

Alex Schweig and not being a passenger to destiny

Cloudbase Mayhem Podcast 169 — Alex Schweig

Published	2022-04-16
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-169-alex-schweig-and-not-being-a-passenger-to-destiny/
Duration	01:02:14
Speakers	Alex Schweig, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0169-alex-schweig-and-not-being-a-passenger-to-destiny.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	25 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	16
Show notes	16
Transcript	16
Deutsch	31
Show notes	31
Transcript	31

English

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

Show notes

Alex has a very methodical approach to learning and training which we dove into in this talk. Alex likes to say "flying bags around the sky with grace and tact" is important, style is important, and style isn't just the physical movements we make under canopy but the holistic approach we take (or should take) to every aspect of flying and life in general.

The post Episode 169- Alex Schweig and not being a passenger to destiny first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hi there everybody, welcome to another episode of Cloud Based Mayhem. No housekeeping today, we get right into this show with Alex Schweig. He is Peruvian born and got into flying down there in Miraflores and then shortly afterwards got a little bored with that and decided to pick it up a bit. Got into acro, still into acro, learned German so he could move to the Austrian Alps and get a job and work in flying. And picked Gerlitz, a very famous acro spot, a really good place to train, a really good place to send it. And he's doing all of those things. So he reached out to me with a terrific email about how he approaches safety and risk and progression and the value of proximity flying and ground handling.

[00:00:54] And all the things that we hear about on the show, but really enjoyed his perspective from the email and what he was talking about. So reached out and did a show with him. He's been flying for 12 years, has big ambitions. Just recently did his first comps down in Columbia, the Columbia Open and the British Open. And he's been doing a lot of flying with Yassin Savoy, a legend comp pilot. And I just really enjoyed this. We spent an hour together talking. We all loved. So please enjoy this great talk with a fascinating individual, Alex Schmeich.

[00:01:36] Alex, welcome to the Mayhem. I'm glad you reached out to me. And kind of funny timing. I was just looking at, there's a few people I like to follow on Instagram and just saw one of your nice photos, I think, of flying with Yassin this winter down in Columbia. I understand you just spent quite a bit of time there. But I thought where we might start, because maybe a lot of our listeners aren't familiar with you. I wasn't. And I had to kind of, since you sent me that email, I had to be following you a bit on the social media stuff. But why don't you share with everybody your brief history and why we're going to chat today?

[00:02:16] **Alex Schweig:** Thanks, Kevin. Yeah, as an avid listener of the podcast, it's quite a pleasure to be here. I'm not yet a household name. I'm in paragliding, hope to be someday. Basically, I was born in Peru, means I grew up soaring on the coast in Lima. It's a popular coastal soaring site. But boating around gets boring pretty quickly. So that took me into the pursuit of acro flying and ground handling and proximity flying and this waga kind of flying style. And that ended up bringing me to Europe in 2018 for a big Euro tour. Long story short. I found an opportunity in Austria, learned German within a year. And the next year I was basically living in Austria and working as a tandem pilot, something I had already been doing in Lima as well on the side.

[00:03:06] But here it took upon a more professional note and kind of expanded my network of contact and my interest in paragliding to the point that this year I went on a cross country exploration trip with an ex colleague of mine, Yasin Savov. He's a well known Peter. He's a WC pilot. And that opens the door to this next chapter in my adventure of flying, which is the world of cross country, which I find very, very intensely interesting.

[00:03:35] **Gavin McClurg:** And you've got a German accent. Is that just from picking it up and being over in Austria? Have you spent a lot of time in Europe previously? And also, you don't look Peruvian. So what's your background? What's your heritage?

[00:03:48] **Alex Schweig:** That's funny you say that. I tend to pick up accents pretty quickly. It's true. It's true. It's true. It's true. In Austria, I picked up a pretty backcountry, mountainous Austrian dialect as well in German, which is a bit of a fun note. My family is mostly European in background, but I was born in Peru. My mother was born in Peru as well. But

I'm here on a Belgian passport, thanks to the fact that my dad was born in Belgium. So it made things quite a bit easier.

[00:04:19] **Gavin McClurg:** Did you learn in Peru? Did you learn in Lima and the sites we've all seen in front of the buildings? The ridge-shoring site?

[00:04:26] **Alex Schweig:** Yeah, exactly. So basically, the site that everybody knows, the one in front of the big buildings on the coast, is called Miraflores. I didn't learn exactly there. I learned further down the coast at the site where the people who got kicked out of the main site went to fly. Because I was 15 years old, I never actually took a course to learn how to paraglide. It was basically borrowing equipment and playing with it. Six months of ground handling before I ever got my feet off the ground. And to this I credit this love for ground handling has made me a much better and a much more intuitive pilot, I would say.

[00:05:08] **Gavin McClurg:** Do you think all that playing around on the deck led you to acro too? Because we see all the acro pilots, that's something we hammer on the show all the time, is how important ground handling is. And just how fun it can be too. We want to encourage XC pilots to spend a lot of time doing it. But do you think that's what led you to acro? Or is it more of the flying and just kind of getting bored with the ridge-shoring?

[00:05:34] **Alex Schweig:** I'm going to get on the side of the XC pilots who don't like ground handling and say, okay, it can be really frustrating at the beginning. But once you get into a certain flow, it can be extremely rewarding. And of course, at some point, this playful either proximity very close to the ground or handling the glider from one side to another, it can be really fun. And of course, at some point, this playful either proximity very close to the ground or handling the glider from one side to another, it can be really fun. Spinning it, jumping around. This kind of playfulness, of course, can turn into the same kind of emotions in the air. And as soon as ridge-shoring from one side to the other becomes boring, you start looking to get upside down.

[00:06:09] **Gavin McClurg:** How did you kind of start breaking into acro? Are there good places for that in Peru?

[00:06:18] **Alex Schweig:** So not really on the coast. It's a coastal soaring site. The one good thing is if the wind comes in early during the day. It mostly holds during the whole day. And it means you can do many, so to say, runs. But the truth is you're flying at most, at best, 200 meters over the ocean with waves, with power lines underneath you, a highway on the coast and buildings behind you. So there's no possibility of actually throwing a rescue. It's not a good acro spot.

[00:06:47] But it did allow me to get an insane amount of airtime in the few years that I was flying there.

[00:06:53] **Gavin McClurg:** You know, I imagine that's a good thing. And, you know, when you're ridge-shoring like that, and like you said, it does get a little dry after not too much time. So you start spending a lot more time getting close to things, you know, proximity flying and, you know, scraping your feet and, you know, just making it more fun, which is also, obviously, you know, anytime we're playing with the ground, it's a little bit more dangerous, but it's also really good training. Did you find that that also kind of helped you prepare for acro?

[00:07:21] **Alex Schweig:** Yeah, definitely. Definitely. Definitely. One of the sites we started flying at once I got bored at Miraflores is Paracas. It's a coastal soaring site about three hours away from Lima. This I can recommend to everybody. It's a beautiful, beautiful place in the desert inside a natural reserve. And the whole fun there is you can fly barefoot, you can touch down on objects, you can fly very close to the ground. And this sensitivity and this playfulness for sure will reflect in many other aspects of flying because you're making corrections all the time. You're always in constant movement. You don't stop adjusting the angle of attack, the turn, the pitch of the glider, including weight shift as well.

[00:08:07] And I really do believe that this intensity of play has a positive effect on all aspects of flying. Did you compete in acro? No. No. No. No. The level in acro is pretty intermediate. I took part in the last acro World Cup in Albania last year.

[00:08:25] But my interest right now is not really competing at a high level in acro. The level that pilots have reached right now is pretty crazy.

[00:08:34] **Gavin McClurg:** Yeah, it's insane. I'm content

[00:08:35] **Alex Schweig:** being an intermediate pilot.

[00:08:37] **Gavin McClurg:** Yeah. How did you switch or have you switched, I guess? When did the XC start?

[00:08:43] **Alex Schweig:** Yeah, for me in Peru, XC was never really a thing. Yeah. I kind of observed it from the side because there are cross country pilots and there are cross country possibilities. But Peru is a complicated place to fly. The Andes are very aggressive in geography as well as in climate. And that never really piqued my interest. Once I came to Europe, I realized that there was so much potential to learn cross country. But anyways, I was way too concentrated with the whole history of my acro flying here in Europe. And I worked together with Yassin as a tandem pilot at Gelitsin. It's a popular acro site. And at some point during one of the summers that we worked together, he told me, get a cross country glider, get a competition glider.

[00:09:32] You have the skills to control it. At which point I said, no, I don't. But he told me to get a cross country glider, prepare mentally and go down with him to Colombia to do some exploration flying. And this was the beginning of what I hope will be a pretty... long and savory career in cross country flying.

[00:09:50] **Gavin McClurg:** I like you. The last sentence in your email when you were kind of introducing yourself to me was, laugh a bit at our shameless pursuit of living from piloting flying bags around the sky with grace and tact. It was a great sentence. Flying bags. I love that. Around the sky with grace and tact. What does grace and tact mean to you?

[00:10:14] **Alex Schweig:** For me, it's pretty important to have a distinctive style. I think one of the things that we can radiate around in our pursuit of flying is not only our emotions, but our style in the air as well as on the ground. And it's important for me to show who I am in the air, not only so people can recognize who I am, but for me to always look for a certain harmony and a certain grace in my flying. In the same way that the mark of a top chef can be recognized. By the way they play with flavors. I would really love for the mark of my flying to be seen instantly in the air.

[00:10:55] **Gavin McClurg:** I've never heard an analogy with food with flying. We hear about the chessboard in the sky and flying chess all the time. I'm also a foodie. I'm not a chef at your level by any means. But the cuisine in Peru is world famous these days, especially in Lima. That's an interesting analogy to tie. Food to style, the style of food and the complexities of flavor to flying. I like that. It's interesting.

[00:11:26] **Alex Schweig:** Yeah, I think there's a certain analogy to be made between the activities that one pursues in life. Be it rock climbing or skiing or cooking or music or flying. I think everybody can put their own spin on things. And I think it's pretty important to refine this distinctiveness. Not only... Not in the sense that you have to be a show-off about it or people have to recognize it instantly. But it gives you a very beautiful goal to work for in ever refining your own style and your own image. Also of yourself. Because for me motivation is a big thing. I've been flying for almost 12 years by now. And it is a complicated thing to take care of my motivation. To make sure that I don't lose the motivation for flying.

[00:12:13] To make sure that flying is always a pleasurable thing. And a thing that I can always learn from. And not that flying becomes a routine. Because that's the point where I guess it can become pretty dangerous. When it's just a routine and it becomes careless. And you don't care anymore about showing your style or refining your style. Or working on your technique or learning. When it becomes a careless pursuit on the side. I guess that's when it can also become pretty

[00:12:37] **Gavin McClurg:** dangerous. That's one of the chapters in my book. Killing complacency. And it's because complacency kills. It's a... Yeah, that's good that you brought that up. Will Gadd talks... I did that expedition with him a bunch of years ago across the Rockies. And for him style was really important. How is style... You've mentioned style now a couple of times. How do you think of style?

[00:13:01] **Alex Schweig:** Yeah, for me it's the distinctive mark that a pilot leaves in his flying. That can be recognized in acrobatics. It's pretty easy to notice. You've got pilots that have a very aggressive style. Or you have pilots that have a very technical clean style. And that's what I like to see. In cross country that's more... Well, not always more of a subtlety. There are some pilots who have a very sandy style, so to say. They will go out in front of the pack and not really care about anybody else's line choice and just do their own thing. Yeah, like Yassin. You're learning from the king. You're learning from the king.

[00:13:37] It's been fun to learn with him. He's a character. He's a very good friend. But he does have a very distinctive style in the sense that... He's a very good friend. He will push forward with his own line choice without much regard to whatever the pack wants to do. And so in a sense that's a very distinctive style. Other people will be mathematical and calculating and very much the contemplative chess player about it. It really depends. For me it's working towards an aesthetic that I can be completely happy with. And that identifies me as a person in the air and on the ground. You've

[00:14:14] **Gavin McClurg:** said that you learned German so you could really bring your passion to a place where you can get the hours. You know, Kurlitzin is one of the best in the world because you've got the Acro site and amazing cross country and typically pretty good weather for cross country. It's an area I know very well. It's very special in the Alps, as are most of the Alps, for flying. When you say work, is that tandem work? Are you working in paragliding or is that with Chef? Is that both?

[00:14:45] **Alex Schweig:** No, cooking was something I left on the side.

[00:14:50] Basically about 2015 I took the decision to leave cooking on the side for a while and dedicate on a career in paragliding. So to say, the easiest way to start with this was tandem flying. Working at a flying school doesn't really pay that well. Tandem flying is a good opportunity to have a very intense season and then take most of the year off to dedicate to my work. So I decided to do my own flying. The opportunities I found in Austria for tandem flying were very good. Not only that, the opportunities that I found to relate to a community. Kurlitzin is maybe not the best ever Acro place. I would say it's Organia in any case. But the community that gathers at Kurlitzin is very unique. I think it's a completely unique community.

[00:15:36] There's only one like it in the world and it's right there. It centers around this camping site called Camp Candy. By those who know it. And it's just such a colorful and flavorful mix of people from all over the world who come either to fly Acro or do safety trainings or just dedicate their time to being happy and colorful.

[00:15:57] **Gavin McClurg:** You're 12 years now and pretty diverse sounds like. You know, you did the, you learned in Miraflores and did the ridge soaring and then Acro. And now you're in, you know, one of the mega places for, you know, it's kind of a mountain. It's

[00:16:13] **Alex Schweig:** sort of an

[00:16:13] **Gavin McClurg:** Annecy of the Alps kind of place to train and fly. You mentioned motivation. Have you had times where it's been harder to motivate, harder to get out the door and, you know, get the hours?

[00:16:30] **Alex Schweig:** For sure. There's been a few moments in my flying career where I've almost dropped out of the sport entirely because I pushed myself too hard. I have a low tolerance for frustration. That's something that I've learned. That's something that one should recognize and handle carefully.

[00:16:48] So for sure, there's been moments where I was angry at flying, where I was angry at the fact that we spent so much time just waiting for the correct conditions. I was angry at the fact that acrobatic flying is very much a pursuit of repetition and repetition and repetition and sometimes making the same mistakes over and over and over again. And mixing that with risk makes it even more complicated to manage. But one of the important things for me is just to keep things fresh, to mix with other outdoor sports. Right now, one of my biggest pursuits at the moment is skiing and ski touring. And that's something I can very easily mix with high-mounted flying, for example. Doing a long ski tour and flying down or actually flying up to then ride down.

[00:17:36] **Gavin McClurg:** Yeah, that makes it fun, doesn't it? When you're mixing activities, it's just a little bit easier. It's a little bit of spark.

[00:17:45] **Alex Schweig:** And I see many, of course, I see many young people around me who are pursuing the sport very intensely. And they attain an incredible level of skill in a very short time. Sometimes that makes me a bit envious because I look back at how long I've been flying and sometimes I can't do all the tricks that some of the younger guys are doing. But then I realized that for me, the pursuit of free flight is, much more of a long-lasting thing. I want to do this for the next, I don't want to say a number of years. And in that sense, I have all the time in the world to diversify and pursue different directions in flying as long as it keeps me safe, happy and motivated.

[00:18:28] **Gavin McClurg:** How old are you, Alex?

[00:18:30] **Alex Schweig:** I'm 27 at the moment.

[00:18:32] **Gavin McClurg:** Okay, still pretty young, 12 years. Just trying to do the math here. So you learned early, 15, 16 years old.

[00:18:39] **Alex Schweig:** I had my first flights alone when I was 15. It's a bit of a funny story since, I guess this story has been repeated over and over again in the history of paragliding, but I was ground handling on somebody's used equipment. I was already keen to get off the ground. Somebody gave me a radio, switched it on, took off. As soon as I took off, the battery died. Boated around for about half an hour, top landed on my own. And then I decided I was a pilot. And a couple of years later, I actually got a license of my own. Have you had any accidents?

[00:19:12] That's a... That's a good question. I've kept myself very, very much out of risk. I mean, not to say out of risk. I've kept myself out of unexpected encounters with the planet. Let's put it that way.

[00:19:27] **Gavin McClurg:** That's a good way to put it. You

[00:19:30] **Alex Schweig:** haven't hit the ground

[00:19:30] **Gavin McClurg:** hard? You just hit it normally?

[00:19:33] **Alex Schweig:** Oh no, I've hit the ground hard enough to bounce, but not enough to cause any long lasting damage. It is very much in my interest to keep it that way.

[00:19:42] **Gavin McClurg:** Hmm. Chalk that up for me. How, you know, I have often said, I didn't get into this sport until I was 30, in the mid-30s. And I've often thought, you know, given my background and my love of speed and ski racing and just all the stuff I did when I was young, I just don't know that I would have survived this sport if I had done it like you did it, you know, at that age. Anyway, I've often thought, I'm pretty good. I think I'm happy that I... In some ways I'm bummed. I mean, we learn better when we're younger. And, you know, I would have loved to have been doing the X-Alps 20 years ago instead of when I started at 42. You know, pretty much definitely past your physical peak.

[00:20:28] So, but on the flip side, I've just thought, God, if I would have done this when I was 15, 16, I would have killed myself. You know, I just didn't have the respect for, I don't know, death that I do now and risk. And, you know, I was a little bit of a, I was pretty loose for a long time. And, you know, back in my ski racing years. So I'm wondering how, you know, we want young people to get into this sport. You got into it young. What do you think the difference is or what are some of the things, what can you tell people that are listening to this who are maybe younger as a bit of a heads up? I'm not looking for anything. Don't say, you know, be careful, you know, or go slow. But, you know, you're very different when you're 15 than when you were 15. You're more of a 35.

[00:21:14] **Alex Schweig:** 100%. One thing that probably made a big difference for me was that I wasn't involved in any sports at all. I was not interested in sports until well after I started paragliding. Ah, okay. So paragliding was an activity for me. Otherwise, I was quite a stay-at-home kid. And this made me much more reflective, I would say. It made me punish myself a bit harder for my mistakes and really try to punish myself every time I would put myself in danger. I would very much reflect upon it because I hadn't been exposed to this kind of danger before in my life. And with paragliding came also the pursuit of other sports and also some injuries on the side. For example, I got really into mountain biking, got really into downhill mountain biking, and then the injuries started coming.

[00:22:04] And I eventually left the sport because I thought this was unsustainable for me. And so one thing I would recommend probably younger pilots is to really think about how long they want to pursue a sport and not burn out in the first few years. I've seen way too many amazing talents get to a very high level and then just disappear. I guess it's a good idea to have in your head how long you want to do a sport for, what your goals might be in the sport, what are you willing to risk, how much you're willing to put on the table to attain a certain level of proficiency in the sport. If anything, just to reflect more upon the things that we do, to reflect more upon the times that we put ourselves in, in moments of unnecessary risk.

[00:22:52] And to have an open mind for other people's comments. We all know that there's a breed of pilots that only sit on the takeoff and tell everybody how dangerous conditions are and then actually never fly, even when the conditions are perfect blue birthday. And... But it's fine to listen to them, but it's also fine to develop a criteria to digest what kind of information is actually useful to you. So I guess having an open mind, listening to people who are more experienced, but not necessarily eating up everything that

[00:23:26] **Gavin McClurg:** everybody tells you as well. Yeah, that's another chapter in the book. It's a hard thing sometimes, I think, for veteran pilots. It's pretty easy to decipher which is which, but I imagine that's hard. I don't really remember that. I flew more in places when I was coming into the sport where there weren't many people around. So I didn't have to deal with that too much. But I imagine that it's hard to figure that out when you're a 100-hour pilot. Who are the guys that are constantly ground-sucking and for not much reason versus the people that you really should be listening to? It might be Chrigel on launch talking about challenging conditions. Probably want to listen to that.

[00:24:08] **Alex Schweig:** Yeah, exactly. If somebody is throwing feedback at you, I think it's pretty important to have an open eye and see who is actually on the other side of the mic. In my early days, my motivation was thrown down quite a bit. My pursuit of acro and my pursuit of acro at a high level was thrown down quite a bit by the fact that nobody was flying acro at the coast. Everybody saw it as something intensely dangerous. And I was shunned away from actually pursuing this so intensely because it was perceived as something that would, cause a public accident, get our flying site closed down. And in the end, moving to Europe and finding such a mass of like-minded people and such a mass of young people who would embrace this kind of activity and say that's perfectly fine what you do.

[00:24:53] We're actually way more sendy than you are. You're actually a conservative one compared to all the variety of crazy birds out there. That was a big eye-opener for me.

[00:25:05] **Gavin McClurg:** Yeah, I think this is one of the most important things. If you want to get good, you got to live in a good place to fly. And I think that's just so critical, often overlooked. You need to be in a place that you can get the hours and you need to be in a place where there's a lot better pilots than you are.

[00:25:20] **Alex Schweig:** 100%. I think one of the most important things is just to surround yourself with pilots who are way, way better than you are. For once, you learn through osmosis. You get to see a reference point and locate yourself somewhere on the proficiency scale. Figure out what your path is to getting to a level similar to theirs. At the moment, I don't have a fixed home. At the moment, I just move around wherever I get the most flying hours. In this way, it's a nice challenge as well to organize one's life around flying conditions.

[00:25:58] **Gavin McClurg:** You recently started flying comps. I think in 2020, you did your first down in Columbia, if I have that right. I'd love to hear what you're learning from guys like Yassin and how that progression is going and what your goals are with that in the future.

[00:26:17] **Alex Schweig:** Actually, my first two high-level comps were this year, so 2021. I did the Columbia Open and then got accepted as a wildcard at the British Open down in Roldanillo.

[00:26:31] This was an eye-opener. That was just this year?

[00:26:33] **Gavin McClurg:** You've just done your

[00:26:34] **Alex Schweig:** first comp. That was just this year. Oh, wow.

[00:26:35] **Gavin McClurg:** Okay. Yeah.

[00:26:36] **Alex Schweig:** I have the NIVIUK Open coming up in May. From there on, I still have to figure out the rest of my calendar. It was pretty much an eye-opener to see the level of pilots flying competitions, the speed at which they calculate, their proficiency in handling their gliders, how good they are at climbing is a real eye-opener. I would say that's the biggest difference between

[00:27:05] being proficient at acro-flying and keeping a glider open will not teach you how to climb fast. That's a skill completely of its own.

[00:27:13] **Gavin McClurg:** The British Open, I didn't compete in the British this year, but I have in past years. It's pretty World Cup speed. This year, I watched it from afar. It's fast. How did you find it? Was it encouraging or was it really, really humbling for both? Oh, I loved it.

[00:27:30] **Alex Schweig:** I loved it. Many were saying that, the speed of this year's British Open was similar to the PWC, which makes sense because most of the PWC pilots this year were using it as the warm-up. Yeah. It was a bit of an eye-opener for me to realize how much I still have to go before I get anywhere near being a top-level pilot. But it also gave me a good sense of the fact that I am already in a good position to start with. I can push confidently on a two-liner. Actually, this time that I spent down in Colombia, so about 60 something hours flying two-liners and 1,500 kilometers flying down in Colombia, was the first time I'd ever spent any time at all on two-liners.

[00:28:18] So I arrived in Colombia and two days later, with three hours of sleep, I was flying 70K behind Yasin on a Zeolite.

[00:28:29] **Gavin McClurg:** Fun. That's a good time.

[00:28:32] **Alex Schweig:** Yeah, it's quite the experience, I would say. And then following Yasin's pace through the backcountry of Colombia doing some exploration flying, that was interesting to say the least. And as for the competitions, I would say that the one thing that makes a huge difference is the climbing. Because gliding, finding good lines when you're gaggle flying is possible, it's not that difficult. But being the one who arrives, even if you arrive low at the thermal, and being the one who reaches cloud base first or reaches the altitude at which you want to drop that thermal and go full bar again, first is an art in and of itself.

