plus résistant. On devient beaucoup plus endurant. On devient beaucoup plus résilient.

[01:02:45] **Eduardo Garza:** Alors ça, c'est au niveau physique et au niveau du pilotage. Absolument. Je veux dire, pour pouvoir rivaliser avec ça, il faut y vivre. Vous voyez ? Euh, ouais. Je ne pense pas qu'il y ait... je ne pense pas qu'il y ait une autre façon de faire.

[01:02:57] **Gavin McClurg:** Si tu avais un scénario différent entre le travail et la vie personnelle, est-ce que ce serait quelque chose que, tu sais, si tu vivais dans les Alpes, par exemple, est-ce que tu te verrais faire tout ça et continuer à faire le X-Alps ? Est-ce que c'est quelque chose que tu aimerais, tu sais, dans une réalité alternative, poursuivre comme une profession ? Parce que beaucoup de ces gars font, tu sais, beaucoup, comme je l'ai dit, dans le top 10, la plupart sont des pilotes d'essai. La plupart travaillent dans l'industrie. C'est ce qu'ils font. C'est leur vie. Je

[01:03:24] **Eduardo Garza:** Je peux tout à fait me voir le faire, simplement parce que, encore une fois, j'adore la montagne et j'adore ce sport. C'est vraiment une passion. Il faut vraiment aimer ça pour continuer à se mettre dans ces situations. Donc oui, je pense que si j'y vivais et que j'avais les ressources pour en faire mon gagne-pain, je pense que ce serait une excellente qualité de vie.

[01:03:53] **Gavin McClurg:** Dernière question, mon pote. Pour ceux qui nous écoutent et qui voient l'X-Alps comme une sorte d'aspiration, un défi qu'ils aimeraient relever un jour. Quel conseil leur donnerais-tu ? Et laisse-moi ajouter un truc. J'essaie de poser des questions plus courtes, mais je fais un travail lamentable avec toi. Je pose des questions très longues parce que je suis passionné par le sujet, mais je ne suis pas vraiment surpris. Je ne sais même pas quel mot utiliser, mais tu sais, le suivi en direct. Je suis un peu nerveux. Je ne regarde pas ça très souvent, mais c'est ce que tout le monde me dit : que tu peux monter dans le cockpit et gérer tout le reste. Évidemment, il n'y a pas l'aspect météo. Les gens ne voient pas la météo, mais tu sais, je suis un peu nerveux juste en pensant à ce que les gens pensent vraiment de l'X-Alps.

[01:04:40] Parce que quand on n'est pas dedans et qu'on ne le vit pas, je pense que les gens ont des visions assez radicalement fausses de ce que c'est et de ce que ça n'est pas. Est-ce que tu ressens ça ? Je veux dire, je croise beaucoup de gens qui disent : « Ouais, je viens d'apprendre à piloter et je pense faire l'X-Alps dans deux ou quatre ans », et tu te dis : « Ouais, tu es complètement dingue. Tu parles de... »

[01:05:01] **Eduardo Garza:** Tu sais, je pense qu'on est sur la même longueur d'onde là. Ma recommandation, mon conseil, ce serait de bien comprendre ce dans quoi tu te lances. Ce n'est pas seulement, tu sais, il n'y a pas que le côté média, il y a énormément de choses en coulisses qui doivent être faites. Et pour se préparer à cette course, tu sais, pas seulement sur le plan physique mais aussi pour les compétences de pilotage, les sponsors d'itinéraires, le transport... si tu ne viens pas des OPS, tu as ce fardeau en plus de tout le reste. Il y a énormément de choses qui entrent en jeu. Et le problème, c'est que si tu fais ça à moitié, dans ce cas précis.

[01:05:52] Une fois que vous êtes vraiment préparé, quand vous maîtrisez parfaitement ce que vous faites, il se peut que vous ne soyez plus sélectionné parce que vous avez déjà brûlé votre ticket. Alors, soyez vraiment, vraiment consciencieux, essayez de récolter toutes les informations possibles, vous savez, via des podcasts. Et je ne veux faire peur à personne. D'ailleurs, je ne fais que détailler mon expérience. J'adore cette expérience. Et c'est quelque chose que je considère, vous savez, comme l'un des meilleurs moments, disons, de ma vie, à cause de l'aventure, du défi, des paysages, de la camaraderie, des gens que vous rencontrez. C'est une aventure incroyable. D'accord. Mais sachez vraiment dans quoi vous vous lancez.

[01:06:36] **Gavin McClurg:** Comment est-ce que tu vas combler le vide ? Quoi, euh, je n'ai pas encore trouvé la réponse. Tu sais, j'y pense beaucoup et j'y pense beaucoup avant la course, en sachant que je vais être dans cet état, tu sais, dans cet endroit après. Ou, tu sais, je pense que certains athlètes, Chrigel et, tu sais, ils le combleront en s'entraînant constamment et en regardant vers la prochaine. Tu sais, il en a parlé, j'en ai parlé pas mal dans l'émission, mais tu sais, il a parlé d'être allé dans un endroit assez sombre après ses deux premières en 2009 et 2011, parce que tu es à ce stade, tu es à bout. Je veux dire, tu es au maximum. Tu es juste en train de vivre une expérience, que ce soit une mauvaise course, comme j'en ai eu pour les premiers jours de celle-ci, ou une bonne course, comme celle que j'ai eue à la fin ou quoi que ce soit. On a tous ces expériences incroyables, mais tu es à plat.

[01:07:23] Et comme tu l'as dit, tu es, tu es dans le flow, c'est sûr. Que ce soit bien ou mal pendant 12 jours, et puis ça s'arrête. Et puis, tu sais, tu retournes sur la côte Est, tu retournes à ton travail, à ton job, au métro-boulot-dodo. Et maintenant, vous essayez de trouver une maison. Je veux dire, tout ça semble, je viens juste de finir de construire un endroit, tout ça semble un peu moins passionnant que, tu sais, que d'être dans cette course. Comment est-ce que tu... Comment est-ce que tu envisages l'avenir et la suite ?

[01:07:53] **Eduardo Garza:** Ce que j'ai pensé faire, c'est définitivement plus de tout ça. Après avoir vu tous ces paysages magnifiques que je ne connaissais pas avant cette course, je veux revisiter ces endroits, et probablement d'une manière moins intense, vous savez, en prenant des trains ici et là, des bus, etc., mais vraiment aller où je veux et explorer la région. C'est juste immense. Et il y a tellement d'endroits que je n'ai pas encore visités. Alors, je vais prendre du recul sur les compétitions de vol en montagne, juste pour pouvoir explorer davantage, être plus autonome, faire du camping en altitude et décoller de là, et aller de Chamonix à Tignes à nouveau, faire ce genre de voyage.

[01:08:47] Oui, absolument. Mais c'est certain. Il y aura quand même un peu de vol, tu sais, c'est notre passion. On adore vraiment ça. On adore les paysages, on adore voler. Donc, ce vide sera comblé par beaucoup plus de vol, juste un peu plus, tu vois, en mode plus tranquille.

[01:09:10] Des ambitions pour la Coupe du monde ou des trucs de compétition ? Parce que je sais que vous êtes aussi très motivés par la course.

[01:09:10] **Gavin McClurg:** des ambitions pour la Coupe du monde ou des trucs de compétition ? Parce que je sais que tu es aussi très motivé par la course.

[01:09:17] **Eduardo Garza:** Uh, oui, absolument. Absolument. Je reviens juste du pré PWC en fait, où Maxine était là. On a eu une bonne discussion. Donc oui, on est clairement en compétition, on court vers l'objectif, on se dirige vers Monarca, et j'espère t'y voir, mon pote.

[01:09:37] **Gavin McClurg:** Oh, bien sûr. Je ne manque jamais Monarca.

[01:09:40] **Eduardo Garza:** Ouais. C'est un super endroit. Alors, on n'a pas vraiment défini le calendrier, vous savez, je voyage normalement avec Bianca et elle est beaucoup plus branchée par les compétitions Race to Goal que moi. Mais c'est vraiment sympa de piloter ensemble, vous savez, de vivre ces compétitions ensemble. Donc, les PWC et les autres compétitions Race to Goal font définitivement partie de notre avenir aussi.

[01:10:06] **Gavin McClurg:** Ouais. Il faut que je l'invite dans l'émission un de ces jours aussi. C'est cool. Vous faites partie des rares couples qui réussissent vraiment à travailler ensemble. C'est très excitant. Et c'est une pilote géniale. Alors, salut Eduardo. Avant qu'on ne termine complètement ici. Je suis sûr que tu as des gens que tu veux remercier, cette course ne nous concerne pas seulement. Ce sont nos équipes, et elles sont tellement critiques, mais à qui veux-tu

[illegible]

[01:14:21] **Gavin McClurg:** Eh bien, Eduardo, quel régal, mec. C'était fantastique. C'était super de te revoir et de discuter avec toi, j'ai hâte de te voir à Dubaï. On n'a pas parlé de Dubaï. On a cette course de dingue qui arrive aux Émirats arabes unis. Ça a l'air plutôt passionnant. Je n'ai commencé l'entraînement qu'il y a deux jours. Je pense que tu as pris un peu d'avance. Ouais. Je vais me remettre en forme dans, quoi, trois semaines si on compte ici. Enfin, on se verra là-bas et ensuite on se verra à Menarca. Ce serait génial.

[01:14:49] **Eduardo Garza:** Absolument. Eh bien, Gavin, c'était un vrai plaisir de te voir et de discuter avec toi.

[01:14:54] Et je suppose que je te verrai bientôt. À bientôt.

[01:14:57] **Gavin McClurg:** à bientôt,

[01:14:57] **Eduardo Garza:** mon pote. Allez, prends soin de toi.

[01:15:01] **Gavin McClurg:** Si vous trouvez Cloud-Based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des manières. Vous pouvez nous donner une note sur iTunes ou Stitcher, peu importe la plateforme que vous utilisez pour vos podcasts. Ça se trouve en bas de la page. Ça aide énormément à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter sur le chemin du travail avec vos amis de la NASA. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu ainsi. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, de stockage, de musique et toutes sortes de frais logistiques. Alors, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal, ou vous pouvez mettre en place un service d'abonnement. Nous avons un service gratuit qui vous facture chaque émission qui sort. Nous publions une nouvelle émission toutes les deux semaines. Donc, par exemple, si vous donnez un dollar par émission toutes les deux semaines, cela reviendrait à environ 25 dollars par an.

[01:15:47] C'est donc bien moins cher qu'un abonnement à un magazine. Et ça rend tout ça possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour plein de raisons différentes, que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission. Et je veux aussi que vous sachiez qu'il s'agit de conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. J'espère donc que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir. Si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous trouverez les liens pour nous soutenir. Vous pouvez le faire via patreon.com/cloudbasedmayhem. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site web. On a essayé de rendre ça très simple et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, ainsi qu'au petit vidéocast que nous faisons.

[01:16:36] Et.

[01:16:38] Des pépites que nous trouvons dans nos conversations et qui n'intègrent pas l'émission principale, mais que nous pensons que vous devriez entendre. Nous ne mettons rien de tout cela derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir financièrement, dites-le-moi simplement et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie et j'espère qu'un jour vous serez en mesure de nous soutenir, mais vous trouverez tout cela sur le site web. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou ont acheté des produits Cloud Based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi. Vous devriez tous être prêts. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant. Merci infiniment de nous avoir écoutés. J'apprécie vraiment votre soutien et on se retrouve au prochain épisode. Merci.

[01:17:37] Salut.

Deutsch

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

Show notes

Möchten Sie einige verrückte Geschichten hören? Eduardo Garza (Team Mex 1) nahm dieses Jahr an seinem zweiten Red Bull X-Alps teil. Eduardo hat auch an zwei X-Pyr's teilgenommen, und er hat das alles getan, während er Vollzeit in einem sehr intensiven und anspruchsvollen Ingenieursjob arbeitet. Die meisten X-Alps-Piloten sind Vollzeit-Profisportler mit Sponsoring. Ihre Arbeit ist das Fliegen von Gleitschirmen. Und die meisten, die im Rennen gut abschneiden, leben auch in den Alpen und nehmen regelmäßig dort an Wettkämpfen teil. Wie schafft es Eduardo, sich trotz begrenzter Zeit und Ressourcen einen Vorteil gegenüber den Besten der Welt zu verschaffen? Eduardo nimmt uns weit über das Live-Tracking hinaus mit, damit wir die verrückten Momente des Rennens 2021 sehen, fühlen und hören können.

