

Behind the scenes of the 22' X-Pyr

Cloudbase Mayhem Podcast 175

Published	2022-07-24
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-175-behind-the-scenes-of-the-22-x-pyr/
Duration	01:01:27
Speakers	Gavin McClurg, Manu Bonti
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0175-behind-the-scenes-of-the-22-x-pyr.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	50 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	14
Show notes	14
Transcript	14
Deutsch	26
Show notes	26
Transcript	26

English

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

Show notes

The 2022 X-Pyr was substantially longer than any of the previous races with a big tweak to the route, and the weather this year was downright brutal. You had to be an animal on the ground, but it was in the air, and often in really scary air that we saw the true aviators make their moves. Manu was Pierre's weather and route-strategy ace and not only did their team hold in up at the front for the entire race, Pierre was the only bird in the sky late on day 6 (when the forecast called for winds in excess of 70 km/hr) when he took a commanding lead. But once again Chrigel pulled his magic and nipped both Pierre and Maxime, who looked like he had the win in the bag right at the last moment.

The post Episode 175- Behind the scenes of the 22' X-Pyr first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the Cloudbase Mayhem. My guest today is Manu Bonti, a legend in the sport. He's been on the show before. This is the second one we've done with him, but I didn't know this. He was the weather router and one of the supporters for Pierre Remy in the X-Pyr. And he sent me a text right after the race, and I was, of course, glued to it for the week. An amazing race, and Pierre was actually out in front going into the end. And then Chrigel and Maxime got him. They made a couple of really nice moves. And, of course, Chrigel, very crazy ending. And Chrigel was able to beat Maxime against all the odds yet again. So I thought it'd be really fun to talk to a supporter.

[00:00:55] Usually we talk to the athletes, but talk to a supporter and get their take on the philosophy and the risk and how it all comes together. This was Pierre's first hike and fly race. He's, of course, a very famous comp pilot. And a really big name in the sport. But this was his first foray into hike and fly, and he got third against some pretty tough competition. So he had a great race, and obviously they had a great team. And so this is a story from kind of behind the scenes. I think you're going to really enjoy it. Cheers.

[00:01:35] Manu, good to see you and have you on the show again. It's wonderful to see your smiling face. It sounds like you guys had quite an adventure. Yeah, it's been a lot of fun. So we're going to be talking a lot about the race. But I thought where we should start would be to talk about Pierre a little bit. For those who don't follow comps very much, who are listening to the show, may not be familiar with Pierre Remy, one of the more famous pilots in the world. But tell us about Pierre, and then we'll get into it. I want to talk to you about what it was like supporting. That's something I'm going to do for the first time here in a month over at the Dolomiti. But, yeah. Yeah, tell me about Pierre, and then we'll get into your adventure.

[00:02:17] **Manu Bonti:** Hey, Gavin, cool to meet you again on Cloudbase Mayhem. So Pierre is, for people that do not know him, was a really classic comp champion. He won the FAI Awards in 2017 and the PWC Superfinal in 2018. And starting from that moment, he started to pay attention to those. And he started to train. So that was really 2018. He really started to physically train, you know, for this type of comp. And he had, you know, the ambition to participate to the XPEAR 2020,

[00:03:07] which was canceled due to COVID issues, you know. And here we are. He arrived in 2020.

[00:03:16] And he was physically really ready, but the team was, I would say, kind of improvised. You know, he called me a few weeks before the comp, asking me if I wanted to be support. And then for the two other guys, you know, it was pretty much the same. So we went there just to see, you know, a little bit. But, yeah, finally, we had a good adventure. Good sensations. And it was pretty fun.

[00:03:46] **Gavin McClurg:** Yeah. And I was watching the race. I got up at 4 o'clock in the morning all week to watch it. It was going on during our U.S. Nationals. So I was up early anyway. But he made some nice moves, you know, really. You know, the big day, day three, where all the leaders got way out in front and had some really nice flying. But

the weather at the start was tough. And he was fast on the ground as well. There was those first couple days. It looked pretty miserable.

[00:04:15] **Manu Bonti:** Yes. The two first days were pretty miserable. And I believe Maxime did the best job, you know, from the team. Even if at the end of the second day, Chrigel managed to make a move. Yeah. But the choice of Maxime, they were a little bit better. And the third day was the very first day we could fly. And looking at the weather forecast, at that moment, we believed maybe it would be the only flying day of the comp. You know, but finally it happened that we had some other flying days. Yeah. But everybody was like, that day we must be at the right place, you know, at the right moment.

[00:05:01] And we had a third day, you know, a group of leaders where we had mainly Maxime and Chrigel. And also they were together. We. Noah, maybe, and Simon, for sure. And so basically we had those leaders, you know, in the front. And Pierre was a little bit behind. And we made a weather forecast and strategy. And for us, it was clear that in the high altitude, the air was quite stable until late. And it would be unstable in the lower layer. So this is the reason why we did not follow them, because we arrived a little bit later in Kandanshu.

[00:05:51] And my plan was to go on the east face, stay relatively low to benefit, you know, the instability we had. And finally, Pierre, I think it took off two hours before the other guys. Well, they made the first glide, then they climbed again, and then they had to wait for conditions to take off again. And at that moment, you know, we were able to fly. So Pierre was flying for a while. We had probably, I would say, three, four hours. We were three, four hours behind at that moment. And during the flight, at one moment, we passed first. And then they had a good line. And, well, in the Peña Montanosa, we had only six kilometers. You know, we were just six kilometers behind.

[00:06:36] But that was definitely a good move we did. And in my opinion, you know, in this type of competition, they had no other choice because they wouldn't wait, you know, three hours to take off in the lower layers. So basically, they went, they had to go ahead. And this is sometimes you're trapped like this. And we had the same situation, but reversed. We had to wait, you know, later on. And then they caught with us again, you know, that was on day five. But in some moments, you know, you just need to do something because the athletes, they say, hey, I'm not going to wait. And so, of course, you know, you choose, you know, one option. But you know that later on, you know, in another place would be better. And this is, that was perfect for us because we were late and we arrived exactly at the right moment to take off on the east face low.

[00:07:29] And they just took off and they climbed, they arrived super high, but it was not in place and they had to wait. And so basically, I would say we passed them. And then, you know. Yeah. They got a little bit lucky on that because normally when they arrive, when you arrive from the route they took, there is a place where pass it is rather complicated. And I really believed we would pass in front, but it worked very well for them. And so everybody was kind of surprised around Broto, how they could pass, you know, the national park. But yeah, that's, that's the game. But finally, the move was quite good for us here, for sure. The decision and. And the way Pierre put it, you know, in, into reality was, was quite good.

[00:08:20] That was kind of tricky, you know, because we know that to pass from the east face, you know, to the Coyote Radar, that would be kind of tricky. And he was actually, there were two together, you know, to cross. And finally one landed and Pierre managed to escape. So it was not, let's say, crystal clear. It would be good. But he managed. To do it. And then he was clearly in the front. So that was, that was the first move that was not too bad. And then, well, then as the guys, they had a good line, he was chasing them till the end. And they were putting like a crazy rhythm. And, and that was virtually impossible to catch up with them. And I know he kept the distance, but he couldn't catch up with them.

[00:09:07] That was a very intense flying. Everybody was so. Motivated and, and, uh, yeah, I have something to say also about what happened in that flight is that what, what Krigel, Simon and, and Maxime did, you know, um, from Mon Lude to go to the first point of the X, you know, like, uh, um, our bus is just amazing. That's route. We hardly, I don't think, I mean, I know a little bit what happened. The Pyrenees, but maybe I'm, I make a mistake, but I don't think anybody ever reach from Mon Lude, our bus using that route. They just went, you know, in the mountains on the lee side of little hills.