[00:29:15] **Gavin McClurg:** What little things were you picking up following Yasin around? He's a good climber. His downfall is impatience, but it's something we all just love about him. He's always out leading. It's fantastic to watch.

[00:29:34] Russ, who won the World Championships this year, always talks about discipline. So Yasin probably wouldn't, I don't think he would say he has a lot of discipline. But he loves pushing. But I'm curious, being able to fly with him outside of the comp environment, what you've learned from following him around in the sky.

[00:29:54] **Alex Schweig:** I wouldn't call it impatience. I would call it pickiness. If a thermal is not right, if it doesn't have the right punch to it, he's just going to completely ignore it. While somebody who's just learning and somebody more conservative like me is probably going to scratch around in a plus 0.2 and think, okay, I'm getting height, this is perfect, and not actually go and transition again to find that boomer waiting for you two kilometers away.

[00:30:24] **Gavin McClurg:** Yeah. Learning when to smoke through something. Maybe sometimes a little bit slower, but just backing off a little bit if you get a bubble versus turning is one of the critical aspects of doing well in comps. Because when it starts getting really fast at the World Cup level, one turn that's not well used is, you don't want to go backwards. You'll just never catch the lead gaggle again. So that becomes a really critical skill, is knowing what's good and what should just be good. When should you move on?

[00:31:00] **Alex Schweig:** Yeah, the craziest thing about comp flying has been basically, every time I've made a wrong decision, I've had this horror moment where I've just been down somewhere low, scratching around, trying to get back up to speed, and then watching the whole field just fly over me 65 kilometers per hour. It's a horror story that's unfolding in front of you.

[00:31:23] But it's such a roller coaster of emotions. I mean, acro flying, is something I love and I'm going to love forever. It's very intense. It's very rewarding. It's very much instant pleasure. But the roller coaster of emotions throughout the whole day that unfolds within a cross country comp and participating in an event like this is unbelievable. Because you can have your heart sink to the bottom of the ocean while you're 50 meters off the deck, just scratching in some windy place. And then again, you're on top of the gaggle on a big thermal with all these world-class pilots speeding away and being the one who's breaking away, which did happen to me once in the comp. It's such a feeling of acceleration. It's amazing.

[00:32:09] **Gavin McClurg:** What are your goals, Alex? You've had this kind of pretty nice mix of various different aspects of flying, proximity flying, acro, now more recently cross country. Sounds like a little bit of exploration flying

with Yacine in the last 12 years. What do the next couple and five look like to you?

[00:32:30] **Alex Schweig:** I'm going to say the next couple of years look quite a bit like pursuing cross country competition, as well as keeping my current acro level and always expanding upon it. It's probably going to get into some exploration flying as well, something I'm extremely keen on. And in the next five years, I'd like to start participating in some hike and fly races. This is probably going to be one of the toughest challenges for me, because it's the first time in my life that I'm a physically active person, and I really want to get up to speed and up to shape in order to participate in these kind of competitions, but I have to do it in such a way that I don't injure myself from overuse, because it's a type of injury I've already had from so much flying. Flying is terrible for your shoulders, just to give an example.

[00:33:17] **Gavin McClurg:** Acro flying is terrible for your shoulders, yes, indeed.

[00:33:21] **Alex Schweig:** Acro flying and landing 300 tandems a season is also not very good for your shoulders.

[00:33:25] **Gavin McClurg:** Yeah, I hadn't thought about that. Tell me about tandems. This is something I've always very consciously avoided my whole flying career, because I hear from, it depends on who you talk to, you talk to some tandem pilots like Seb Espina, who just loves it, and he thinks it really helps his flying, and he just, you know, it's good money, but it's also just, he really likes that aspect, sharing, flying. But you talk to a lot of tandem pilots and they'll say, the one thing you want to do if you want to become a good pilot is not do tandems.

[00:33:56] **Alex Schweig:** How do you feel about that? I've been doing tandems for the past six years.

[00:34:04] I'm going to say one thing about tandem flying, it's wonderful to share the joy of flying with somebody who has no responsibility whatsoever with the sport, in the sense that they're just out there to have those 15 minutes of amazing fun, and you're showing them this brand new perspective on life. And when we learned to fly, our first few flights, are like being a tandem passenger. It's all new, it's all beautiful, this new sensation of flight is something undescrivable, and it's being presented to you. And this awe and this admiration slowly fades and it gets peaked up again every time you discover a new acro maneuver, every time you fly a new place. But with time it kind of wears off, and with tandem flying I feel

[00:34:49] you kind of absorb this from the person in front of you. Every time you do a tandem and you make somebody intensely happy, you kind of absorb this newfound awareness for flying again. So I greatly enjoy it, it's just a reason to be in the air many, many hours of the year. It does allow me to be very flexible with my time.

[00:35:11] It's a good motivation to be an extremely safe pilot, there is no making mistakes in tandem flying. Nobody cares if you land on your ass, nobody cares if you, what kind of tricks you fly in the sky.

[00:35:26] For tandem flying you have to start perfectly every single time, no matter what conditions, and make sure that the person in front of you feels the confidence to entrust their safety to you. There's no making mistakes and there's no taking dumb decisions.

[00:35:43] **Gavin McClurg:** Yeah, I imagine that's really an aspect of our sport where this, you know, being mindful of complacency is a big one. I'm sure when you're just doing laps, you know, and just doing sliders, and kind of quote unquote the same thing over and over again, even though even flying tandems is never, no flight's ever the same as another flight. But I imagine that's something you have to remind yourself of pretty consistently. Is it or is that, or is it just, that's just natural?

[00:36:11] **Alex Schweig:** No, it is, it is 100 % true. We tend to become complacent pretty quickly with repetition, is something I notice. And every time I notice a mistake in my routine, when I'm doing a run, when I'm tandem flying, I have a very, very structured routine that goes from the moment I lay down my backpack on the ground to the moment that I push some passenger off a mountain. And every time I notice a mistake that I've made in this routine, I try to be pretty hard on myself because this could interfere with somebody's safety and mine as well. It is, I'm not interested in injuring anybody and I'm least interested in injuring myself. How

[00:36:50] **Gavin McClurg:** many people would you guess, 100, okay, you take 100 people for a tandem, how many of those 100 decide, I want to do this, I want to become a pilot?

[00:37:00] **Alex Schweig:** I would say it's not very many.

[00:37:03] Just the pursuit of fly of 1%, I honestly don't know. I could say a number, but it would be pretending that I know. But it's not big. Just the pursuit of flying is, it's not big, no. I would say the pursuit of flying is such a technical thing and it's such a commitment in time, money and dedication and mental bandwidth. Most people that I fly with, at least in the place that I do fly with, because it is a touristic place, it is a family holiday site, they're just there for a joyride.

[00:37:39] **Gavin McClurg:** Yeah, I'm fascinated by this. Why, you know, you're quite interesting. I don't know that there's that many people that get into this sport that come from not a very sportive background. And I'm always fascinated with this with my own group of friends. Most of my friends, I mean nearly all of them, who I do pretty wild things with, whether that's snowmobiling backcountry or ski touring.

[00:38:11] I'm kind of like you with mountain biking. I've kind of given it up. I've got hurt and hurt too many times. But these are people who are very competent and have played in the outdoors their entire lives. They have no interest in flying. They love my stories and they like watching the films and they're fascinated by it, but they're not even interested enough to go have a tandem. That's interesting.

[00:38:36] It's one of these things that I think most of us have in us when we're a kid. We look at birds and want to fly. I certainly wanted to fly, but I didn't get into flying until I was in my mid-30s. I didn't get into flying until I was in my mid-30s. I didn't really know what it was before then. But we don't see it like you do in the Alps here in the States. It's just not everywhere like it is in the Alps. It's pretty hidden. But yeah, the question is, why do you think it only reaches out to a very small percentage of people? Because when you take your passengers tandem, they don't know any of those things about gear and time. They're just, oh, I'm flying. This is pretty neat. I want to get into this. But it doesn't seem like that's the case.

[00:39:20] **Alex Schweig:** I would say flying is something that you're born with. This desire to look up into the sky and want to be there, I think you're either born with it or you're not. You can certainly grow into it, but I feel like this is a dream that is like a gene. It's within you. You can either choose to exploit it or not. I was a pretty nerdy kid. Most of my childhood I spent reading and doing some kind of pursuit that was not really very related to sports. At some point that became an obsession with airplanes. I was very much into building and flying radio-controlled airplanes. And that led into paragliding. Because at some point I realized that these airplanes I was building and the joy I had in flying them were not enough.

[00:40:11] And as soon as I saw people actually flying on their own, this spark and this dream was born within me to actually take part in that. And at the beginning there was no ambition. There was absolutely no desire to do anything but just sit up in this chair in the sky and watch the world from above, from this very contemplative, meditative position.

[00:40:33] But that slowly became the pursuit that it's become now, that has been mixed with being a multi-sport mountain athlete, participating at a high level in competitions, which is something that I never desired before until this year. It's been an interesting journey. And to observe myself from the outside is very rewarding as well. Flying has brought me everything I have in life. Personal transformation, a very, very rewarding and varied lifestyle, friends, a job, traveling to, I think I've flown in about 13 different countries by now.

[00:41:13] So yeah, the pursuit of flying is something that I've been doing for a long time. I would say it's either something that's deeply ingrained in you or it's something that you can appreciate and participate in as a passenger, but you're not going to be pulled into it because you think it's too extreme or too complicated or you're just not drawn in that way to experiencing it constantly.

[00:41:35] **Gavin McClurg:** With your acro background, what would you say about the importance of SIV and XC?

[00:41:43] **Alex Schweig:** I would say cross country pilots have a bit of a way to go. I observed a few incidents in the air in Colombia. I saw some very interesting, to say the least, situations, including like a full one rotation tumble over an ENSO after an asymmetric collapse. Very, very enlightening to see from a distance. But it just shows me, yeah, but it just shows me the level of SIV that many top-level cross country pilots have is insufficient. And I would say any amount

of acro training and any amount of just control training, including ground handling and close to the ground flying and playing,

[00:42:28] is not just rewarding, but it's going to exponentially increase anybody's level of safety during this pursuit of cross country flying. Because to be honest, these cross country gliders, they're not, they can be extremely aggressive

[00:42:43] in punctual situations, but an acroglider is more demanding when it gets out of control, I would say. Things happen quicker. And the fact that you become proactive in controlling an acroglider throughout maneuvers and throughout the learning process of acro gives you a lot of mental bandwidth to be able to play with when you are in an emergency situation. Because there's a lot of things that your hands are doing without you ever having any idea what they're up to.

[00:43:18] **Gavin McClurg:** What would you like to see more of in our sport, Alex? You're in a major hub, but what do you think is missing? Whether that be training, safety, instruction, wings, gear?

[00:43:33] **Alex Schweig:** I would like to see training follow a more natural path because as students, someone fresh out of flying school has a very confusing career ahead of them. I would like to see training follow a path that leads them, depending on their interest, through a safe way of progression to attaining their goals. Because right now, you leave school as a beginner pilot and you're basically out on your own. You can decide to take a cross country course, you can decide to enroll in a safety training, but these are all very, very specific things and there's not too much string actually binding them together.

[00:44:19] **Gavin McClurg:** I'm amazed that this is something that comes up all the time and it doesn't matter who I'm talking to or from where they are. I know there are places that training is better than other places, and I won't get specific on that, and there are, of course, instructors who are better than other instructors, but that's just the case in any sport and anything we undertake. But this bird out of the nest thing, getting kicked out of the nest, is incredible in our sport. It's something that comes up over and over and over again. You can go through the APPI system or one of the others, but at some point, you're quote-unquote done with your initial training and then, see you later.

[00:45:06] Good luck.

[00:45:09] It's a bit... It's a bit mind-boggling. It's no wonder that I think we see... We have the attrition rate that we do and also the accident rate that we do.

[00:45:18] **Alex Schweig:** Yeah, the issue is that our sport is so unfathomably complex and far-reaching that it's hard to actually create a system of education that will encompass everybody's interests, I would say. Yeah, you get kicked out of the nest with a very, very basic set of skills that is very certainly insufficient for... most situations in flying, except taking off in perfect conditions, flying down in perfect conditions, doing a little bit of thermaling in perfect conditions and landing in perfect conditions. But... the issue has to do with the fact that this is... this is also not any conventional sport. This is, after all, aviation. This is, after all, extremely technical and extremely reaction-driven.

[00:46:06] And it's just a sport that requires such a massive investment of time and mental power and I would say self-reflection as well if someone wants to do it sustainably, that many people just find themselves incapable of dedicating that much energy into the sport and are stuck in this intermediate syndrome.

[00:46:26] **Gavin McClurg:** Yeah, for sure. Alex, curious. What's your biggest aha moment, let's say, in the last year with paragliding?

[00:46:37] **Alex Schweig:** Moving from an 18-acroglider to a two-liner that I've never flown before in real air and actually figuring out that paragliders can fly pretty far.

[00:46:51] **Gavin McClurg:** That's a fun one. Hey, wait a minute. I can go a long ways. This is cool. Hey, wait a

[00:46:57] **Alex Schweig:** minute. I don't actually have to look down. I can look straight and I can actually go there.

[00:47:02] **Gavin McClurg:** Yeah, that is pretty neat. I remember the first time I watched the A-list, the X-Alps was in 2007 and I was sailing. We were doing the kite surfing expedition thing and I was sailing up in, I don't have that right.

No, that was 2011 when I was sailing in Scotland. Anyway, I saw the first one in 2007 and it blew my mind. All I had ever seen was exactly what you described, was people would launch off a hill and fly around for a little bit and then land right there where you were standing. And that's what I thought, apparently, what paragliding was. It just seemed the most boring thing in the world to me. And then I saw somebody put me onto the X-Alps and I watched it and just got totally addicted and I thought, wait a minute.

[00:47:47] Hold on a second here. These people are traveling? They're using this, like you said, what did you call it? A bag, flying bags to trap? Yeah. For

[00:47:59] **Alex Schweig:** me, it's still completely unfathomable to put my head around the fact that we can ski tour or trail run or hike up a mountain with basically a school backpack and then proceed to go 300 kilometers in the Alps. To me, it's just a crazy pursuit. The fact that we are the first... Humanity has dreamed, has always had their eyes turned up to the sky, always thought, wow, it would be so majestic to soar among the birds. The fact that we live within the first few generations that are able to do this with such ease and convenience, it seems to me a waste of my time not to dedicate myself to that.

[00:48:46] **Gavin McClurg:** Yeah, it seems quite unfair, doesn't it, that we didn't have plastic and nylon when Da Vinci was alive. That poor guy, he dreamt all this. He drew it all out, but he couldn't do it. We're very fortunate. What's the funniest thing you've ever seen flying?

[00:49:05] **Alex Schweig:** Oh, that's a bit of a... I don't know, that's a difficult one. I'm gonna have to think about that one for a bit. I've seen many interesting situations. I think we should... I was living at a flying site called Bischling. Yeah, I know Bischling.

[00:49:19] Okay, cool. Nice. I was living there last winter, and one thing we would do is just... Austria is a very alcoholic country, let's put it that way. And one thing we would just do is... There's like a mountain hut right next to the takeoff. We would sit on the terrace and have some beers and just eat some imaginary popcorn and watch things going on at the takeoff, you know? With all kinds of pilots and all level of pilots taking off and flying around. It's a circus.

[00:49:49] **Gavin McClurg:** Yeah, that can be quite circus-y, isn't it? It's a busy launch. It is very entertaining.

[00:49:59] Yeah, Bischling would be a good spot for that. We constantly go through there on day one of the XL. What piece of kit would you love to see that doesn't exist yet?

[00:50:09] **Alex Schweig:** I was going to wish for it, but somebody just brought it out on the market, and it's this new flare glider that allows you to have deep power like a kite and fly closer to the ground. I'm so stoked to try one of them soon. That's a big dream of mine, to have this ability to swoop down and stick to the ground.

[00:50:31] And something I'd really like to see is... a bit of an innovation in the rescue technology and cross country harnesses. I'm thinking a base system in a cross country harness would not be a bad thing. I'm really surprised nobody's brought it out on the market because cross country pilots need weight anyways. Weight is not an issue. I, myself, fly with six liters of water in my cross country harness. I'm thinking those six liters of water could be a life-saving base system instead of just useless water. Do

[00:51:00] **Gavin McClurg:** you know about Vesso's harness? He's

[00:51:02] **Alex Schweig:** made it. Of course. He's...

[00:51:05] **Gavin McClurg:** Has he? A cross country one already? No. No. Oh, sorry. I didn't hear you say cross country. Yeah, no, it's acro. But, no, his harness is terrific with that whole base system and cutaway system. But, yeah, if we could bring that... I think it's coming. But if we could bring that into XC, that would be really terrific.

[00:51:28] **Alex Schweig:** Probably another piece of kit I would be very, very much interested in would be... a more beginner-friendly school harness, just to avoid all the kinds of mistakes that still happen somehow with people not even experienced pilots. This is something that's completely confusing to me, how pilots can still forget to do the leg straps. And the current T-bar systems and the current stay-up or not-forget systems out there on the market, they're nice solutions, but they're fiddly, and I wish there would be some kind of a system that would make this completely

impossible. The fact that you could get into a pod harness or into a school harness

[00:52:14] with your legs undone and thereby producing a deadly incident.

[00:52:18] **Gavin McClurg:** Yeah, that's a good one. It still happens way too much. That always blows me away, too. But, yeah, it'd be nice if we can get rid... You know, this is something that doesn't happen in commercial aviation because they've made checklists. You know, they've made... You just can't... They've eliminated the dumb stuff because you have to go through this every single time. And we teach that to an extent, you know, and it becomes a thing. You know, the checks you do, that's the something we've ingrained in people, but it still gets forgotten. You know, we're still human. We make mistakes.

[00:52:54] **Alex Schweig:** The one thing that flying so many tandems, so many thousands of tandems by now, has really ingrained into me is the importance of a standardized procedure. Yeah. So I follow basically the same procedure from the moment I set down my backpack on the ground to the moment that I leave the ground. And this applies across the harnesses that I use. So for me, it's very simple. It's one leg strap, T-bar on one side, T-bar on the other side, the other leg strap, chest strap, or whatever combination of buckles that I have. But I try to do it consistently. I try to do it consistently in exactly the same order. For once, it's just easier on the mind. And there's no way of making a mistake if you're always following exactly the same procedure.

[00:53:43] **Gavin McClurg:** Yeah, that's really smart. I think that's something that's easily missed. You know, we talk about all the time, you know, when you're clipping in, don't talk to anybody and all these things. But I mean, if you just make it exactly the same every time, that's a good way to solve that.

[00:54:01] **Alex Schweig:** I mean, you never forget how to tie your shoes because you've tied your shoes in exactly the same way your whole life. If you put on your harness exactly the same way your whole life, it's pretty hard that you're going to do something wrong.

[00:54:17] **Gavin McClurg:** Alex, you're probably aware of this, but I've been asking you questions from this survey I put out about a year and a half ago. And I've got a couple more and then we'll wrap it up. I'll be mindful of your time here. But I've really enjoyed this. I've got a couple more here. This is a tricky one. But does free flight make other aspects of your life better or worse? So work, relationships, that kind of thing.

[00:54:42] **Alex Schweig:** I would say free flight has been the single most determining factor in most of my life, in most aspects of my life, so to say. It's for sure determined where I live. It's for sure determined my friendships, my relationships, how I spend my time, how I plan my year. I would say it's been positive. As I said, free flight has brought me friendships, connections, work, an extremely rewarding lifestyle. A bit of an uncertain one at that, but extremely rewarding, I would say. It's brought me to actually love sports and love taking care of myself and being healthy. And it's just brought me to meet some of the most amazing people on the planet.

[00:55:28] You know, the diversity of people that are attracted to free flying. There's everything. There's absolutely everything. There's the IT guys. There's the engineers. There's the hippies. There's the crazy skiers. There's every type of colorful character you can imagine out there in paragliding. And for some reason, a big number of them tend to concentrate around this place called Camp Candy. If anybody wants a dose of color in their lives, I would really suggest spending a couple of weeks down there.

[00:55:56] **Gavin McClurg:** That's a terrific spot.

[00:56:00] You've mentioned a few times that your approach has been pretty conservative. You haven't had an accident. You've been at this for a while now, 12 years. I'd like to just hear more about how you manage the kind of risk-to-reward spectrum and how you view luck versus probability.

[00:56:21] **Alex Schweig:** I would say I can discount the first years of my flying as being not very risky. For sure, the flying that I'm doing starts out very risky. Starting from the moment that I moved to Europe is a much higher risk because it's much more real. One thing is coastal soaring and playing around on the coast. It's completely another thing to be living in Stubaital where you can choose to take off on a day with firm probability and then see yourself flying 30 kilometers per hour backwards if the wind actually blows in through the valley. So I would say my risk level has

increased, but it has increased very much proportional to my X-ray. I would say it's very important for people wanting to do this for a long time to take a look at themselves from the outside,

[00:57:11] consider what kind of risks they're taking, consider how to minimize these risks, consider the value of always staying up to date in training and the importance of having proficient glider control. I never want to be in a situation where I very much feel that I'm a passenger. I'm a passenger of destiny. As an acro pilot, I say I'm a conservative acro pilot because I'm not very often out of control. There's many people flying acro who get into situations with multiple twists and they get out of these situations successfully and very often. One thing you see in acro flying is actually how many, how dire a situation can be and still solve itself completely on its own.

[00:57:57] But I don't want to take this approach because I don't think it's a sustainable one. I'd rather take an approach where either I don't put myself in a situation where I'm out of control or if I put myself in a situation that I'm out of control, I have the tools at my disposal to work myself out of it and not just wait for fate to do its thing.

[00:58:15] **Gavin McClurg:** It's important for us to not confuse luck with skill. Completely. Alex, it was a very articulate hour with you. Thank you. I love how you described flight and your approach. Thank you very much. That was a true joy. I really appreciated this. I learned a lot and thanks for your time.

[00:58:39] **Alex Schweig:** Thanks, Kevin. As I said, the podcast for me is a wonderful medium to learn. It's something I plug into when I'm running or ski touring or just really need to clear my mind and bring some fresh thoughts. Some of the people that you give a platform tour are amazing. I just hope that my words can inspire some people to follow this, as I said, this dream of flying bags around with grace intact all over the world. It's quite a colorful thing we do. It's beautiful. I think that's a nice goal.

[00:59:09] **Gavin McClurg:** To do this with grace and style intact is important. Thanks, Alex. I appreciate it. Good luck. I hope to see you in the sky soon.

[00:59:17] **Alex Schweig:** See you in the sky soon, Gavin. I don't think it's going to be very long until we meet at some comp.

[00:59:21] **Gavin McClurg:** That sounds like it. Sounds like it for sure. Cheers, bud. Cheers. Cheers. Cheers. Cheers.

[00:59:32] Cheers.

[00:59:34] Cheers.

[00:59:39] Cheers.

[00:59:43] Cheers.

[00:59:45] Cheers.

[00:59:48] Cheers. Cheers. Cheers. Cheers. Cheers. Cheers. Cheers. Cheers. Cheers. Cheers. Cheers. Cheers. Cheers.

[00:59:54] Cheers. Cheers. 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 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. 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.

[01:00:42] I think that's a pretty toxic business model. So I hope you dig that. You can support us. If you go to cloudbasemayhem.com, you can find the places to support. You can do it through patreon.com forward slash [cloudbasemayhem](https://cloudbasemayhem.com). 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, little video casts that we do and extra little

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 support us. But you'll find all that on the website.

[01:01:27] All of you who have supported us or even joined our newsletter or bought CloudBase 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.

[01:01:58] Thank you.