Der Beitrag nach Episode 156- Eduardo Garza (Team Mex 1) and into the Crazy erschien zum ersten Mal auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Danke fürs Zuschauen! Ich war hier total in den Hausbau zwischen Haley und Ketchum vertieft und habe versucht, meine Familie aus dem Wohnwagen zu holen, in dem wir seit fünf Monaten leben – also seit vor den X-Alps. Es ist eigentlich der Tag nach meinem Sturz im Mai, dann die X-Alps und dann zurück hier. Und die ganze Zeit hatten wir auf der Baustelle weder Internet noch Mobilfunkempfang, deshalb war es echt schwierig, hier aufzunehmen und alles einzurichten. Ich entschuldige mich also, dass ich mit diesem Video etwas spät dran bin. Wir kommen aber wie immer wieder in den Zeitplan.

[00:00:58] Und mein heutiger Gast ist Eduardo Garza, ein wirklich guter Freund von mir, Team Mexico in den letzten beiden X-Alps. Er hatte in beiden Rennen sehr gute Leistungen und dieses Jahr eine wirklich, wirklich geniale Performance. Er hielt sich erst mal im Mittelfeld der Gruppe, hatte dann aber einen Durchbruchflug, nahm einen völlig anderen Weg, ging nach Norden wie Chrigel, ich glaube, ein oder zwei Tage vor ihm, und hat es wirklich geschafft, durch Piz, Peru und kam auf den 14. Platz. Wir reden viel über das Rennen. Das hier ist im Grunde ihm gewidmet, um seine Gedanken zum Rennen vier Monate nach dem Rennen zu hören, was ganz unterhaltsam ist. Ich denke, wir alle haben ein kleines bisschen Post-Race-Trauma, je nachdem, was als Nächstes kommt und was in der Zukunft liegt.

[00:01:43] Und er und ich gehören beide ganz klar zum Lager derer, die es nicht noch einmal machen wollen. Deshalb wollte ich ihn danach fragen. Aber wir gehen auf seine Erfahrungen ein, die alle positiv waren. Und wir haben viel über das Wetter und den Wind gesprochen. Und über einige der beängstigenden Dinge, mit denen wir dieses Jahr konfrontiert waren. Und für diejenigen von euch, die Fans des Rennens sind, denke ich, dass ihr es wirklich genießen werdet. Eduardo hat eine tolle Einstellung. Er ist ein großartiger Pilot. Ich denke, dieses Jahr war er der erste Nicht-Europäer, was ich in meinen X-Alps schon ein paar Mal erlebt habe. Und, ihr wisst schon, es ist einfach hart, sich gegen die Europäer zu schlagen. Die haben einen massiven Heimvorteil. Wir haben also darüber gesprochen, aber wir hatten viel Spaß dabei, viel Gelächter. Und ich denke, ihr werdet es genießen. Wir haben auch ziemlich viel über das Training gesprochen.

[00:02:29] Du und ich hatten beide denselben Trainer, Ben Abruzzo, der mich auch unterstützt und seit dem Anfang, also seit dem Rennen 2015, ein wichtiger Teil meines Teams war. Also, genießt dieses Gespräch mit Eduardo Garza. Prost.

[00:02:46] Eduardo, danke, dass du diese kurzfristige Einladung angenommen hast. Ich weiß, dass du total im Stress warst. Ich glaube, das letzte Mal, als ich dich gesehen habe, hast du in Chelan Kreise gedreht, was ja ein bisschen lustiger klingt als das, was wir vorher gemacht haben. Was geht gerade in deiner Welt ab? Was treibt ihr so, du und Bianca? Was passiert da draußen an der Ostküste?

[00:03:03] **Eduardo Garza:** Nun, erst einmal, Gabby, vielen Dank für die Einladung. Das ist wirklich eine Ehre, weil ich das total toll finde, was du mit dem Podcast machst. Es ist also klasse, hier mit dir zu quatschen.

[00:03:15] **Gavin McClurg:** Danke.

[00:03:16] **Eduardo Garza:** Hier an der Ostküste versuchen wir eigentlich, so viel wie möglich zu fliegen. Das Wetter hat uns in letzter Zeit allerdings nicht wirklich mitgespielt. Aber ja, wir versuchen, so oft wie möglich in der Luft zu bleiben.

[00:03:29] **Gavin McClurg:** Cool. Und erzähl dem Publikum, was du beruflich machst, denn viele Leute, die X-Alps verfolgen, kennen dich offensichtlich davon. Du hast das X-Pyr schon ein paar Mal gemacht und das hier war dein zweites X-Alps. Aber was ist dein eigentlicher Job? Was ist dein Hintergrund, der nichts mit Fliegen zu tun hat? Wie finanzierst du dein Fliegen?

[00:03:49] **Eduardo Garza:** Ich sollte es genau so fragen. Ich finde, das ist eigentlich eine sehr gute Frage. Ich bin Ingenieur. Ich bin Maschinenbauingenieur. Und ich arbeite für ein Fertigungsunternehmen, das Glasfaserkabel für die Telekommunikation herstellt. Das ist also ein Bürojob. Hey, ich habe gerade...

[00:04:04] **Gavin McClurg:** ich habe Glasfaser zu meinem Haus kommen lassen. Da hast du es. Ja, also du stellst die Sachen her, die das in gewisser Weise ermöglicht haben. Ich hatte die letzten fünf Monate kein Internet, und ich sage dir, das ist ein Segen und ein Fluch zugleich.

[00:04:16] **Eduardo Garza:** Ja, wir bauen genau die Infrastruktur für all die Netflix-Inhalte und Videos usw. Es ist also... es ist ein sehr anspruchsvoller Job, und zu versuchen, das mit dem Gleitschirmfliegen zu vereinbaren, war in letzter Zeit wirklich ein Kampf, muss ich sagen.

[00:04:34] **Gavin McClurg:** Eines der Dinge, über die ich mit dir sprechen wollte, ist: Wie sah das Training dieses Jahr aus? Hat sich etwas geändert? Denn wir haben beide denselben Trainer. Wir nutzen beide Ben Abruzzo. Ich habe ihn für alle vier meiner Teilnahmen engagiert, und du arbeitest schon seit Jahren mit ihm zusammen, unter anderem für deine erste X-Alps im Jahr 2019. Und was du da auch wirklich gut gemacht hast. Ebenso wie bei dieser hier. Also wollte ich dich fragen, was sich geändert hat. Aber einer der großen Unterschiede – ich denke immer an dich und habe viel Mitgefühl – ist, dass sie in gewisser Weise alle, wenn wir uns die Top 10 der diesjährigen X-Alps ansehen, Piloten sind, die ich als Profis bezeichnen würde. Das ist das, was sie tun, und sie werden dafür bezahlt. Das ist ihr Job. Und du bist tatsächlich einer der wenigen im Rennen, der...

[00:05:19] Man muss sich neben einem Vollzeitjob die Zeit für die Vorbereitung auf das Rennen nehmen. Und ich habe immer das Gefühl, dass ich da einen großen Luxus habe, weil ich mich voll auf das Training konzentrieren kann. Ich meine, ich habe immer noch... ich habe meinen Job und meine Arbeit, aber es ist kein Nine-to-Five wie bei dir. Und es muss unglaublich hart sein, die Zeit zu finden. Ich meine, das ist einer der Gründe, warum ich mich entschieden habe, nicht mehr an der X-Alps teilzunehmen. Es ist nicht nur das Risiko und alles, was ich in diesem Artikel geschrieben habe. Es ist die Zeit. Es ist die Hingabe für diese 12 Tage, die ein Jahr im Voraus investiert werden müssen. Das muss wirklich hart sein. Ja. Bei dem, was du machst.

[00:05:57] **Eduardo Garza:** Absolut. Da hast du völlig recht, Gavin. Genau da liegt die eigentliche Schwierigkeit, meinen Beruf als Ingenieur mit der Vorbereitung auf etwas so Großes und Aufwendiges wie die X-Alps zu vereinbaren. Normalerweise fange ich an meinen Trainingstagen für die X-Alps erst gegen 18 oder 19 Uhr an. Man arbeitet also den ganzen Tag, acht Stunden lang. Und dann fängt das Training erst um 18 oder 19 Uhr an. Und wie du weißt, ist das mit Ben nicht gerade ein Spaziergang.

[00:06:37] **Gavin McClurg:** Nein, das ist kein Witz, Mann.

[00:06:39] **Eduardo Garza:** Er versucht wirklich, deinen Körper zu zerstören, denn ich habe vor meinem ersten Rennen tatsächlich mit Nelson DeFrayman gesprochen. Und er sagte, man geht entweder vor dem Rennen in den Krieg oder während des Rennens. Wenn man vor dem Rennen in den Krieg geht, wird man es genießen. Ansonsten wird man während des Rennens zerstört. Also habe ich versucht, vor dem Rennen so viel Kraft und Zeit wie möglich zu investieren. Und dieses Mal, da du nach den Änderungen gefragt hast, habe ich Ben gebeten, das Volumen zu erhöhen.

Nicht massiv, weil ich mir es wirklich nicht leisten kann, an jedem Wochentag zwei oder drei Stunden zu trainieren. Denn zusätzlich hast du natürlich die Wochenenden, die normalerweise sechs bis sieben Stunden dauern. Und zusätzlich dazu gibt es dort, wo ich wohne, wirklich keine sehr hohen Berge.

[00:07:32] Also wurden 70 % der Höhenmeter, die ich im Training absolviert habe, auf einem 200 Meter hohen Hügel gemacht, von dem man nicht einfach runterfliegen kann.

[00:07:44] **Gavin McClurg:** Oh mein Gott. Du fährst einfach nur hoch und runter, hoch und runter. Du machst den ganzen Tag nur hin und her.

[00:07:48] **Eduardo Garza:** Hoch und runter, hoch und runter. Das kannst du Ben fragen. Bei einigen der Strecken ist es einfach wie eine zackige Linie hoch und runter an dem Hang. Ich kenne jeden einzelnen Stein, jeden einzelnen Baum, sogar mit Namen.

[00:08:06] **Gavin McClurg:** Hallo, Fred. Sehr enttäuscht, dich wiederzusehen.

[00:08:10] **Eduardo Garza:** Hallo. Ja. Es ist wirklich, wirklich anspruchsvoll. Wir haben höhere Berge, wenn ich eine Stunde bis anderthalb oder zwei Stunden fahre. Aber das kann ich unter der Woche nicht machen, weil ich arbeite. Also liegt da die Herausforderung.

[00:08:23] **Gavin McClurg:** Ich sehe deine Posts. Ich folge dir natürlich auf Instagram. Und ich spreche regelmäßig jeden Tag mit Ben. Ich sehe deine Posts vom Schneeschuhwandern im Nebel und auf dem Eis. Und ich komme raus und gehe Skitouren. Mein Training besteht darin, rauszugehen, richtig Spaß zu haben, viel Höhenmeter zu sammeln und all das Zeug zu machen, das er uns antut. Aber du bist in einer viel anspruchsvolleren Zone, um die Höhenmeter zu bekommen. Ja, ja. Hut ab vor dir, Mann. Ich meine, du kommst ja offensichtlich super fit rein.

[00:08:55] **Eduardo Garza:** Ich weiß. Danke. Ja. Definitiv herausfordernd. Und deshalb versuche ich immer, einen Vorteil zu finden. Weißt du, wie ich gegen einige der besten Hike-and-Fly-Athleten der Welt antreten kann, mit begrenzter Zeit und begrenzten Ressourcen, was die Höhenmeter angeht, und auch die Tatsache, dass wir in Amerika sind, was meiner Meinung nach ein riesiger Nachteil ist. Ja. Ja. Wir sind nicht so eingespielt mit den Wetterbedingungen oder den Tal-Systemen, die einen Weltenunterschied machen, wenn es darum geht, in der Luft zu bleiben und einfach entspannte Kilometer zu sammeln. Wir haben zum Beispiel nicht dieses zweite Naturell an Wissen, das man durch das Leben in den Alpen bekommt.

[00:09:44] Es ist definitiv eine Herausforderung. Aber ich habe diese Herausforderung sehr geschätzt. Und deshalb ist es jedes Mal wirklich lohnend, wenn wir etwas schaffen oder in einer ordentlichen Position landen.