[00:09:55] They were barely protected. And then they managed to catch thermal, you know, to climb in the thermal and then push into the wind to pass in front of the mountain. They did that four times to reach, um, our bus. And for me, what they did was just from another one. Probably one. Part of the X-Pyr. I was so impressed with what, with what, um, Maxime Krigel and Simon achieved, you know, in terms of choice of, um, of, of food, which, you know, we know it's impossible. They didn't know it's impossible. So they did it, you know, basically. So, but, you know, it opened eyes, you know, and we were, we were just like, what?

[00:10:39] When I saw them, you know, from Mon Lude. Go in direction of that south face. I just said, okay, they are dead. You know, it's never going to work, you know, and then, you know, it worked for a time. So basically we learn, you know, we learn from those comps for sure. I

[00:10:55] **Gavin McClurg:** was going to ask, you know, because you live in the Pyrenees and Pierre lives in the Pyrenees. How I've always thought that with the X-Alps, you know, the pilots who live in Europe, you know, have a, have a pretty clear advantage because they just, they know it's a complicated thing. It's a complicated place and they know the different systems and the Valley winds and everything. And it's, it's really important to have knowledge of a place. But when I look at the Pyrenees, it's, it's even in many ways, much more complicated. You know, the, the roads never go in the direction of the route. And so the walking is, it looks really hard. But how important is it for the athletes to have knowledge of what the flying is like there and the fern and all that?

[00:11:42] But what do you, what do you think about that? Because it's, it is interesting that you said, you know, Simon and, and Chrigel, they're, they're doing these things that the locals would go, nah, that's, you don't do that.

[00:11:52] **Manu Bonti:** Yeah. On one hand, it's good to know the place. On the other hand, when you know it, you're limited. So that's basically when you open, when you get in a place with fresh eyes and you come with your experience from other places. Um, basically, you know, like the, the famous day, um, Chrigel took off from, uh, that was on day, um, four. He took off from Pic du Midi. In these conditions, we never fly. Nobody flies, you know, in France. Like, uh, we, we are, we don't fly. Just, I mean, Pierre doesn't fly in these conditions, uh, regularly. And what did Chrigel, I looked at the track and that's an amazing.

[00:12:42] Understanding of what could be wave flying. Okay. But when you learn paragliding in France, uh, for the first thing you learn, you know, in the French Pyrenees, you don't fly when it's south wind. And then little by little, you learn that when the south wind is not too strong, then you can still do things. And maybe the best days that we are with a light south wind, but then, you know, when the wind is that strong, everybody stays home and take care of the tomatoes in his garden, you know? And basically. Um, he just amazed us, you know, there, but that was just, you know, like a certain type of flying in very specific conditions. It's amazing. It's Chrigel. But what they did, you know, between more Lude and our bass for me is something we could do, but we never do because we don't believe it might work in competition.

[00:13:37] They go that route, uh, with the, uh, the strong. Feeling that it's the best thing to do and actually it works. So that's on, as I said, you know, on one hand, you know, you know, some stuff for regular conditions, but the, when the conditions are not regular, maybe, um, uh, the guys are able to invent something super special, but even in regular condition, because that day was regular condition. They're able to invent new routes that finally, uh, you know, from the dogma we have, everybody has, you know, more or less dogma. You are not really ready in your mind to break the dogma and invent this type of solution to get from one place to another one, pretty much they stayed on the line, which shows, you know, uh, strategically, well, when you, in terms of out of flying in the Pyrenees, that was kind of super weird.

[00:14:31] And they stayed on the line, shortest line, you know, from one point to another one. And finally they, they managed to achieve, you know, the, the task to reach the goal. I mean, the place they wanted to reach and following this line was for me, at least, you know, really amazing. But Pierre, he did another route, more classic, and finally got to the place, um, not so long. I wouldn't say what they did was crazily efficient because finally at the end, Pierre got to, um, Arbas just a little bit after them. And at the Peña Montaneza, he had at least, you know, six kilometers, you know, behind. So I wouldn't say what they did was, uh, just, uh, mega efficient.

[00:15:18] And then they put everybody, you know, back in the wind, but however it worked and that's already is quite amazing. This is basically, um, my opinion.

[00:15:29] **Gavin McClurg:** I don't remember Menuh if it was day five or six, but I was watching and pretty much that was the day that was supposed to be 70 kilometers an hour wind. At the top of the peaks, really, really, really strong Southwest. And when I, I just got on and watched a few times and, and everyone was on the ground, uh, Maxime and, and Chrigel were quite close to one another. They had kind of taken a different route the night before, but they were pretty close to one another hiking up in the Alpine. And then the next time I refreshed Pierre was in the air and, and got way out in front of those guys. And he just, and I was watching his speeds and they were fast. But they weren't too crazy. You know, I was seeing a lot of, you know, 55 K an hour, 60 K an hour.

[00:16:18] So it seemed like it wasn't too rowdy, but was that a scary flight? Was that because the forecast that day looked pretty unflyable. It looked really, really strong. And I would have thought it would have been pretty scary. The nice thing is he had a little bit of tailwind. And so, but he made a move there that, uh, that was, was incredible. And it looked to me like. He was in a position that he could win the race. You know, the, at the end, it was the very, the end of the day, those guys didn't fly the, at the end of the day. And, and Pierre got, got quite a ways out ahead.

[00:16:52] **Manu Bonti:** Yeah, that's that day was a pretty incredible, the strong wind day was the day before. In fact, that the day where Chrigel took off from, uh, from, uh, from peak to midi. Well, Pierre also took off and Maxim took off, but, um, Chrigel was the first to take off. And it was kind of hairy the, the day after this is the day we did that special move and I'm so surprised for me, it's just, you know, um, uh, something I don't understand how, um, uh, Chrigel did not see it for me. It's maybe, uh, um, you know, Chrigel doesn't make many mistakes, but I think that they did a mistake for sure.

[00:17:37] And, um, and, uh, for me, it was. Yeah. Very sure it wouldn't be flyable around 3000 meter because the forecast, as you say, was 60, 70 kilometer per hour. And the situation for forecasting was not really comfortable because we had two, uh, fronts, you know, passing, you know, the first days it was very unstable. All the models, they were saying something different and we were, uh, spending our time to find a good model for. Yeah. You know, the day X day, you know, have the good model and I had to use three different models during the race. I didn't use the same model, you know, for the wind and the same model for the instability, because, you know, one model was better for instability, another one, and it changed, you know, during the race.

[00:18:28] So that was really a hard work to be on the good model to make the forecast that day. I was pretty sure, um, taking the route, uh, trigger took, he wouldn't fly. And I was pretty sure going to. Yeah. We would fly and I had absolutely no doubt about it because the day before the wind was stronger and one guy of the X-Pyr, he passed by, which was really late, you know, he passed by Castellon and he flew. And I had also report, you know, from the schools in Castellon that the conditions were quite strong, but flyable, I would, I would say not flyable for students of the school, but flyable for athletes, you know, and this is basically one guy. I think I don't remember his name. Maybe a Spanish guy or, but he took off, you know, in Castellon and he flew a bit, you know, in direction of South guard, you know, to come back to France at the moment, you know, um, the leading, the lead of the comps was going the other way, you know, I, he was trying to go to, I would say, um, our bus and the guys that were coming, you know, from back, you know, from, uh, peak to midi.

[00:19:32] So basically I was pretty sure it would be flyable, but there is a little, very special phenomenon that happens in Castellon. Is that when you have Southwest wind in Castellon is Southeast, not for long, you know, as soon as you fly a little bit, then you are again in the Southwest flow, but in the lower layer, it was super clear in the air grams that below 2000 meter, the wind was not too strong. And we have also, I would say a wind, wind, uh, central, you know, a wind weather station, uh, at 2400 meter, you know, on top of Castellon. And I had the, you know, the history of that station, I was looking at the history and I know this, um, weather station is a venturi.

[00:20:19] So when we have South wind, it always, you know, uh, over rate, you know, the wind and I knew it, it, it, it was flyable for Pierre, you know, the day before. And so that day, even, even more flyable because the wind was, uh, was, uh, forecasted weaker, uh, but at 3000 meter, it was super strong for sure. And when I saw Krigel go. Going in direction of Gourblanc, then I said, wow, that's our chance, you know? And at that moment, you're, it's always so

complicated to take the decision because you have Krigel going one way, you have Maxime following another route, but finally the same strategy. And you say to the guys, okay, we'll do something totally different. And then the guys are like, Hey, are you sure?