Français

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

Show notes

Alex a une approche très méthodique de l'apprentissage et de l'entraînement que nous avons approfondie dans cette discussion. Alex aime dire que « voler des sacs dans le ciel avec grâce et tact » est important, que le style est important, et que le style n'est pas seulement les mouvements physiques que nous faisons sous la voile mais l'approche holistique que nous adoptons (ou devrions adopter) pour chaque aspect du vol et de la vie en général.

Le post Episode 169- Alex Schweig and not being a passenger to destiny est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde, bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud Based Mayhem. Pas de petites annonces aujourd'hui, on attaque directement cet épisode avec Alex Schweig. Il est né au Pérou et s'est mis au pilotage là-bas, à Miraflores, puis peu après, il s'est un peu ennuyé et a décidé de passer à la vitesse supérieure. Il s'est mis à l'acro, il pratique toujours l'acro, il a appris l'allemand pour pouvoir s'installer dans les Alpes autrichiennes, trouver un job et travailler dans le milieu du pilotage. Il a choisi Gerlitz, un spot d'acro très célèbre, un endroit vraiment top pour s'entraîner et pour se lancer. Et il fait tout ça. Il m'a contacté avec un super e-mail sur sa façon d'aborder la sécurité, le risque, la progression et la valeur du proximity flying et du maniement au sol.

[00:00:54] et toutes les choses dont on parle dans l'émission, mais j'ai vraiment apprécié sa perspective dans l'e-mail et ce qu'il racontait. J'ai donc pris contact avec lui pour faire un épisode ensemble. Il pratique le vol depuis 12 ans et a de grandes ambitions. Il vient de faire ses premières compétitions en Colombie, la Columbia Open et la British Open. Et il a beaucoup volé avec Yassin Savoy, un pilote de compétition légendaire. J'ai vraiment aimé ça. On a passé une heure ensemble à discuter. On a tous adoré. Alors, profitez bien de cette super discussion avec une personne fascinante, Alex Schweig.

[00:01:36] Alex, bienvenue sur Mayhem. Je suis ravi que tu m'aies contacté. Et c'est assez drôle comme timing. Je regardais justement les comptes de quelques personnes que je suis sur Instagram et je viens de voir une de tes belles photos, je crois, où tu volais avec Yassin cet hiver en Colombie. Je crois que tu y as passé pas mal de temps. Mais je me demandais par où on pourrait commencer, parce que beaucoup de nos auditeurs ne te connaissent peut-être pas. Moi non plus. Et j'ai dû, depuis que tu m'as envoyé cet e-mail, te suivre un peu sur les réseaux sociaux. Mais pourquoi ne partagerais-tu pas avec tout le monde ton parcours en bref et la raison pour laquelle on va discuter aujourd'hui ?

[00:02:16] **Alex Schweig:** Merci, Kevin. Ouais, en tant qu'auditeur assidu du podcast, c'est un vrai plaisir d'être ici. Je ne suis pas encore une célébrité, mais je suis dans le parapente, j'espère le devenir un jour. En gros, je suis né au Pérou, ce qui signifie que j'ai grandi en faisant du vol à voile sur la côte à Lima. C'est un site de vol à voile côtier populaire. Mais faire du bateau finit par devenir vite ennuyeux. Ça m'a donc poussé vers l'acro, le maniement au sol, le vol de proximité et ce genre de style de vol. Et ça a fini par m'amener en Europe en 2018 pour un grand tour européen. Pour faire court, j'ai trouvé une opportunité en Autriche et j'ai appris l'allemand en moins d'un an. L'année suivante, je vivais pratiquement en Autriche et je travaillais comme pilote de biplace, quelque chose que je faisais déjà à Lima sur le côté.

[00:03:06] Mais ici, c'est devenu plus professionnel et ça a élargi mon réseau de contacts et mon intérêt pour le parapente, au point que cette année, j'ai fait un voyage d'exploration en cross country avec un ancien collègue, Yassin Savoy. C'est un pilote très connu, un pilote de cross country. Et ça ouvre la porte au prochain chapitre de mon aventure aérienne, qui est le monde du cross country, que je trouve extrêmement, extrêmement intéressant.

[00:03:35] **Gavin McClurg:** Et vous avez un accent allemand. Est-ce juste parce que vous l'avez attrapé en étant en Autriche ? Vous avez passé beaucoup de temps en Europe auparavant ? Et aussi, vous n'avez pas l'air péruvien. C'est quoi votre parcours ? Vos origines ?

[00:03:48] **Alex Schweig:** C'est drôle que tu dises ça. J'ai tendance à attraper les accents assez vite. C'est vrai. C'est vrai. C'est vrai. C'est vrai. En Autriche, j'ai aussi appris un dialecte autrichien assez rustique, de montagne, en plus de l'allemand, ce qui est plutôt amusant. Ma famille est principalement d'origine européenne, mais je suis né au Pérou. Ma mère est aussi née au Pérou. Mais je suis ici avec un passeport belge, grâce au fait que mon père est né en Belgique. Ça a rendu les choses beaucoup plus faciles.

[00:04:19] **Gavin McClurg:** Tu as appris au Pérou ? À Lima, sur les sites qu'on a tous vus devant les immeubles ? Le site du relief escarpé ?

[00:04:26] **Alex Schweig:** Ouais, exactement. En gros, le site que tout le monde connaît, celui devant les grands immeubles sur la côte, s'appelle Miraflores. Je n'ai pas appris exactement là-bas. J'ai appris plus loin sur la côte, sur le site où sont allés voler les gens qui ont été expulsés du site principal. Comme j'avais 15 ans, je n'ai jamais vraiment suivi de cours pour apprendre le parapente. C'était essentiellement emprunter du matériel et jouer avec. Six mois de maniement au sol avant d'avoir jamais décollé les pieds du sol. Et pour ça, je pense que cet amour pour le maniement au sol m'a rendu bien meilleur et bien plus intuitif en tant que pilote, je dirais.

[00:05:08] **Gavin McClurg:** Est-ce que tu penses que tout ce jeu sur le deck t'a aussi mené vers l'acro ? Parce qu'on voit tous les pilotes d'acro, c'est quelque chose sur lequel on insiste tout le temps dans l'émission, sur l'importance du maniement au sol. Et sur à quel point ça peut être amusant aussi. On veut encourager les pilotes de XC à y passer beaucoup de temps. Mais penses-tu que c'est ce qui t'a mené vers l'acro ? Ou est-ce plutôt le vol en soi et le fait de simplement s'ennuyer avec le vol de crête ?

[00:05:34] **Alex Schweig:** Je vais prendre le parti des pilotes XC qui n'aiment pas le maniement au sol et dire, d'accord, ça peut être vraiment frustrant au début. Mais une fois qu'on a trouvé son rythme, ça peut être extrêmement gratifiant. Et bien sûr, à un moment donné, ce côté ludique, que ce soit la proximité avec le sol ou le fait de manipuler l'aile d'un côté à l'autre, ça peut être vraiment amusant. Le faire tourner, sauter partout. Ce genre de jeu peut, bien sûr, se transformer dans les mêmes émotions en l'air. Et dès que le vol en pente d'un côté à l'autre devient ennuyeux, on commence à chercher à se mettre à l'envers.

[00:06:09] **Gavin McClurg:** Comment as-tu commencé à te lancer dans l'acro ? Est-ce qu'il y a de bons endroits pour ça au Pérou ?

[00:06:18] **Alex Schweig:** Alors pas vraiment sur la côte. C'est un site de vol plané côtier. Le seul avantage, c'est si le vent arrive tôt dans la journée. Il tient généralement toute la journée. Et ça veut dire que tu peux faire beaucoup de, disons, passages. Mais la vérité, c'est que tu voles au maximum, au mieux, à 200 mètres au-dessus de l'océan avec des vagues, des lignes électriques en dessous de toi, une autoroute sur la côte et des bâtiments derrière toi. Il n'y a aucune possibilité de lancer un secours. Ce n'est pas un bon spot pour l'acro.

[00:06:47] Mais ça m'a permis d'accumuler un temps de vol de dingue pendant les quelques années où j'y ai volé.

[00:06:53] **Gavin McClurg:** Vous savez, j' imagine que c'est une bonne chose. Et, vous savez, quand on fait du ridge-soaring comme ça, et comme vous l'avez dit, ça devient un peu sec après peu de temps. Alors on commence à passer beaucoup plus de temps à se rapprocher des choses, vous savez, du proximity flying, à frôler le sol, et, vous savez, juste pour rendre ça plus amusant, ce qui est aussi, évidemment, dès qu'on joue avec le sol, un peu plus dangereux, mais c'est aussi une très bonne formation. Est-ce que vous avez trouvé que ça vous a aussi aidé à vous préparer pour l'acro ?

[00:07:21] **Alex Schweig:** Ouais, carrément. Carrément. Carrément. L'un des sites où on a commencé à voler dès que je me suis ennuyé à Miraflores, c'est Paracas. C'est un site de vol en pente sur la côte à environ trois heures de Lima. Ça, je peux le recommander à tout le monde. C'est un endroit magnifique, magnifique, dans le désert, à l'intérieur d'une réserve naturelle. Et tout le plaisir là-bas, c'est que tu peux voler pieds nus, tu peux atterrir sur des objets, tu peux voler très près du sol. Et cette sensibilité et ce côté ludique vont forcément se refléter dans beaucoup d'autres aspects du vol parce que tu fais des corrections tout le temps. Tu es toujours en mouvement constant. Tu ne t'arrêtes jamais d'ajuster l'angle d'attaque, le virage, le tangage de l'aile, y compris le transfert de poids aussi.

[00:08:07] Et je crois vraiment que cette intensité de jeu a un effet positif sur tous les aspects du vol. Est-ce que tu as fait de l'acro ? Non. Non. Non. Non. Le niveau en acro est assez intermédiaire. J'ai participé à la dernière Coupe du monde d'acro en Albanie l'année dernière.

[00:08:25] Mais mon intérêt actuel n'est pas vraiment de faire de la compétition de haut niveau en acro. Le niveau atteint par les pilotes en ce moment est assez dingue.

[00:08:34] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est dingue. Je me contente de...

[00:08:35] **Alex Schweig:** être un pilote intermédiaire.

[00:08:37] **Gavin McClurg:** Ouais. Comment est-ce que tu as basculé, ou est-ce que tu as déjà basculé ? Quand est-ce que le XC a commencé ?

[00:08:43] **Alex Schweig:** Ouais, pour moi au Pérou, le XC n'a jamais vraiment été une chose. Ouais. Je l'ai un peu observé de côté parce qu'il y a des pilotes de cross country et qu'il y a des possibilités de cross country. Mais le Pérou est un endroit compliqué pour voler. Les Andes sont très agressives au niveau de la géographie comme du climat. Et ça n'a jamais vraiment suscité mon intérêt. Une fois arrivé en Europe, j'ai réalisé qu'il y avait tellement de potentiel pour apprendre le cross country. Mais enfin, j'étais bien trop concentré sur toute l'histoire de mon acro ici en Europe. Et j'ai travaillé avec Yassin en tant que pilote tandem à Gelitsin. C'est un site d'acro populaire. Et à un moment donné, pendant l'un des étés où nous avons travaillé ensemble, il m'a dit : prends une aile de cross country, une aile de compétition.

[00:09:32] Tu as les compétences pour le contrôler. À ce moment-là, j'ai dit : non, je n'en ai pas. Mais il m'a dit de me prendre une aile de cross country, de me préparer mentalement et de descendre avec lui en Colombie pour faire de l'exploration. Et c'était le début de ce que j'espère être une carrière assez... longue et savoureuse dans le cross country.

[00:09:50] **Gavin McClurg:** Je vous apprécie. La dernière phrase de votre e-mail, quand vous vous présentiez à moi, était : riez un peu de notre poursuite sans vergogne d'une vie de pilotes de sacs volants à travers le ciel avec grâce et tact. C'était une super phrase. Des sacs volants. J'adore ça. À travers le ciel avec grâce et tact. Qu'est-ce que la grâce et le tact signifient pour vous ?

[00:10:14] **Alex Schweig:** Pour moi, il est assez important d'avoir un style distinctif. Je pense que l'une des choses que nous pouvons dégager dans notre quête de vol, ce n'est pas seulement nos émotions, mais aussi notre style, en l'air comme au sol. Il est important pour moi de montrer qui je suis en volant, non seulement pour que les gens puissent m'identifier, mais aussi pour que je cherche toujours une certaine harmonie et une certaine grâce dans mon pilotage. De la même manière que la signature d'un grand chef peut être reconnue par la façon dont il joue avec les saveurs. J'aimerais vraiment que la marque de mon vol soit immédiatement visible en l'air.

[00:10:55] **Gavin McClurg:** Je n'ai jamais entendu d'analogie entre la cuisine et le pilotage. On parle tout le temps d'échecs dans le ciel et de "flying chess". Je suis aussi un passionné de cuisine. Je ne suis pas un chef de votre niveau, loin de là. Mais la cuisine au Pérou est mondialement connue de nos jours, surtout à Lima. C'est une analogie intéressante pour lier la nourriture au style, le style culinaire et la complexité des saveurs au pilotage. J'aime ça. C'est intéressant.

[00:11:26] **Alex Schweig:** Ouais, je pense qu'il y a une certaine analogie à faire entre les activités que l'on poursuit dans la vie. Qu'il s'agisse d'escalade, de ski, de cuisine, de musique ou de pilotage. Je pense que chacun peut y mettre sa propre touche. Et je trouve qu'il est assez important d'affiner cette distinction. Pas seulement... pas dans le sens où il faudrait en faire une démonstration ou que les gens doivent le reconnaître instantanément. Mais cela vous donne un objectif magnifique à poursuivre en affinant constamment votre propre style et votre propre image. Et aussi celle de vous-même. Parce que pour moi, la motivation est primordiale. Je pilote depuis presque 12 ans maintenant. Et c'est complexe de gérer ma motivation. De m'assurer que je ne perde pas l'envie de piloter.

[00:12:13] Pour s'assurer que le pilotage reste toujours un plaisir. Et quelque chose dont je peux toujours apprendre. Pour que le pilotage ne devienne pas une routine. Parce que c'est là que, je suppose, ça peut devenir assez dangereux. Quand ce n'est plus qu'une routine et que ça devient négligent. Et que tu ne te soucies plus de montrer ton style ou de le perfectionner. Ou de travailler ta technique ou d'apprendre. Quand ça devient une activité secondaire faite sans attention.

Je suppose que c'est là que ça peut aussi devenir assez

[00:12:37] **Gavin McClurg:** dangereux. C'est l'un des chapitres de mon livre : tuer la complaisance. Parce que la complaisance tue. C'est... Ouais, c'est bien que tu en parles. Will Gadd en parle... J'ai fait cette expédition avec lui il y a plusieurs années à travers les Rocheuses. Et pour lui, le style était vraiment important. Comment est-ce que tu vois le style... Tu as mentionné le style plusieurs fois maintenant. Comment le conçois-tu ?

[00:13:01] **Alex Schweig:** Ouais, pour moi, c'est la marque distinctive qu'un pilote laisse dans son vol. Ça peut se reconnaître en acro. C'est assez facile à remarquer. Tu as des pilotes qui ont un style très agressif. Ou tu as des pilotes qui ont un style très technique et propre. Et c'est ce que j'aime voir. En cross country, c'est plus... Enfin, pas toujours plus subtil. Il y a des pilotes qui ont un style très "sauvage", pour ainsi dire. Ils partent devant le groupe et ne se soucient pas vraiment du choix de trajectoire des autres, ils font juste leur truc. Ouais, comme Yassin. Tu apprends auprès du roi. Tu apprends auprès du roi.

[00:13:37] C'est un plaisir d'apprendre avec lui. C'est un sacré personnage. C'est un très bon ami. Mais il a un style très distinctif dans le sens où... C'est un très bon ami. Il va de l'avant avec ses propres choix de trajectoire sans trop se soucier de ce que le groupe veut faire. Donc, d'une certaine manière, c'est un style très particulier. D'autres seront mathématiques, calculateurs, comme des joueurs d'échecs très contemplatifs. Ça dépend vraiment. Pour moi, il s'agit de tendre vers une esthétique avec laquelle je peux être complètement satisfait. Et ça m'identifie en tant que personne, en l'air comme au sol. Vous avez

[00:14:14] **Gavin McClurg:** Tu as dit que tu avais appris l'allemand pour pouvoir vraiment apporter ta passion dans un endroit où tu peux faire des heures. Tu sais, Kurlitzin est l'un des meilleurs au monde parce que tu as le site d'acro, un cross country incroyable et généralement une météo assez bonne pour le cross country. C'est une zone que je connais très bien. C'est très spécial dans les Alpes, comme la plupart des Alpes, pour le vol. Quand tu dis "travailler", est-ce que c'est du travail en tandem ? Est-ce que tu travailles dans le parapente ou est-ce que c'est avec Chef ? Est-ce que c'est les deux ?

[00:14:45] **Alex Schweig:** Non, la cuisine, c'est quelque chose que j'ai mis de côté.

[00:14:50] En gros, vers 2015, j'ai pris la décision de mettre la cuisine de côté pour un moment et de me consacrer à une carrière dans le parapente. Pour dire, la façon la plus simple de commencer était le vol en tandem. Travailler dans une école de vol ne paie pas vraiment très bien. Le vol en tandem est une bonne opportunité pour avoir une saison très intense et ensuite prendre le reste de l'année pour se consacrer à son travail. Alors j'ai décidé de faire mes propres vols. Les opportunités que j'ai trouvées en Autriche pour le vol en tandem étaient très bonnes. Pas seulement ça, les opportunités que j'ai trouvées pour rejoindre une communauté. Kurlitzin n'est peut-être pas le meilleur endroit pour l'acro. Je dirais que c'est Organia dans tous les cas. Mais la communauté qui se rassemble à Kurlitzin est très unique. Je pense que c'est une communauté totalement unique.

[00:15:36] Il n'y en a qu'un seul dans le monde et il est juste là. Tout tourne autour d'un camping appelé Camp Candy, pour ceux qui le connaissent. C'est un mélange tellement coloré et riche de personnes du monde entier qui viennent soit pour faire de l'acro, soit pour suivre des formations de sécurité, ou juste pour passer leur temps à être heureux et colorés.

[00:15:57] **Gavin McClurg:** Tu as 12 ans maintenant et ça a l'air d'être assez varié. Tu sais, tu as fait le, tu as appris à Miraflores et tu as fait le soaring de crête et ensuite l'Acro. Et maintenant tu es dans, tu sais, l'un des lieux géants pour, tu sais, c'est un peu une montagne. C'est

[00:16:13] **Alex Schweig:** une sorte de

[00:16:13] **Gavin McClurg:** Annecy, c'est le genre d'endroit idéal pour s'entraîner et voler. Tu as parlé de motivation. Est-ce qu'il t'est arrivé d'avoir plus de mal à te motiver, à te forcer à sortir et, tu sais, à accumuler tes heures ?

[00:16:30] **Alex Schweig:** C'est clair. Il y a eu quelques moments dans ma carrière de pilote où j'ai failli carrément arrêter le sport parce que je me suis trop poussé. J'ai une faible tolérance à la frustration. C'est quelque chose que j'ai appris. C'est quelque chose qu'il faut reconnaître et gérer avec précaution.

[00:16:48] Alors, c'est sûr, il y a eu des moments où j'étais en colère contre le vol, où j'étais en colère parce qu'on passait tellement de temps juste à attendre les bonnes conditions. J'étais en colère parce que le vol acrobatique est avant tout une quête de répétition, de répétition et de répétition, et parfois de refaire les mêmes erreurs encore et encore. Et quand on ajoute le risque à tout ça, ça devient encore plus compliqué à gérer. Mais l'une des choses importantes pour moi, c'est de garder les choses fraîches, de mélanger avec d'autres sports de plein air. En ce moment, l'une de mes plus grandes passions, c'est le ski et le ski de randonnée. Et c'est quelque chose que je peux très facilement mélanger avec le vol en haute montagne, par exemple. Faire une longue randonnée en ski et voler en descente, ou même voler en montée pour ensuite redescendre en ski.

[00:17:36] **Gavin McClurg:** Ouais, ça rend les choses plus fun, non ? Quand on mélange les activités, c'est un peu plus facile. Ça apporte une petite étincelle.

[00:17:45] **Alex Schweig:** Et je vois beaucoup, bien sûr, je vois beaucoup de jeunes autour de moi qui pratiquent ce sport très intensément. Et ils atteignent un niveau de compétence incroyable en très peu de temps. Parfois, ça me rend un peu jaloux parce que je regarde depuis combien de temps je vole et que parfois, je ne peux pas faire toutes les figures que certains des plus jeunes font. Mais ensuite, j'ai réalisé que pour moi, la quête du vol libre est beaucoup plus une chose durable. Je veux faire ça pour les, je ne veux pas donner de chiffre, mais pour les prochaines années. Et dans ce sens, j'ai tout le temps du monde pour diversifier et explorer différentes directions dans le vol, tant que ça me garde en sécurité, heureux et motivé.

[00:18:28] **Gavin McClurg:** Tu as quel âge, Alex ?

[00:18:30] **Alex Schweig:** J'ai 27 ans pour le moment.

[00:18:32] **Gavin McClurg:** D'accord, c'est encore assez jeune, 12 ans. J'essaie juste de faire le calcul là. Donc tu as appris tôt, à 15 ou 16 ans.

[00:18:39] **Alex Schweig:** J'ai fait mes premiers vols en solo à 15 ans. C'est une histoire assez drôle parce que, je suppose, elle a été racontée encore et encore dans l'histoire du parapente, mais je faisais du maniement au sol sur le matériel d'occasion de quelqu'un. J'avais déjà hâte de décoller. Quelqu'un m'a donné une radio, l'a allumée, et j'ai décollé. Dès que j'ai décollé, la batterie a lâché. J'ai dérivé pendant environ une demi-heure, puis j'ai atterri tout seul. Et là, j'ai décidé que j'étais un pilote. Et quelques années plus tard, j'ai même obtenu ma propre licence. Est-ce que vous avez déjà eu des accidents ?

[00:19:12] C'est... C'est une bonne question. Je me suis tenu très, très loin des risques. Enfin, pas pour dire "sans aucun risque". Disons que je me suis tenu à l'écart des rencontres inattendues avec la planète. Disons les choses comme ça.

[00:19:27] **Gavin McClurg:** C'est une bonne façon de le dire. Vous

[00:19:30] **Alex Schweig:** n'as pas touché le sol

[00:19:30] **Gavin McClurg:** Fort ? Tu l'as juste frappé normalement ?

[00:19:33] **Alex Schweig:** Oh non, j'ai touché le sol assez fort pour rebondir, mais pas assez pour causer de dommages durables. Il est tout à fait dans mon intérêt de faire en sorte que ça reste comme ça.

[00:19:42] **Gavin McClurg:** Hmm. C'est un bon point. Comme je l'ai souvent dit, je ne me suis pas lancé dans ce sport avant mes 30 ans, vers la trentaine. Et je me suis souvent dit qu'au vu de mon passé, de mon amour pour la vitesse, le ski alpin et de tout ce que j'ai fait quand j'étais jeune, je ne sais pas si j'aurais survécu à ce sport si je l'avais fait comme tu l'as fait, à cet âge-là. Enfin, je me suis souvent dit que j'étais plutôt doué. Je pense être content d'avoir... D'un côté, je suis un peu déçu. Je veux dire, on apprend mieux quand on est plus jeune. Et j'aurais adoré faire l'X-Alps il y a 20 ans au lieu de commencer à 42 ans. Tu sais, quand on est clairement passé son pic physique.