[00:10:02] **Gavin McClurg:** Ja. Das hat mich 2019 echt getroffen. Diesmal nicht so sehr, weil das Wetter diesmal einfach so brutal war, Mann. Es war einfach so schlecht. Und alles war so schlecht. Und trotzdem sehr lustig. Und wir sind jeden Tag geflogen. Es war, wissen Sie, faszinierend. Ich glaube, was, wissen Sie, ich habe gerade mit Ben gesprochen. Ich habe Ihnen gesagt, dass ich heute früher mit Ben gesprochen habe. Und die Sache ist, dass dies immer die Zeit ist, wissen Sie, es sind vier Monate seit dem Ende des Rennens. Das ist immer die Zeit, in der es mich wirklich trifft, dass es sich wirklich gruselig anfühlt, kein weiteres zu machen. Ich weiß nicht. Ich weiß nicht. Das ist nicht das richtige Wort. Es ist nur, dass dieses Rennen einen an Orte bringt, an denen man die Zähne zusammenbeißt.

[00:10:51] Das wirst du niemals, niemals reproduzieren können. Und ich meine nicht nur die Orte. Ich meine nicht Orte im Sinne der Stelle oben auf diesem Berg. Ich meine Orte emotional und physisch und die Schönheit, das alles – es ist die Intensität der Erfahrung, die ich nicht reproduzieren kann. Ich weiß, dass ich sie nicht reproduzieren kann. Wenn Ben und ich uns zusammenfinden und eine ganze Etappe in den Alpen machen würden, wäre das wirklich lustig und sehr lohnenswert, aber es wird nicht dasselbe sein. Du wirst nicht aufstehen und das tun, was wir Tag für Tag, Tag für Tag tun. Und das hat etwas ganz Besonderes. Und ja, also lass mich das in eine Frage umwandeln, die du jetzt, nachdem du diese Zeit zum Nachdenken hattest, hast – ich habe dich ja nur ganz kurz bei der Preisverleihung gesehen.

[00:11:45] Du hattest ein verdammt starkes Ende in diesem Rennen. Du hast einige geniale Züge gemacht. Du warst unglaublich. Ja.

[00:11:55] Du hattest ein richtig gutes Ende im Rennen. Du hattest ein richtig gutes Ende im Rennen. Und also, wisst ihr, am Ende sind wir alle so auf Wolke sieben bei der Preisverleihung, aber ich habe auch diesen gleichen Blick in deinen Augen gesehen, den ich bei jedem gesehen habe, der so war wie: „Jesus, das war intensiv.“ Ich bin sicher, das war derselbe Blick, den du bei mir gesehen hast. Du bist erschöpft. Du bist begeistert und froh, noch am Leben zu sein. Zumindest war ich es.

[00:12:22] aber was war das für dich? Was war deine Reflexion seither? Was waren so die emotionalen Achterbahnfahrten, falls du welche hattest? Ich weiß, ich hatte sie seither. Was gehst du so durch? Und weil du es jetzt zweimal gemacht hast, bist du ein echter Veteran. Ich bin neugierig, weil ich denke, dass wir nach dem Rennen jeder seine ganz eigenen Erfahrungen gemacht haben, und das war für mich immer wirklich hart. Du...

[00:12:48] **Eduardo Garza:** Weißt du, Gavin, ich stimme dir zu, dass man nach ein paar Monaten nach dem Rennen die schmerzhaften Teile vergisst und anfängt zu denken: „Oh, das wird echt cool sein, das zu machen.“ Ich kann nicht, oder? Ja, und natürlich setzt man nach diesem Rennen, nach dem ganzen Wetter und allem, was passiert ist, alles in Relation. Aber um ehrlich zu sein, bereue ich nichts. Und das erinnert mich sehr an ein Buch, das ich gelesen habe, und wahrscheinlich kennst du es auch. Es heißt „How to Get in Flow“ und es wurde von dieser jetzt berühmten Person geschrieben, Mijali – sie sagt Mijai, richtig? Ja, und ich bin sicher, ich habe diesen Nachnamen total verpfuscht, übrigens. Ich folge... nein, nein, das war gut. Aber in diesem Buch gibt es ein Zitat, das besagt: „Die besten Momente in unserem Leben sind nicht, wenn wir...“

[00:13:46] wenn man nichts tut und sich einfach nur entspannt – da wird dein bester Moment nicht sein. Dein absoluter Höchstmoment im Leben wird dann passieren, wenn dein Körper oder dein Geist oder beides an seine Grenzen gebracht werden, während du versuchst, etwas Schwieriges und Wertvolles zu erreichen. Und ich denke, das haben wir geschafft. In meiner Erfahrung wird das etwas sein, an das ich mich den Rest meines Lebens erinnern werde, und es ist einer der besten Momente in meinem Leben, einfach weil wir die Grenzen ausgereizt haben, sie überschritten haben und immer noch hier sind. Ja.

[00:14:28] **Gavin McClurg:** Ja, ich weiß nicht, ob du diesen aktuellen Artikel gesehen hast, den ich über cross country geschrieben habe – ich habe ihn eigentlich nicht gesehen, aber Ben meinte, er sei draußen, weißt du, darüber, dass dies mein letztes Mal ist. Du und ich haben kurz darüber gesprochen bei der Preisverleihung in jener Nacht. Mann, sollten wir das nochmal machen? Ich hatte wirklich das Gefühl, dass das Risiko dieses Jahr absurd war. Und wir sind alle an unterschiedlichen Stellen auf der Strecke. Ich weiß, Aaron Durogati hat gesagt, dass er viele Male hatte, in denen er dachte, das wäre definitiv lebensgefährlich, was er da tat, war weit über das hinaus, wofür er überhaupt trainiert, und wie du weißt, trainiert er in ziemlich heftigen Bedingungen, weil er es will, er ist ziemlich furchtlos.

[00:15:17] Weißt du, aber ich hatte das Gefühl, also wir waren alle in unterschiedlichen Positionen, aber ich erinnere mich speziell an den Tag, an dem Lori durch ihren Rettungsschirm... das haben sie nirgends in den Medien erwähnt, die reden nicht über die negativen Dinge bei den X-Alps, aber sie ist im Grunde mit dir und Cody und ein paar anderen von Laramouse abgehoben. Und ungefähr zur gleichen Zeit bin ich – ich weiß nicht genau, ich kam später an dem Tag an – und ihr wart aus meiner Perspektive am Boden in Laramouse, wir flogen mitten in einem heftigen Gewitter und es war brutal. Der Himmel war wahnsinnig. Ich meine, es war nicht... Revis war so wie: „Ja, Mann, ich denke, du solltest... du könntest wahrscheinlich hochkommen und es schaffen.“ Ich weiß nicht, ich dachte, es wäre vielleicht ein guter Zeitpunkt, um eine Weile zu laufen. Und das war der Tag, an dem Lori durch den Rettungsschirm wegen des Regens... weil sie auf Hochspannungsleitungen herunterkam. Und du hast es an dem Tag in der Luft geschafft, aber Mann, das sah riskant aus. Und es war am nächsten Tag und am nächsten Tag und am nächsten Tag bin ich geflogen und es sah genau so aus, immer und immer wieder. Wir waren in einfach nur brutalem Wetter, wirklich traumatisierend. Aber es war... es ist komisch, es wäre traumatisierend, wenn wir einfach normal fliegen würden, aber es ist nicht traumatisierend, weil man im Rennen ist, also gib Gas. Aber was denkst du? Ich meine, ist das akzeptabel? Ich meine, als du das Rennen beendet hast, als du fertig warst? Ich meine, an dem Tag bei der Preisverleihung warst du so: „Ja, ich weiß nicht, ich glaube nicht, dass ich das noch mal machen werde.“ Ich wäre neugierig, wo du jetzt dazu stehst. Denkst du immer noch, dass du es lieber noch einmal machen würdest?

[00:16:52] **Eduardo Garza:** Ich denke immer noch, dass ich das nicht noch einmal machen werde, einfach aus praktischen Gründen, weil man einfach zu viel Zeit investieren muss und ich habe momentan keine Zeit. Außerdem habe ich es schon zweimal gemacht, also ist das für mich quasi abgehakt. Aber nicht so sehr wegen des Risikos, eher wegen des Stresses bei der Vorbereitung auf ein Rennen mit Corona und wieder einmal mit... ja, das war das Schlimmste, weil ich einen Monat vor dem Rennen noch keine Flugtickets hatte. Es gab also am Ende viel Vorbereitung, die durchlaufen musste. Der einzige Weg, wie ich das wieder tun würde, wäre, wenn ich in den Alpen leben würde, sonst gibt es keine Möglichkeit. Also, das ist eine klare Sache, was das Risiko angeht.

[00:17:46] Wisst ihr, seien wir mal ehrlich: Man kann nicht konservativ spielen und trotzdem versuchen, unter den Top 10, Top 15 oder sogar Top 20 zu landen. Wenn man es konservativ angeht, muss man trotzdem riskieren, man muss fliegen. Wenn du 60 km/h Wind aus Norden hast und nach Süden startest, musst du das managen. Ich denke, das ist das, was man jeden einzelnen Tag tun muss. Ihr habt den Tag erwähnt, an dem ich mit Cody, Theo, Laurie und Nicola geflogen bin – eigentlich von Lermos aus. Ich erinnere mich lebhaft an diesen Tag, weil wir zusammen am Start waren und Laurie zuerst abhob und einfach nach oben ging. Also, okay, es funktioniert, es ist perfekt und wunderschön. Zu diesem Zeitpunkt wussten wir noch nicht, ob wir die nördliche Route, die südliche oder die südwestliche Route über den Albrecht-Pass nehmen würden. Also sagte ich meinem Team, dass ich die Entscheidung treffen werde, sobald ich in der Luft bin.

[00:18:46] Ich bin am Ende gestartet, weil mir ein Seil fehlte, also waren vier Gleitschirme in der Luft und alle wurden richtig hoch. Als ich dann startete und den Grubichstein Peak passierte und nach Norden schaute, war es ziemlich so, wie du es beschrieben hast – einfach nur fies, niedrigere Wolkenbasis, es war dunkel in den Tälern, es war ein dunkles Omen im Norden. Süden, wisst ihr, welche Entscheidung wir getroffen haben, wir gehen nach Süden. Und tatsächlich war es im Süden am Anfang ziemlich nett, es war sanft, zwei Meter pro Sekunde, wir haben gerade die Gipfel gestreift. Ich war mit ihnen zusammen, an diesem Punkt habe ich Cody nicht gesehen, aber später habe ich erfahren, dass er die Nordroute genommen hatte, er war also in Richtung Dunkelheit unterwegs. Das konnte ich nicht herausfinden, aber Theo und Nicola sind mit mir als Team geflogen, also kamen wir an einen Punkt in Imst, an dem jemand den Schalter umgelegt hat – von sanften Bedingungen zu nuklearen Bedingungen. Ich bin in einer Thermik, ich fliege in diese Thermik und gehe gerne nach oben, aber ich erinnere mich, dass wir oben Luftraum haben, richtig? Also ja, Nicola und Theo sind um mich herum und fangen an zu spiralen, also okay, wisst ihr, da ist...

[00:20:12] **Gavin McClurg:** da hat Theo seine Luftraumverletzung bekommen oder nein, das war bei

[00:20:17] **Eduardo Garza:** Nicola, ja, Nicola hat da seine Luftraumverletzung bekommen. Also, ich fange an, leicht zu spiralisieren, und ich steige immer noch. Jetzt schraube ich die Spirale noch mehr auf und steige immer noch. Ich bin von 300 Metern jetzt auf 200 Meter zum Luftraum runter, aber das lässt nicht nach. Jetzt muss ich die ganze Spirale mit voller G-Kraft durchziehen, und leider steige ich immer noch. Zu diesem Zeitpunkt...

[00:20:41] **Gavin McClurg:** verdammt, es ist

[00:20:43] **Eduardo Garza:** so viel, so viel Lärm, während ich von der Barriere bis zum oberen Rand des Luftraums aufsteige, und ich steige immer noch auf, und jetzt kommen auch noch die Luftraum-Alarme, weil ich die Spirale einfach weiterdrehe, aber äh ich komme an einen Punkt, an dem ich in die Wolke gesaugt werde, und jetzt weiß ich nicht mehr, wo ich bin, und wie ihr wisst, ist diese Gegend riesig, überall sind Spitzen, ja, also habe ich diesen ganzen Lärm um mich herum, ich weiß nicht, ob ich im Luftraum bin, und ich drehe wahrscheinlich immer noch fünf G, und wenn ich denke, dass nichts mehr schiefgehen kann.