[00:21:06] But yeah, we did it. It worked. And at the end of the day, we had, uh, 30, three kilometers. We were, um, I would say in the morning, we were probably five hours or six, you know, behind Krigel. And at the end of the day, we were 33 kilometer in front of him. And, and he walked crazy. Um, I, I measured what he walked. That was like from hell, you know, I think he made more than 4,000 meter, you know, uh, positive and maybe 4,500 meter, you know, uh, going down. And. Um, and we walked just 2,000 meter. So, and the number of kilometers, not, not even mentioning the numbers of kilometers. And at the end of the day, when Maxime was more or less catching up with him, I watch, and he was still climbing at 1,000 meter per hour.

[00:21:59] You know, after that long walk, I was just like, what a machine, you know, and Pierre was so happy to do all that route, you know, flying and he validated, you know, the stuff. And we were so happy to have 33 kilometer to be 33 kilometer in the front, but I was pretty sure he wouldn't last much because, um, they were sleeping high. The Southwest wind was quite strong. I really believe they could take off early and, and fly in our direction kind of far away, but I never imagined they would get to Torre del Ori that high, you know, I really believe maybe. They land, you know, at the foot of Torre del Ori, and maybe they have to walk up 1,700 meter or, you know, to get to the takeoff.

[00:22:48] But actually that was crazy because, um, Krigel and Maxime, they manage, you know, to soar the mountain, then there is a big valley to pass. They arrived on the mountain, they managed to climb a little bit. And then if you look with a glide ratio of 12, you know, from that mountain, you arrive at the foot. And. They arrived almost at the top, you know, and when they arrive at the place, Pierre was finally, they couldn't climb. They had to land and walk. So it was impossible for Pierre to take off early. If he would have taken off early, he would have bombed out and then you lose everything, you know? So basically I was kind of happy, uh, that he landed at the bottom of that mountain the day before.

[00:23:35] So he had to walk up the mountain because if he landed at the top, um, he would have say, okay. I go, I go, I couldn't have kept him here. So that was good to have him, you know, walk a while, not to arrive too early on the top. And when he arrived there, he looked at the condition. He said to me, yeah, you know, um, it's not too good for the moment. And we knew the guys already took off. They were arriving. I said, okay, let's wait and let's fly with them. Anyways, if we, if we go alone, uh, we just take the risk to bomb out. And anyways, they, we catch up with us, you know, later. And. And it was also the problem of the CTR, the airspace of, uh, you know, which, um, makes you need to go in the back. So if you don't have a minimum of instability and, uh, you cannot go.

[00:24:24] My forecast was the instability was, would be good around, uh, 10, 30, 11. And in fact, they managed to escape at 10, but it was like 30 minutes before, but they managed, you know, to climb just a little bit. Playing the game, the tree together, they managed to do it one, one pilot alone on my opinion, even at, uh, 10 would have been super complicated to reach, you know, the mountain range in the back and keep on going. Pass by, you know, on door and finally they nailed the turn point super early. It was, I don't remember 1230 or something like this. And that was, uh, really, uh, amazing. You know, how they managed to, uh,

[00:25:14] **Gavin McClurg:** Manu, what was the, uh, what were the different roles on your team? It sounds like you were in charge of the weather, but you said there's three supporters. Is that right? And how, how did you, because the, it sounds like the team came together kind of late and was improvised. Um, you know, I know how much goes in, you know, there's a lot to do when you're supporting an athlete. Um, how did you divvy it up? Who was doing what? And, and what would you maybe change if you had the opportunity? To do it again?

[00:25:41] **Manu Bonti:** Um, what I would, well, the, the team was, uh, four people in total with Pierre and three people, two guys, they were on the field with him. Okay. Um, the two guys on the field, they were quite strong, you know, in running and, uh, and, uh, working in the mountains or on the flat. Also, one was more specialist of, uh, flat and the other one, uh, is really comfortable. You know, in the mountains, climbing mountains, you know, he's, uh, quite strong. Um, and so basically they would switch, you know, all the time, but Pierre barely got alone, you know, um, to walk.

[00:26:26] They were, you know, all the time, you know, supporting him on the field. And that was good for the mantle of Pierre to have one guy, you know, running with him almost all the time. Um, my job, uh, initially was. To provide a weather forecast in the morning and another one at night. But finally I was in front of my computer from 5 AM to midnight because, um, uh, the situation was so complicated. So unstable that it was, um, really important sometimes to update information during the day. And, um, finally it happened that I was giving also that was also in the deal at the beginning. I had to give, uh, my. My opinion on the strategy.

[00:27:11] Uh, so, um, at the beginning I was just, you know, giving an overlook and at the end I was a little bit more, uh, I mean, uh, present, you know, on the strategy. Um, but, um, what we would change, I think in terms of team, we would just change nothing because that was, uh, excellent team. Uh, Pierre was, uh, super ready physically. Um, the two guys on the. They did an incredible job. Um, that's, uh, Nicola and, uh, Matthew. And, uh, finally I didn't do too bad, you know, on the strategy and the weather forecasting. So we did quite a good job together. Um, maybe we could. Just, you know, like there was some communication problem, you know, localization problem, uh, we should, uh, work on.

[00:28:05] And also I just realized, um, talking. We. Um, some friends of mine, like Antoine Girard, that they have developed a full set of tools, you know, to figure out what is the best way to take, if it's flyable, just glide down, or if it's not flyable, you need to walk all the way, you know, blah, blah, blah. And so this would have eased clearly my working load. And I, I really believe, you know, like we were absolutely not ready. You know, on this, uh, type of, uh, uh, model, and we have a huge, um, progression, uh, on this, on this field.

[00:28:50] Uh, but, you know, basically at the end, you just realize that everything finally, um, comes sometimes just on, uh, luck, good luck, bad luck, you know, maybe I don't think when we went to, uh, Castellon, we had luck. I don't. I don't believe this, but probably when on day three, we decided to choose the east face and the fact that Pierre managed to climb again, you know, on the Koyerada, this was probably luck, you know, when, uh, Krigel and Pierre together, they crossed the Cerdagne and they make a low save 80 meter for Pierre. So this is sometimes, you know, luck and, you know, talent, of course.

[00:29:39] You know, but, uh, sometimes you're grounded and decision, you're a little bit too much on the right, on the left hand, you're grounded. And so basically this is it. The fact that, you know, at the end, you know, this epic, uh, conclusion we had, you know, uh, with, um, you know, the three guys, you know, and what happened on the Kenny guru and everything. So sometimes, you know, you put a lot of things, you know, together and, uh, it relies more on being at the right place at the right moment. And sometimes. It's just a question of luck. You know, sometimes you're late and you arrive somewhere and poof, it works. And so, and you know, that's, uh, but in terms of, um, improvement, we have a large room improvement on the tools. I believe the team itself was, uh, naturally ready and, uh, it works super well, you know, in the field and they had a super good time together.

[00:30:32] They enjoy it. And me behind my computer, I had also, you know, uh, kind of fun. So we enjoy it, you know? Yeah. Adventure. There is also the point you mentioned before. Yeah. You, you asked me, uh, how important is it to know, you know, the mountain range. In fact, Pierre doesn't know very well, the whole mountain range when he flies, he always flies from our Valley. Of course, you know, um, a few weeks before the expir, he flew 200 kilometers, you know, um, I say a triangle, you know, 200 kilometers in the North face of the Pyrenees, which was never done before, but he didn't do it with, um, the, um, he, he did it with the X one, you know, and with these heavy harness, with this comp gear, you know, so basically, um, the place he knows very well is something like from our place, 50 kilometers to the West.