[00:20:28] Mais d'un autre côté, je me suis dit : mon Dieu, si j'avais fait ça à 15 ou 16 ans, je me serais tué. Vous savez, je n'avais pas le respect que j'ai aujourd'hui pour la mort et pour le risque. Et puis, j'étais un peu... j'ai été assez insouciant pendant longtemps. Surtout à l'époque de mes compétitions de ski alpin. Alors je me demande comment, vous savez, on veut que les jeunes se lancent dans ce sport. Vous, vous vous y êtes mis jeune. Quelle est la différence selon

vous, ou qu'est-ce que vous pouvez dire aux auditeurs qui sont peut-être plus jeunes, comme un petit avertissement ? Je ne cherche rien de précis. Ne dites pas, vous savez, "fais attention" ou "va doucement". Mais vous savez, on n'est pas du tout le même à 15 ans qu'à 35 ans.

[00:21:14] **Alex Schweig:** À 100 %. Un truc qui a probablement fait une grande différence pour moi, c'est que je ne faisais aucun sport du tout. Je ne m'intéressais pas aux sports avant d'avoir commencé le parapente. Ah, d'accord. Donc le parapente était une activité pour moi. Sinon, j'étais plutôt un enfant casanier. Et ça m'a rendu beaucoup plus réflexif, je dirais. Ça m'a poussé à me punir un peu plus sévèrement pour mes erreurs et à vraiment essayer de me sanctionner à chaque fois que je me mettais en danger. Je réfléchissais beaucoup là-dessus parce que je n'avais jamais été exposé à ce genre de danger auparavant dans ma vie. Et avec le parapente est venue aussi la poursuite d'autres sports et quelques blessures sur le côté. Par exemple, je me suis mis à fond au VTT, surtout au downhill, et c'est là que les blessures ont commencé à arriver.

[00:22:04] Et j'ai fini par quitter le sport parce que je pensais que ce n'était pas tenable pour moi. Donc, une chose que je recommanderais probablement aux jeunes pilotes, c'est de bien réfléchir à la durée pendant laquelle ils veulent pratiquer un sport et de ne pas faire un burn-out dès les premières années. J'ai vu beaucoup trop de talents incroyables atteindre un niveau très élevé pour ensuite disparaître. Je pense qu'il est bon d'avoir en tête combien de temps on veut pratiquer un sport, quels pourraient être ses objectifs, ce qu'on est prêt à risquer, et combien on est prêt à investir pour atteindre un certain niveau de maîtrise. Si quoi que ce soit, c'est juste pour réfléchir davantage aux choses que nous faisons, pour réfléchir davantage aux moments où nous nous exposons à des risques inutiles.

[00:22:52] Et avoir l'esprit ouvert face aux commentaires des autres. On sait tous qu'il y a une catégorie de pilotes qui restent au sol au décollage pour dire à tout le monde à quel point les conditions sont dangereuses, mais qui ne volent jamais, même quand les conditions sont parfaites. Et... Mais c'est correct de les écouter, mais c'est aussi correct de développer des critères pour digérer le genre d'informations qui vous sont réellement utiles. Je suppose qu'il faut avoir l'esprit ouvert, écouter les gens plus expérimentés, mais ne pas forcément tout gober ce que...

[00:23:26] **Gavin McClurg:** tout le monde vous le dit aussi. Ouais, c'est un autre chapitre du livre. Je pense que c'est parfois difficile pour les pilotes chevronnés. C'est assez facile de faire la part des choses, mais j'imagine que c'est compliqué. Je ne m'en souviens pas vraiment. Quand je débute dans le sport, je volais plus dans des endroits où il n'y avait pas beaucoup de monde. Je n'ai donc pas eu à gérer ça trop souvent. Mais j'imagine que c'est dur de faire le tri quand on est un pilote de 100 heures. Qui sont les gars qui font constamment du "ground-sucking" sans raison particulière par rapport aux gens qu'il faudrait vraiment écouter ? Ça pourrait être Chrigel au décollage qui parle de conditions difficiles. Là, on veut probablement l'écouter.

[00:24:08] **Alex Schweig:** Ouais, exactement. Si quelqu'un te fait des retours, je pense qu'il est plutôt important de rester ouvert et de voir qui est réellement de l'autre côté du micro. À mes débuts, ma motivation a pas mal été remise en question. Ma quête de l'acro et de l'acro à haut niveau a été pas mal freinée par le fait que personne ne faisait d'acro sur la côte. Tout le monde voyait ça comme quelque chose d'intensément dangereux. Et on m'a écarté de cette poursuite si intense parce que c'était perçu comme quelque chose qui pourrait causer un accident public et faire fermer notre site de vol. Et au final, en allant en Europe et en trouvant une telle masse de gens qui pensent comme moi, une telle masse de jeunes qui accepteraient ce genre d'activité et diraient que ce que tu fais est parfaitement correct.

[00:24:53] On est en fait bien plus "sendy" que vous. Vous êtes plutôt conservateur par rapport à toute la variété de fous furieux qu'il y a là-bas. Ça m'a vraiment ouvert les yeux.

[00:25:05] **Gavin McClurg:** Ouais, je pense que c'est l'un des points les plus importants. Si tu veux devenir bon, il faut vivre dans un endroit propice au vol. Et je trouve que c'est tellement crucial, mais souvent négligé. Il faut être dans un endroit où tu peux accumuler des heures, et où il y a des pilotes bien meilleurs que toi.

[00:25:20] **Alex Schweig:** À 100 %. Je pense que l'une des choses les plus importantes, c'est de s'entourer de pilotes bien, bien meilleurs que soi. On apprend par osmose, pour une fois. On a un point de référence et on peut se situer sur l'échelle de compétence. On identifie ensuite son propre chemin pour atteindre un niveau similaire au leur. Pour l'instant, je n'ai pas de domicile fixe. En ce moment, je bouge simplement là où je peux accumuler le plus d'heures de vol. C'est

aussi un beau défi d'organiser sa vie en fonction des conditions de vol.

[00:25:58] **Gavin McClurg:** Tu as commencé à faire des compétitions récemment. Je crois qu'en 2020, tu as fait ta première à Columbia, si je me souviens bien. J'aimerais beaucoup savoir ce que tu apprends avec des gars comme Yassin, comment se passe ta progression et quels sont tes objectifs pour l'avenir.

[00:26:17] **Alex Schweig:** En fait, mes deux premières compétitions de haut niveau ont eu lieu cette année, donc en 2021. J'ai fait le Columbia Open et j'ai ensuite été accepté en tant que wildcard au British Open à Roldanillo.

[00:26:31] C'était une révélation. C'était juste cette année ?

[00:26:33] **Gavin McClurg:** Tu viens juste de faire ton

[00:26:34] **Alex Schweig:** première comp. C'était juste cette année. Oh, wow.

[00:26:35] **Gavin McClurg:** D'accord. Ouais.

[00:26:36] **Alex Schweig:** J'ai le Niviuk Open en mai. À partir de là, je dois encore organiser le reste de mon calendrier. C'était une véritable révélation de voir le niveau des pilotes en compétition, la vitesse à laquelle ils calculent, leur maîtrise de leurs ailes, et à quel point ils sont bons pour monter ; c'est vraiment une révélation. Je dirais que c'est la plus grande différence entre

[00:27:05] être performant en acro et savoir garder une aile ouverte ne vous apprendra pas à monter vite. C'est une compétence totalement différente.

[00:27:13] **Gavin McClurg:** Le British Open, je n'y ai pas participé cette année, mais j'y suis allé les années précédentes. C'est une vitesse digne de la Coupe du Monde. Cette année, je l'ai regardé de loin. C'est rapide. Qu'est-ce que tu en as pensé ? Est-ce que c'était encourageant ou est-ce que c'était vraiment, vraiment humiliant pour les deux ? Oh, j'ai adoré.

[00:27:30] **Alex Schweig:** J'ai adoré. Beaucoup ont dit que la vitesse de l'Open britannique cette année était similaire à celle de la PWC, ce qui est logique parce que la plupart des pilotes de la PWC cette année l'ont utilisée comme échauffement. Ouais. Ça m'a ouvert les yeux de réaliser tout ce qu'il me reste à faire avant d'approcher du niveau d'un pilote de haut niveau. Mais ça m'a aussi donné une bonne idée du fait que je suis déjà dans une bonne position pour commencer. Je peux pousser avec confiance sur une deux lignes. En fait, le temps que j'ai passé en Colombie, donc environ 60 heures de vol sur des deux lignes et 1 500 kilomètres de vol là-bas, c'était la première fois que je passais du temps sur des deux lignes.

[00:28:18] Alors, je suis arrivé en Colombie et deux jours plus tard, avec seulement trois heures de sommeil, je volais à 70 000 pieds derrière Yasin sur un Zeolite.

[00:28:29] **Gavin McClurg:** Amusant. C'est un bon moment.

[00:28:32] **Alex Schweig:** Ouais, c'est toute une expérience, je dirais. Et puis suivre le rythme de Yasin dans l'arrière-pays de la Colombie pour faire de l'exploration, c'était intéressant pour le moins. Quant aux compétitions, je dirais que la chose qui fait une énorme différence, c'est l'escalade. Parce que pour le vol plané, trouver de bonnes lignes quand on vole en groupe, c'est possible, ce n'est pas si difficile. Mais être celui qui arrive, même si on arrive bas sur la thermique, et être celui qui atteint la base des nuages en premier ou l'altitude à laquelle on veut lâcher cette thermique pour repartir à fond, c'est un art en soi.

[00:29:15] **Gavin McClurg:** Quelles petites choses as-tu retenues en suivant Yasin ? C'est un bon grimpeur. Son point faible, c'est l'impatience, mais c'est quelque chose qu'on adore tous chez lui. Il est toujours en tête. C'est fantastique à regarder.

[00:29:34] Russ, qui a gagné les Championnats du Monde cette année, parle toujours de discipline. Donc Yasin ne le dirait probablement pas, je ne pense pas qu'il dirait qu'il a beaucoup de discipline. Mais il adore se dépasser. Par contre, je suis curieux, au fait de pouvoir voler avec lui en dehors du cadre de la compétition, de ce que tu as appris en le suivant dans le ciel.

[00:29:54] **Alex Schweig:** Je n'appellerais pas ça de l'impatience. J'appellerais ça de la sélectivité. Si une thermique n'est pas bonne, si elle n'a pas assez de punch, il va carrément l'ignorer. Alors que quelqu'un qui apprend à peine ou quelqu'un de plus conservateur comme moi va probablement tourner dans un +0,2 et se dire : « OK, je prends de la hauteur, c'est parfait », sans aller chercher à transiter à nouveau pour trouver cette grosse thermique qui vous attend à deux kilomètres de là.

[00:30:24] **Gavin McClurg:** Ouais. Apprendre quand il faut passer outre. Peut-être parfois un peu plus lentement, mais simplement ralentir un peu si tu te prends une bulle au lieu de tourner, c'est l'un des aspects critiques pour réussir en compétition. Parce que quand ça commence à aller vraiment vite au niveau de la Coupe du Monde, un virage mal exploité, tu ne veux pas reculer. Tu ne rattraperas plus jamais le groupe de tête. Donc ça devient une compétence vraiment cruciale : savoir ce qui est bon et ce qui devrait juste être bon. Quand faut-il passer à autre chose ?

[00:31:00] **Alex Schweig:** Ouais, le truc le plus dingue dans la compétition, c'est que chaque fois que j'ai pris une mauvaise décision, j'ai vécu ce moment d'horreur où je me retrouvais tout en bas, à chercher mes marques, en essayant de reprendre de la vitesse, pendant que je voyais tout le peloton passer au-dessus de moi à 65 kilomètres par heure. C'est une histoire d'horreur qui se déroule sous tes yeux.

[00:31:23] Mais c'est de vraies montagnes russes émotionnelles. Je veux dire, l'acro, c'est quelque chose que j'adore et que j'adorerai pour toujours. C'est très intense. C'est très gratifiant. C'est un plaisir instantané. Mais les montagnes russes émotionnelles tout au long de la journée qui se déroule lors d'une compétition de cross country et en participant à un événement comme celui-ci, c'est incroyable. Parce que votre cœur peut tomber au fond de l'océan alors que vous êtes à 50 mètres du sol, juste en train de galérer dans un endroit venteux. Et puis, à nouveau, vous êtes en tête du groupe sur une grosse thermique avec tous ces pilotes de classe mondiale qui s'éloignent à toute allure et vous êtes celui qui se détache, ce qui m'est arrivé une fois en compétition. C'est une telle sensation d'accélération. C'est incroyable.

[00:32:09] **Gavin McClurg:** Quels sont tes objectifs, Alex ? Tu as eu ce mélange assez sympa de différents aspects du vol : le vol de proximité, l'acro, et plus récemment le cross country. Il y a eu aussi un peu de vol d'exploration avec Yacine ces 12 dernières années. À quoi ressemblent pour toi les deux prochaines années et les cinq prochaines ?

[00:32:30] **Alex Schweig:** Je dirais que les prochaines années seront plutôt consacrées à la compétition de cross country, tout en maintenant mon niveau actuel en acro et en continuant à le développer. Il y aura probablement aussi un peu de vol d'exploration, quelque chose qui me tient vraiment à cœur. Et d'ici cinq ans, j'aimerais commencer à participer à des courses de marche et vol. Ce sera probablement l'un de mes plus grands défis, car c'est la première fois de ma vie que je suis une personne physiquement active, et je veux vraiment être au niveau et en forme pour participer à ce genre de compétitions, mais je dois le faire de manière à ne pas me blesser par surmenage, car c'est un type de blessure que j'ai déjà eue à force de voler. Le vol est terrible pour les épaules, pour donner un exemple.

[00:33:17] **Gavin McClurg:** L'acro est terrible pour les épaules, oui, en effet.

[00:33:21] **Alex Schweig:** Faire de l'acro et atterrir 300 tandems par saison n'est pas non plus très bon pour les épaules.

[00:33:25] **Gavin McClurg:** Ouais, je n'y avais pas pensé. Parle-moi des tandems. C'est quelque chose que j'ai toujours évité très consciemment pendant toute ma carrière de pilote, parce que j'entends dire — ça dépend de qui vous interrogez — si vous parlez à certains pilotes de tandems comme Seb Espina, il adore ça, il pense que ça aide vraiment son pilotage, et c'est, vous savez, ça rapporte bien, mais il aime vraiment cet aspect-là, le partage, le fait de voler avec quelqu'un. Mais si vous parlez à beaucoup de pilotes de tandems, ils vous diront que la seule chose à ne pas faire si vous voulez devenir un bon pilote, c'est de faire des tandems.

[00:33:56] **Alex Schweig:** Qu'est-ce que tu en penses ? Je fais des tandems depuis six ans maintenant.

[00:34:04] Je vais dire une chose sur le vol en tandem : c'est merveilleux de partager la joie de voler avec quelqu'un qui n'a aucune responsabilité envers le sport, dans le sens où ils sont juste là pour vivre ces 15 minutes de pur plaisir, et vous leur montrez cette toute nouvelle perspective sur la vie. Et quand on apprend à voler, nos premiers vols, c'est comme être passager en tandem. Tout est nouveau, tout est magnifique, cette nouvelle sensation de vol est indescriptible, et elle vous est présentée. Et cet émerveillement, cette admiration s'estompent lentement et repartent de plus belle chaque fois que

vous découvrez une nouvelle manœuvre acro, chaque fois que vous volez dans un nouvel endroit. Mais avec le temps, ça finit par s'user un peu, et avec le vol en tandem, je sens...

[00:34:49] on absorbe un peu ça de la personne devant vous. Chaque fois que vous faites un tandem et que vous rendez quelqu'un intensément heureux, vous absorbez cette conscience renouvelée du plaisir de voler. Alors, j'apprécie énormément ça, c'est juste une raison de passer énormément d'heures en l'air au cours de l'année. Ça me permet aussi d'être très flexible avec mon emploi du temps.

[00:35:11] C'est une bonne motivation pour être un pilote extrêmement sûr, il n'y a pas droit à l'erreur en vol en tandem. Personne ne s'en fout si vous vous posez sur le derrière, personne ne s'en fout si vous faites, quel que soit le genre de figures que vous faites dans le ciel.

[00:35:26] Pour le vol en tandem, il faut démarrer parfaitement à chaque fois, quelles que soient les conditions, et s'assurer que la personne devant vous a la confiance nécessaire pour vous confier sa sécurité. Il n'y a pas de place pour l'erreur et il ne faut prendre aucune décision stupide.

[00:35:43] **Gavin McClurg:** Ouais, j'imagine que c'est un aspect important de notre sport, ce côté, tu sais, rester vigilant face à la complaisance. Je suis sûr que quand tu fais juste des tours, ou des sliders, et que tu fais un peu, entre guillemets, la même chose encore et encore, même si le vol en tandem n'est jamais, aucun vol n'est jamais identique à un autre. Mais j'imagine que c'est quelque chose que tu dois te rappeler très régulièrement. Est-ce que c'est le cas, ou est-ce que c'est juste naturel ?

[00:36:11] **Alex Schweig:** Non, c'est tout à fait vrai. On a tendance à devenir vite complaisant avec la répétition, c'est quelque chose que je remarque. Et chaque fois que je remarque une erreur dans ma routine, quand je fais une course ou quand je fais du tandem, j'ai une routine très, très structurée qui va du moment où je pose mon sac au sol jusqu'au moment où je pousse un passager d'une montagne. Et chaque fois que je remarque une erreur que j'ai commise dans cette routine, j'essaie d'être assez dur avec moi-même parce que cela pourrait compromettre la sécurité de quelqu'un, et la mienne aussi. Je ne suis pas intéressé par le fait de blesser qui que ce soit, et je suis le moins intéressé par le fait de me blesser moi-même. Comment

[00:36:50] **Gavin McClurg:** À votre avis, combien de personnes sur 100, d'accord, si vous prenez 100 personnes pour un vol en tandem, combien de ces 100 décident : « Je veux faire ça, je veux devenir pilote » ?

[00:37:00] **Alex Schweig:** Je dirais que ce n'est pas très nombreux.

[00:37:03] Just the pursuit of flying, honestly, I don't know. Je pourrais donner un chiffre, mais ce serait faire semblant de savoir. Mais ce n'est pas énorme. Juste la poursuite du vol, ce n'est pas énorme, non. Je dirais que la poursuite du vol est une chose tellement technique et que c'est un tel engagement en termes de temps, d'argent, de dévouement et de bande passante mentale. La plupart des gens avec qui je vole, du moins dans l'endroit où je vole, parce que c'est un lieu touristique, un site de vacances en famille, ils sont juste là pour le plaisir.

[00:37:39] **Gavin McClurg:** Ouais, je suis fasciné par ça. Pourquoi, tu sais, tu es assez intéressant. Je ne sais pas s'il y a beaucoup de gens qui se mettent à ce sport sans avoir un passé très sportif. Et je suis toujours fasciné par ça avec mon propre groupe d'amis. La plupart de mes amis, je veux dire presque tous ceux avec qui je fais des trucs assez fous, que ce soit de la motoneige en arrière-pays ou du ski de randonnée.

[00:38:11] Je suis un peu comme toi avec le VTT. J'ai fini par arrêter. Je me suis blessé bien trop souvent. Mais là, ce sont des gens très compétents qui ont passé toute leur vie en extérieur. Ils ne s'intéressent pas au vol. Ils adorent mes histoires, ils aiment regarder les films et ils sont fascinés, mais ils ne sont même pas assez intéressés pour aller faire un vol en tandem. C'est intéressant.

[00:38:36] C'est l'un de ces trucs que je pense que la plupart d'entre nous ont en nous quand on est enfants. On regarde les oiseaux et on veut voler. Moi, je voulais vraiment voler, mais je ne me suis pas mis au vol avant d'avoir la trentaine. Je ne me suis pas mis au vol avant d'avoir la trentaine. Je ne savais pas vraiment ce que c'était avant ça. Mais on ne le voit pas comme vous ici aux États-Unis, dans les Alpes. Ce n'est pas partout comme dans les Alpes. C'est assez caché. Mais oui, la question est : pourquoi pensez-vous que cela ne touche qu'un très petit pourcentage de personnes ? Parce

que quand vous prenez des passagers en tandem, ils ne connaissent rien à tout ce qui concerne le matériel ou le temps. Ils se disent juste : « Oh, je vole. C'est plutôt cool. Je veux m'y mettre. » Mais on dirait que ce n'est pas le cas.

[00:39:20] **Alex Schweig:** Je dirais que voler est quelque chose avec lequel on naît. Ce désir de lever les yeux vers le ciel et de vouloir être là-haut, je pense qu'on naît avec ou pas. On peut certainement s'y mettre avec le temps, mais j'ai l'impression que c'est un rêve qui est comme un gène. C'est en vous. Vous pouvez choisir de l'exploiter ou non. J'étais un enfant plutôt geek. J'ai passé la majeure partie de mon enfance à lire et à me consacrer à une activité qui n'avait pas vraiment de rapport avec le sport. À un moment donné, c'est devenu une obsession pour les avions. J'étais très passionné par la construction et le pilotage d'avions télécommandés. Et cela m'a mené au parapente. Parce qu'à un moment donné, j'ai réalisé que ces avions que je construisais et la joie que je prenais à les piloter n'étaient pas suffisants.

[00:40:11] Et dès que j'ai vu des gens voler par eux-mêmes, cette étincelle et ce rêve sont nés en moi : celui de prendre part à cela. Et au début, il n'y avait aucune ambition. Il n'y avait absolument aucune envie de faire quoi que ce soit, si ce n'est de simplement rester assis dans ce fauteuil dans le ciel et d'observer le monde d'en haut, depuis cette position très contemplative, presque méditative.

[00:40:33] Mais cela est devenu peu à peu la quête qu'elle est aujourd'hui, mêlée à celle d'être un athlète de montagne multisports, participant à un haut niveau à des compétitions, ce qui est quelque chose que je n'avais jamais souhaité avant cette année. Ce fut un parcours intéressant. Et s'observer de l'extérieur est aussi très gratifiant. Le vol m'a apporté tout ce que j'ai dans la vie. Une transformation personnelle, un mode de vie très, très enrichissant et varié, des amis, un travail, des voyages... je pense avoir volé dans environ 13 pays différents à ce jour.

[00:41:13] Alors oui, la quête du vol est quelque chose que je pratique depuis longtemps. Je dirais que c'est soit quelque chose de profondément ancré en vous, soit quelque chose que vous pouvez apprécier et pratiquer en tant que passager, mais vous ne serez pas attiré par ça parce que vous pensez que c'est trop extrême ou trop compliqué, ou simplement parce que vous n'êtes pas porté à vivre cette expérience en permanence.

[00:41:35] **Gavin McClurg:** Avec ton expérience en acro, que dirais-tu de l'importance du SIV et du XC ?

[00:41:43] **Alex Schweig:** Je dirais que les pilotes de cross country ont encore du chemin à parcourir. J'ai observé quelques incidents en vol en Colombie. J'ai vu des situations très intéressantes, pour ne pas dire plus, y compris un tonneau complet d'une rotation après une fermeture asymétrique sur un ENSO. C'était très, très instructif à voir de loin. Mais ça me montre, oui, mais ça me montre que le niveau de SIV que beaucoup de pilotes de cross country de haut niveau possèdent est insuffisant. Et je dirais que n'importe quelle quantité d'entraînement en acro et n'importe quelle quantité d'entraînement au contrôle, y compris le maniement au sol et le vol au ras du sol ou les jeux,

[00:42:28] n'est pas seulement gratifiant, mais cela va augmenter de manière exponentielle le niveau de sécurité de n'importe qui dans cette quête du cross country. Parce que pour être honnête, ces ailes de cross country, elles ne sont pas... elles peuvent être extrêmement agressives.

[00:42:43] dans des situations précises, mais je dirais qu'une aile acro est plus exigeante quand elle devient incontrôlable. Les choses arrivent plus vite. Et le fait de devenir proactif dans le contrôle d'une aile acro tout au long des manœuvres et du processus d'apprentissage de l'acro vous donne beaucoup de bande passante mentale pour pouvoir jouer avec quand vous êtes en situation d'urgence. Parce qu'il y a beaucoup de choses que vos mains font sans que vous ayez jamais l'idée de ce qu'elles font.