[00:21:16] Ich höre ein lautes Knacken, aber es war eher ein Reißen. Ich sinke in mein Gurtzeug und spüre einen stechenden Schmerz im unteren Rücken. Jetzt weiß ich, dass ich in Schwierigkeiten bin, weil mit meinem Gurtzeug etwas nicht stimmt, und ich kann diese G-Kraft nicht viel länger aushalten, bis ich vom Himmel falle. Du hast dein Gurtzeug kaputtgemacht. Ja, wegen der G-Kraft, es war so heftig. Die Thermik hat mich einfach hin- und hergeschleudert, und das ist kein Problem des Gurtzeugs, das sind die Bedingungen, in denen ich die Spirale gedreht habe.

[00:21:54] Also waren es wahrscheinlich zwei Minuten, oder es fühlte sich wie eine Ewigkeit an, aber ich glaube, es waren eher so 30 Sekunden, aber schließlich wurde ich hinter den Berg abgeworfen, also wurde ich aus dieser Monster-Thermik befreit und ich weiß jetzt, wo ich bin. Glücklicherweise bin ich nicht in einen Gipfel gespirlt, also, nachdem ich gesehen habe, wo ich bin, habe ich mich nach vorne geschoben, und das Verrückte ist – und das ist das, was die X-Alps mit einem machen – man fliegt einfach weiter. Man zittert wahrscheinlich ein bisschen, man hat Angst, man denkt das, aber man denkt gleichzeitig: Wo bekomme ich meinen nächsten Aufwind, damit ich nicht landen und weiter wandern muss?

[00:22:35] und danach wurden wir durch die Arbor-Klasse mit dem Westwind abgelenkt, also lande ich am Middle Hill und dann sind wir einfach nur gelaufen und gelaufen und gelaufen und gelaufen, aber ja, dieser Tag war definitiv ein gruseliger. Und übrigens habe ich das Gurtzeug begutachtet – ich dachte, es wäre die Luftblase, die geplatzt ist, aber nein, es war einer der Streben hinten, der abgebrochen war. Der hat dann quasi einfach herausgestanden, aber es war trotzdem, ihr wisst schon, offensichtlich noch flugfähig, aber natürlich war alles wackelig und nicht mehr ordentlich zu kontrollieren.

[00:23:15] **Gavin McClurg:** konntest du das also einfach reparieren? Hast du das im Flug geflickt oder hattest du ein Ersatzteil oder so? Was

[00:23:19] **Eduardo Garza:** Ich habe meinen Körper so verstellt, dass es mich beim Fliegen nicht zu sehr beeinträchtigt hat, und in der Luft habe ich mein Team angerufen und gesagt: Wisst ihr was, Jungs, ich brauche ein neues Gurtzeug, also beim nächsten Flug, das war alles, das war's. Ja, ja.

[00:23:35] **Gavin McClurg:** Es ist schon lustig, was wir da in der Luft machen, oder? Man macht da oben all die Sachen, die man normalerweise nicht machen würde. Ja, ich habe einige ziemlich erstaunliche Gespräche mit Revis geführt, während ich manchmal im Chaos umherkreise und mich frage, wo zum Teufel ich eigentlich bin. Also, wenn du zurückblickst – vielleicht war das am Ende des Rennens genauso wie jetzt – aber was war das, wenn du an die X-OPS denkst? Hast du ein Highlight? Was war die beste Erfahrung, die du in diesen 12 Tagen während des Rennens gemacht hast?

[00:24:09] **Eduardo Garza:** Was die beste Erfahrung angeht, ich habe viele, viele wirklich gute Erfahrungen, die man unterschiedlich katalogisieren kann. Denn wenn man sieht, wie Leute herauskommen, einen begrüßen, helfen, füttern und auf jede Weise versuchen zu helfen, die sie können, und sie haben ein riesiges Lächeln im Gesicht – und man ist gerade 80 Kilometer gelaufen und körperlich völlig am Ende, aber man findet trotzdem die Energie, weißt du, man zieht sich ihre Energie heran und fühlt sich plötzlich großartig, und nichts Schlimmes ist passiert, und es ist alles, weißt du, es ist alles fantastisch, alles toll. Ich hatte da ein paar solcher Erlebnisse. Ich erinnere mich an Berbia, also Yael's Heimatstadt.

[00:24:55] Ich lande etwas tiefer in Berbia und dieser Typ kommt auf mich zu und begrüßt mich so: „Oh, du bist XC-OPS, okay? Ja, ich zeig dir den Weg. Du kannst hier einfach hochwandern und dann starten. Du kannst der Straße weiter runterfolgen, okay?“ Klingt gut, also wandern wir weiter und dann kommen tatsächlich mehr Leute, sein Bruder kommt auch und sagt: „Okay, ich nehme dich mit, ich kann ab hier übernehmen. Ich bin der Pino Raja-Staffel, also gehen wir diese Straße hier hoch und du wirst in etwa 30 Minuten zum Startpunkt kommen. Ich glaube nicht, dass du das heute schaffst, aber wir finden einen Platz zum Schlafen, keine Sorge.“ Ich sage: „Alles klar.“ Und das Nächste, was ich weiß, ist, dass der Vater dieses Mannes – ich glaube, sein Name ist Joshua, und tut mir leid, falls das nicht der Name ist – der Typ, der tatsächlich mit mir gewandert ist, Joshua – der Vater von Joshua kommt mit der größten Kuhglocke heraus, die ich je gesehen habe, und er schlägt sie an, bang bang bang bang bang bang, er ist super aufgeregt und er gibt mir Tee, er gibt mir Essen, er macht alles andere, falls dein Team nicht kommt.

[00:25:58] weil ich denke, dass sie ein bisschen weit weg waren, weil sie das Rennen beobachtet haben und wussten, dass ich vom Mont Blanc am Col d'Enclave gestartet bin, von dem ich glaube, dass ihr von demselben gestartet seid, oder? Ja, genau. Also, Jason war mit mir gewandert, aber er konnte nicht, weil er wahnsinnig viel... deshalb haben wir ihn den Esel genannt, das war sein Spitzname. Er trug zwei Rucksäcke, seinen Schirm und dann noch einen anderen mit Winterausrüstung, weil es ziemlich kalt war, und auch Regenausrüstung, weil Gewitter aufzogen. Er konnte damit also nicht fliegen, also musste er zu Fuß runter. Sie waren also drei oder vier Stunden hinter mir, und als ich oben ankam,

gingen wir in dieses kleine Restaurant und ich dachte mir: Oh mein Gott, ich werde... und sie haben uns eine echte Ladestation für das Tesla gefunden, weil unser anderes Auto ein Tesla war und wir gerade Saft geholt haben. Sie haben nicht nur das gefunden, sondern sie haben uns auch Bier und Essen gebracht. Der Vater hat tatsächlich alles gekocht, es war ein Festmahl, es war eine wirklich, wirklich gute Mahlzeit. Ich habe wirklich, wirklich gute Erinnerungen an diesen Tag, einfach wegen der Art, wie die Leute uns begegnet sind. Und nun, ein Teil des Grundes war, dass niemand sonst dort durchgekommen ist, nur Maurer. Und sie waren wie: Maurer ist hier durchgekommen, aber er war tausend Meter über uns.

[00:27:28] **Gavin McClurg:** Die typische Geschichte, ja, die kriege ich ständig unterwegs. Ja, Maurer ist vor zwei Tagen hier durchgekommen. Ja.

[00:27:36] **Eduardo Garza:** Ja, ja, wir wissen Bescheid, nein, nein, aber die waren echt cool, die waren super cool. Also, was diese Kategorie von Leuten angeht, gibt es immer sehr gute Geschichten aus dem Rennen 2019 und dem Rennen 2021, die Leute sind amazing. Die Alpen, die verfolgen das Rennen wirklich, das liebe ich. Und aus der Perspektive des Fliegens, weißt du, ist das teilweise der Grund, warum ich dieses Rennen mache: Ich liebe diese Berge, ich bin ständig beeindruckt von dem, was ich sehe. In diesem Rennen bin ich oder wir sind in Gebieten geflogen, von denen ich keine Ahnung hatte, dass sie so schön sind, wie zum Beispiel nach Santis, wenn du nach Süden fliegst und dann starten und Valencia überqueren musst, um zum Klausenpass zu gelangen.

[00:28:33] nur diesen Bereich zu fliegen, das hatte ich vorher noch nie gesehen, ich war echt beeindruckt. Ich habe sogar ein paar Kurven geflogen, um alles aufzunehmen, Videos und Bilder zu machen usw., und dann bin ich weitergefliegen, weil es einfach so schön war. Das Gleiche passierte auf der Rückseite von Innsbruck, wissen Sie, nördlich von Innsbruck, beim Flug von Agenze Richtung Lermos Richtung Gatimisch, sagen wir mal. Ich flog den südlichen Teil, der nicht die kleineren Berge im Norden nahm. Ich war einfach beeindruckt von dieser Wand, die plötzlich auftauchte, als ich um die Ecke bog – wahrscheinlich 800 Meter hoch, 800 Meter hoch, komplett vertikal und über 10 Kilometer lang. Ich war einfach sprachlos vor so viel Schönheit. So viele Tage wie diese, wenn man sich die Orte nur ansieht, ist das einfach unglaublich. Das ist also noch eine Kategorie.

[00:29:25] **Gavin McClurg:** Das ist ein atemberaubender Ort für so ein Event, wirklich fantastisch. Ich meine, allein die Möglichkeiten für Toplanding, Sidelanding und das Wiederabheben – man kann es fast überall absetzen, überall abheben, und wenn man weiter oben ist, findet man quasi immer etwas, das funktioniert. Und ja, es ist auch ein richtiges Labyrinth. Als ich dieses Jahr bei Lermos ankam, wart ihr gerade erst in der Luft, und wir haben entschieden, dass es wahrscheinlich besser wäre zu laufen. Ich habe dann angefangen, die Straße auf der Nordseite von dort runterzugehen, die zum Tal führt, das zum Furka Pass hinaufführt, was eigentlich mein Plan vor dem Rennen war. Man schaut sich alle Routen an und das war so, was ich vorhatte. Ich dachte mir, ich gehe auf die Nordseite von dort, wo ihr durchwollt, und hatte bis zu jener Nacht keine Ahnung, dass das dann in ein...

[00:30:21] eine Katastrophe von epischem Ausmaß, aber im positiven Sinne. Ich benutze das Wort Katastrophe ganz bewusst, weil ich ja gelaufen bin und wir dann versucht haben – ich habe diesen Start im Skigebiet gefunden, der beim Abgang echt heikel war. Ich musste runterlaufen, es war komplett quer und überall von Bäumen umgeben, einfach eine klassische, anstrengende Erfahrung, aber echt lustig. Und dann bin ich buchstäblich einen Kilometer gelaufen und die Winde waren total das Gegenteil von dem, was wir wollten. Also habe ich die ganze Zeit auf der Straße verbracht und dachte mir, ich gehe auf die Nordseite von dort, wo ihr wart, und bin den Berg hinauf und bin nirgendwo angekommen, was zu diesem Zeitpunkt mein Ziel für das Rennen war. Es war einfach eine Serie von Pech und Fehlentscheidungen. Aber das hat uns in die Position gebracht, von der Burg aus zu starten. Ich weiß nicht, ob du die Aufnahmen gesehen hast, aber ich bin in dieser Nacht von dieser Burg gestartet und hatte einen 70-zu-1-Gleitflug in diesem Himmel, von dem man wusste, dass er jeden Moment ausbrechen würde – und das tat er, sobald meine Füße den Boden berührten. Ich hatte diesen wahnsinnigen Gleitflug, habe eine Menge Strecke zurückgelegt und war fast aufgeschlossen mit euch, was die Distanz angeht. Lori war direkt da. Also hatten wir einen ziemlich guten Tag, obwohl ein Großteil davon am Boden stattfand. Und am nächsten Tag brachte uns das in diese Wharf Pass Zone, und ich hatte keine Ahnung, dass das der Ort war, an dem früher Firebird war und Robbie Whittall dort seine ersten Erfahrungen gesammelt hat. Er pflegte zu sagen, das sei der komplizierteste, gefährlichste Ort zum Fliegen in den Alpen, weil es einfach so extrem verwinkelt ist, fast wie Furka Grimsel.