[00:31:31] And, uh, let's say 100 kilometer to 80 kilometer to the, um, well, 50 to the West. and I would say something like 100 to the east. But he hardly flies in Spain. Maybe he had a comp, you know, sometimes in Castellon, but that was not really a place he knows. But something he, maybe a room of improvement, I don't know, I should discuss this with him, is fly more maybe with the specific gear he use. I don't know, maybe this could help also, but he had very little flying time, airtime with the specific gear he use, you know, for this comp.

[00:32:11] **Gavin McClurg:** He flew the climber, I understand. And then what harness did he fly?

[00:32:15] **Manu Bonti:** It was a specific harness from Cortel, a pro harness for this type of comp.

[00:32:21] **Gavin McClurg:** Yeah, that's what I used in the last race as well, the Glebe Pro. And then, well, do you think he'll, does he have his eyes on the X-Alps? Will that be something he'll do in the future?

[00:32:33] **Manu Bonti:** We have a meeting Monday to, to make kind of a debrief of the adventure and discuss a little bit all those topics and see, you know, what else. I know he loves the Pyrenees. Discussing at the end of the race with the other guys, many of them, they said, the X-Alps is less demanding, you know, like what we did in this X-Pyr, you know. And so, I don't know. We'll see. I think everything is open, but that's, that was tough, you know. The two first days, they were super tough and it impacted a lot, you know, the rest of the race, starting with two days where you barely fly.

[00:33:20] I mean, the second day, I mean, they just made maybe one glide. That's, that's kind of tough and it's very specific training you must do on, on the flat, on the, on, on the, you know, on the road, which I'm not sure Pierre, actually did, you know. And so, basically, that was kind of tough, but many guys said, okay, you know, X-Alps, you have, you have to start, you know, one hour earlier. You have to end, you know, one hour later, but finally, you always manage to fly somehow and, and it's less hard, you know, like this one, I don't know, but we'll discuss that for sure, Monday.

[00:34:05] Did

[00:34:05] **Gavin McClurg:** you have, you know, on our first show, you and I talked a lot about all the guiding you do and teaching and you've been at this game an awfully long time. Did you find it personally stressful to see what these guys are, are flying in and what they're, you know, in, in the weather conditions they're flying in and did you find it, I don't know, did, is it, is it nerve wracking to see because it's a totally different kind of, you know, like you said, they're flying days that normally you'd go play pool. You're not, you wouldn't be in the air and they're doing it over and over and over again. I mean, it's, it's, it's quite intense. That

[00:34:49] **Manu Bonti:** was extremely stressful for several reasons. The first reason is that you give advices and you don't pay yourself the mistakes and you have in front of you a guy that has been training for three or four years and, and he's ready for that and if you make a mistake he's not too good. So this was one first part. The second reason is stressful is that you need to make a mix between decision you would take for the best flying and decision you take to keep a strategic position in, in the race. When you have, I would say, Maxime, you are playing the game, you know, with Kruger, Galland, Maxime, you don't want to make a move where you will see them, you know, fly away and from the third place maybe you end up 10 or whatever.

[00:35:46] So you can, as we did, you know, start at the rank, you know, six or seven and end up first but you can also start at the place of second and end up 10, you know, so basically this is a big stress about that and then the third point that was really stressful for me, but it's very personal is that a month before I was helping a friend to fly an incredible BV flight adventure in Peru and unfortunately he had an accident and he died and so I was kind of nervous to, I have, I am very, very confident in Pierre's skills, abilities.

[00:36:33] It's incredible pilot but I know that in a race, you know, people can take risks that are, you know, different than what they would do, you know, normally because the pressure, because the team, because they want, you know, to achieve something and all my briefings, they were ending the quiz, okay, keep it safe. So that was like my primary concern, you know, have fun and keep safe and of course, you know, the flying day at Pic du Midi was a little bit borderline on my mind and my opinion, you know, for everybody, you know, that flew but that's my vision, my vision of, with my level of pilot and of course, I'm not in their place. It's difficult, you know, to judge this but that was actually giving me, of course, you know, a certain level of pressure also.

[00:37:27] So three, three reasons why I was kind of nervous on this, on this race and, and I want to say a big hello to Henry that had, you know, this accident in the, in Peru and yeah, that's like that. He didn't make any mistake, just gotten lucky and so that's also the bad side of paragliding.

[00:37:52] **Gavin McClurg:** Yeah, of course and of course, we're, you know, we're, we're talking about Antoine's partner in Peru and, and then, you know, another very famous X-Alps pilot, Nick Neynens, very recently had a, had a terrible accident and he was supposed to be in the X-Pyr and, you know, it is something a part of this sport that just keeps raining down on us, doesn't it? It's not something you can really escape but, Manu, I'd love to talk to you. We're

going to talk about the dramatic end while we still have a hopefully decent connection here but, I also wanted to ask you about philosophy of kind of Pierre and what it was like, you know, in seven days you experienced as an athlete a lot of ups and downs and the physical hardship and everything else and, you know, we have, I've spent quite a bit of time with Chrigel and with Maxime and they're very different.

[00:38:48] Their approach is, Kriegel's is famously very Swiss. He doesn't get too distraught. He stays pretty positive. He always really looks like he's having a lot of fun. You know, Kriegel's just always looks like he's having a good time whereas Maxime can be and he would be the first to admit this that he's, he can be pretty pretty emotional and, you know, he gets pretty upset and, you know, just a little bit more maybe goes to the extremes more and I'd love to just hear what's Pierre like? What is the kind of the philosophy of the team? Is it very much, is it really serious? Is it really fun? And what do you think in the end works and what worked for your team? Because you did incredibly well.

[00:39:36] **Manu Bonti:** On Pierre, I think, with Pierre, you know, Pierre works that way. You know, at the beginning of a project, he just, you know, tried to set up where he wants to arrive, you know, and he will just do what he can do, you know, to arrive there. But it's, don't forget that it was a first, a first try. You know, it was the very first try. We never trained before. We never went, you know, one weekend, you know, together, you know, to, to train or do something. The first day they really did something together was the first day of the comp. So basically, we were kind of relaxed. And, as you, you were talking about philosophy and this is exactly what I was asking regularly to Pierre, you know, like, what is your philosophy?

[00:40:29] Because basically in every decision you take, you can either say, okay, I am a gambler and I like to try something and maybe, maybe become first or I am, I want to secure my position. So basically, in terms of strategy, it's really like, what, what is your mood? What do you have in mind? And, and during the race, the mood of Pierre could have changed, you know, a couple of times, you know, in this matter. And so I was always asking him before to propose him some options, you know, in what, what was his, his, his mood, you know, like, do you want to try something or do you want to secure your position? Therefore, as it was a first comp like this, I don't think,

[00:41:14] Pierre, he had a goal to arrive, you know, in the, I would say, the five, 10 first guys, you know. So basically, when he realized he was able to play, you know, in this, in this group, you know, of the 10 first guys, he was, he was kind of happy. And then when we made, you know, like a couple of interesting move and finally, we, we were really, you know, in the lead, then came the questions, you know, about, you know, what do you want to do with that? You know, do we want to secure your position and, or do you want to try something? And this is exactly, finally, what, what happened at the end, you know, at one moment when we arrived close to Kanigu, I had the strong feeling that we had to let

[00:41:59] Chrigel go alone and walk six, seven kilometers, eight hundred meters, you know, up to take off on the south side of the mountain. And this was at Col de Mante and Col de Mante a little bit before, you know, Kanigu. And actually by chance, you know, it happens that Pierre landed at this call. And I was like, at that moment, I was really focused on, I should tell him to land here and go past this mountain on foot. And take off on the other side. I was not sure it was very takeoffable. I was not sure, you know, he would get, you know,

[00:42:44] super good conditions. However, my soundings were telling me they had, you know, like 500 meters more ceiling and more, you know, instability on the other side of that mountain than going on the north side of, of the Kanigu. And at that time, you're second, you have Chrigel just a little bit in front. You have, you have Maxim in the back and it's so hard, you know, to take a decision that would be totally different. And so that was once again, the question, you know, what do you want to do? And at that time, I think you must be super strong to take this type of decision, believe a lot in, in your, in, in yourself, you know, to try that. And that's, that's the whole difficulty of this type of phrase, you know, and you're convinced of something.