[00:43:18] **Gavin McClurg:** Qu'est-ce que tu aimerais voir davantage dans notre sport, Alex ? Tu es dans un pôle majeur, mais selon toi, qu'est-ce qui manque ? Que ce soit au niveau de la formation, de la sécurité, de l'enseignement, des ailes ou de l'équipement ?

[00:43:33] **Alex Schweig:** J'aimerais que la formation suive un parcours plus naturel, car pour les élèves, quelqu'un qui sort tout juste de l'école de pilotage a une carrière très déroutante devant lui. J'aimerais que la formation suive un chemin qui les guide, selon leurs intérêts, vers une progression sécurisée pour atteindre leurs objectifs. Parce qu'en ce moment, vous sortez de l'école en tant que pilote débutant et vous êtes pratiquement livrés à vous-mêmes. Vous pouvez décider de suivre un cours de cross country, vous pouvez décider de vous inscrire à une formation de sécurité, mais ce sont des

choses très, très spécifiques et il n'y a pas vraiment de lien qui les unit.

[00:44:19] **Gavin McClurg:** Je suis étonné que ce sujet revienne tout le temps, peu importe à qui je parle ou d'où ils viennent. Je sais qu'il y a des endroits où la formation est meilleure qu'ailleurs, et je ne vais pas être spécifique là-dessus, et il y a bien sûr des instructeurs meilleurs que d'autres, mais c'est le cas dans n'importe quel sport ou activité que nous entreprenons. Mais cette idée de l'oiseau qui quitte le nid, de se faire éjecter du nid, est incroyable dans notre sport. C'est quelque chose qui revient encore et encore. Vous pouvez passer par le système APPI ou un autre, mais à un moment donné, vous avez "fini" votre formation initiale et puis, au revoir.

[00:45:06] Bonne chance.

[00:45:09] C'est un peu... C'est un peu hallucinant. Ce n'est pas étonnant que je pense que nous voyons... que nous ayons le taux d'attrition que nous avons, ainsi que le taux d'accidents que nous avons.

[00:45:18] **Alex Schweig:** Ouais, le problème c'est que notre sport est d'une complexité et d'une portée tellement inimaginables qu'il est difficile de créer un système d'éducation qui englobe les intérêts de tout le monde, je dirais. Ouais, on sort du nid avec un ensemble de compétences très, très basiques qui sont certainement insuffisantes pour... la plupart des situations en vol, sauf pour décoller dans des conditions parfaites, voler en descente dans des conditions parfaites, faire un peu de thermique dans des conditions parfaites et atterrir dans des conditions parfaites. Mais... le problème vient du fait que ce n'est pas... ce n'est pas non plus un sport conventionnel. C'est, après tout, de l'aviation. C'est, après tout, extrêmement technique et extrêmement basé sur la réaction.

[00:46:06] Et c'est juste un sport qui demande un investissement si massif en temps, en énergie mentale et je dirais aussi en introspection si on veut le pratiquer durablement, que beaucoup de gens se retrouvent simplement incapables de consacrer autant d'énergie au sport et restent bloqués dans ce syndrome de l'intermédiaire.

[00:46:26] **Gavin McClurg:** Ouais, carrément. Alex, je suis curieux. C'est quoi ton plus gros déclic, disons, au cours de l'année dernière avec le parapente ?

[00:46:37] **Alex Schweig:** Passer d'une aile acro 18 à une deux lignes que je n'avais jamais pilotée en conditions réelles, et réaliser concrètement que les parapentes peuvent aller assez loin.

[00:46:51] **Gavin McClurg:** C'est sympa. Hé, attends une minute. Je peux aller loin. C'est cool. Hé, attends une...

[00:46:57] **Alex Schweig:** minute. Je n'ai pas besoin de regarder en bas en fait. Je peux regarder droit devant moi et je peux vraiment y aller.

[00:47:02] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est plutôt sympa. Je me rappelle la première fois que j'ai regardé l'A-list, c'était l'X-Alps en 2007 et je faisais de la voile. On faisait l'expédition de kitesurf et j'étais en train de naviguer en haut de... non, c'était en 2011 quand je naviguais en Écosse. Enfin bref, j'ai vu le premier en 2007 et ça m'a bluffé. Tout ce que j'avais jamais vu, c'était exactement ce que tu as décrit : des gens qui décollent d'une colline, qui volent un peu et qui atterrissent juste là où tu te trouves. Et c'est ce que je pensais être, apparemment, le parapente. Ça me semblait être le truc le plus ennuyeux au monde. Et puis quelqu'un m'a mis sur l'X-Alps, je l'ai regardé et je suis devenu totalement accro. Et je me suis dit : attends une minute.

[00:47:47] Attendez une seconde. Ces gens voyagent ? Ils utilisent ça, comme vous l'avez dit, comment vous avez appelé ça ? Un sac, des sacs de vol pour se traîner ? Ouais. Pour

[00:47:59] **Alex Schweig:** pour moi, c'est encore complètement inconcevable de réaliser qu'on peut faire du ski de randonnée, du trail ou de la rando en montagne avec pratiquement un sac à dos d'école, puis parcourir 300 kilomètres dans les Alpes. Pour moi, c'est juste une quête de dingue. Le fait que nous soyons les premiers... L'humanité a rêvé, a toujours tourné les yeux vers le ciel, a toujours pensé : « Waouh, ce serait si majestueux de planer parmi les oiseaux ». Le fait que nous vivions parmi les premières générations capables de le faire avec autant d'aisance et de commodité, il me semble que ce serait un gaspillage de ne pas m'y consacrer.

[00:48:46] **Gavin McClurg:** Ouais, ça semble assez injuste, non, qu'on n'ait pas eu le plastique et le nylon quand Da Vinci était en vie. Le pauvre type, il a tout ça rêvé. Il a tout dessiné, mais il n'a pas pu le faire. On a beaucoup de chance.

C'est quoi le truc le plus drôle que tu aies vu voler ?

[00:49:05] **Alex Schweig:** Oh, c'est un peu... je ne sais pas, c'est difficile. Je vais devoir y réfléchir un peu. J'ai vu beaucoup de situations intéressantes. Je pense qu'on devrait... J'habitais dans un site de vol appelé Bischling. Ouais, je connais Bischling.

[00:49:19] Ok, cool. Sympa. J'y vivais l'hiver dernier, et une chose qu'on faisait, c'est... l'Autriche est un pays très porté sur l'alcool, disons ça comme ça. Et une chose qu'on faisait, c'est... Il y a une sorte de refuge de montagne juste à côté de la zone de décollage. On s'asseyait sur la terrasse avec des bières, on mangeait du pop-corn imaginaire et on regardait ce qui se passait au décollage, vous voyez ? Avec toutes sortes de pilotes, de tous niveaux, qui décollent et volent partout. C'est un cirque.

[00:49:49] **Gavin McClurg:** Ouais, ça peut être assez spectaculaire, non ? C'est un départ très animé. C'est vraiment divertissant.

[00:49:59] Ouais, Bischling serait un bon endroit pour ça. On passe constamment par là le premier jour de l'XL. Quel équipement aimerais-tu voir apparaître alors qu'il n'existe pas encore ?

[00:50:09] **Alex Schweig:** J'allais justement demander ça, mais quelqu'un vient de le mettre sur le marché : c'est cette nouvelle aile à flare qui permet d'avoir une puissance profonde comme un deltaplane et de voler plus près du sol. Je suis trop impatient d'en essayer une bientôt. C'est un grand rêve pour moi, d'avoir cette capacité de plonger et de rester collé au sol.

[00:50:31] Et quelque chose que j'aimerais vraiment voir, c'est... une petite innovation dans la technologie de secours et les sellettes de cross country. Je pense qu'un système de base dans une sellette de cross country ne serait pas une mauvaise idée. Je suis vraiment surpris que personne ne l'ait encore commercialisé, parce que les pilotes de cross country ont besoin de poids de toute façon. Le poids n'est pas un problème. Personnellement, je vole avec six litres d'eau dans ma sellette de cross country. Je me dis que ces six litres d'eau pourraient être un système de base salvateur au lieu de juste de l'eau inutile. Est-ce que...

[00:51:00] **Gavin McClurg:** vous connaissez la sellette de Vesso ? Il est

[00:51:02] **Alex Schweig:** il l'a fait. Bien sûr. Il est...

[00:51:05] **Gavin McClurg:** L'a-t-il ? Une pour le cross country déjà ? Non. Non. Oh, pardon. Je n'ai pas entendu que vous disiez cross country. Ouais, non, c'est acro. Mais, non, sa sellette est géniale avec tout ce système de base et le système de largage. Mais, ouais, si on pouvait apporter ça... Je pense que ça arrive. Mais si on pouvait apporter ça dans le XC, ce serait vraiment génial.

[00:51:28] **Alex Schweig:** Un autre équipement qui m'intéresserait beaucoup, ce serait... une sellette d'école plus adaptée aux débutants, juste pour éviter tous les types d'erreurs qui arrivent encore, d'une manière ou d'une autre, avec des gens qui ne sont même pas des pilotes expérimentés. C'est quelque chose de totalement déroutant pour moi : comment des pilotes peuvent encore oublier de mettre les sangles de jambes. Les systèmes actuels à barre en T et les systèmes actuels de maintien ou d'anti-oubli sur le marché sont de bonnes solutions, mais ils sont compliqués à manipuler, et j'aimerais qu'il existe une sorte de système qui rendrait cela complètement impossible. Le fait que l'on puisse mettre une sellette de pod ou une sellette d'école

[00:52:14] avec les jambes détachées, ce qui provoque un incident mortel.

[00:52:18] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est un bon point. Ça arrive encore beaucoup trop souvent. Ça m'impressionne toujours aussi. Mais ouais, ce serait bien qu'on puisse s'en débarrasser... Vous savez, c'est quelque chose qui n'arrive pas dans l'aviation commerciale parce qu'ils ont des listes de vérification. Vous savez, ils ont... On ne peut tout simplement pas... Ils ont éliminé les bêtises parce qu'il faut passer par là à chaque fois. Et on enseigne ça jusqu'à un certain point, vous savez, et ça devient une habitude. Vous savez, les vérifications que vous faites, c'est ce qu'on a ancré chez les gens, mais ça se fait quand même oublier. Vous savez, on est toujours humains. On fait des erreurs.

[00:52:54] **Alex Schweig:** La seule chose que le fait de faire autant de tandems, des milliers de tandems à ce jour, m'a vraiment inculquée, c'est l'importance d'une procédure standardisée. Ouais. Alors, je suis pratiquement la même procédure du moment où je pose mon sac au sol jusqu'au moment où je quitte le sol. Et cela s'applique aux différentes sellettes que j'utilise. Pour moi, c'est très simple. C'est une sangle de jambe, la barre en T d'un côté, la barre en T de l'autre, l'autre sangle de jambe, la sangle de poitrine, ou n'importe quelle combinaison de boucles que j'ai. Mais j'essaie de le faire de manière constante. J'essaie de le faire de manière constante dans exactement le même ordre. Pour une fois, c'est juste plus simple pour l'esprit. Et il n'y a aucun moyen de faire une erreur si on suit toujours exactement la même procédure.

[00:53:43] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est vraiment intelligent. Je pense que c'est un truc qu'on oublie facilement. On en parle tout le temps, tu sais, genre quand tu t'attaches, ne parle à personne et tout ça. Mais je veux dire, si tu fais exactement la même chose à chaque fois, c'est une bonne façon de régler le problème.

[00:54:01] **Alex Schweig:** Je veux dire, on n'oublie jamais comment lacer ses chaussures parce qu'on les a lacées exactement de la même manière toute notre vie. Si vous mettez votre sellette exactement de la même manière toute votre vie, il est assez difficile que vous fassiez une erreur.

[00:54:17] **Gavin McClurg:** Alex, tu es probablement au courant, mais je te pose des questions basées sur un sondage que j'ai lancé il y a environ un an et demi. Il m'en reste quelques-unes et on terminera après. Je vais respecter ton temps. Mais j'ai vraiment apprécié cet échange. J'en ai encore deux ici. C'est une question délicate. Mais est-ce que le vol libre améliore ou dégrade d'autres aspects de ta vie ? Comme le travail, les relations, ce genre de choses.

[00:54:42] **Alex Schweig:** Je dirais que le vol libre a été le facteur déterminant unique dans la majeure partie de ma vie, dans la plupart de ses aspects, pour ainsi dire. Ça a certainement déterminé où je vis. Ça a certainement déterminé mes amitiés, mes relations, la façon dont je passe mon temps, comment je planifie mon année. Je dirais que c'est été positif. Comme je l'ai dit, le vol libre m'a apporté des amitiés, des connexions, du travail, un mode de vie extrêmement gratifiant. Un peu incertain, certes, mais extrêmement gratifiant, je dirais. Ça m'a amené à aimer le sport, à aimer prendre soin de moi et à être en bonne santé. Et ça m'a simplement permis de rencontrer certaines des personnes les plus incroyables de la planète.

[00:55:28] Vous savez, la diversité des gens attirés par le vol libre... il y a de tout. Absolument de tout. Il y a les informaticiens, les ingénieurs, les hippies, les skieurs déjantés. Il y a tous les types de personnages colorés qu'on puisse imaginer dans le monde du parapente. Et pour une raison quelconque, un grand nombre d'entre eux ont tendance à se concentrer autour de cet endroit appelé Camp Candy. Si quelqu'un veut une dose de couleur dans sa vie, je suggérerais vraiment de passer quelques semaines là-bas.

[00:55:56] **Gavin McClurg:** C'est un endroit génial.

[00:56:00] Vous avez mentionné à plusieurs reprises que votre approche était plutôt conservatrice. Vous n'avez jamais eu d'accident. Vous pratiquez cela depuis un moment maintenant, 12 ans. J'aimerais en savoir plus sur la façon dont vous gérez le spectre risque-récompense et comment vous percevez la chance par rapport aux probabilités.

[00:56:21] **Alex Schweig:** Je dirais que je peux écarter les premières années de mon pilotage comme n'étant pas très risquées. Bien sûr, le pilotage que je fais commence par être très risqué. À partir du moment où j'ai déménagé en Europe, c'est un risque beaucoup plus élevé parce que c'est beaucoup plus réel. Il y a d'un côté le vol côtier et s'amuser sur la côte. C'est une tout autre chose de vivre à Stubaital où vous pouvez choisir de décoller une journée avec une probabilité ferme et vous retrouver à voler à 30 kilomètres par heure à l'envers si le vent finit par entrer dans la vallée. Je dirais donc que mon niveau de risque a augmenté, mais il a augmenté de manière très proportionnelle à mon expérience. Je dirais qu'il est très important pour les gens qui veulent faire ça sur le long terme de se regarder de l'extérieur,

[00:57:11] réfléchir au type de risques qu'ils prennent, réfléchir à comment minimiser ces risques, réfléchir à la valeur de rester toujours à jour dans la formation et à l'importance d'avoir une maîtrise parfaite du contrôle de l'aile. Je ne veux jamais me retrouver dans une situation où je sens vraiment que je suis un passager. Un passager du destin. En tant que pilote d'acro, je dis que je suis un pilote d'acro conservateur parce que je ne perds pas souvent le contrôle. Il y a beaucoup de gens qui font de l'acro et qui se retrouvent dans des situations avec de multiples rotations, et ils s'en sortent

avec succès et très souvent. Une chose que l'on voit en vol acro, c'est en fait à quel point une situation peut être grave et pourtant se résoudre complètement d'elle-même.

[00:57:57] Mais je ne veux pas adopter cette approche parce que je ne pense pas qu'elle soit viable. Je préfère une approche où soit je ne me mets pas dans une situation où je perds le contrôle, soit si je me mets dans une telle situation, j'ai les outils à ma disposition pour m'en sortir et ne pas simplement attendre que le destin fasse son œuvre.

[00:58:15] **Gavin McClurg:** Il est important pour nous de ne pas confondre la chance avec le talent. Absolument. Alex, c'était une heure très enrichissante avec toi. Merci. J'adore la façon dont tu as décrit le vol et ton approche. Merci beaucoup. C'était un vrai plaisir. J'ai vraiment apprécié. J'ai beaucoup appris et merci pour ton temps.

[00:58:39] **Alex Schweig:** Merci, Kevin. Comme je l'ai dit, le podcast est pour moi un merveilleux moyen d'apprendre. C'est quelque chose dans lequel je me plonge quand je cours, quand je fais du ski de randonnée ou quand j'ai vraiment besoin de me vider l'esprit et d'avoir des idées neuves. Certaines des personnes que vous mettez en avant sont incroyables. J'espère juste que mes mots pourront inspirer certaines personnes à suivre ce rêve, comme je l'ai dit, de transporter des bagages avec grâce partout dans le monde. C'est une activité assez colorée que nous faisons. C'est magnifique. Je pense que c'est un bel objectif.

[00:59:09] **Gavin McClurg:** C'est important de le faire avec grâce et style. Merci, Alex. J'apprécie. Bonne chance. J'espère te voir dans le ciel bientôt.

[00:59:17] **Alex Schweig:** À bientôt dans le ciel, Gavin. Je ne pense pas qu'on mettra longtemps avant de se croiser lors d'une compétition.

[00:59:21] **Gavin McClurg:** C'est ce qu'il en est. C'est clair. Salut, mec. Salut. Salut. Salut. Salut.

[00:59:32] Santé.

[00:59:34] Santé.

[00:59:39] Santé.

[00:59:43] Santé.

[00:59:45] Santé.

[00:59:48] Santé. Santé. Santé. Santé. Santé. Santé. Santé. Santé. Santé. Santé. Santé. Santé.

[00:59:54] Merci. Merci. Pour le stockage, la musique et tous les frais d'organisation en coulisses. Donc, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce qu'on a jamais demandé, c'est un dollar par épisode. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal, ou mettre en place un abonnement qui vous facture chaque épisode qui sort. On publie un nouvel épisode toutes les deux semaines. Donc, par exemple, si vous donnez un dollar par épisode toutes les deux semaines, ça revient à environ 25 \$ par an. C'est bien moins cher qu'un abonnement à un magazine. Et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour une multitude de raisons différentes, que j'ai déjà mentionnées plusieurs fois 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.

[01:00:42] Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. Alors, j'espère que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir : si vous allez sur cloudbasemayhem.com, vous trouverez les différents moyens de le faire. Vous pouvez passer par patreon.com/cloudbasemayhem. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site. On a essayé de rendre ça très simple, et ça vous donnera accès à tout le contenu bonus, aux petits podcasts vidéo qu'on fait et aux petits détails supplémentaires qu'on trouve dans nos conversations et qui n'intègrent pas l'épisode principal, mais qu'on pense que vous devriez entendre. On ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous n'avez pas les moyens de nous soutenir, dites-le-moi simplement et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie. Et j'espère que vous serez en position de nous soutenir un jour. Mais vous trouverez tout ça sur le site.

[01:01:27] Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou ont acheté du merchandising CloudBase Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi d'autre, vous devriez 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.

[01:01:58] Merci.

Deutsch

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

Show notes

Alex hat einen sehr methodischen Ansatz beim Lernen und Trainieren, in den wir in diesem Gespräch eingetaucht sind. Alex sagt gerne, dass es wichtig ist, „flying bags around the sky with grace and tact“, dass Stil wichtig ist und dass Stil nicht nur die physischen Bewegungen sind, die wir unter dem Canopy machen, sondern der ganzheitliche Ansatz, den wir (oder den wir sollten) bei jedem Aspekt des Fliegens und des Lebens im Allgemeinen verfolgen.

Der Beitrag Episode 169- Alex Schweig and not being a passenger to destiny erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen, willkommen zu einer weiteren Folge von Cloud Based Mayhem. Heute gibt es keine organisatorischen Ankündigungen, wir steigen direkt in diese Show mit Alex Schweig ein. Er wurde in Peru geboren und fing dort in Miraflores mit dem Fliegen an, woran ihm dann kurz darauf etwas langweilig wurde und er beschloss, es etwas intensiver anzugehen. Er fing mit acro an, macht das immer noch, lernte Deutsch, um in die österreichischen Alpen zu ziehen, einen Job zu finden und im Bereich Fliegen zu arbeiten. Und er hat sich für Gerlitzten entschieden, einen sehr berühmten acro-Spot, einen wirklich guten Ort zum Trainieren, einen wirklich guten Ort, um es richtig zu geben. Und er macht genau das alles. Er hat mich mit einer großartigen E-Mail kontaktiert, in der es darum ging, wie er Sicherheit, Risiko und Fortschritt angeht und welchen Wert Proximity Flying und Groundhandling haben.

[00:00:54] und all die Dinge, über die wir in der Show sprechen, aber ich habe seine Perspektive aus der E-Mail und das, worüber er gesprochen hat, wirklich genossen. Also habe ich ihn kontaktiert und eine Folge mit ihm gemacht. Er fliegt seit 12 Jahren und hat große Ambitionen. Vor kurzem hat er seine ersten Wettkämpfe in Kolumbien bestritten, die Columbia Open und die British Open. Und er hat viel mit Yassin Savoy geflogen, einer legendären Wettkampfpilotin. Und ich habe das einfach sehr genossen. Wir haben eine Stunde zusammen gequatscht. Wir haben es alle geliebt. Also genießt bitte dieses tolle Gespräch mit einer faszinierenden Persönlichkeit, Alex Schweig.

[00:01:36] Alex, willkommen bei Mayhem. Ich freue mich, dass du dich gemeldet hast. Und das Timing ist irgendwie lustig. Ich habe gerade auf Instagram nach ein paar Leuten geschaut, denen ich folge, und habe eines deiner schönen Fotos gesehen, ich glaube, vom Fliegen mit Yassin diesen Winter in Columbia. Ich verstehe, dass du dort ziemlich viel Zeit verbracht hast. Aber ich dachte mir, wo wir anfangen könnten, weil vielleicht viele unserer Hörer mit dir nicht vertraut sind. Ich war es auch nicht. Und seit du mir diese E-Mail geschickt hast, musste ich dir auf den sozialen Medien ein bisschen folgen. Aber erzähl doch allen mal kurz deine Geschichte und warum wir heute miteinander quatschen?

[00:02:16] **Alex Schweig:** Danke, Kevin. Ja, als treuer Hörer des Podcasts ist es mir ein großes Vergnügen, hier zu sein. Ich bin noch kein bekannter Name. Ich bin im Bereich Gleitschirmfliegen tätig und hoffe, das irgendwann zu sein. Grundsätzlich bin ich in Peru geboren, was bedeutet, dass ich an der Küste in Lima beim Segelfliegen aufgewachsen bin. Das ist ein beliebter Küstenstandort zum Segelfliegen. Aber das Rumschleichen auf dem Wasser wird ziemlich schnell langweilig. Das hat mich dann dazu gebracht, mich dem acro, dem Groundhandling, dem Proximity Flying und dieser ganzen Art des Fliegens zuzuwenden. Und das hat mich schließlich 2018 für eine große Euro-Tour nach Europa geführt. Kurz gesagt: Ich habe eine Chance in Österreich gefunden und innerhalb eines Jahres Deutsch gelernt. Im nächsten Jahr habe ich dann quasi in Österreich gelebt und als Tandempilot gearbeitet, etwas, das ich in Lima bereits nebenbei gemacht hatte.

[00:03:06] Aber hier nahm es eine professionellere Note an und hat mein Netzwerk sowie mein Interesse am Gleitschirmfliegen so weit erweitert, dass ich dieses Jahr mit einem ehemaligen Kollegen, Yasin Savov, auf eine cross country Erkundungstour gegangen bin. Er ist ein bekannter Typ, ein WC-Pilot. Und das öffnet die Tür zum nächsten Kapitel meines Abenteuers im Fliegen, nämlich der Welt des cross country, die ich als sehr, sehr intensiv interessant finde.