[00:31:46] Das ist so eine Situation, in der man viele verschiedene Pässe und viele verschiedene Dinge hat, die genau vor dem großen Sprung nach Santus kommen. Und es war einfach faszinierend, da oben zu sein. Ich hatte es auf Google Earth studiert und studiert und studiert, und als ich dort ankam, konnte ich es mir einfach nicht vorstellen. Es war einfach nur: Wo sind wir? In welche Richtung gehen wir? Aber es war wunderschön, atemberaubend, und überall waren Sesselbahnen. Es war definitiv einer dieser Tage, an denen es nicht sehr flugtauglich war, es war ziemlich heftig, aber es war einer dieser Tage, an denen man zwischendurch einfach anhalten musste und dachte: Das ist echt schick, das ist eine richtig coole Zone. Ich weiß nicht, ob ich jemals wieder hier sein werde.

[00:32:32] **Eduardo Garza:** Genau, es ist einfach überwältigend schön, atemberaubend. Und übrigens, ich habe mich auch verlaufen. Als ich am Arlberg Pass ankam, wusste ich nicht genau, wo ich hin sollte, weil es so viele kleine Schluchten oder Täler gab, durch die ich hätte fliegen können. Ich dachte mir: Okay, Moment mal, ich habe das studiert, warum kann ich das nicht kapieren? Du sagst, es ist komplex – das war die perfekte Beschreibung, weil es genau so war. Aber ich muss jetzt sagen, dass wir, da wir nicht aus den Alpen kommen, offensichtlich etwas fremder gegenüber all diesen Nuancen sind, aber wie wir versuchen, da durchzukommen, ist nicht nur über Google Earth oder das bloße Checken von Karten.

[00:33:16] Wir haben auch mehr auf Simulationsbasis versucht, also mit einer VR-Brille und dem Fliegen eines Gleitschirms in einer Simulation. Wow, wir machen das tatsächlich, wir fliegen die Route ab. Ich glaube, ich bin diese Route zwei oder drei Mal geflogen. Wie

[00:33:32] **Gavin McClurg:** Wie machst du das in Google Earth, aber mit VR, oder wie machst du das? Du kannst es machen.

[00:33:36] **Eduardo Garza:** Man kann das in Google Earth machen, aber die App macht einen schwindelig. Es gibt da aber eine Software, ein Simulator eigentlich, er heißt Condor Simulation. Die nutzen den oft für Segelflugzeuge, also fliegt man wirklich ein Segelflugzeug. Man kann damit wirklich lernen, wie man ein Gebiet fliegt, weil man die Wettermodelle zwar sehen kann, aber man sieht sie genau so. Die Topographie und die Texturen sind tatsächlich ultra-realistisch, sodass man wirklich alle Nuancen lernen kann – die kleinen Punkte, die kleinen Hügel davor, die als Trigger dienen könnten, oder wenn man auf der Hochseite fliegt und wie das mit dem nächsten Tal verbunden ist. Das kann man natürlich auf einem 2D-Bildschirm machen, aber wenn man wirklich das immersive Erlebnis will, kann man sich eine Oculus 2 Brille holen und einfach damit fliegen. Man sitzt in einer Kabine, sieht seinen Gleitschirm und fliegt einfach herum und macht Kreise. Man hat immer noch Thermik, obwohl das Wettermodell sehr simpel ist, keine Talwinde hat und man sieht eine Wolke und fliegt irgendwie hoch. Man kann es auf einem 2D-Bildschirm machen, es ist also nicht so schwer. Es ist ein wirklich gutes Tool, um die Topographie zu lernen, und zumindest in meinem Fall untersuchen wir die Tatsache, dass wir hier nicht viele große Berge haben. Und für mich ist der psychologische Aspekt, in nur unser wahrscheinlich höchstes Gebirge einzutauchen, das wir hier fliegen, ist wissen Sie, wahrscheinlich tausend Meter, wissen Sie, und 1500 Meter.

[00:35:25] es ist es ist es ist es ist es es es es es es es es es es es es es es es es es es es

[illegible]

[00:35:37] **Eduardo Garza:** es es

[00:35:41] **Gavin McClurg:** Es ist nicht in dieser Welt. Wenn man also Virtual Reality nutzt, kann man diese Schwelle überschreiten, an der man sich plötzlich sicher genug fühlt, um durch so eine Landschaft und so, wissen Sie, große Berge zu fliegen.

[00:35:43] **Eduardo Garza:** nicht in dieser Welt. Wenn man also Virtual Reality nutzt, kann man diese Schwelle überschreiten, an der man sich nun beim Fliegen in so einer Landschaft und in so großen Bergen sicher fühlt.

[00:36:00] **Gavin McClurg:** Als du hier gestartet bist, hast du ja ein bisschen darüber gesprochen, dein Trainingsvolumen so weit wie möglich zu erhöhen, weil du ja gearbeitet hast, aber bist du reingegangen? Ich erinnere mich an meinen ersten Start 2015 – ich hatte vor dem Rennen anfangs totale Angst. Weil ich noch nie ... du hattest den

X-Pyr schon zweimal oder einmal vor dem X-Alps gemacht. Du hattest also ordentlich Hike-and-Fly-Erfahrung. Ich hatte gar keine. Ich bin quasi völlig kalt reingegangen. Ich hatte zwar das ganze körperliche Training hinter mir, aber ich hatte einfach schreckliche Angst davor, ob ich total auf der Strecke bleiben würde. Ob ich disqualifiziert werde? Ich hatte wirklich keine Ahnung, was mich erwartet. Ich nehme also an, dass du mit etwas mehr Selbstvertrauen als ich gestartet bist, weil du diese X-Pyr-Erfahrungen hattest, aber wie hat sich deine Einstellung zwischen dem ersten und dem zweiten Mal unterschieden?

[00:36:53] Weißt du, weil dein erster Lauf – ich kann mich nicht genau erinnern, wo du gelandet bist, 16. Platz. Ja.

[00:37:01] Es war, es war, weißt du, du hattest ein richtig gutes Rennen und viel Spaß. Leider warst du mit mir in dieser Gruppe, die nicht funktioniert hat. Und ich dachte mir, na gut, ich schaff das. Und ich dachte mir, na gut, ich schaff das. Ich bin nicht nach Monaco gekommen, aber weißt du, es war, im Vergleich, nach den Standards, wahnsinnig harmlos im Vergleich zu 2021. Wir hatten diese Erfahrung mit der Böenfront, aber wir hatten kaum Wind. Wir hatten keine Thermik. Wir hatten kaum Wetter, außer in der Mitte des Rennens hatten wir viel Regen und es war nicht sehr thermisch, aber ich würde nicht sagen, dass es gruselig war, weißt du, oder dieses hier war wirklich gruselig, aber wie war das, wie war das Gehen in die zwei Rennen, hast du dich viel selbstbewusster gefühlt? Hast du dich anders gefühlt? Was waren deine Ziele vor diesem Rennen?

[00:37:45] **Eduardo Garza:** Ich habe die Ziele für dieses Rennen definitiv geändert. 2019 habe ich mich mehr darüber Gedanken gemacht, wie ich gegen diese Menge mitziehen soll, und ich war viel – ich würde sagen – angespannter oder ängstlicher darüber, wie das ausgehen würde. 2021 wusste ich, dass ich mithalten könnte, und ich kannte das Tempo, das alle hatten. Das war, ich denke, einer der großen Schocks 2019; ich war einfach überrascht über das wahnsinnig schnelle Tempo, das alle hatten. Es gab kein schwaches Team. Alle haben mit der gleichen Geschwindigkeit gezogen. Also 2021 war ich darauf vorbereitet und wusste, dass ich mithalten könnte.

[00:38:33] Also versuche ich, die Angst wegzunehmen und zu sagen: Wisst ihr was, Leute, lasst uns Spaß haben. Lasst uns versuchen, Spaß zu haben und unser Bestes zu geben. Das ist alles, was wir können, denn offensichtlich hatten wir mit COVID viel mehr Herausforderungen und alle waren irgendwie angespannt – es wird einfach passieren oder nicht. Also sagte ich: Wisst ihr was, lasst uns es entspannt angehen. Lasst uns versuchen, Spaß zu haben. Und das war unser Ansatz, offensichtlich waren manche Tage wegen des Wetters, das wir hatten, nicht so lustig. Und ihr wisst ja, diese beängstigenden Situationen, in denen wir steckten. Aber das war definitiv ein anderer Ansatz.

[00:39:17] **Gavin McClurg:** Hmm. Was war die gruseligste Situation, die du hattest? Gab es eine bestimmte, oder vielleicht die gruseligste oder schlimmste? Ich weiß nicht.

[00:39:26] **Eduardo Garza:** Weißt du, diese Situation dort war ziemlich... die war heftig, aber das war nur ein Teil des Fluges. Danach war alles okay. Davor war auch alles okay. Es war kein langer Flug. Das Ganze dauerte nur 50 Minuten. Die Situation, in der ich viel mehr Angst hatte, war der Flug von Berbia nach Bellinzona.

[00:39:47] Wir haben den Tag also damit begonnen, dass wir wussten, dass der Nordwind bei etwa sieben bis acht Uhr oder sogar höher sein würde, falls der Pass offen ist. Wir wussten also, dass es eine riskante Entscheidung war, tatsächlich nach Norden zu gehen, aber ich fühlte mich viel sicherer bei der Nordroute, weil ich das Sion-Tal kenne und weiß, dass die Berge hoch sind. Solange wir hoch bleiben, sollte es kein großes Problem sein. Was ich nicht berücksichtigt habe, war, dass wir Winde von 50 Kilometern pro Stunde aus Nordwesten haben würden und die Berge auf der anderen Seite des Rhon-Tals, sagen wir mal das Mont Jungfrau, Eiger Massiv auf der anderen Seite, waren,

[00:40:34] meiner Meinung nach würde das einen Großteil dieser Luft blockieren. Nun ja, das ist definitiv nicht passiert. Also habe ich versucht, hoch zu bleiben. Wir haben am Morgen ein paar Sprünge gemacht. Wir sind früh gestartet. Es war klassisches Flag-Hiking-Fliegen. Es war wunderschön. Das zu üben in der Schweiz ist einfach herrlich, weil man startet und dann auf dem nächsten Grat landet. Man wandert wieder hoch, weitere 300 Meter. Man macht das immer wieder und macht weiter, bis die Bedingungen gut werden. Und jetzt, wo man etwas Höhe hat, kann man tatsächlich zu den Südflanken auf der Nordseite des Tals gehen. Aber ich hatte nicht die Gelegenheit dazu. Ich habe nur versucht, die Luft zu nutzen. Ich habe nur versucht, durch die Berge und durch die Berge und durch die Berge und durch die Berge zu kommen. Und zu diesem Zeitpunkt war ich wirklich müde und auf der Südseite lag Schatten. Sobald die Sonne mich

aber traf, als sie mit dieser Wärme auf die Nordseite des Rhonetals übergingen, bin ich einfach ins Bett gefallen.

[00:41:24] Ich bin einfach eingeschlafen, und ich meine nicht, dass man die Augen für fünf Sekunden schließt und dann wieder die Kontrolle übernimmt. Nein, ich meine tiefen Schlaf. Ich habe geträumt, ich...

[00:41:39] **Gavin McClurg:** habe von der Sonne und den Bergen und den Bergen und den Bergen und den Bergen und

[00:41:39] **Eduardo Garza:** Eigentlich war ich wahrscheinlich nur eine Minute oder anderthalb Minuten weg. Ich habe geträumt, dass ich wieder in Mexiko bin und meine Mutter gerade für mich kocht. Plötzlich spüre ich, wie mich etwas trifft, und ich wache auf. Jetzt bin ich nah an den eigentlichen Wänden, riesigen Wänden. Und zu diesem Zeitpunkt bin ich in Loic, Loic, in diesem Tal.