[00:43:35] It's not the same situation. For instance, when Pierre is in Val Louron in front, you have Chrigel and Maxim, the guys in the back, they are fairly far away and you take another option. You know that if it works, you beat everybody, but if you lose, you don't lose that much. And in this situation, you are in second, you know, that, you know, maybe you're lucky and you finish first and would you take a specific option? You know, when you have Chrigel in front of you and the terrain is not the terrain of Chrigel. It's not like if he's flying in his garden, but you're not flying in

your garden either. Meaning, um, so then we hardly go fly there. I mean, I flew there, you know, a long time ago, but, um, this is all the memories I have. Pierre doesn't have a tough knowledge, a strong knowledge of this area.

[00:44:22] And specifically, you know, arriving on the Canigou and like this, usually when you go flying in Sarda and you fly your own former, you don't go, you know, that direction too much. So basically this was, an unknown terrain, the excellent cross country pilot of former they regularly go to Sarah and to the sea. Um, it's not, not so often either, but we didn't have the knowledge. And so at that moment we decided, you know, to, to follow, to follow Chrigel. And then Maxime arrived, he got a little bit better thermal. He arrived a little bit higher, you know, on that reach of the Canigou and he managed to climb, you know, on this reach, which ends up in a circus that is totally close with the summits at 2,700 meter.

[00:45:11] And that was like, so oddly he could pass. And then we saw him climb and pass. And we are just like, what?

[00:45:20] And at that moment, um, Kriegeli had such an incredible decision to land in the such a nasty place. Uh, climb like a goat, you know, super fast and pier did the same, but he landed a little bit lower. It was a little bit more complicated to escape from the place he was and the, and yeah, that was the move of Chrigel was like, uh, he's ready to anything, you know, he has the mirrors on, he knows what's going on in his back, you know? And as soon as, uh, um, Maxime, uh, picked up altitude, then, uh, Kriegeli knew what he had to do, you know, and, uh, what he had to do was pretty wide and pier did the same and, but, um, he did it and, and, and that's it.

[00:46:14] And then at that moment, probably I would say, um, um, Maxime got lucky. And then a little bit later, he got lucky and Chrigel got lucky. But finally, you know, um, what you need is to be a little bit in the front at the moment you cross the finish line. And that's what, uh, Chrigel managed to do. I would say as usual, but this time maybe had a little bit more entertainment than, than other times because, um, Maxime was really hot and Pierre was hot too, you know? So,

[00:46:50] **Gavin McClurg:** yeah, that last day was, was just, it was a roller coaster, right? You know, Pierre started the day off ahead and then Maxime and Chrigel flew together and they, they caught him up, like you said, and, and, uh, and then it just looked like Maxime had it, you know, it was, it was, the race was over. Maxime won. And then, and, and suddenly Chrigel flies over his head and flies within three kilometers of the final turn point and wins the race. And the first thing I said to my friend, Ben, who supported me in all my races was, ah, he's so it's incredible. He did it again. It's so lucky. And he said, it's not luck. It's Chrigel. He does this every time. And, and, uh, you know, I,

[00:47:35] as I understood it, he and Maxime were basically flying together and, and he, like you said, he, he stuffed it into this really tough place and climbed up higher into better air and then, and then jumped him in the air. And, but how do you know to do that? How did he, how did he have that in his mind to, I mean, were the, were the signs obvious or was this just Chrigel being an Eagle?

[00:47:59] **Manu Bonti:** No, he didn't really had better air. Um, what happened is that when they arrived on that reach of the Kenny goo, we all knew that would be cool, you know, to get on the little South face and climb there and pass, you know, like Maxim did Chrigel and pierce, they were in the front, but they never managed. They worked a while, you know, on this reach to try to, uh, get on the South face and they knew they need, they, they want to do this, you know, as the other option was to fly around, the North face of Kenny goo. And we know it's possible, but it's long and it's oddly because you, you get low, you know, all the time. It's a little bit complicated, tricky, but that was, you know, the, the option, if you cannot climb there.

[00:48:47] So they arrived there, says, try to climb. It doesn't work. So they say, okay, we start to go on the North face. At this moment, Maxim arrived just a little bit higher because he had the chance to have a terminal that climbed a little bit higher before arrive on this reach. And he climbs directly boom. And so at that moment, it was quite obvious that if you go on the top of the mountain and you take off on that South face, you will climb also. Okay. So this is, uh, for, uh, trigger that was crystal clear. So this is what he did. He learned, you know, in this nasty place, climbed the mountain 400 meter take off in another nasty place and get, you know, to 2,700 meters, 650, like did the, uh, exactly.

[00:49:32] Like did Maxim and pretty much takes the same route. Like Maxim, he follows Maxim. Then they had to cross a big Valley. So this is the Valley of, uh, Emily labor, which the flank site of Sarah and Maximi got to Sarah probably, I would say 20 minutes before a trigger or maybe half an hour. I don't, I cannot be, uh, you know, exact on

this. And when Maxim arrived on Sarah, he will climb. He climbed on the mountain, rich one five, and he has the goal at 30 kilometer with a light, uh, South wind, you know, against if it's flying into the wind to get to the goal. And so he's a one five and he knows it's not enough. Definitely. So he wait, he walked the place. He gets to one, five, one, four, one, five, one, four, one, three,

[00:50:21] one, three 50. And at this moment he says, okay, if I wait more, I will end up at 1,000 meter, you know, on the mountain. And he goes, Chrigel arrive later on in the very same place. Okay. He gets a little bit more altitude when, when Maxim went, you know, um, finally finds nothing. Well, he'd find a little bubble, you know, and it just pass, you know, the highway and he's on the ground and Chrigel strategically, he knows that he's behind. So strategically, there is no hurry. Pierre is far in the back. He has a Maxim in front of him. If he goes for glide, maybe for sure, he gets to Maxim, you know, a little bit behind him.

[00:51:06] And then he has to race like crazy, maybe beat him, you know, uh, on the running. But, uh, Maxim is quite good in running too, you know? So basically it's not sure I will get him. So he wait, he wait, he wait. And then at one moment he goes, he has a little bit more altitude than Maxim. Maybe he has like a 200 meter more. And I, my opinion series, uh, North wind, passing the little call where you have the highway that is entering, you know, the South face. And when Maxim, he went a little bit lower, then he got pretty much caught in this, uh, North, uh, airflow and, um, and, and, and, and Chrigel basically he flew above that too.

[00:51:53] This is my understanding. And I discuss this with, uh, um, some, some guys that are still in the air, specialists of the area. And they quite believe this is what happened is that, you know, Chrigel for some luck understanding. I don't know of the situation look, because finally he got it managed, you know, to, to, to leave the mountain higher than, uh, than, uh, Maxim, what could have done Maxim? I could have waited there, you know, he could have waited there, you know, and say, okay, I wait, I wait. But the risk is that finally, you know, um, he doesn't find the terminal anymore. You know, it was not a super active, you know, at that moment. And then he's also landed there. So, uh, he's his decision and my opinion was not bad.

[00:52:42] It's difficult to take another decision when you are half an hour in front of, uh, the followers and you don't make it again to your ceiling and you spend already a while, you know, trying to make it and you're just like, okay, he's not going to come again. I go, you know, before, before it's too late. So this is the decision in took obviously was wrong because when a critical arrived, he managed to climb a higher and, and finally passed above the highway and then he found another one. And that was the game was over at that moment. Maxim was on the ground. Uh, trigger was stumbling right above his head.