[00:03:35] **Gavin McClurg:** Und du hast einen deutschen Akzent. Kommt das nur daher, dass du ihn dir in Österreich abgegriffen hast? Warst du vorher schon viel in Europa? Und außerdem siehst du nicht peruanisch aus. Also, was ist dein Hintergrund? Woher kommst du ursprünglich?

[00:03:48] **Alex Schweig:** Das ist lustig, dass du das sagst. Ich nehme Akzente ziemlich schnell auf. Das stimmt. Das stimmt. Das stimmt. In Österreich habe ich mir neben dem Deutschen auch einen ziemlich ländlichen, bergigen österreichischen Dialekt angeeignet, was eine kleine Anekdote ist. Meine Familie ist größtenteils europäischer Herkunft, aber ich bin in Peru geboren. Meine Mutter wurde auch in Peru geboren. Aber ich bin hier mit einem belgischen Pass, dank der Tatsache, dass mein Vater in Belgien geboren wurde. Das hat die Dinge ziemlich viel einfacher gemacht.

[00:04:19] **Gavin McClurg:** Hast du in Peru gelernt? In Lima und an den Plätzen, die wir alle vor den Gebäuden gesehen haben? An der Ridge-Shoring-Stelle?

[00:04:26] **Alex Schweig:** Ja, genau. Also im Grunde ist der Platz, den jeder kennt, der vor den großen Gebäuden an der Küste liegt, Miraflores genannt. Ich habe nicht genau dort gelernt. Ich habe weiter hinten an der Küste an dem Platz gelernt, zu dem die Leute gegangen sind, die vom Hauptplatz verdrängt wurden. Weil ich 15 Jahre alt war, habe ich nie einen Kurs gemacht, um zu lernen, wie man Paragliding fliegt. Ich habe im Grunde nur Ausrüstung ausgeliehen und damit gespielt. Sechs Monate Groundhandling, bevor ich jemals die Füße vom Boden abgehoben habe. Und dafür bin ich dieser Liebe zum Groundhandling zu verdanken, die mich zu einem viel besseren und viel intuitiveren Piloten gemacht hat, würde ich sagen.

[00:05:08] **Gavin McClurg:** Glaubst du, dass dich das ganze Herumspielen am Boden auch zu acro geführt hat? Denn wir sehen alle die acro-Piloten, das ist etwas, was wir in der Show ständig betonen, wie wichtig Groundhandling ist. Und wie viel Spaß es auch machen kann. Wir wollen XC-Piloten dazu ermutigen, viel Zeit damit zu verbringen. Aber glaubst du, das war es, was dich zu acro geführt hat? Oder war es eher das Fliegen an sich und dass dir das Ridge-Shoring einfach langweilig wurde?

[00:05:34] **Alex Schweig:** Ich werde mich auf die Seite der XC-Piloten stellen, die Groundhandling nicht mögen, und sagen: Okay, am Anfang kann es echt frustrierend sein. Aber sobald man in einen gewissen Flow kommt, kann es extrem lohnend sein. Und natürlich kann dieses Spielerische – sei es die Nähe zum Boden oder das Manövrieren des Gleitschirms von einer Seite zur anderen – irgendwann richtig Spaß machen. Ihn drehen lassen, herumspringen. Diese Art von Verspieltheit kann natürlich in die gleichen Emotionen in der Luft umschlagen. Und sobald das Hin- und Herfahren am Grat langweilig wird, fängt man an, sich nach dem Kopfstand zu sehnen.

[00:06:09] **Gavin McClurg:** Wie bist du so zum acro gekommen? Gibt es dafür gute Plätze in Peru?

[00:06:18] **Alex Schweig:** Also nicht wirklich an der Küste. Es ist ein Küsten-Segelflugplatz. Das Gute ist, wenn der Wind früh am Tag einsetzt. Er hält meistens den ganzen Tag über. Und das bedeutet, dass man viele, sozusagen, Läufe machen kann. Aber die Wahrheit ist, dass man höchstens, bestenfalls, 200 Meter über dem Ozean fliegt, mit Wellen, Stromleitungen unter sich, einer Autobahn an der Küste und Gebäuden hinter sich. Es gibt also keine Möglichkeit, tatsächlich eine Rettung einzuleiten. Es ist kein guter acro-Spot.

[00:06:47] Aber es hat mir ermöglicht, in den wenigen Jahren, in denen ich dort geflogen bin, eine wahnsinnige Menge an Flugzeit zu sammeln.

[00:06:53] **Gavin McClurg:** Ich stelle mir vor, dass das eine gute Sache ist. Und weißt du, wenn man so am Grat segelt, wie du gesagt hast, wird es nach einer gewissen Zeit etwas trocken. Also fängt man an, viel mehr Zeit damit zu verbringen, sich Dingen zu nähern, weißt du, Proximity Flying, die Füße fast den Boden berühren zu lassen und es einfach unterhaltsamer zu machen, was natürlich auch bedeutet, dass es jedes Mal ein bisschen gefährlicher ist, wenn wir mit dem Boden spielen, aber es ist auch ein wirklich gutes Training. Hat dir das auch irgendwie geholfen, dich auf acro vorzubereiten?

[00:07:21] **Alex Schweig:** Ja, auf jeden Fall. Definitiv. Einer der Orte, an denen wir angefangen haben zu fliegen, sobald mir Miraflores langweilig wurde, ist Paracas. Das ist ein Küsten-Segelflugplatz etwa drei Stunden von Lima entfernt.

Den kann ich jedem empfehlen. Es ist ein wunderschöner, wunderschöner Ort in der Wüste innerhalb eines Naturschutzgebiets. Und der ganze Spaß dort besteht darin, dass man barfuß fliegen kann, auf Objekten landen kann und sehr nah am Boden fliegen kann. Diese Sensibilität und Verspieltheit wird sich sicher in vielen anderen Aspekten des Fliegens widerspiegeln, weil man ständig Korrekturen macht. Man ist immer in ständiger Bewegung. Man hört nicht auf, den Anstellwinkel, die Kurve, die Nickbewegung des Gleitschirms sowie die Gewichtsverlagerung anzupassen.

[00:08:07] Und ich glaube wirklich, dass diese Intensität des Spiels positive Auswirkungen auf alle Aspekte des Fliegens hat. Hast du in acro gewettet? Nein. Nein. Nein. Nein. Das Niveau in acro ist ziemlich fortgeschritten. Ich habe letztes Jahr am letzten acro World Cup in Albanien teilgenommen.

[00:08:25] Aber mein Interesse gilt derzeit nicht wirklich dem Wettkampf auf hohem Niveau in acro. Das Niveau, das die Piloten momentan erreicht haben, ist ziemlich verrückt.

[00:08:34] **Gavin McClurg:** Ja, es ist Wahnsinn. Ich bin zufrieden

[00:08:35] **Alex Schweig:** ein fortgeschrittener Pilot zu sein.

[00:08:37] **Gavin McClurg:** Ja. Wie bist du umgestiegen oder bist du umgestiegen, ich schätze? Wann hat das XC angefangen?

[00:08:43] **Alex Schweig:** Ja, für mich in Peru war XC nie wirklich eine Sache. Ja. Ich habe es eher von der Seite beobachtet, weil es XC-Piloten und XC-Möglichkeiten gibt. Aber Peru ist ein komplizierter Ort zum Fliegen. Die Anden sind geografisch wie klimatisch sehr aggressiv. Und das hat mein Interesse nie wirklich geweckt. Als ich nach Europa kam, wurde mir klar, dass es so viel Potenzial gab, cross country zu lernen. Aber wie auch immer, ich war viel zu sehr auf die ganze Geschichte meines acro Fliegens hier in Europa konzentriert. Und ich habe mit Yassin als Tandempilot in Gelitsin zusammengearbeitet. Das ist ein beliebter acro Spot. Und irgendwann in einem der Sommer, in denen wir zusammengearbeitet haben, sagte er zu mir: Hol dir einen cross country Gleitschirm, hol dir einen Wettkampf-Gleitschirm.

[00:09:32] Du hast die Fähigkeiten, es zu beherrschen. An dem Punkt sagte ich: Nein, das habe ich nicht. Aber er sagte mir, ich solle mir einen cross country Gleitschirm besorgen, mich mental vorbereiten und mit ihm nach Kolumbien fliegen, um ein bisschen Exploration Flying zu machen. Und das war der Anfang von dem, was ich hoffe, eine ziemlich... lange und genussvolle Karriere im cross country Fliegen sein wird.

[00:09:50] **Gavin McClurg:** Ich mag dich. Der letzte Satz in deiner E-Mail, als du dich mir so vorgestellt hast, war: „Lacht ein bisschen über unser schamtloses Bestreben, unseren Lebensunterhalt damit zu verdienen, mit Anmut und Taktgefühl mit Flugtaschen durch den Himmel zu ziehen.“ Das war ein toller Satz. Flugtaschen. Ich liebe das. Mit Anmut und Taktgefühl durch den Himmel. Was bedeuten Anmut und Taktgefühl für dich?

[00:10:14] **Alex Schweig:** Für mich ist es ziemlich wichtig, einen ausgeprägten Stil zu haben. Ich denke, eines der Dinge, die wir in unserem Streben nach dem Fliegen ausstrahlen können, sind nicht nur unsere Emotionen, sondern auch unser Stil in der Luft sowie am Boden. Und es ist mir wichtig zu zeigen, wer ich bin, wenn ich fliege – nicht nur damit die Leute erkennen können, wer ich bin, sondern damit ich in meinem Flug immer noch einer gewissen Harmonie und einer gewissen Anmut suche. Genau so, wie man die Handschrift eines Spitzenkochs an der Art erkennen kann, wie er mit Aromen spielt. Ich würde mir wirklich wünschen, dass die Handschrift meines Fliegens in der Luft sofort erkennbar ist.

[00:10:55] **Gavin McClurg:** Ich habe noch nie einen Vergleich zwischen Essen und Fliegen gehört. Wir hören ständig von dem Schachbrett am Himmel und dem fliegenden Schach. Ich bin auch ein Feinschmecker. Ich bin natürlich kein Koch auf deinem Niveau. Aber die Küche in Peru ist heutzutage weltberühmt, besonders in Lima. Das ist ein interessanter Vergleich, um Essen mit Stil zu verknüpfen – den Stil des Essens und die Komplexität der Aromen mit dem Fliegen. Das gefällt mir. Es ist interessant.

[00:11:26] **Alex Schweig:** Ja, ich denke, da lässt sich ein gewisser Vergleich zwischen den Aktivitäten ziehen, die man im Leben verfolgt. Ob Klettern, Skifahren, Kochen, Musik oder Fliegen. Ich denke, jeder kann seine eigene Note einbringen. Und ich halte es für ziemlich wichtig, diese Einzigartigkeit zu verfeinern. Nicht nur... nicht in dem Sinne,

dass man damit prahlen muss oder die Leute es sofort erkennen müssen. Aber es gibt einem ein sehr schönes Ziel, an dem man arbeiten kann, indem man seinen eigenen Stil und sein eigenes Image ständig verfeinert. Auch das eigene Selbstbild. Denn für mich ist Motivation eine große Sache. Ich fliege jetzt seit fast 12 Jahren. Und es ist kompliziert, auf meine Motivation zu achten. Sicherzustellen, dass ich nicht die Lust am Fliegen verliere.

[00:12:13] Um sicherzustellen, dass das Fliegen immer etwas Vergnügliches bleibt. Und etwas, aus dem ich immer lernen kann. Und nicht, dass das Fliegen zur Routine wird. Denn genau da wird es meiner Meinung nach ziemlich gefährlich. Wenn es nur noch Routine ist und man nachlässig wird. Und man kümmert sich nicht mehr darum, seinen Stil zu zeigen oder zu verfeinern. Oder an seiner Technik zu arbeiten oder zu lernen. Wenn es zu einer nachlässigen Beschäftigung am Rande wird. Ich schätze, das ist auch der Punkt, an dem es ziemlich

[00:12:37] **Gavin McClurg:** gefährlich. Das ist eines der Kapitel in meinem Buch: Die Vernichtung von Selbstgefälligkeit. Und das, weil Selbstgefälligkeit tötet. Es ist ein... Ja, gut, dass du das angesprochen hast. Will Gadd spricht... Ich habe vor ein paar Jahren diese Expedition mit ihm über die Rockies gemacht. Und für ihn war Stil wirklich wichtig. Wie ist Stil... Du hast jetzt schon ein paar Mal Stil erwähnt. Wie definierst du Stil?

[00:13:01] **Alex Schweig:** Ja, für mich ist es die markante Handschrift, die ein Pilot in seinem Flug hinterlässt. Das kann man in der Akrobatik erkennen. Das ist ziemlich einfach zu bemerken. Man hat Piloten mit einem sehr aggressiven Stil. Oder man hat Piloten mit einem sehr technischen, sauberen Stil. Und das ist es, was ich gerne sehe. Bei cross country ist das eher... nun, nicht immer eine Nuance. Es gibt Piloten, die einen sehr „sandigen“ Stil haben, sozusagen. Sie fliegen vorne im Pack und scheren sich nicht um die Linienwahl der anderen, sondern machen einfach ihr eigenes Ding. Ja, wie Yassin. Du lernst vom König. Du lernst vom König.

[00:13:37] Es hat Spaß gemacht, mit ihm zu lernen. Er ist ein Charakter. Er ist ein sehr guter Freund. Aber er hat einen sehr markanten Stil in dem Sinne, dass... Er ist ein sehr guter Freund. Er drängt mit seiner eigenen Linienwahl vor, ohne viel Rücksicht darauf, was der Rest der Gruppe machen will. Und in gewisser Weise ist das ein sehr markanter Stil. Andere sind mathematisch und berechnend, sehr viel wie ein nachdenklicher Schachspieler. Es kommt wirklich darauf an. Für mich geht es darum, an einer Ästhetik zu arbeiten, mit der ich komplett glücklich sein kann. Und das identifiziert mich als Person in der Luft und am Boden. Du hast

[00:14:14] **Gavin McClurg:** Du hast gesagt, dass du Deutsch gelernt hast, um deine Leidenschaft an einen Ort zu bringen, an dem du die Flugstunden sammeln kannst. Weißt du, Kurlitzin ist einer der besten Orte der Welt, weil du dort die Acro-Seite und fantastisches cross country hast und normalerweise ziemlich gutes Wetter für cross country. Das ist ein Gebiet, das ich sehr gut kenne. Es ist in den Alpen, wie die meisten Alpen, sehr besonders zum Fliegen. Wenn du von Arbeit sprichst, meinst du Tandemflüge? Arbeitest du im Bereich Gleitschirmfliegen oder ist das mit Chef? Oder beides?

[00:14:45] **Alex Schweig:** Nein, das Kochen habe ich beiseitegelegt.

[00:14:50] Im Grunde habe ich mich um 2015 dazu entschieden, das Kochen für eine Weile beiseite zu lassen und mich einer Karriere im Gleitschirmfliegen zu widmen. Um es mal so zu sagen, war der einfachste Weg, damit anzufangen, das Tandemfliegen. In einer Flugschule zu arbeiten, bringt nicht wirklich viel Geld ein. Tandemfliegen ist eine gute Gelegenheit, eine sehr intensive Saison zu haben und dann den Großteil des Jahres frei zu nehmen, um mich meiner Arbeit zu widmen. Also entschied ich mich, selbst zu fliegen. Die Möglichkeiten, die ich in Österreich für das Tandemfliegen gefunden habe, waren sehr gut. Nicht nur das, auch die Möglichkeiten, die ich gefunden habe, um Teil einer Community zu werden. Kurlitzin ist vielleicht nicht der beste acro-Ort aller Zeiten. Ich würde sagen, das ist Organia, jedenfalls. Aber die Community, die sich in Kurlitzin versammelt, ist sehr einzigartig. Ich denke, das ist eine völlig einzigartige Community.

[00:15:36] Es gibt weltweit nur einen solchen Ort, und er liegt direkt dort. Er dreht sich um diesen Campingplatz namens Camp Candy, für diejenigen, die ihn kennen. Und es ist einfach so eine bunte und facettenreiche Mischung aus Menschen aus der ganzen Welt, die entweder kommen, um Acro zu fliegen, Sicherheitstrainings zu machen oder einfach ihre Zeit damit zu verbringen, glücklich und bunt zu sein.

[00:15:57] **Gavin McClurg:** Du bist jetzt 12 Jahre dabei und das klingt nach einer ziemlich vielfältigen Erfahrung. Du weißt, du hast das in Miraflores gelernt, hast Ridge Soaring gemacht und dann Acro. Und jetzt bist du in, weißt du, einem der Mega-Plätze für, weißt du, es ist irgendwie ein Berg. Es ist

[00:16:13] **Alex Schweig:** eine Art

[00:16:13] **Gavin McClurg:** Annecy ist so ein Ort in den Alpen, um zu trainieren und zu fliegen. Du hast Motivation erwähnt. Gab es Zeiten, in denen es schwerer war, sich zu motivieren, aus dem Haus zu kommen und, weißt du, die Flugstunden zu sammeln?

[00:16:30] **Alex Schweig:** Auf jeden Fall. In meiner Fliegerkarriere gab es einige Momente, in denen ich den Sport fast komplett aufgegeben hätte, weil ich mich zu sehr selbst überfordert habe. Ich habe eine geringe Frustrationstoleranz. Das habe ich gelernt. Das ist etwas, das man erkennen und vorsichtig damit umgehen muss.

[00:16:48] Also gab es definitiv Momente, in denen ich wütend auf das Fliegen war, wütend auf die Tatsache, dass wir so viel Zeit damit verbracht haben, nur auf die richtigen Bedingungen zu warten. Ich war wütend darüber, dass akrobatisches Fliegen sehr viel Wiederholung, Wiederholung und Wiederholung bedeutet und man manchmal immer wieder die gleichen Fehler macht. Und wenn man das mit dem Risiko kombiniert, wird es noch komplizierter zu bewältigen. Aber eine der wichtigen Dinge für mich ist es, die Dinge frisch zu halten, indem ich andere Outdoor-Sportarten einbaue. Im Moment ist eines meiner größten Ziele das Skifahren und Skitourengehen. Und das lässt sich sehr gut mit High-Mounted-Fliegen kombinieren, zum Beispiel. Eine lange Skitour machen und dann runterfliegen oder tatsächlich hochfliegen, um dann runterzufahren.

[00:17:36] **Gavin McClurg:** Ja, das macht es ja erst lustig, oder? Wenn man verschiedene Aktivitäten mischt, ist es einfach ein bisschen leichter. Es gibt einen kleinen Funken.

[00:17:45] **Alex Schweig:** Und ich sehe natürlich viele junge Leute um mich herum, die den Sport sehr intensiv verfolgen. Und sie erreichen in sehr kurzer Zeit ein unglaubliches Können. Manchmal macht mich das ein bisschen neidisch, weil ich zurückblicke, wie lange ich schon fliege, und manchmal kann ich nicht alle Tricks machen, die einige der jüngeren Typen ausführen. Aber dann wurde mir klar, dass das Streben nach dem Freifliegen für mich viel mehr eine langfristige Sache ist. Ich möchte das für die nächsten – ich will keine Zahl nennen – Jahre tun. Und in diesem Sinne habe ich alle Zeit der Welt, um mich zu diversifizieren und verschiedene Richtungen im Fliegen zu verfolgen, solange es mich sicher, glücklich und motiviert hält.

[00:18:28] **Gavin McClurg:** Wie alt bist du eigentlich, Alex?

[00:18:30] **Alex Schweig:** Ich bin gerade 27.

[00:18:32] **Gavin McClurg:** Okay, immer noch ziemlich jung, 12 Jahre. Ich versuche gerade das mal auszurechnen. Du hast also früh angefangen, mit 15 oder 16 Jahren.

[00:18:39] **Alex Schweig:** Ich hatte meine ersten Alleinflüge mit 15. Das ist eine etwas lustige Geschichte, da diese Geschichte in der Geschichte des Gleitschirmfliegens wohl schon immer wieder erzählt wurde, aber ich habe das Groundhandling auf der gebrauchten Ausrüstung von jemandem gemacht. Ich war schon sehr motiviert, abzuheben. Jemand gab mir ein Funkgerät, schaltete es ein und hob ab. Sobald ich abhob, war die Batterie leer. Ich bin etwa eine halbe Stunde herumgeirrt und bin schließlich alleine gelandet. Und dann habe ich beschlossen, dass ich ein Pilot bin. Und ein paar Jahre später habe ich tatsächlich meine eigene Lizenz bekommen. Hattest du schon mal Unfälle?

[00:19:12] Das ist... das ist eine gute Frage. Ich habe mich sehr, sehr weit von Risiken ferngehalten. Ich meine, nicht zu sagen, völlig risikofrei. Ich habe mich vor unerwarteten Begegnungen mit dem Planeten in Acht genommen. Sagen wir es mal so.

[00:19:27] **Gavin McClurg:** Das ist eine gute Ausdrucksweise. Du

[00:19:30] **Alex Schweig:** bist noch nicht auf den Boden gefallen

[00:19:30] **Gavin McClurg:** Hart? Du bist einfach ganz normal dagegen gestoßen?

[00:19:33] **Alex Schweig:** Oh nein, ich bin hart genug aufgeschlagen, um aufzuspringen, aber nicht so hart, dass es bleibende Schäden verursacht hat. Es liegt absolut in meinem Interesse, das so zu lassen.

[00:19:42] **Gavin McClurg:** Hmm. Setz mal einen Haken dahinter. Ich habe oft gesagt, dass ich erst mit 30, Mitte 30, in diesen Sport eingestiegen bin. Und ich habe oft darüber nachgedacht, dass ich – angesichts meiner Vergangenheit, meiner Liebe zur Geschwindigkeit, zum Skirennen und all dem, was ich in meiner Jugend gemacht habe – nicht weiß, ob ich diesen Sport überlebt hätte, wenn ich ihn so gemacht hätte wie du, weißt du, in dem Alter. Wie auch immer, ich habe oft darüber nachgedacht, dass ich ziemlich gut bin. Ich denke, ich bin froh, dass ich... In gewisser Weise bin ich auch enttäuscht. Ich meine, wir lernen besser, wenn wir jünger sind. Und ich hätte es gerne vor 20 Jahren gemacht, anstatt erst mit 42 anzufangen. Weißt du, da ist man definitiv über dem körperlichen Zenit.

[00:20:28] Aber auf der anderen Seite habe ich mir oft gedacht: Gott, wenn ich das mit 15 oder 16 gemacht hätte, hätte ich mich umgebracht. Ich hatte damals einfach nicht den Respekt vor dem Tod oder dem Risiko, den ich heute habe. Und ich war eine ganze Weile ziemlich leichtsinnig, weißt du, zurück in meinen Skirennsport-Jahren. Deshalb frage ich mich, wie wir junge Leute dazu bringen sollen, diesen Sport auszuüben. Du bist jung dazu gekommen. Was glaubst du, was der Unterschied ist oder was kannst du den Leuten, die das hier hören und vielleicht jünger sind, als eine Art Warnung sagen? Ich suche nicht nach etwas Bestimmtem. Sag nicht einfach „pass auf“ oder „geh langsam“. Aber du bist mit 15 ganz anders als mit 35.