[00:42:08] Und es ist Hagel, großer Hagel fällt runter. Also decke ich meine Instrumente ab, weil ich denke, dass sie kaputtgehen werden. Aber der Hagel lässt nicht nach und es wird einfach immer lauter und lauter. Also schaue ich jetzt nach oben zu meinem Schirm und hoffe einfach, dass dieser Hagel den Schirm nicht durchschlagen wird, weißt du, und ich aus dem Himmel falle. Also will ich da einfach schnell raus. Und übrigens zittere ich an diesem Punkt, weil es einfach so kalt ist, weil ich jetzt unter der Wolke bin. Also drücke ich die Taste und komme so schnell wie möglich da raus. Nach zwei Minuten lässt der Hagel nach und jetzt ist alles okay. Aber jetzt steuere ich auf diese großen Felsen zu und wir haben an diesem Punkt den Nordwind, der richtig wirkt, sowie den Nordwestwind.

[00:43:00] Ich steuere also direkt in eine große, fiese Falle hinein. Und ich weiß nichts darüber, aber ich sehe einen Adler, der wahrscheinlich 100 oder 200 Meter vor mir ist, etwa 15 Meter unter mir.

[00:43:16] Und dann sehe ich diesen Adler innerhalb von Sekunden, 200 Fuß über mir. Ich denke mir so: Okay, halt dich fest. Die Thermik kommt. Sie wird kommen. Und der Adler war nicht in Form. Richtig. Es war so, als ob der Adler die Schirme nicht wirklich offen hält. Ich hoffe, ich habe dieses Mal Glück. Dann treffe ich die Thermik und bumm, der Schirm verschwindet einfach, verschwindet nach Sekunden komplett. Er kommt einfach nach vorne. Aber er hat zu diesem Zeitpunkt einen riesigen Cravat. Ich denke, wir können es Cravat nennen. Er war komplett auf der rechten Seite eingeknickt. Wie ihr euch das vorstellen könnt, fängt er einfach an sich zu winden und zu winden und zu winden. Und ich habe zu diesem Zeitpunkt nicht viel Kontrolle.

[00:44:01] Also denke ich darüber nach, den Rettungsschirm zu ziehen. Aber ich werde das bei dieser Rotation nicht tun. Also muss ich die Rotation erst stoppen. Ja. Also habe ich die linke Bremse tief reingedrückt. Ich habe den Schirm gestallt. Jetzt falle ich und schaue nach unten. Ich habe noch etwas Höhe, um herumzuspielen und zu versuchen, ihn zu retten. Also lasse ich die Hände hoch. Der Schirm kommt hoch und jetzt sind es nur noch 30 Prozent. Also, okay, das ist besser beherrschbar. Gewichtsverlagerung, Bremse auf der offenen Seite. Den Außenrand pumpen. Und er löst sich. Und jetzt fliege ich wieder.

[00:44:40] Danach fange ich an zu thermen. Und jetzt spüre ich die Auswirkungen des Nordwestwinds. Es gab keine Sekunde, in der ich in der Thermik bleiben konnte, ohne die Textur in der Luft zu spüren. Riesige Texturen zwischen zwei bis vier Metern pro Sekunde. Und dann sinke ich in der zweiten Hälfte des Kreises mit drei Metern pro Sekunde. Also sinkt alles. Jeder einzelne Meter wurde mit riesigem Auftrieb gewonnen und dann folgte ein riesiger Sinkflug. Es war eine Kombination aus Spaß und dem Nordwestwind. Und das war eigentlich ein sehr guter Luxus, denn wenn man Hagel sieht, ist viel Energie in der Luft. Aber diese Energie wird nach unten, direkt auf den Boden, abgeleitet. Und diese Ungemütlichkeit kommt einfach hoch und erwischt dich.

[00:45:28] Also nehme ich Kontakt zu meinem Team auf, weil ich jetzt am FIS bin und entscheiden muss, ob ich es schaffen werde. Ich kann auf der Nordroute Richtung Andermatt bleiben oder über den Simplonpass Richtung Domodossola gehen. Die melden sich bei mir und sagen, dass das Wetter für morgen im Süden definitiv besser ist. Also kannst du überqueren. Und übrigens, das ist der Grund, warum ich mich für die Nordroute entschieden habe. Ich war definitiv sicherer im Sioner Tal, weil ich es kannte. Aber ich könnte an diesem Punkt auch abbiegen, ohne weniger effizient zu sein. Die Südroute nehmen oder auf der Nordroute bleiben. Wenn du die Südroute nimmst, gibt es keine Möglichkeit mehr, auf die Nordroute zu wechseln.

[00:46:15] Also bleibst du da hängen. Du musst dann praktisch all diese Grate südlich vom Matterhorn überqueren, den Dufourspitze und so weiter. Also mache ich mich jetzt Richtung Simplonpass. Also ein bisschen östlich vom Simplonpass. Aber ich schaue auf meine Geschwindigkeit und sie liegt bei 90 Kilometern pro Stunde. Ohne Zweifel. Ohne Zweifel. Ich weiß also, dass große Berge kommen. Und du bist

[00:46:39] **Gavin McClurg:** bekommen eine ordentliche Abreibung.

[00:46:40] **Eduardo Garza:** Ja. Also, ich sehe diese riesige Wand. Ich weiß den Namen des Berges nicht. Aber er war wahrscheinlich 3.200 Meter hoch. Und ich bin einfach nur entspannt unterwegs. Ich saus einfach so vorbei. Ein kleines Stück später erreiche ich den Gipfel. Und dann geht's los. Es war nicht wild, aber ich bin mit 8 Metern pro Sekunde runtergegangen. Vier, sechs, acht. Fast bis zum Boden.

[00:47:05] **Gavin McClurg:** Du bist also jetzt auf der Südseite. Du hast den Simplon oder wo auch immer du überqueren willst, hinter dir. Richtig. Du bist auf der... Also, ich bin auf der...

[00:47:12] **Eduardo Garza:** die Südseite. Ich bin ein Stück nördlich von Domodossola. Und ich schaue im Grunde darauf, diesen letzten Grat zu überqueren. Du weißt ja, dass der Großteil des Tals dich nach Locarno führt, wo der Lago Maggiore ist. Das Problem bei dieser Route ist der Luftraum. Genau. Der Luftraum. Und normalerweise fliegt man das auf der Nordseite. Aber mit diesem Nordwestwind gab es keine Chance, dass ich die Nordseite nehmen kann, ohne in den Luftraum zu geraten. Also musste ich die Südroute nehmen. Aber nicht nach dem Saucern und dem Rückwärtsfliegen für mindestens, ich würde sagen, 10 Kilometer. Ich habe nur versucht, nach dem riesigen Sink wieder an Höhe zu gewinnen.

[00:47:57] Ich war fast am Boden. Aber ich mache Saucering. Wenn ich in den Wind hineinzeige, fliege ich mit 10 Kilometern pro Stunde rückwärts. Aber es hebt trotzdem. Und dann gehe ich runter. Saucering, Saucering, Saucering. Den ganzen Weg bis zum letzten Grat. Wo ich jetzt in dieser kleinen Schlucht stecke, in der nur ein Fluss ist. Da gab es absolut keine Landesteine draußen. Sicher. Aber irgendwie war ich klar im Kopf. Ich war nicht besorgt. Ich wollte nur die Situation verstehen. Denn jetzt spürte ich keinen Nordwestwind mehr, weil ich tief genug war. Aber jetzt spürte ich den Wind, der von den hohen Bergen im Osten herabkam. Sobald ich das begriffen hatte, sah ich die Westwand.

[00:48:43] Und dann kam ich da raus. Und flog weiter. Wisst ihr, das war eine dieser Situationen im Exil, in denen dein Gehirn so an das Fliegen unter diesen Bedingungen gewöhnt ist, dass du weißt, dass du darüber hinauswachst. Es ist alles

[00:48:56] **Gavin McClurg:** macht Sinn. Genau.

[00:48:57] **Eduardo Garza:** Du fängst an, das Ganze zu verstehen. Dein Körper sagt so: Ja, ja, keine Sorge. Wir machen einfach weiter. Jetzt sagt mir mein Team, dass ich eine bestimmte Höhe erreichen muss, um den Lago Maggiore ohne Probleme zu überqueren. Ich erreiche diese Höhe. Wir überqueren ihn. Und jetzt ist es fast Tagende. Und ich fliege Richtung Bellinzona auf der Südseite. Und wie ihr wisst, die Luftraum. Und das ist der Grund, warum die Leute die Nordseite fliegen. Weil der Luftraum auf der Südseite – Südseite ist unmöglich. Er drängt dich gegen den Berg. Aber ich war noch nie dort geflogen. Ich habe keine Ahnung. Also fliege ich einfach weiter, bis mir auffällt, dass es ein bisschen zu spät ist, um einen Landeplatz zu finden. Weil der Westwind mich wegdrückt. Und ich komme gegen den Westen nicht mehr an.

[00:49:42] Also steuere ich auf diese Falle zu. Eine regelrechte Falle. Der Landeplatz liegt direkt am Berg. Ich habe also zwei Optionen: Luftraum oder Absturz. Also fliege ich einfach weiter. Ich sage mir: Weißt du was? Ich werde schon was finden. Ich werde da eine Lösung finden. Mein Gehirn versucht also immer noch, das herauszufinden.

[00:49:57] **Gavin McClurg:** Das ist ein sehr bewaldetes Gebiet. Ich kenne diesen Teil der Welt sehr gut. Bellinzona ist ein Ort, an dem ich schon unzählige Male geflogen bin. Und ja, die Südseite ist voller Bäume. Dichte Bäume.

[00:50:08] **Eduardo Garza:** Große Bäume. Genau. Es gab also keine Lichtung. Groß und dicht.

[00:50:10] **Gavin McClurg:** Bäume. Da ist keine Lichtung. Da sind keine Lücken. Da ist nichts. Wow. Was hast du gemacht?

[00:50:14] **Eduardo Garza:** Aber das wusste ich nicht. Also bin ich einfach weitergefliegen, um zu sehen, ob die Bäume tatsächlich einen kleinen Landeplatz blockierten, den ich aus der Ferne nicht sehen konnte. Ich bin einfach weitergefliegen. Ich komme tiefer über die Baumwipfel. So nach dem Motto: Okay, na gut.

[00:50:29] Ich schätze, ich mache einfach weiter. Ich muss es dann herausfinden, wenn ich am Ende ankomme. Also, die Luftraumgrenze, ich war buchstäblich fünf Meter von der Luftraumgrenze entfernt. Okay. Und endlich sehe ich. Die

[00:50:39] **Gavin McClurg:** CTR, die schlechte, die da bis ganz zum Boden geht. Die war hinter der

[00:50:42] **Eduardo Garza:** CTR. Weil

[00:50:42] **Gavin McClurg:** die Schirme sind dran. Oh, wow. Es war hinter dem

[00:50:45] **Eduardo Garza:** CTR. Also gibt es da ein Loch. Ja,

[00:50:47] **Gavin McClurg:** es ist hier

[00:50:47] **Eduardo Garza:** in einem der Schirme. Weil die Stufen eigentlich jedes Mal ein bisschen höher sind, ich glaube, es sind zwei Kilometer, drei Kilometer. Ja. Also die Stufen, die ich erreicht habe, haben jetzt eine kleine Lücke zwischen dem Luftraum und den Baumwipfeln eröffnet. Aber die Landung, die ich gefunden habe, war eine winzige Sache unterhalb des Luftraums. Ich wusste also nicht wirklich, ob ich einfach zu den Baumwipfeln fahren, dann unter dem Luftraum durchschlüpfen und dann landen könnte. Also dachte ich mir: Weißt du was? Das ist meine einzige Option. Also lass mich es versuchen. Und ich parke ihn in den Wind. Ich schaue also nach Westen. Meine Schirmspitze ist buchstäblich fünf Meter vom Luftraum entfernt, weil ich – ich habe hineingezoomt und meine Instrumente, eine Lücke, die ich konnte. Und ich dachte mir, okay. Und ich konnte sehen, dass jede noch so kleine Bewegung die Linie veränderte.

[00:51:33] So ich denke mir: Oh, okay. Also bin ich vier Meter weg. Nein, drei Meter. Okay. Nein, nein. Die andere Richtung. Jetzt sinke ich auf die Baumwipfel zu. Ich gehe auf die Bäume zu. Ich sehe nur, wie die Bäume aufsteigen, und ich sehe die Luftraumgrenze auf meinen Instrumenten nicht mehr. Ich denke mir: Wisst ihr was? Das könnte eine Baumlandung werden. Also gehe ich einfach weiter runter. Und in der letzten Sekunde, buchstäblich, hatte ich wahrscheinlich noch 20 Meter, um unter den Luftraum zu schlüpfen und dann...