[00:53:24] Uh, the life tracking was pretty much fucked at that time. And so, it was not so clear. I was looking at the life tracking and I reported to Pierre, Hey, Maxim and the trigger are landed, you know, on the other side of the highway. And then I looked a little bit more carefully and, and trigger was, um, 600 meter above the head of a maximum. And I said, I reported to Pierre, okay, no, no, no, it's not like that, you know? And unfortunately, um, Pierre did the same move. Finally, he climbed to the mountain. He took off on the south face. He managed to climb to, to two, six 50, you know, like the two other guys, but a little bit later when he got to Sarah, he couldn't at all climb. So probably, you know, like trigger arrive at the perfect moment where the conditions, they were just perfect.

[00:54:14] So he could climb a little bit higher than Maxim did. And Pierre never managed to climb at all, you know? So it was just a window and, um, and, and that's it, you know? I mean, he, he got there. So, and he, he managed to climb higher. And then, um, when he passed in the flat, he got another thermal and then he landed, you know, close to the finish line. But, um, yeah, for Pierre, there was, we, we had big projects. I have, I had seen, you know, this movement of air, uh, turning around, um, um, you know, like the, the little cities they have in the flat. And so I say to Pierre, okay, we will go along the mountain along the, I'll bear, you know, uh, following the mountain before to go to the finish line.

[00:55:01] So we had, we still had some plan, you know, not to finish first, but maybe to finish second, but it was not possible for Pierre to climb again, the conditions they were dead at the time he arrived. But that was just, I would say maybe 40 minutes after Chrigel, something like this. And it was for him just impossible to climb. So that's, um,

[00:55:23] well, as I always say to the guys, you know, they fly, that fly in my, my cross country class. Um, when a guy got lucky, no, all the time, maybe it's not luck, you know, so maybe in our mind, you know, he's luck, but, um, maybe for him, it's not luck, you know, I mean, he, that's what, what your, your supporters say is it's true, you know, at the end Chrigel won, you know, so basically we can analyze the stuff and say, okay, um, they went to the same place. My team got little bit lower. Pierre, couldn't climb and Chrigel arrive at the moment between them. And he was able to climb higher and then it happened super good for him. But you know, that's, uh,

[00:56:09] that's, um, I don't know. Yeah. I, I have a doubt, you know, about the luck and stuff like this. Maxime would have been even a little bit more late doing the same move. Pierre and Chrigel would have been further, you know, in the North face. And then there would have been probably no way they catch with him. You know? So it's some time the point of being timing at the right place at the right moment. When Maxime arrived on the Canigou, he arrived exactly at the right moment at the right altitude to climb. And the two other guys, they were not exactly at the good altitude and not certainly at the right moment. So, well, moment, maybe not, but altitude. And then for me, I still have this question in my mind.

[00:56:54] If we had landed at called the Monte, and if we had walked, you know, one hour to take off, you know, on the other side, what would have happened, you know? And so that's always, you know, a question we want, we will never have, you know, the answer because it will be impossible virtually to repeat the situation.

[00:57:12] **Gavin McClurg:** Yeah. Those, those questions live with you forever. There's always the, what ifs of all the races I've done in the X ops, there's always a 2015. If I'd only done that in 2017, 17, I'd only done that. And yeah, it's a, it's just part of the, part of the fun and part of the adventure. Well, menu, thanks for sharing your story. You guys rocked it. It was very impressive. And, and you're even out in the lead there for a while. I thought you guys had it, but nice work and a big hug to Pierre and looking forward to racing with them here soon. And congratulations, but thanks for sharing this, this cool adventure you guys had with us. Thank

[00:57:51] **Manu Bonti:** you, Gavin, for having me on the show. And that was a pleasure. To show this and yeah, we are quite happy to have put, you know, some fun in the, in the race. And the fact that finally the last day Simon arrived later and, you know, flew, you know, midday, you know, while Pierre was working, put us enough pressure to be super happy to be served because the same thing could, well, I'm not sure, you know, because the south wind was stronger, but we never know, you know, man, Simon, could have, you know, passed above the head of Pierre while he was working on the flat. So we were definitely all the team, super happy to be served, you know, on the podium because that was kind of hot, you know, behind.

[00:58:39] **Gavin McClurg:** Yeah, that was that in Simon can never be counted out either. He also had a great race, but yeah, for rookies going into such a hard event, you guys really crushed it. Very impressive. Thank you so much. Thanks buddy. If you find the cloud-based mayhem valuable, you can support it in a lot of different ways. You can give us a rating on iTunes or stitcher. However, you get your podcast that goes a long ways and help spread the word. You can blog about it on your own website or share it on social media. You can talk about it on the way out to launch with your pilot friends. I know a lot of interesting conversations have happened that way. And of course you can support us financially. This show does take a lot of time, a lot of editing, a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes cost. So if you can support us financially, all we've ever asked for is a buck a show.

[00:59:26] 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. I think that's a pretty toxic business model. So I hope you dig that.

[01:00:12] You can support us. If you go to cloudbasedmayhem.com, you can find the places to support. You can do it through patreon.com forward slash cloud based mayhem. If you want a recurring subscription, you can also do that

directly through the website. We've tried to make it really easy. And that will give you access to all the bonus material, little video cast 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 and you're being in a position someday to be able to support us, but you'll find all that on the website. All of you who have supported us, or even joined our newsletter, or bought cloud based mayhem merchandise, t-shirts or hats or anything, you should be all set up.

[01:01:01] 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.

Français

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

Show notes

L'X-Pyr 2022 était substantiellement plus long que toutes les courses précédentes avec une modification importante de l'itinéraire, et la météo cette année était tout simplement brutale. Il fallait être un animal au sol, mais c'est dans les airs, et souvent dans des conditions vraiment effrayantes, que nous avons vu les vrais aviateurs faire leurs prouesses. Manu était l'as de la stratégie météo et d'itinéraire de Pierre et non seulement leur équipe a tenu la tête pendant toute la course, Pierre était le seul oiseau dans le ciel tard le jour 6 (quand les prévisions annonçaient des vents dépassant les 70 km/h) lorsqu'il a pris une avance décisive. Mais une fois de plus, Chrigel a sorti sa magie et a devancé à la fois Pierre et Maxime, qui semblait avoir la victoire en poche au tout dernier moment.

Le post Episode 175- Behind the scenes of the 22' X-Pyr est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de Cloudbase Mayhem. Mon invité aujourd'hui est Manu Bonti, une légende du sport. Il est déjà passé sur l'émission. C'est la deuxième fois qu'on le reçoit, mais je ne savais pas ça : il était le responsable météo et l'un des supporters de Pierre Remy pour le X-Pyr. Il m'a envoyé un SMS juste après la course, et j'y ai été, bien sûr, accro toute la semaine. Une course incroyable, et Pierre était même en tête avant la fin. Et puis Chrigel et Maxime l'ont rattrapé. Ils ont fait quelques très belles manœuvres. Et bien sûr, Chrigel, une fin complètement folle. Chrigel a réussi à battre Maxime contre toute attente, une fois de plus. Je me suis donc dit que ce serait vraiment sympa de discuter avec un supporter.

[00:00:55] D'habitude, on parle aux athlètes, mais parler à un supporter permet d'avoir son point de vue sur la philosophie, le risque et la manière dont tout cela s'articule. C'était la première course de marche et vol de Pierre. C'est, bien sûr, un pilote de compétition très célèbre. Un nom vraiment important dans le sport. Mais c'était sa première incursion dans la marche et vol, et il a terminé troisième face à une compétition assez tough. Il a fait une super course, et évidemment, ils avaient une super équipe. C'est donc une histoire un peu en coulisses. Je pense que vous allez vraiment apprécier. Santé.

[00:01:35] Manu, ravi de te revoir et de t'avoir à nouveau dans l'émission. C'est super de voir ton sourire. On dirait que vous avez vécu une sacrée aventure. Oui, ça a été vraiment sympa. On va beaucoup parler de la course, mais je me disais qu'on devrait commencer par parler un peu de Pierre. Pour ceux qui ne suivent pas beaucoup les compétitions et qui écoutent l'émission, vous n'êtes peut-être pas familiers avec Pierre Remy, l'un des pilotes les plus célèbres au monde. Mais parle-nous de Pierre, et ensuite on entrera dans le vif du sujet. Je veux te parler de ce que ça fait de soutenir une équipe. C'est quelque chose que je vais faire pour la première fois dans un mois aux Dolomiti. Mais, ouais. Dis-moi tout sur Pierre, et ensuite on passera à ton aventure.