[00:21:14] **Alex Schweig:** Zu 100 %. Eine Sache, die für mich wahrscheinlich einen großen Unterschied gemacht hat, war, dass ich überhaupt keinen Sport betrieben habe. Ich habe mich nicht für Sport interessiert, bis ich schon lange mit dem Gleitschirmfliegen angefangen hatte. Ah, okay. Also war Gleitschirmfliegen für mich eine Aktivität. Ansonsten war ich eher ein Kind, das zu Hause blieb. Und das hat mich, würde ich sagen, viel reflektierter gemacht. Ich habe mich für meine Fehler etwas härter bestraft und wirklich versucht, mich jedes Mal zu bestrafen, wenn ich mich in Gefahr gebracht habe. Ich habe sehr viel darüber nachgedacht, weil ich in meinem Leben noch nie dieser Art von Gefahr ausgesetzt war. Und mit dem Gleitschirmfliegen kam auch das Streben nach anderen Sportarten und auch einige Verletzungen dazu. Zum Beispiel bin ich richtig auf Mountainbiking, speziell Downhill-Mountainbiking, abgefahren, und dann fingen die Verletzungen an.

[00:22:04] Und letztendlich habe ich den Sport aufgegeben, weil ich dachte, dass das für mich nicht tragbar sei. Eine Sache, die ich jüngeren Piloten wahrscheinlich empfehlen würde, ist, wirklich darüber nachzudenken, wie lange man einen Sport ausüben möchte und nicht in den ersten paar Jahren auszubrennen. Ich habe viel zu viele großartige Talente gesehen, die ein sehr hohes Niveau erreicht haben und dann einfach verschwunden sind. Ich denke, es ist eine gute Idee zu wissen, wie lange man einen Sport ausüben möchte, was die Ziele im Sport sein könnten, was man bereit ist zu riskieren und wie viel man bereit ist zu investieren, um ein bestimmtes Maß an Können im Sport zu erreichen. Wenn überhaupt, dann einfach mehr über die Dinge nachzudenken, die wir tun, und mehr über die Momente reflektieren, in denen wir uns unnötigen Risiken aussetzen.

[00:22:52] Und man sollte offen für die Kommentare anderer sein. Wir wissen alle, dass es eine Art von Piloten gibt, die nur am Startplatz sitzen und jedem erzählen, wie gefährlich die Bedingungen sind, aber dann selbst nie fliegen, selbst wenn die Bedingungen perfekt sind. Und... es ist okay, ihnen zuzuhören, aber es ist auch okay, Kriterien zu entwickeln, um zu entscheiden, welche Informationen für einen eigentlich nützlich sind. Ich schätze, man sollte also offen sein, den erfahrenen Leuten zuhören, aber nicht unbedingt alles schlucken, was...

[00:23:26] **Gavin McClurg:** und jeder sagt dir das auch. Ja, das ist ein anderes Kapitel im Buch. Ich denke, für erfahrene Piloten ist das manchmal eine schwierige Sache. Es ist ziemlich einfach zu unterscheiden, was was ist, aber ich stelle mir vor, dass das schwer ist. Ich erinnere mich nicht wirklich daran. Als ich in den Sport kam, bin ich mehr an Orten geflogen, wo nicht viele Leute unterwegs waren. Also musste ich mich nicht so sehr damit auseinandersetzen. Aber ich kann mir vorstellen, dass es schwer ist, das herauszufinden, wenn man ein Pilot mit 100 Flugstunden ist. Wer sind die Typen, die ständig grundlos am Boden herumhängen, und wer sind die Leute, denen man wirklich zuhören sollte? Es könnte Chrigel beim Start sein, der über herausfordernde Bedingungen spricht. Dem sollte man wahrscheinlich zuhören.

[00:24:08] **Alex Schweig:** Ja, genau. Wenn dir jemand Feedback gibt, halte ich es für ziemlich wichtig, ein offenes Auge zu haben und zu sehen, wer da eigentlich auf der anderen Seite des Mikros sitzt. In meinen frühen Tagen wurde meine Motivation ziemlich oft untergraben. Mein Streben nach acro und mein Streben nach acro auf hohem Niveau wurden ziemlich oft dadurch untergraben, dass an der Küste niemand acro flog. Alle sahen es als etwas extrem Gefährliches an. Und ich wurde davon abgehalten, das so intensiv zu verfolgen, weil es als etwas wahrgenommen wurde, das einen öffentlichen Unfall verursachen und unseren Flugplatz schließen lassen würde. Und am Ende war es der Umzug nach Europa und das Finden einer solchen Masse an gleichgesinnten Menschen und so vieler junger Leute, die diese Art von Aktivität annehmen und sagen: Das, was du machst, ist völlig in Ordnung.

[00:24:53] Wir sind eigentlich viel mutiger als du. Im Vergleich zu der ganzen Vielfalt an verrückten Vögeln da draußen bist du eigentlich eher konservativ. Das war für mich ein großer Augenöffner.

[00:25:05] **Gavin McClurg:** Ja, ich denke, das ist eine der wichtigsten Sachen. Wenn du gut werden willst, musst du an einem guten Ort zum Fliegen leben. Und ich finde, das ist so entscheidend und wird oft übersehen. Du musst an einem Ort sein, an dem du die Flugstunden sammeln kannst, und du musst an einem Ort sein, an dem es viel bessere Piloten als dich gibt.

[00:25:20] **Alex Schweig:** Ganz genau. Ich denke, eines der wichtigsten Dinge ist es, sich mit Piloten zu umgeben, die viel, viel besser sind als man selbst. Man lernt einfach durch Osmose. Man bekommt einen Referenzpunkt und kann sich selbst auf der Kompetenzskala einordnen. Dann muss man herausfinden, wie der Weg ist, um ein ähnliches Niveau wie sie zu erreichen. Momentan habe ich keinen festen Wohnsitz. Im Moment ziehe ich einfach überallhin, wo ich die meisten Flugstunden sammeln kann. Auf diese Weise ist es auch eine schöne Herausforderung, sein Leben um die Flugbedingungen herum zu organisieren.

[00:25:58] **Gavin McClurg:** Du hast vor kurzem angefangen, bei Wettbewerben zu fliegen. Ich glaube, du hast 2020 deinen ersten in Columbia geflogen, wenn ich mich richtig erinnere. Ich würde gerne hören, was du von Leuten wie Yassin lernst, wie dieser Fortschritt verläuft und was deine Ziele dafür in der Zukunft sind.

[00:26:17] **Alex Schweig:** Eigentlich waren meine ersten beiden High-Level-Comp-Teilnahmen dieses Jahr, also 2021. Ich habe die Columbia Open gemacht und wurde dann als Wildcard für die British Open in Roldanillo angenommen.

[00:26:31] Das war ein echter Augenöffner. Das war erst dieses Jahr?

[00:26:33] **Gavin McClurg:** Du hast gerade dein

[00:26:34] **Alex Schweig:** ersten Wettbewerb. Das war erst dieses Jahr. Oh, wow.

[00:26:35] **Gavin McClurg:** Okay. Ja.

[00:26:36] **Alex Schweig:** Ich habe im Mai den NIVIUK Open vor mir. Danach muss ich noch den Rest meines Kalenders planen. Es war eine echte Offenbarung zu sehen, auf welchem Niveau die Piloten bei Wettbewerben fliegen, wie schnell sie rechnen, wie versiert sie mit ihren Gleitschirmen umgehen und wie gut sie im Steigen sind – das ist wirklich beeindruckend. Ich würde sagen, das ist der größte Unterschied zwischen

[00:27:05] Sich im acro-Flug auszukennen und einen Gleitschirm stabil zu halten, lehrt einen nicht, wie man schnell aufsteigt. Das ist eine völlig eigenständige Fertigkeit.

[00:27:13] **Gavin McClurg:** Die British Open – ich habe dieses Jahr nicht bei der British mitgemacht, aber in den Vorjahren schon. Das ist ziemlich World-Cup-Niveau. Dieses Jahr habe ich aus der Ferne zugeschaut. Es ist schnell. Wie fandest du es? War es ermutigend oder war es für dich beide sehr, sehr demütigend? Oh, ich fand es klasse.

[00:27:30] **Alex Schweig:** Ich fand es klasse. Viele sagten, dass die Geschwindigkeit der diesjährigen British Open der PWC ähnelte, was Sinn ergibt, da die meisten PWC-Piloten dieses Jahr das Rennen als Aufwärmung genutzt haben. Ja, es war für mich ein kleiner Augenöffner zu merken, wie weit ich noch vor mir habe, um auch nur annähernd ein Top-Pilot zu werden. Aber es hat mir auch ein gutes Gefühl vermittelt, dass ich bereits in einer guten Ausgangslage bin. Ich kann auf einem Zweileiner selbstbewusst Gas geben. Eigentlich war die Zeit, die ich in Kolumbien verbracht habe – also etwa 60 Stunden Flugzeit auf Zweileinern und 1.500 Kilometer Flugstrecke in Kolumbien – das erste Mal

überhaupt, dass ich Zeit auf Zweileinern verbracht habe.

[00:28:18] Also bin ich in Kolumbien angekommen und zwei Tage später, mit nur drei Stunden Schlaf, bin ich auf einem Zeolite 70K hinter Yasin geflogen.

[00:28:29] **Gavin McClurg:** Spaßig. Das ist eine gute Zeit.

[00:28:32] **Alex Schweig:** Ja, das ist eine ganz besondere Erfahrung, würde ich sagen. Und dann Yasins Tempo im Hinterland von Kolumbien bei dieser Explorationsfliegerei zu halten, das war, gelinde gesagt, interessant. Was die Wettbewerbe angeht, würde ich sagen, dass der eine Faktor, der einen riesigen Unterschied macht, das Klettern ist. Denn Gleiten und das Finden guter Linien, wenn man in einer Gruppe fliegt, ist machbar, das ist nicht so schwer. Aber derjenige zu sein, der ankommt – selbst wenn man tief an der Thermik ankommt – und derjenige zu sein, der zuerst die Wolkenbasis erreicht oder die Höhe erreicht, an der man diese Thermik abwerfen und wieder voll in den Schirm gehen will, das ist eine Kunst für sich.

[00:29:15] **Gavin McClurg:** Welche Kleinigkeiten hast du beim Fliegen mit Yasin mitbekommen? Er ist ein guter Kletterer. Seine Schwäche ist die Ungeduld, aber das ist etwas, das wir alle an ihm einfach lieben. Er ist immer vorne mit dabei. Es ist fantastisch zuzusehen.

[00:29:34] Russ, der dieses Jahr die Weltmeisterschaft gewonnen hat, spricht immer von Disziplin. Also würde Yasin wahrscheinlich nicht sagen, dass er viel Disziplin hat. Aber er liebt es, sich zu pushen. Ich bin aber neugierig: Was hast du gelernt, indem du ihm außerhalb des Wettkampfumfelds gefolgt bist, wenn ihr zusammen fliegt?

[00:29:54] **Alex Schweig:** Ich würde es nicht als Ungeduld bezeichnen. Ich würde es eher als Wählerischkeit nennen. Wenn eine Thermik nicht passt, wenn sie nicht den richtigen Punch hat, dann ignoriert er sie einfach komplett. Während jemand, der gerade erst lernt, oder jemand Konservativerer wie ich, wahrscheinlich in einer Plus 0,2 herumschleift und denkt: Okay, ich gewinne Höhe, das ist perfekt, und dann nicht tatsächlich wieder in den Übergang geht, um diese Boomer zu suchen, die zwei Kilometer weiter auf dich warten.

[00:30:24] **Gavin McClurg:** Ja. Lernen, wann man etwas einfach durchfliegt. Vielleicht manchmal ein bisschen langsamer, aber einfach ein wenig zurückzustecken, wenn man in eine Blase gerät, anstatt zu drehen, ist einer der entscheidenden Aspekte, um bei Wettbewerben gut abzuschneiden. Denn wenn es auf World-Cup-Niveau richtig schnell wird, ist eine Drehung, die nicht gut genutzt wird, fatal – man will nicht zurückfallen. Man wird die führende Gruppe nie wieder einholen. Deshalb ist es eine wirklich kritische Fähigkeit, zu wissen, was gut ist und was man einfach lassen sollte. Wann sollte man weiterziehen?

[00:31:00] **Alex Schweig:** Ja, das Verrückteste beim Wettkampffliegen war im Grunde, dass ich jedes Mal, wenn ich eine Fehlentscheidung getroffen habe, diesen Horror-Moment erlebt habe, in dem ich irgendwo tief unten herumgehangen bin, versucht habe, wieder auf Touren zu kommen, während ich beobachtet habe, wie das ganze Feld mit 65 Kilometern pro Stunde über mich hinweggeflogen ist. Das ist eine Horrorgeschichte, die sich direkt vor deinen Augen abspielt.

[00:31:23] Aber es ist so eine Achterbahn der Gefühle. Ich meine, acro zu fliegen ist etwas, das ich liebe und immer lieben werde. Es ist sehr intensiv. Es ist sehr lohnend. Es ist sehr viel sofortige Freude. Aber die Achterbahn der Gefühle über den ganzen Tag hinweg, die sich innerhalb eines cross country Wettbewerbs und bei der Teilnahme an einer solchen Veranstaltung entfaltet, ist unglaublich. Denn dein Herz kann bis auf den Grund des Ozeans sinken, während du nur 50 Meter über dem Boden bist und an einem windigen Ort herumkratzt. Und dann bist du wieder oben auf der Gruppe in einer großen Thermik mit all diesen Weltklasse-Piloten, die davonziehen, und du bist derjenige, der sich absetzt – was mir im Wettbewerb einmal passiert ist. Es ist so ein Gefühl von Beschleunigung. Es ist fantastisch.

[00:32:09] **Gavin McClurg:** Was sind deine Ziele, Alex? Du hattest bisher eine ziemlich schöne Mischung aus verschiedenen Aspekten des Fliegens – Proximity Flying, acro und neuerdings cross country. In den letzten 12 Jahren gab es auch ein bisschen Exploration Flying mit Yacine. Wie sehen für dich die nächsten zwei bis fünf Jahre aus?

[00:32:30] **Alex Schweig:** Ich würde sagen, die nächsten Jahre werden vor allem darin bestehen, im cross country Wettbewerb zu starten und gleichzeitig mein aktuelles acro-Niveau zu halten und immer weiter auszubauen.

Wahrscheinlich wird auch wieder etwas Exploration Flying dabei sein, worauf ich extrem Lust habe. Und in den nächsten fünf Jahren würde ich gerne anfangen, an Hike-and-Fly-Rennen teilzunehmen. Das wird wahrscheinlich eine der härtesten Herausforderungen für mich sein, weil es das erste Mal in meinem Leben ist, dass ich körperlich aktiv bin, und ich wirklich fit werden möchte, um an diesen Wettbewerben teilzunehmen. Aber ich muss es so angehen, dass ich mich nicht durch Überlastung verletze, weil das eine Art von Verletzung ist, die ich durch das ganze Fliegen schon hatte. Fliegen ist schrecklich für die Schultern, nur um ein Beispiel zu geben.

[00:33:17] **Gavin McClurg:** Acro-Fliegen ist schrecklich für die Schultern, ja, in der Tat.

[00:33:21] **Alex Schweig:** Acro-Fliegen und das Landen von 300 Tandems pro Saison ist auch nicht besonders gut für die Schultern.

[00:33:25] **Gavin McClurg:** Ja, da habe ich noch nicht darüber nachgedacht. Erzähl mir mal was über Tandems. Das ist etwas, das ich während meiner gesamten Flugkarriere immer sehr bewusst vermieden habe, weil ich – je nachdem, wen man fragt – von Tandempiloten wie Seb Espina höre, der es einfach liebt und denkt, dass es seinem Fliegen wirklich hilft, und es ist halt, du weißt schon, es bringt gutes Geld, aber er mag auch einfach diesen Aspekt, das Teilen, das gemeinsame Fliegen, sehr gerne. Aber wenn man mit vielen Tandempiloten spricht, sagen sie, das eine Ding, das man nicht tun sollte, wenn man ein guter Pilot werden will, ist eben keine Tandems zu fliegen.

[00:33:56] **Alex Schweig:** Wie siehst du das? Ich mache jetzt seit sechs Jahren Tandemflüge.

[00:34:04] Ich würde eines zum Tandemfliegen sagen: Es ist wunderbar, die Freude am Fliegen mit jemandem zu teilen, der keinerlei Verantwortung für den Sport trägt, in dem Sinne, dass die Person einfach nur da ist, um diese 15 Minuten unglaublichen Spaß zu haben, und man zeigt ihr dabei diese völlig neue Perspektive auf das Leben. Und als wir fliegen lernten, waren unsere ersten paar Flüge so, als wäre man ein Tandempassagier. Alles ist neu, alles ist wunderschön, dieses neue Fluggefühl ist unbeschreiblich, und es wird einem präsentiert. Diese Ehrfurcht und Bewunderung verblasst langsam und erreicht jedes Mal wieder einen Höhepunkt, wenn man ein neues acro Manöver entdeckt oder an einem neuen Ort fliegt. Aber mit der Zeit lässt es irgendwie nach, und beim Tandemfliegen habe ich das Gefühl,

[00:34:49] das nimmt man irgendwie von der Person vor einem mit. Jedes Mal, wenn man ein Tandem fliegt und jemanden extrem glücklich macht, nimmt man dieses neu gewonnene Bewusstsein für das Fliegen wieder auf. Deshalb genieße ich es sehr, es ist einfach ein Grund, viele, viele Stunden im Jahr in der Luft zu sein. Es ermöglicht mir auch, sehr flexibel mit meiner Zeit zu sein.

[00:35:11] Es ist eine gute Motivation, ein extrem sicherer Pilot zu sein, denn beim Tandemfliegen gibt es keine Fehler. Es ist doch egal, ob du auf dem Hintern landest oder was für Tricks du am Himmel fliegst.

[00:35:26] Beim Tandemfliegen musst du jedes einzelne Mal perfekt starten, egal unter welchen Bedingungen, und dafür sorgen, dass die Person vor dir das Vertrauen hat, ihre Sicherheit dir anzuvertrauen. Fehler sind ausgeschlossen und dumme Entscheidungen sind tabu.

[00:35:43] **Gavin McClurg:** Ja, ich kann mir vorstellen, dass das ein wichtiger Aspekt unseres Sports ist – also dieses Bewusstsein für die eigene Nachlässigkeit. Ich bin sicher, wenn du nur Runden fliegst, weißt du, und nur Slider machst und quasi immer wieder das Gleiche, obwohl selbst Tandemflüge nie, kein Flug ist wie der andere. Aber ich kann mir vorstellen, dass man sich das ziemlich konsequent vor Augen rufen muss. Ist das so oder ist das einfach ganz natürlich?

[00:36:11] **Alex Schweig:** Nein, das ist zu 100 % wahr. Bei Wiederholungen neigen wir dazu, ziemlich schnell in eine Selbstgefälligkeit zu verfallen, das ist mir aufgefallen. Und jedes Mal, wenn ich einen Fehler in meiner Routine bemerke, wenn ich einen Lauf mache oder Tandemflüge durchführe – ich habe eine sehr, sehr strukturierte Routine, die von dem Moment an beginnt, in dem ich meinen Rucksack auf den Boden lege, bis zu dem Moment, in dem ich einen Passagier von einem Berg abstoße. Und jedes Mal, wenn mir ein Fehler in dieser Routine auffällt, bin ich ziemlich hart zu mir selbst, weil das die Sicherheit von jemand anderem und auch meine beeinträchtigen könnte. Ich habe kein Interesse daran, jemanden zu verletzen, und am wenigsten möchte ich mich selbst verletzen. Wie

[00:36:50] **Gavin McClurg:** Wie viele Leute würden Sie schätzen, 100, okay, Sie nehmen 100 Leute für ein Tandem mit, wie viele von diesen 100 entscheiden sich, ich will das machen, ich will Pilot werden?

[00:37:00] **Alex Schweig:** Ich würde sagen, es sind nicht sehr viele.

[00:37:03] Ehrlich gesagt, ich weiß es nicht. Ich könnte eine Zahl nennen, aber das wäre so, als würde ich so tun, als wüsste ich es. Aber es ist nicht groß. Nur das Streben nach dem Flug, das ist nicht groß, nein. Ich würde sagen, das Streben nach dem Fliegen ist so eine technische Sache und es erfordert so viel Zeit, Geld, Hingabe und mentale Kapazität. Die meisten Leute, mit denen ich fliege – zumindest an dem Ort, an dem ich fliege, weil es ein touristischer Ort ist, ein Ort für den Familienurlaub –, sind einfach nur für eine kleine Ausfahrt da.

[00:37:39] **Gavin McClurg:** Ja, das fasziniert mich. Warum, weißt du, bist du ziemlich interessant. Ich weiß nicht, ob es viele Leute gibt, die in diesen Sport einsteigen und nicht aus einem sehr sportlichen Umfeld kommen. Und ich bin bei meiner eigenen Freundesgruppe immer wieder fasziniert davon. Die meisten meiner Freunde, ich meine fast alle, mit denen ich ziemlich wilde Sachen mache, egal ob Schneemobilfahren im Hinterland oder Skitouren.

[00:38:11] Ich bin bei Mountainbiken ähnlich wie du. Ich habe es irgendwie aufgegeben. Ich habe mich zu oft verletzt. Aber das sind Leute, die sehr kompetent sind und ihr ganzes Leben lang draußen unterwegs waren. Sie haben kein Interesse am Fliegen. Sie lieben meine Geschichten, schauen sich die Filme gerne an und sind fasziniert davon, aber sie haben nicht einmal genug Interesse, um eine Tandemfahrt zu machen. Das ist interessant.

[00:38:36] Das ist eine dieser Dinge, die ich denke, die die meisten von uns als Kinder in sich tragen. Wir schauen uns Vögel an und wollen fliegen. Ich wollte definitiv fliegen, bin aber erst mit Mitte 30 dazu gekommen. Ich bin erst mit Mitte 30 dazu gekommen. Davor wusste ich eigentlich nicht mal, was das ist. Aber wir sehen es nicht so wie du hier in den Alpen in den USA. Es ist eben nicht überall so wie in den Alpen. Es ist ziemlich versteckt. Aber ja, die Frage ist, warum glaubst du, dass es nur einen sehr kleinen Prozentsatz der Menschen anspricht? Denn wenn du deine Passagiere im Tandem mitnimmst, wissen die nichts von all diesen Dingen über Ausrüstung und Zeit. Die denken sich nur: Oh, ich fliege. Das ist ziemlich cool. Ich will das machen. Aber es scheint nicht so zu sein.

[00:39:20] **Alex Schweig:** Ich würde sagen, Fliegen ist etwas, das man mitbringt. Dieses Verlangen, in den Himmel zu schauen und dort sein zu wollen, das hat man meiner Meinung nach entweder von Geburt an oder eben nicht. Man kann zwar dazu heranwachsen, aber ich habe das Gefühl, dass das ein Traum ist, der wie ein Gen ist. Er steckt in einem. Man kann sich entscheiden, ihn auszuleben oder nicht. Ich war ein ziemlich nerdiges Kind. Den Großteil meiner Kindheit habe ich mit Lesen verbracht und mich mit Dingen beschäftigt, die nicht wirklich mit Sport zu tun hatten. Irgendwann wurde das zu einer Obsession mit Flugzeugen. Ich war sehr darin vertieft, ferngesteuerte Flugzeuge zu bauen und zu fliegen. Und das führte zum Gleitschirmfliegen. Denn irgendwann wurde mir klar, dass diese Flugzeuge, die ich baute, und die Freude, die ich beim Fliegen damit hatte, nicht ausreichten.

[00:40:11] Und sobald ich sah, wie Leute tatsächlich selbst flogen, wurde in mir dieser Funke und dieser Traum geboren, selbst daran teilzuhaben. Und am Anfang gab es keine Ambition. Es gab absolut keinen Wunsch, irgendwas zu tun, außer einfach in diesem Stuhl am Himmel zu sitzen und die Welt von oben aus zu beobachten, aus dieser sehr kontemplativen, meditativen Position.