[00:51:58] **Gavin McClurg:** fünf Sekunden

[00:51:59] **Eduardo Garza:** später gelandet. Oh mein Gott. Nein, echt jetzt. Das ist ja der Wahnsinn.

[00:52:04] **Gavin McClurg:** Unglaublich. Das hast du echt gemacht. Ich hatte genau diesen Flug. Ich habe 2015 in Belenzona gestartet und in Orsières geendet, das ist direkt auf der anderen Seite des Passes von Verbier. Du bist also die umgekehrte Richtung geflogen. Also weiß ich genau, wovon du redest. Und ich bin nicht über den Simplon gegangen. Ich war ein bisschen nördlich davon, so zwischen dem Simplon und dem Newfoundland. Aber auf dem Rückweg hatte ich 2015 einen heftigen Gegenwind, aber ich habe dich an dem Tag oft auf dem Live-Tracking verfolgt. Du hattest einfach nur eins. Als du dich entschieden hast, nach Norden zu fliegen, dachte ich, du hast den größten Fehler gemacht. Ich dachte mir nur, Mann, ich weiß nicht. Chrigel hat es gemacht und er hat es wirklich geschafft. Aber ich habe gesehen, wie dieser Nordföhn aufkam, und dachte, du wärst einfach, also normalerweise ist der Nordföhn auf der Nordseite nicht sehr flugtauglich, wenn es ein starker Nordföhn ist, weil die Wolkenbasis niedrig ist und es regnet und ungemütlich ist.

[00:52:55] Und genau das hat Maxime und all die anderen dazu gebracht, auf der Südseite in diesem Bereich zu sein.

[00:53:00] **Eduardo Garza:** dort in diesem Gebiet. Und ich war, ich war in der

[00:53:00] **Gavin McClurg:** South Fern, und Chrigel sagte später, er halte es nicht für sehr starken South Fern, aber ich kann euch sagen, als ich an dem Tag an dem er seinen Breakout-Tag hatte, am selben Ort war, aber weiter nördlich, habe ich versucht, am Titlis zu fischen, ihr wisst schon, quasi über den Hintereingang, so wie wir es im Jahr davor 2019 gemacht haben. Und ich konnte sehen, wie der South Fern über Andermatt in diesem Bereich einfach reingekippt ist. Ich meine, es sah für mich definitiv nach South Fern aus. Es war ein mieser Tag. Das war es.

[00:53:30] **Eduardo Garza:** Es war,

[00:53:30] **Gavin McClurg:** weißt du, über 50 K auf den Gipfeln und echt hässlich, aber weißt du, und die Jungs waren auf der Südseite, wo es, weißt du, wenn es Südfern ist, auf der Südseite normalerweise nicht sehr flugtauglich ist, weil man einfach keine Sonne hat, es regnet. Und ich dachte, du bringst dich in eine schreckliche Lage, aber du hast es wirklich hinbekommen. Das war genial. Das war großartig. Und ich meine, das sind hundert und du hast an dem Tag auf der Course Line etwa 180 K gemacht, glaube ich, oder? Und das ist

[00:53:55] **Eduardo Garza:** So ungefähr. So ungefähr. Es war ein großer Tag. Ja. Ja. Ich war einfach körperlich und mental völlig erschöpft, weil die Berge in der Schweiz ja nicht gerade klein sind. Wir haben viele kleine Etappen gemacht, und diese kleinen Etappen bedeuten, dass man jedes Mal so 800 Höhenmeter macht. Und dann war da noch die mentale Belastung von: Okay, ich muss herausfinden, was zu tun ist. Richtig. Also ich denke, alles in allem war es ein guter Tag, obwohl es ganz leicht hätte schiefgehen können. Sehr leicht.

[00:54:28] **Gavin McClurg:** Ja. Ja. Was für ein Durchbruchtag. Das muss so aufregend und fantastisch gewesen sein. Und ich kann mir auch vorstellen, dass sich diese Route nicht gerade leicht für die Verfolgung drei Wege vor deinem Team anbietet. Konnten sie mit dir mithalten? Denn das ist ein sehr umständiger Weg, äh, es ist schwer, da mitzuhalten. Ja.

[00:54:46] **Eduardo Garza:** Du weißt definitiv, wovon du redest, denn mein nächster Kommentar hätte gewesen: Also, mein Team lag drei Stunden zurück.

[00:54:54] **Gavin McClurg:** Ist das nicht genial? Ja. Ich zerquetsche mein Team. Die kommen nicht mal hinterher.

[00:55:00] **Eduardo Garza:** Normalerweise, wenn dein Team mit dir nicht mithalten kann, war das definitiv ein guter Tag. Das ist ein guter Tag. Definitiv. Ja. Das ist

[00:55:06] **Gavin McClurg:** ein guter Tag. Das ist ein guter Tag. Eduardo, du hast erwähnt, ähm, weißt du, die Art von – das hat mich in den ersten paar Rennen nicht so sehr getroffen, aber 2019 hat es mich wirklich erwischt: der Mangel an, weißt du, ich denke, im Vergleich zu den Europäern haben du und ich, Entschuldigung, im Vergleich zu nordamerikanischen Piloten haben du und ich ziemlich viel Erfahrung in den Alpen. Aber im Vergleich zu den Europäern ist das ein Witz. Und 2019 war das wirklich, es war eigentlich ziemlich entmutigend. Ich kam aus diesem Rennen heraus, weil ich wirklich das Gefühl hatte, dass das in vielerlei Hinsicht mein bestes Rennen war, was die Entscheidungsfindung, das Bodenmanagement und die Fitness angeht, und trotzdem, weißt du, hatten wir einen schlechten Tag und der hat uns einfach zerstört, äh, was das Erreichen von Monaco und so angeht. Und der schlechte Tag war hier oben.

[00:55:53] Es hatte nichts mit dem Gelände zu tun, aber es gab, weißt du, eine Reihe von Tagen davor, an denen es wirklich nur auf das lokale Wissen ankam. Oft fand ich mich einfach konsequent in Situationen wieder, in denen ich wirklich nicht wusste, was zu tun war. Und man könnte argumentieren, dass das reine Flugfertigkeiten sind und man besser wird, je mehr man fliegt, und man kann es eben im Flug herausfinden, so wie Chrigel es tut, aber es hat mich in jenem Jahr auch wirklich getroffen, dass wir, Mann, wirklich im Nachteil sind. Nur weil wir die Rennen nicht haben. Ja. Und die Zeit und das bloße Wissen über das Gelände, denn es ist ein Labyrinth. Es ist ein sehr komplizierter Ort. Wenn wir hier in den Rockies fliegen, stehst du auf und fliegst nach Osten, und du hast nicht mit viel Farn zu tun.

[00:56:42] Man hat es nicht mit viel zu tun, weißt du, die Talwinde sind sehr vorhersehbar. Sie sind nicht kompliziert. Und sowieso, es ist ein sehr langer Weg, um eine einfache Frage zu stellen, weißt du, haben wir eine Chance? Haben die Leute, die hoffentlich in unsere Fußstapfen treten und bei Rennen wie dem X-Peer und der X-Alps mitmachen werden, von dieser Seite des Teichs her? Denn ich denke, du warst der erste Nicht-Europäer in diesem Jahr. Ich hatte ein paar dieser Spitznamen, es ist immer ein harter Kampf, aber im Großen und Ganzen ist es ein Europäer-Rennen und definitiv unter den Top 10 – ist das entmutigend für dich? Ist es ermutigend? Stört dich das?

[00:57:27] **Eduardo Garza:** Es kann durchaus entmutigend klingen. Wir haben aber immer noch unsere Erfahrung und wir setzen unsere Ziele auf Basis der Perspektive, dass wir das Gebiet nicht kennen. Und glücklich mit der eigenen Leistung zu sein bedeutet, wie nah man an den eigenen Erwartungen ist. Genau. Man muss also seine Erwartungen

zügeln, aber man hat immer die Erwartung, dass man außerhalb der Top 10 landen oder es schwer werden könnte, überhaupt zu finishen. Kannst du uns ein wenig darüber erzählen?

[00:58:10] Jared Ranere

[00:58:15] Wisst ihr, die sind schon oft über die Alpen geflogen. Sie können also Situationen, in denen sie schon waren, extrapolieren und sie auf die spezifische Herausforderung auf der Route anwenden. Das haben wir nicht. Ich fliege nicht mit einem Tal-System. Ich muss es also herausfinden und habe potenziell eine höhere Wahrscheinlichkeit, abzustürzen als sie. Deshalb mag ich das Scouting. Ich fühle mich durch das Scouting viel ermutigter. Um deine Frage zu beantworten: Ich denke, es wird für ein nicht-alpines Team sehr schwer sein, tatsächlich unter den Top fünf zu landen.

[00:59:06] Und ich sage nicht, dass es nie passieren wird, aber es wird definitiv mehr Anstrengung erfordern als für Teams, die bereits in den Alpen trainieren, wissen, wo sie fliegen müssen und wo es hingehet usw.

[00:59:22] **Gavin McClurg:** Ja, ich denke, ein weiterer Aspekt ist einfach die reine Anzahl an Stunden, die man in so ein Vorhaben investiert, wenn man sich Chrigel ansieht. Er ist von der X-Alps zum Eiger, zum Verco und ich meine, er hat seit dem Ende des Rennens schon mehr als ein halbes Dutzend absolviert. Ich habe gar nichts gemacht, und ich denke, da gibt es auch diesen Aspekt, dass die andere Seite, also die jungen Talente, die da aufkommen, – wir mussten uns 2015 nicht so sehr um sie sorgen, das war eine Frage der Erfahrung. Aber jetzt sind diese jungen Typen wirklich gute Piloten und sie wissen wirklich Bescheid.

[01:00:08] Und das war ein außergewöhnlich hartes Jahr für die Rookies. Das war interessant. Ich fand das wirklich interessant. Aber normalerweise haben die Rookies historisch gesehen ziemlich gut abgeschnitten. Und sowieso, ich denke, das andere ist das Schwierige. Für mich emotional oder so, weil es nur alle zwei Jahre stattfindet, weißt du, ich komme mit einer Menge Erkenntnissen und vielen Dingen heraus wie: Okay, das würde ich anders machen und das werde ich ändern. Und dieses Jahr bin ich mit einer Menge mentalem Coaching von Tom Thomas reingegangen, weißt du, Kriegels Coach. Und ich habe wirklich versucht, meine Denkweise umzustrukturieren, wie du gesagt hast, Erwartungen, Ziele und all das. Und dann hast du die Chance, das zu versuchen, und du kannst es zwei Jahre lang nicht nochmal versuchen.

[01:00:57] Und es ist, wissen Sie, es gibt nur eine begrenzte Zeit, in der man... was ich eigentlich sagen will, ist, es ist schwer, genug Fortschritt zu machen, weil man 30 andere Leute hat, die sich auch richtig gut verbessern. Genau. Und wissen Sie, die machen das dort und sie haben die Dolomiten und die Bournes und einfach so viele Events, die helfen können, diese Fähigkeiten zu schärfen, die wir, wissen Sie, nur visuell machen können. Wir können nicht trainieren, wir können nicht so trainieren. Und ich denke, das war der andere Punkt. Ich habe das in einem Artikel geschrieben. Das war der andere Punkt, den ich gerade feststelle, wissen Sie, es ist hart. Mir wurde 2015 ein kleiner Vorgeschmack gegeben und ich kam davon mit dem Gedanken weg: Wahnsinn, wissen Sie, wenn ich wirklich viel Mühe in das hier investiere, kann ich mit diesen Typen mithalten.

[01:01:47] Aber das hat sich nicht bestätigt, weil sie einfach auch immer besser werden.

[01:01:53] **Eduardo Garza:** Ja. Und ich weiß, äh, wenn das auch passiert. Aber je mehr Rennen du läufst, desto widerstandsfähiger wird dein Körper, oder? Also Leute, die ständig laufen – und ich meine nicht nur den Hintern, sondern einfach ständig Rennen laufen – da gibt es auf der Strecke wirklich, wirklich Bestien. Weil ich es gespürt habe, weißt du, meine erste Erfahrung zum Beispiel: Ich bin wahrscheinlich nur ein Viertel von dem gelaufen, was ich bei diesem Rennen gelaufen bin, und danach war ich völlig am Ende. Ich meine, ich habe dich bei der Siegerehrung gesehen. Ich habe mich eigentlich gut gefühlt. Ich war, ich war völlig okay. Die Füße haben nicht wehgetan. Ich war natürlich ein bisschen müde, aber ansonsten habe ich mich, ich habe mich wirklich gut gefühlt. Äh, ja. Und das stimmt.