[00:02:17] **Manu Bonti:** Salut Gavin, c'est cool de te retrouver sur Cloudbase Mayhem. Alors, Pierre, pour ceux qui ne le connaissent pas, était un champion de comp vraiment classique. Il a remporté les FAI Awards en 2017 et la PWC Superfinal en 2018. Et à partir de ce moment-là, il a commencé à y prêter attention. Il a commencé à s'entraîner. Donc, c'était vraiment en 2018. Il a vraiment commencé à s'entraîner physiquement, tu sais, pour ce type de comp. Et il avait, tu sais, l'ambition de participer à l'XPEAR 2020,

[00:03:07] qui a été annulée à cause du COVID, vous savez. Et nous voilà. Il est arrivé en 2020.

[00:03:16] Et il était vraiment prêt physiquement, mais je dirais que l'équipe était plutôt improvisée. Tu sais, il m'a appelé quelques semaines avant la compétition pour me demander si je voulais être son support. Et pour les deux autres gars, c'était pratiquement la même chose. Donc on y est allés juste pour voir un peu. Mais, ouais, au final, on a fait une belle aventure. De bonnes sensations. Et c'était plutôt sympa.

[00:03:46] **Gavin McClurg:** Ouais. Et je regardais la course. Je me suis levé à 4 heures du matin toute la semaine pour la suivre. Ça se passait pendant nos Championnats d'États-Unis. Donc j'étais déjà debout tôt de toute façon. Mais il a fait de superbes mouvements, vraiment. Surtout le grand jour, le troisième jour, où tous les leaders se sont mis loin devant et ont fait de superbes vols. Mais la météo au début était difficile. Et il était rapide au sol aussi. Pendant ces deux premiers jours, ça avait l'air plutôt misérable.

[00:04:15] **Manu Bonti:** Oui. Les deux premiers jours ont été assez pénibles. Et je pense que Maxime a fait le meilleur travail, vous savez, au sein de l'équipe. Même si à la fin du deuxième jour, Chrigel a réussi à faire une percée. Ouais. Mais le choix de Maxime était un peu meilleur. Et le troisième jour était le tout premier jour où on pouvait voler. Et en regardant les prévisions météo, à ce moment-là, on pensait que ce serait peut-être le seul jour de vol de la compétition. Vous savez, mais finalement, il s'est avéré qu'on a eu d'autres jours de vol. Ouais. Mais tout le monde se disait : ce jour-là, on doit être au bon endroit, vous savez, au bon moment.

[00:05:01] Et on a eu un troisième jour, vous savez, un groupe de leaders où on avait principalement Maxime et Chrigel. Et ils étaient ensemble. Nous, Noah peut-être, et Simon, c'est sûr. Donc en gros, on avait ces leaders, vous savez, devant. Et Pierre était un peu derrière. On a fait une prévision météo et une stratégie. Et pour nous, il était clair qu'en haute altitude, l'air était assez stable jusqu'à tard. Et qu'il serait instable dans la couche inférieure. C'est la raison pour laquelle on ne les a pas suivis, parce qu'on est arrivés un peu plus tard à Kandanshu.

[00:05:51] Et mon plan était d'aller sur la face est, en restant relativement bas pour profiter, vous savez, de l'instabilité qu'on avait. Et finalement, je pense que Pierre a décollé deux heures avant les autres gars. Enfin, ils ont fait le premier plané, puis ils ont remonté, et ensuite ils ont dû attendre que les conditions permettent de redécoller. Et à ce moment-là, vous savez, on était capables de voler. Alors Pierre a volé pendant un moment. On avait probablement, je dirais, trois ou quatre heures de retard à ce moment-là. Et pendant le vol, à un moment donné, on est passés devant. Et puis ils ont eu une bonne ligne. Et, eh bien, à la Peña Montanesa, on n'avait que six kilomètres. Vous savez, on n'était qu'à six kilomètres derrière.

[00:06:36] Mais c'était clairement une bonne décision de notre part. Et à mon avis, dans ce genre de compétition, ils n'avaient pas d'autre choix parce qu'ils n'allaient pas attendre trois heures pour décoller dans les couches inférieures. Donc, en gros, ils ont dû avancer. Parfois, on se retrouve coincé comme ça. On a eu la même situation, mais à l'inverse. On a dû attendre plus tard. Et puis ils nous ont rattrapés à nouveau, c'était le cinquième jour. Mais à certains moments, il faut juste faire quelque chose parce que les athlètes se disent : « Hé, je ne vais pas attendre ». Alors, bien sûr, on choisit une option, mais on sait que plus tard, ailleurs, ce serait mieux. Et ça, c'était parfait pour nous parce qu'on était en retard et qu'on est arrivés exactement au bon moment pour décoller bas sur la face est.

[00:07:29] Et ils ont juste décollé et ont grimpé, ils sont arrivés super haut, mais ce n'était pas au bon endroit et ils ont dû attendre. Donc, en gros, je dirais qu'on les a dépassés. Et puis, enfin, ouais. Ils ont eu un peu de chance là-dessus parce que normalement, quand on arrive par la voie qu'ils ont prise, il y a un endroit où le passage est plutôt compliqué. Et je croyais vraiment qu'on passerait devant, mais ça a très bien fonctionné pour eux. Tout le monde a été assez surpris autour de Broto de la façon dont ils ont pu passer le parc national. Mais bon, c'est ça le jeu. Mais finalement, le coup était plutôt bon pour nous ici, c'est sûr. La décision et la façon dont Pierre l'a concrétisée était plutôt bonne.

[00:08:20] C'était assez délicat, vous voyez, parce qu'on sait que passer par la face est, pour rejoindre le Coyote Radar, c'était assez complexe. Et en fait, ils étaient deux ensemble pour traverser. Finalement, l'un a atterri et Pierre a réussi à s'échapper. Donc ce n'était pas, disons, évident qu'il allait réussir. Mais il y est parvenu. Et après, il était clairement devant. Donc c'était le premier mouvement, ce n'était pas trop mal. Et puis, eh bien, les gars avaient une bonne ligne, il les a poursuivis jusqu'à la fin. Et ils ont tenu un rythme de dingue. Et c'était pratiquement impossible de les rattraper. Je sais qu'il a gardé la distance, mais il n'a pas pu les rattraper.

[00:09:07] C'était un vol très intense. Tout le monde était tellement motivé et, oui, j'ai aussi quelque chose à dire sur ce qui s'est passé durant ce vol : ce que Krigel, Simon et Maxime ont fait, vous savez, de Mon Lude jusqu'au premier point du X, pour atteindre notre bus, c'est juste incroyable. Ce trajet, je ne pense pas qu'on le fasse presque jamais. Je sais un peu ce qui s'est passé dans les Pyrénées, mais je me trompe peut-être, mais je ne pense pas que quelqu'un ait jamais atteint notre bus depuis Mon Lude en utilisant cette route. Ils sont juste passés dans les montagnes, du côté sous le vent

de petites collines.

[00:09:55] Ils étaient à peine protégés. Et puis ils ont réussi à attraper une thermique, vous savez, pour monter dans la thermique et ensuite pousser face au vent pour passer devant la montagne. Ils ont fait ça quatre fois pour atteindre Aurbes. Et pour moi, ce qu'ils ont fait, c'était juste d'un autre monde. Probablement une partie de l'X-Pyr. J'ai été tellement impressionné par ce que Maxime Krigel et Simon ont accompli, vous savez, en termes de choix de, de nourriture, qui, vous savez, on sait que c'est impossible. Ils ne savaient pas que c'était impossible. Alors ils l'ont fait, en gros. Mais, vous savez, ça nous a ouvert les yeux, on était juste genre, quoi ?