[00:40:33] Aber das wurde langsam zu dem Streben, das es heute ist – das mit dem Leben als Multi-Sport-Bergathletin vermischt wurde, die an Wettkämpfen auf hohem Niveau teilnimmt, was ich vorher nie wollte, bis zu diesem Jahr. Es war eine interessante Reise. Und mich von außen zu beobachten, ist ebenfalls sehr bereichernd. Das Fliegen hat mir alles gegeben, was ich im Leben habe. Persönliche Transformation, ein sehr, sehr lohnender und abwechslungsreicher Lebensstil, Freunde, einen Job, Reisen – ich glaube, ich bin mittlerweile in etwa 13 verschiedenen Ländern geflogen.

[00:41:13] Also ja, das Fliegen ist etwas, das ich schon lange verfolge. Ich würde sagen, es ist entweder etwas, das tief in einem verwurzelt ist, oder etwas, das man als Passagier schätzen und miterleben kann, aber man wird nicht hineingezogen, weil man es für zu extrem oder zu kompliziert hält oder man einfach nicht auf die Art und Weise darauf anspringt, es ständig zu erleben.

[00:41:35] **Gavin McClurg:** Mit deinem acro-Hintergrund, wie würdest du die Bedeutung von SIV und XC einschätzen?

[00:41:43] **Alex Schweig:** Ich würde sagen, cross country Piloten haben noch einiges vor sich. Ich habe in Kolumbien einige Vorfälle in der Luft beobachtet. Ich habe einige sehr interessante, um es vorsichtig auszudrücken, Situationen gesehen, darunter eine komplette Drehung nach einem asymmetrischen Klapper über einem ENSO. Aus der Ferne war das sehr, sehr aufschlussreich zu sehen. Aber es zeigt mir einfach, ja, es zeigt mir einfach, dass das SIV-Niveau, das viele Top-cross-country-Piloten haben, unzureichend ist. Und ich würde sagen, jede Menge acro-Training und jede Menge reines Kontrolltraining, einschließlich Groundhandling und Fliegen sowie Spielen nah am Boden,

[00:42:28] ist nicht nur lohnenswert, sondern wird das Sicherheitsniveau von jedem, der cross country fliegt, exponentiell steigern. Denn um ehrlich zu sein, diese cross country Gleitschirme, die sind nicht – sie können extrem aggressiv sein.

[00:42:43] in bestimmten Situationen, aber ein Acro-Gleitschirm ist anspruchsvoller, wenn er außer Kontrolle gerät, würde ich sagen. Die Dinge passieren schneller. Und die Tatsache, dass man beim Steuern eines Acro-Gleitschirms während der Manöver und während des gesamten Lernprozesses von acro proaktiv wird, gibt einem viel mentale Bandbreite, mit der man spielen kann, wenn man sich in einer Notsituation befindet. Denn es gibt viele Dinge, die deine Hände tun, ohne dass du jemals eine Ahnung hast, was sie gerade treiben.

[00:43:18] **Gavin McClurg:** Was würdest du dir in unserem Sport mehr wünschen, Alex? Du bist in einem großen Zentrum, aber was fehlt deiner Meinung nach? Ob das jetzt das Training, die Sicherheit, die Ausbildung, Schirme oder die Ausrüstung ist?

[00:43:33] **Alex Schweig:** Ich würde mir wünschen, dass die Ausbildung einem natürlicheren Pfad folgt, denn für Schüler, die gerade erst die Flugschule verlassen haben, liegt eine sehr verwirrende Karriere vor ihnen. Ich möchte, dass die Ausbildung einem Weg folgt, der sie – je nach Interesse – auf einem sicheren Fortschritt zu ihren Zielen führt. Denn im Moment verlässt man die Schule als Anfängerpilot und ist im Grunde auf sich allein gestellt. Man kann sich entscheiden, einen cross country Kurs zu belegen oder sich für eine Sicherheitsschulung anzumelden, aber das sind alles sehr, sehr spezifische Dinge und es gibt eigentlich nicht viel, was sie miteinander verbindet.

[00:44:19] **Gavin McClurg:** Ich bin erstaunt, dass das ständig Thema ist, egal mit wem ich spreche oder woher die Person kommt. Ich weiß, dass es Orte gibt, an denen die Ausbildung besser ist als an anderen, und ich werde da nicht ins Detail gehen, und es gibt natürlich Fluglehrer, die besser sind als andere, aber das ist bei jedem Sport und jedem Unterfangen der Fall. Aber dieses „Vogel aus dem Nest“-Ding, also das Rausgeschmissenwerden aus dem Nest, ist in unserem Sport unglaublich. Es kommt immer und immer wieder vor. Man kann durch das APPI-System oder eines der anderen gehen, aber irgendwann ist man so genannten mit der ersten Ausbildung fertig und dann heißt es: Bis später.

[00:45:06] Viel Glück.

[00:45:09] Es ist irgendwie... es ist ein bisschen überwältigend. Es ist kein Wunder, dass wir... dass wir die Abbruchquote haben, die wir haben, und auch die Unfallrate, die wir haben.

[00:45:18] **Alex Schweig:** Ja, das Problem ist, dass unser Sport so unvorstellbar komplex und weitreichend ist, dass es schwer ist, ein Bildungssystem zu schaffen, das die Interessen aller abdeckt, würde ich sagen. Ja, man wird mit einem sehr, sehr grundlegenden Satz an Fähigkeiten aus dem Nest geschickt, der für... die meisten Situationen beim Fliegen definitiv unzureichend ist, außer beim Abheben unter perfekten Bedingungen, beim Gleiten unter perfekten Bedingungen, ein bisschen Thermik unter perfekten Bedingungen und beim Landen unter perfekten Bedingungen. Aber... das Problem liegt darin, dass dies... dies auch kein konventioneller Sport ist. Es ist schließlich Luftfahrt. Es ist schließlich extrem technisch und extrem reaktionsgesteuert.

[00:46:06] Und es ist einfach ein Sport, der so viel Zeit, mentale Kraft und ich würde sagen auch Selbstreflexion erfordert, wenn man es nachhaltig machen will, dass viele Menschen einfach feststellen, dass sie nicht bereit sind, so viel Energie in den Sport zu investieren, und in diesem Zwischenstadium stecken bleiben.

[00:46:26] **Gavin McClurg:** Ja, auf jeden Fall. Alex, ich bin neugierig. Was war dein größter Aha-Moment, sagen wir mal, im letzten Jahr beim Gleitschirmfliegen?

[00:46:37] **Alex Schweig:** Vom 18-acro-Gleitschirm auf einen Zweileiner umgestiegen, den ich noch nie in echter Luft geflogen bin, und dann tatsächlich herausgefunden zu haben, dass Gleitschirme ziemlich weit fliegen können.

[00:46:51] **Gavin McClurg:** Das ist ja lustig. Hey, warte mal kurz. Ich kann echt weit fliegen. Das ist cool. Hey, warte mal...

[00:46:57] **Alex Schweig:** Sekunde. Ich muss eigentlich gar nicht nach unten schauen. Ich kann geradeaus schauen und ich kann tatsächlich dorthin fliegen.

[00:47:02] **Gavin McClurg:** Ja, das ist ziemlich cool. Ich erinnere mich an das erste Mal, als ich die A-Liste gesehen habe, die X-Alps war 2007 und ich war beim Segeln. Wir haben diese Kitesurfing-Expedition gemacht und ich war oben beim Segeln in, ich hab das nicht richtig im Kopf. Nein, das war 2011, als ich in Schottland gesegelt bin. Wie auch immer, ich habe die erste 2007 gesehen und es hat mich umgehauen. Alles, was ich je gesehen hatte, war genau das, was du beschrieben hast: Leute, die von einem Hügel abheben, ein bisschen herumfliegen und dann genau dort landen, wo man stand. Und das dachte ich anscheinend, was Gleitschirmfliegen ist. Es schien mir einfach die langweiligste Sache der Welt zu sein. Und dann hat mich jemand auf die X-Alps aufmerksam gemacht, ich habe sie gesehen und war total süchtig und dachte: Moment mal.

[00:47:47] Warte mal kurz. Diese Leute reisen? Sie benutzen diese, wie du sagtest, wie hast du das genannt? Einen Rucksack, Flugrucksäcke zum Trappen? Ja. Für

[00:47:59] **Alex Schweig:** Für mich ist es immer noch völlig unbegreiflich, dass wir mit einem einfachen Schulrucksack Skitouren machen, Trailrunning betreiben oder auf einen Berg wandern und dann 300 Kilometer in den Alpen zurücklegen können. Für mich ist das einfach ein verrücktes Unterfangen. Die Tatsache, dass wir die Ersten sind... Die Menschheit hat davon geträumt, hatte immer den Blick zum Himmel gerichtet und immer gedacht: Wow, es wäre so majestätisch, unter den Vögeln zu segeln. Die Tatsache, dass wir innerhalb der ersten paar Generationen leben, die das mit solcher Leichtigkeit und Bequemlichkeit können, scheint mir es eine Verschwendung meiner Zeit zu sein, mich dem nicht zu widmen.

[00:48:46] **Gavin McClurg:** Ja, es scheint ziemlich ungerecht, oder nicht, dass wir kein Plastik und Nylon hatten, als Da Vinci lebte. Der arme Kerl hat all das geträumt. Er hat alles gezeichnet, aber er konnte es nicht umsetzen. Wir sind sehr privilegiert. Was war das Lustigste, das du jemals beim Fliegen gesehen hast?

[00:49:05] **Alex Schweig:** Oh, das ist ein bisschen ein... ich weiß nicht, das ist eine schwere Frage. Da muss ich erst mal kurz drüber nachdenken. Ich habe viele interessante Situationen gesehen. Ich denke, wir sollten... ich habe auf einem Flugplatz namens Bischling gewohnt. Ja, ich kenne Bischling.

[00:49:19] Okay, cool. Nice. Ich habe letzten Winter dort gewohnt, und eine Sache, die wir gemacht haben, war einfach... Österreich ist ein sehr alkoholisches Land, sagen wir es mal so. Und eine Sache, die wir einfach gemacht haben, war... Direkt neben dem Startplatz gibt es so eine Berghütte. Wir saßen auf der Terrasse, haben ein paar Bier getrunken, haben uns so imaginäres Popcorn reingezogen und uns das Ganze am Startplatz angesehen, weißt du? Mit allen möglichen Piloten und Piloten auf jedem Niveau, die abgeflogen sind und herumgeflogen sind. Das ist ein Zirkus.

[00:49:49] **Gavin McClurg:** Ja, das kann schon ziemlich zirkusartig sein, oder? Es ist ein belebter Startplatz. Es ist sehr unterhaltsam.

[00:49:59] Ja, Bischling wäre dafür ein guter Spot. Wir fliegen da am ersten Tag der XL ständig durch. Welches Teil würdest du gerne sehen, das es noch nicht gibt?

[00:50:09] **Alex Schweig:** Ich wollte mir das gerade wünschen, aber jemand hat es gerade auf den Markt gebracht – diesen neuen Flare-Gleitschirm, mit dem man so viel Power wie bei einem Kite haben und näher am Boden fliegen kann. Ich bin total gespannt, bald mal einen auszuprobieren. Das ist ein großer Traum von mir, diese Fähigkeit zu haben, abzutauchen und am Boden zu bleiben.

[00:50:31] Und etwas, das ich wirklich gerne sehen würde, ist... ein bisschen Innovation in der Rettungstechnik und bei cross country Gurtzeug. Ich denke, ein Basissystem in einem cross country Gurtzeug wäre nicht schlecht. Ich bin

wirklich überrascht, dass das noch niemand auf den Markt gebracht hat, weil cross country Piloten sowieso Gewicht brauchen. Gewicht ist kein Problem. Ich selbst fliege mit sechs Litern Wasser in meinem cross country Gurtzeug. Ich denke, diese sechs Liter Wasser könnten ein lebensrettendes Basissystem sein, anstatt nur nutzlos zu sein. Tu

[00:51:00] **Gavin McClurg:** Kennst du das Gurtzeug von Vesso? Er ist...

[00:51:02] **Alex Schweig:** geschafft. Natürlich. Er ist...

[00:51:05] **Gavin McClurg:** Hat er? Schon eines für cross country? Nein. Nein. Oh, Entschuldigung. Ich habe nicht gehört, dass du cross country gesagt hast. Ja, nein, es ist acro. Aber nein, sein Gurtzeug ist klasse mit dem ganzen Basissystem und dem Cutaway-System. Aber ja, wenn wir das... ich glaube, es kommt. Aber wenn wir das in XC bringen könnten, wäre das wirklich klasse.

[00:51:28] **Alex Schweig:** Wahrscheinlich wäre ein weiteres Teil, an dem ich sehr, sehr interessiert wäre... ein anfängerfreundlicheres Schul-Gurtzeug, nur um all die Arten von Fehlern zu vermeiden, die irgendwie immer noch passieren, selbst bei Piloten ohne Erfahrung. Für mich ist das völlig unverständlich, wie Piloten immer noch vergessen können, die Beinriemen zu schließen. Die aktuellen T-Bar-Systeme und die derzeitigen Stay-up- oder Not-Forget-Systeme auf dem Markt sind nette Lösungen, aber sie sind fummelig, und ich wünschte, es gäbe eine Art System, das dies komplett unmöglich machen würde. Die Tatsache, dass man in ein Pod-Gurtzeug oder in ein Schul-Gurtzeug hineinkommen könnte...

[00:52:14] mit den Beinen nicht eingehängt und dadurch einen tödlichen Unfall verursachen.

[00:52:18] **Gavin McClurg:** Ja, das ist ein guter Punkt. Das passiert immer noch viel zu oft. Das haut mich auch immer wieder um. Aber ja, es wäre schön, wenn wir das loswerden könnten... Wisst ihr, das passiert in der kommerziellen Luftfahrt nicht, weil die Checklisten haben. Wisst ihr, die haben... Man kann einfach nicht... Sie haben das Dumme eliminiert, weil man das jedes einzelne Mal durchgehen muss. Und wir vermitteln das bis zu einem gewissen Grad, wisst ihr, und es wird zur Routine. Wisst ihr, die Checks, die ihr macht, das ist das, was wir den Leuten eingeprägt haben, aber es wird trotzdem vergessen. Wisst ihr, wir sind immer noch Menschen. Wir machen Fehler.

[00:52:54] **Alex Schweig:** Das Eine, was mir durch das Fliegen so vieler Tandems, mittlerweile so vieler Tausender Tandems, wirklich eingeprägt hat, ist die Bedeutung eines standardisierten Ablaufs. Ja. Ich folge im Grunde dem gleichen Ablauf von dem Moment an, in dem ich meinen Rucksack auf den Boden stelle, bis zu dem Moment, in dem ich abhebe. Und das gilt für alle Gurtzeuge, die ich benutze. Für mich ist es sehr einfach. Es ist ein Beinriemen, T-Bar auf der einen Seite, T-Bar auf der anderen Seite, der andere Beinriemen, Brustgurt oder welche Schnallenkombination ich auch gerade habe. Aber ich versuche, es konsistent zu machen. Ich versuche, es immer in genau der gleichen Reihenfolge zu tun. Einmal ist es einfach weniger anstrengend für den Kopf. Und wenn man immer genau dem gleichen Ablauf folgt, gibt es keine Möglichkeit, einen Fehler zu machen.

[00:53:43] **Gavin McClurg:** Ja, das ist echt schlau. Ich glaube, das wird leicht übersehen. Wir reden ja ständig darüber, dass man beim Einrasten nicht mit jemandem reden darf und so weiter. Aber wenn man es einfach jedes Mal exakt gleich macht, ist das ein guter Weg, das zu lösen.

[00:54:01] **Alex Schweig:** Ich meine, man vergisst nie, wie man seine Schuhe bindet, weil man sie sein ganzes Leben lang genau auf die gleiche Weise gebunden hat. Wenn du dein Gurtzeug dein ganzes Leben lang genau auf die gleiche Weise anlegst, ist es ziemlich schwer, dass du da etwas falsch machst.

[00:54:17] **Gavin McClurg:** Alex, du weißt das wahrscheinlich schon, aber ich stelle dir Fragen aus dieser Umfrage, die ich vor etwa anderthalb Jahren gestartet habe. Ich habe noch ein paar dazu und dann sind wir fertig. Ich achte auf deine Zeit. Aber mir hat das bisher echt Spaß gemacht. Ich habe hier noch ein paar Fragen. Diese hier ist knifflig. Aber macht Freifliegen andere Aspekte deines Lebens besser oder schlechter? Also Arbeit, Beziehungen, so etwas in der Art.

[00:54:42] **Alex Schweig:** Ich würde sagen, das Freifliegen war der entscheidende Faktor in den meisten Lebensbereichen, wenn man so will. Es hat definitiv bestimmt, wo ich lebe. Es hat meine Freundschaften, meine Beziehungen, wie ich meine Zeit verbringe und wie ich mein Jahr plane, bestimmt. Ich würde sagen, es war positiv. Wie gesagt, das Freifliegen hat mir Freundschaften, Kontakte, Arbeit und einen extrem erfüllenden Lebensstil gebracht. Ein

etwas unsicherer, aber ich würde sagen, ein extrem erfüllender. Es hat dazu geführt, dass ich Sport liebe, mich gerne um mich selbst kümmere und gesund bin. Und es hat mich einfach dazu gebracht, einige der erstaunlichsten Menschen auf dem Planeten kennenzulernen.

[00:55:28] Wisst ihr, die Vielfalt der Menschen, die vom Freifliegen angezogen werden – da ist alles dabei. Absolut alles. Da sind die IT-Leute, die Ingenieure, die Hippies, die verrückten Skifahrer. Es gibt jede Art von buntem Charakter, den man sich im Bereich Gleitschirmfliegen vorstellen kann. Und aus irgendeinem Grund konzentrieren sich viele von ihnen um diesen Ort namens Camp Candy. Wenn jemand eine Portion Farbe in seinem Leben braucht, würde ich wirklich empfehlen, dort ein paar Wochen zu verbringen.

[00:55:56] **Gavin McClurg:** Das ist ein großartiger Ort.

[00:56:00] Du hast schon ein paar Mal erwähnt, dass dein Ansatz ziemlich konservativ war. Du hattest keinen Unfall. Du machst das jetzt schon eine ganze Weile, 12 Jahre. Ich würde gerne mehr darüber hören, wie du das Verhältnis von Risiko zu Belohnung meisterst und wie du Glück im Vergleich zur Wahrscheinlichkeit siehst.

[00:56:21] **Alex Schweig:** Ich würde sagen, ich kann die ersten Jahre meines Fliegens als nicht sehr riskant abtun. Sicherlich beginnt das Fliegen, das ich jetzt mache, sehr riskant. Ab dem Moment, als ich nach Europa gezogen bin, ist das Risiko viel höher, weil es viel realer ist. Eine Sache ist das Küstenschweben und das Herumspielen an der Küste. Es ist etwas völlig anderes, in Stubaital zu leben, wo man sich entscheiden kann, an einem Tag mit fester Wahrscheinlichkeit abzuheben und sich dann dabei zu erleben, wie man mit 30 Kilometern pro Stunde rückwärts fliegt, wenn der Wind tatsächlich durch das Tal weht. Ich würde also sagen, mein Risikoniveau ist gestiegen, aber es ist sehr proportional zu meiner Erfahrung gestiegen. Ich würde sagen, es ist sehr wichtig für Leute, die das lange machen wollen, sich selbst von außen zu betrachten,

[00:57:11] überlegt, welche Art von Risiken sie eingehen, wie sie diese Risiken minimieren können, den Wert von ständiger Weiterbildung im Training und die Bedeutung einer sicheren Gleitschirmkontrolle. Ich möchte nie in einer Situation sein, in der ich mich sehr stark wie ein Passagier fühle. Ein Passagier des Schicksals. Als acro Pilot sage ich, ich bin ein konservativer acro Pilot, weil ich nicht sehr oft die Kontrolle verliere. Es gibt viele Leute, die acro fliegen und in Situationen mit mehreren Drehungen geraten und aus diesen Situationen erfolgreich und sehr oft wieder herauskommen. Eine Sache, die man beim acro Fliegen sieht, ist eigentlich, wie viele und wie schlimm eine Situation sein kann und sich trotzdem komplett von selbst löst.

[00:57:57] Aber ich möchte diesen Ansatz nicht verfolgen, weil ich nicht glaube, dass er nachhaltig ist. Ich bevorzuge einen Ansatz, bei dem ich mich entweder nicht in eine Situation bringe, in der ich die Kontrolle verliere, oder wenn ich mich in eine solche Situation bringe, die Werkzeuge zur Verfügung habe, um mich selbst da herauszuarbeiten und nicht einfach darauf zu warten, dass das Schicksal für mich entscheidet.

[00:58:15] **Gavin McClurg:** Es ist wichtig für uns, Glück nicht mit Können zu verwechseln. Absolut. Alex, das war eine sehr ausdrucksstarke Stunde mit dir. Danke. Ich liebe, wie du den Flug und deinen Ansatz beschrieben hast. Vielen Dank. Das war eine wahre Freude. Ich habe das sehr geschätzt. Ich habe viel gelernt und danke dir für deine Zeit.

[00:58:39] **Alex Schweig:** Danke, Kevin. Wie gesagt, ist der Podcast für mich ein wunderbares Medium zum Lernen. Es ist etwas, in das ich mich hineinversetze, wenn ich jogge, Skitouren gehe oder einfach meinen Kopf frei bekommen und frische Gedanken sammeln muss. Einige der Leute, denen du eine Plattform bietest, sind fantastisch. Ich hoffe nur, dass meine Worte einige dazu inspirieren können, diesem, wie gesagt, Traum zu folgen, Koffer mit voller Anmut auf der ganzen Welt herumzutragen. Es ist eine ziemlich farbenfrohe Sache, die wir da machen. Es ist wunderschön. Ich denke, das ist ein schönes Ziel.

[00:59:09] **Gavin McClurg:** Das Ganze mit Anmut und Stil zu meistern, ist wichtig. Danke, Alex. Ich weiß das zu schätzen. Viel Glück. Ich hoffe, dich bald am Himmel zu sehen.

[00:59:17] **Alex Schweig:** Bis bald am Himmel, Gavin. Ich glaube, es wird nicht lange dauern, bis wir uns bei irgendeinem Wettkampf wiedersehen.

[00:59:21] **Gavin McClurg:** Das klingt danach. Das klingt definitiv danach. Prost, Kumpel. Prost. Prost. Prost. Prost.

[00:59:32] Prost.

[00:59:34] Prost.

[00:59:39] Prost.

[00:59:43] Prost.

[00:59:45] Prost.

[00:59:48] Prost. Prost. Prost. Prost. Prost. Prost. Prost. Prost. Prost. Prost. Prost. Prost.

[00:59:54] Danke. Danke. Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn ihr uns also finanziell unterstützen könnt, haben wir immer nur einen Dollar pro Folge gefragt. Das könnt ihr über eine einmalige Spende via PayPal machen oder ihr richtet einen Abonnement-Service ein, der euch für jede veröffentlichte Folge belastet. 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. Das ist viel günstiger als ein Magazin-Abo. Und es macht das alles erst 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 steht. 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.

[01:00:42] Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Also ich hoffe, ihr findet das gut. Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf cloudbasemayhem.com geht, findet ihr die entsprechenden Stellen. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasemayhem 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 Zugriff auf das ganze Bonusmaterial, die kleinen Videocasts, die wir machen, und die zusätzlichen kleinen Nuggets, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, von denen wir aber finden, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch die Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Natürlich wird das ein Lifetime-Account sein. Und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen. Aber ihr findet das alles auf der Website.

[01:01:27] Alle, die uns unterstützt haben, oder auch unseren Newsletter abonniert oder CloudBase Mayhem Merchandise, T-Shirts, Hüte oder irgendetwas anderes gekauft haben, sollten jetzt alles eingerichtet haben. 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 Folge. Danke.

[01:01:58] Danke.