[01:02:35] **Gavin McClurg:** Nein, ich meine, mir war es genauso. Es war genau so, ich hatte keine Blasen. Ich bin 590 km am Boden gelaufen. Ich wollte einfach einfach weiterlaufen. Nein, es stimmt. Man wird widerstandsfähiger. Man wird viel ausdauernder. Man wird viel belastbarer.

[01:02:45] **Eduardo Garza:** Das ist also die körperliche Seite und die Seite des Fliegens. Absolut. Ich meine, um da mitzuhalten, muss man darin leben. Weißt du? Ja. Ich glaube nicht, dass es irgendeine andere Möglichkeit gibt, das zu

machen.

[01:02:57] **Gavin McClurg:** Wenn du eine andere Situation mit Arbeit und Privatleben hättest, wäre das etwas, das du, weißt du, wenn du zum Beispiel in den Alpen leben würdest, machen könntest – all das und die X-Alps weiter machen? Wäre das etwas, das du in einer alternativen Realität gerne als Beruf verfolgen würdest? Denn viele von diesen Typen machen das, weißt du, viele, wie ich schon sagte, die Top 10, die meisten von ihnen sind Testpiloten. Die meisten arbeiten in der Industrie. Das ist das, was sie tun. Das ist ihr Leben. Ich

[01:03:24] **Eduardo Garza:** Das kann ich mir definitiv vorstellen, einfach weil ich – wie gesagt – die Berge und den Sport liebe. Es ist wirklich eine Leidenschaft. Man muss es wirklich lieben, um sich immer wieder in solche Situationen zu begeben. Also ja, ich denke, wenn ich dort leben würde und die Mittel hätte, es als Beruf auszuüben, wäre das eine hohe Lebensqualität.

[01:03:53] **Gavin McClurg:** Letzte Frage, Kumpel. Für diejenigen, die zuhören und die X-Alps vielleicht als Ziel haben, etwas, das sie irgendwann mal angehen möchten: Welchen Rat hättest du für sie? Und lass mich dazu noch etwas ergänzen. Ich versuche eigentlich, kürzere Fragen zu stellen. Ich mache das bei dir gerade echt schlecht, weil ich so leidenschaftlich über dieses Thema spreche, aber ich bin immer ein bisschen ... ich weiß gar nicht, wie das Wort heißt, aber beim Live-Tracking bin ich ein wenig nervös. Ich kann es nicht so oft mitverfolgen, aber das ist das, was mir alle sagen – dass man sich einfach ins Cockpit setzt und das Ganze ... offensichtlich gibt es da den Wetteraspekt nicht. Die Leute sehen das Wetter nicht, aber ich bin ein wenig nervös, wenn ich nur daran denke, was die Leute eigentlich über die X-Alps denken.

[01:04:40] Weil wenn man nicht mittendrin ist und es nicht selbst erlebt, haben die Leute meiner Meinung nach ziemlich radikal falsche Vorstellungen davon, was es ist und was nicht. Geht es dir auch so? Ich treffe ständig Leute, die sagen: Ja, ich habe gerade gelernt zu fliegen und überlege, in ein paar Jahren, oder in vier Jahren, die X-Alps zu machen, und man denkt sich nur: Ja, du bist völlig verrückt. Du redest von...

[01:05:01] **Eduardo Garza:** Weißt du, ich denke, da sind wir uns einig. Meine Empfehlung, mein Rat wäre: Nein, wirklich, wisse genau, worauf du dich einlässt. Es ist nicht nur, weißt du, es ist nicht nur das, was man in den Medien sieht, da steckt viel hinter den Kulissen, was passieren muss. Und um sich auf dieses Rennen vorzubereiten, weißt du, nicht nur aus körperlicher Sicht, sondern auch Flugfertigkeiten, Routen, Sponsoren, Transport – wenn du nicht aus den Ops kommst, hast du diese Last zusätzlich zu allem anderen. Da steckt also viel Arbeit dahinter. Und das Problem ist, wenn man das, sagen wir mal, nur halbherzig angeht, in diesem Fall.

[01:05:52] Wenn du wirklich vorbereitet bist, wenn du genau weißt, was du tust, wirst du vielleicht nicht mehr ausgewählt, weil du dein Ticket schon verbrannt hast. Also sei wirklich, wirklich gewissenhaft und versuche, so viele Informationen wie möglich zu sammeln, zum Beispiel über Podcasts. Und ich möchte niemanden erschrecken. Übrigens, ich beschreibe hier nur meine Erfahrung. Ich liebe diese Erfahrung. Und das ist etwas, das ich als einen der besten Momente meines Lebens in Erinnerung behalte, wegen des Abenteuers, der Herausforderung, der Landschaft, der Kameradschaft und der Menschen, die man trifft. Es ist ein fantastisches Abenteuer. Okay. Aber weiß wirklich, worauf du dich einlässt.

[01:06:36] **Gavin McClurg:** Wie willst du die Leere füllen? Was... ich habe das noch nicht herausgefunden. Weißt du, ich denke viel darüber nach und ich denke viel darüber nach vor dem Rennen, wissend, dass ich danach in dieser, weißt du, in dieser Situation sein werde. Oder, weißt du, ich denke, einige der Athleten, Chrigel und, weißt du, die haben die Leere gefüllt, indem sie ständig trainiert haben und auf das nächste geschaut haben. Weißt du, er hat darüber gesprochen – ich habe in der Show ziemlich viel darüber gesprochen –, aber er hat davon erzählt, wie er nach seinen ersten beiden in 2009 und 2011 an einen ziemlich dunklen Ort geraten ist, weil man in diesem Zustand ist, man ist völlig am Ende. Ich meine, du bist am Limit. Du hast einfach nur eins, egal ob du ein schlechtes Rennen hast, wie ich es in den ersten Tagen dieses hier hatte, oder ein gutes Rennen, wie ich es am Ende hatte, oder was auch immer. Wir alle haben diese unglaublichen Erfahrungen, aber du bist völlig erschöpft.

[01:07:23] Und du bist, wie du schon sagtest, du bist high. Du bist definitiv im Flow, egal ob gut oder schlecht, für 12 Tage, und dann ist es vorbei. Und dann gehst du zurück an die Ostküste, zurück zu deiner Arbeit, zu deinem Job, von

Außerdem hatten wir Peter Grice im Team, auch bekannt als Magic Hands.

[01:11:35] Geht nicht zu tief ins Detail. Ist okay. Hier ist es PG-13. Er war Masseur und hat einen wirklich, wirklich tollen Job gemacht. Er arbeitet tatsächlich in der Schweiz in Kliniken. Den Teil beneide ich wirklich. Aber er war entscheidend dafür, dass wir so weit wie möglich die Strecke runtergekommen sind.

[01:11:57] Auf der anderen Seite hatten wir remote tatsächlich Paul Van Liew in Hamburg. Er war in unserer Zeitzone und hat uns Informationen geliefert. So schnell, zeitnah und präzise, dass ich von seiner Arbeit wirklich, wirklich beeindruckt war. Er war...

[01:12:17] **Gavin McClurg:** Das Wetter? Du hast Wetterinfos von ihm bekommen?

[01:12:20] **Eduardo Garza:** Wetter, was andere Leute gemacht haben, Wanderrouen. Er hat uns GPX-Dateien geschickt, damit wir effizient durchqueren konnten, weil man manchmal kein Signal hat oder einfach keine Zeit hat, danach zu suchen. Das hat er gemacht. Und natürlich Bianca, die mich immer unterstützt hat.

[01:12:43] Und in dieser Zeit, in diesem Rennen, war sie nicht bei uns, weil ich nicht weiß, ob ihr das bekannt ist, aber bis 2019 war sie viermal US-Vizemeisterin. Richtig. Sie hatte das Rennen 2019 abgegesagt, nur um mich zu unterstützen, weil sie ein paar – naja, einen Wettbewerb, der national war – verpasst hatte. Und ich wollte nicht, dass das wieder passiert. Ich habe sie also tatsächlich dazu gedrängt, in die USA zurückzukehren. Nur um mir beim Prolog und in der Woche davor zu helfen. Und dann musste sie tatsächlich zurück in die USA. Also schulde ich ihr definitiv viel davon.

[01:13:32] Man kann unseren Erfolg durchaus als solchen bezeichnen. Sie war ein riesiger Teil des Teams und hat auch bei der Wettervorhersage geholfen, und weißt du, es war vor allem eine große moralische Unterstützung. Manchmal braucht man einfach jemanden zum Reden, wenn man endlos weiterläuft.

[01:13:49] Also, ja. Ich bin dem gesamten Team sehr dankbar. Ich schätze alles, alles, was sie getan haben. Oh, und ich möchte mich auch wirklich bei meinem langjährigen Unterstützer Skywalk bedanken. Denn seit ich mit Hike-and-Fly-Wettbewerben angefangen habe, waren sie mir und meinem Team immer sehr unterstützend gegenüber. Also danke an Arnie Verlin, der mich wieder immer unterstützt hat, und wir werden sehen, was in der Zukunft passiert.

[01:14:21] **Gavin McClurg:** Also, Eduardo, was für ein Vergnügen, Mann. Das war fantastisch. Es war toll, mal wieder mit dir zu quatschen und dich zu sehen, und ich kann es kaum erwarten, dich in Dubai zu treffen. Wir haben noch nicht über Dubai gesprochen. Wir haben da dieses verrückte Rennen in den Vereinigten Arabischen Emiraten vor uns. Das sieht ziemlich spannend aus. Ich habe erst vor zwei Tagen mit dem Training angefangen. Ich glaube, du bist mir ein Stück voraus. Ja, ich werde mich in was, drei Wochen, wenn man hier zählt, in Form bringen. Aber wir sehen uns dort und dann sehen wir uns in Menorca. Das wäre klasse.

[01:14:49] **Eduardo Garza:** Absolut. Also, Gavin, es war mir eine echte Freude, dich zu sehen und mit dir zu sprechen.

[01:14:54] Und ich schätze, wir sehen uns bald. Bis dann.

[01:14:57] **Gavin McClurg:** bis bald,

[01:14:57] **Eduardo Garza:** Kumpel. Alles klar. Mach's gut.

[01:15:01] **Gavin McClurg:** Wenn euch Cloud-Based Mayhem wichtig ist, könnt ihr uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Ihr könnt uns auf iTunes oder Stitcher bewerten, egal wie ihr eure Podcasts hört. Das steht ganz unten auf der Seite. Das hilft enorm und trägt dazu bei, die Mundpropaganda zu verbreiten. Ihr könnt darüber auf eurer eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt darüber reden, wenn ihr auf dem Weg zur Arbeit seid, mit euren Freunden im Launch. Ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich könnt ihr uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz und Musik sowie all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn ihr uns also finanziell unterstützen könnt, haben wir bisher nur einen Dollar pro Folge gebeten. Das könnt ihr über eine einmalige Spende via PayPal tun oder ihr richtet einen Abonnement-Service ein. Wir haben einen kostenlosen Dienst, der euch für jede veröffentlichte Folge berechnet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus. Wenn ihr also einen Dollar pro Folge zahlt, wären das alle zwei

Wochen etwa 25 Dollar im Jahr.

[01:15:47] Das ist also viel billiger als ein Magazinabonnement. Und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt, aber ich möchte das aus vielen verschiedenen Gründen nicht tun, die ich in der Show schon oft erwähnt habe. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show kommt. Und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder beeinflusst. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, ihr findet das gut. Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf cloudbasedmayhem.com geht, findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasedmayhem machen. Wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, könnt ihr das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen, und das gibt euch Zugang zu all den Bonusmaterialien und dem kleinen Videocast, den wir machen.

[01:16:36] Und.

[01:16:38] Nuggets, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, von denen wir aber denken, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr uns nicht unterstützen könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Natürlich wäre das lebenslang gültig und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen, aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt, unseren Newsletter abonniert oder Cloud based mayhem Merchandise, T-Shirts, Hüte oder irgendetwas anderes gekauft haben: Ihr solltet bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und jetzt auf all diese Bonusinhalte zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr und wir sehen uns in der nächsten Show. Danke.

[01:17:37] Tschüss.