[00:10:39] Quand je les ai vus, vous savez, depuis Mon Lude, partir vers cette face sud, je me suis dit : « Bon, ils sont morts ». Vous savez, ça ne marchera jamais, et puis, vous savez, ça a marché pendant un moment. Donc, en gros, on apprend, on apprend de ces compétitions, c'est sûr.

[00:10:55] **Gavin McClurg:** Je voulais demander, comme vous vivez dans les Pyrénées et que Pierre y vit aussi, j'ai toujours pensé qu'avec le X-Alps, les pilotes qui vivent en Europe ont un avantage assez net parce qu'ils connaissent, c'est une chose compliquée. C'est un endroit complexe et ils connaissent les différents systèmes, les brises de vallée et tout le reste. Et il est vraiment important de connaître un lieu. Mais quand je regarde les Pyrénées, c'est même en bien des genres beaucoup plus compliqué. Les routes ne vont jamais dans la direction de la route. Donc la marche a l'air vraiment difficile. Mais à quel point est-il important pour les athlètes de connaître ce qu'il en est du vol là-bas, de la végétation et tout ça ?

[00:11:42] Mais qu'est-ce que vous en pensez ? Parce que c'est intéressant quand vous dites que Simon et Chrigel font des trucs pour lesquels les locaux diraient : « Nan, ça, tu ne fais pas ça ».

[00:11:52] **Manu Bonti:** Ouais. D'un côté, c'est bien de connaître le lieu. De l'autre, quand on le connaît, on est limité. Donc c'est surtout quand on arrive dans un endroit avec un regard neuf et qu'on apporte son expérience d'ailleurs. Euh, en gros, tu sais, comme le fameux jour où, euh, Chrigel a décollé de, euh, c'était le jour quatre. Il a décollé du Pic du Midi. Dans ces conditions, on ne vole jamais. Personne ne vole, tu sais, en France. Genre, euh, on, on ne vole pas. Juste, je veux dire, Pierre ne vole pas régulièrement dans ces conditions. Et ce que Chrigel a fait, j'ai regardé la trace et c'est incroyable.

[00:12:42] Une compréhension de ce qui pourrait être du vol en vague. D'accord. Mais quand on apprend le parapente en France, la première chose qu'on apprend, vous savez, dans les Pyrénées françaises, c'est qu'on ne vole pas quand il y a un vent du sud. Et puis petit à petit, on apprend que quand le vent du sud n'est pas trop fort, on peut quand même faire des choses. Et peut-être que les meilleurs jours sont ceux où on a un léger vent du sud, mais quand le vent est aussi fort, tout le monde reste chez soi à s'occuper de ses tomates dans son jardin, vous voyez ? Et en gros, il nous a juste bluffés là-bas, mais c'était juste un certain type de vol dans des conditions très spécifiques. C'est incroyable. C'est Chrigel. Mais ce qu'ils ont fait, vous savez, entre Morelude et notre base pour moi, c'est quelque chose qu'on pourrait faire, mais on ne le fait jamais parce qu'on ne croit pas que ça puisse marcher en compétition.

[00:13:37] Ils prennent cette trajectoire, avec le sentiment que c'est la meilleure chose à faire et ça marche vraiment. Donc, comme je l'ai dit, d'un côté, il y a des trucs pour des conditions normales, mais quand les conditions ne sont pas normales, peut-être que les gars sont capables d'inventer quelque chose de super spécial, mais même en conditions normales, parce que ce jour-là, c'était des conditions normales. Ils sont capables d'inventer de nouvelles trajectoires qui, finalement, s'éloignent du dogme qu'on a tous, tout le monde a plus ou moins un dogme. On n'est pas vraiment prêt mentalement à briser le dogme et à inventer ce genre de solution pour aller d'un point à un autre ; ils sont restés pratiquement sur la ligne, ce qui montre, stratégiquement, enfin, en termes de vol dans les Pyrénées, c'était assez super bizarre.

[00:14:31] Et ils sont restés sur la ligne, la ligne la plus courte, d'un point à un autre. Et finalement, ils ont réussi à accomplir la manche pour atteindre l'objectif. Je veux dire, l'endroit qu'ils voulaient atteindre, et suivre cette ligne était pour moi, du moins, vraiment incroyable. Mais Pierre, lui, a fait une autre route, plus classique, et a fini par arriver à destination, pas si longtemps après. Je ne dirais pas que ce qu'ils ont fait était d'une efficacité folle parce qu'au final, à la fin, Pierre est arrivé à Arbas juste un peu après eux. Et à Peña Montaneza, il avait au moins six kilomètres de retard.

Donc je ne dirais pas que ce qu'ils ont fait était juste mega efficace.

[00:15:18] Et ensuite, ils ont remis tout le monde face au vent, peu importe comment ça a fonctionné, et c'est déjà assez incroyable. C'est en gros, enfin, mon avis.

[00:15:29] **Gavin McClurg:** Je ne me rappelle plus si c'était le cinquième ou le sixième jour, mais je regardais et c'était pratiquement le jour où le vent était censé atteindre 70 kilomètres par heure. Au sommet des pics, un sud-ouest vraiment, vraiment, vraiment fort. Et quand je me suis connecté pour regarder quelques fois, tout le monde était au sol, Maxime et Chrigel étaient assez proches l'un de l'autre. Ils avaient pris une route différente la veille, mais ils étaient assez proches l'un de l'autre en montant dans les Alpes. Et la fois suivante où j'ai actualisé, Pierre était en l'air et avait pris une avance considérable sur ces gars-là. Et je regardais ses vitesses, elles étaient rapides. Mais pas trop folles. Je voyais beaucoup de 55 km/h, 60 km/h, vous voyez.

[00:16:18] Alors, ça n'avait pas l'air trop mouvementé, mais est-ce que c'était un vol effrayant ? C'était parce que les prévisions pour cette journée semblaient pratiquement impossibles pour voler. Ça avait l'air vraiment, vraiment fort. J'aurais pensé que ça aurait été assez impressionnant. Le bon côté, c'est qu'il avait un peu de vent arrière. Et donc, il a fait un mouvement là qui était, qui était incroyable. Et pour moi, on aurait dit qu'il était en position de gagner la course. Vous savez, à la fin, c'était la toute fin de la journée, ces gars-là n'ont pas volé à la fin de la journée. Et Pierre a pris, a pris une sacrée avance.

[00:16:52] **Manu Bonti:** Ouais, ce jour-là était assez incroyable, mais le jour avec les vents forts, c'était la veille. En fait, le jour où Chrigel a décollé du sommet vers Midi. Eh bien, Pierre a aussi décollé et Maxim aussi, mais Chrigel a été le premier à décoller. Et c'était assez périlleux le lendemain, c'est le jour où on a fait cette manœuvre spéciale et je suis tellement surpris, pour moi, c'est juste quelque chose que je ne comprends pas comment Chrigel ne l'a pas vu. C'est peut-être parce que Chrigel ne fait pas beaucoup d'erreurs, mais je pense qu'ils ont fait une erreur, c'est sûr.

[00:17:37] Et, pour moi, c'était... Ouais. J'étais très sûr que ce ne serait pas flyable autour de 3000 mètres parce que les prévisions, comme tu dis, étaient de 60, 70 kilomètres par heure. Et la situation pour les prévisions n'était pas vraiment confortable parce qu'on avait deux fronts qui passaient, tu vois, les premiers jours c'était très instable. Tous les modèles disaient des choses différentes et on passait notre temps à essayer de trouver un bon modèle pour... Ouais. Tu vois, pour le jour X, avoir le bon modèle, et j'ai dû utiliser trois modèles différents pendant la course. Je n'ai pas utilisé le même modèle pour le vent et le même pour l'instabilité, parce que, tu vois, un modèle était meilleur pour l'instabilité, un autre, et ça changeait pendant la course.

[00:18:28] C'était vraiment du boulot d'être sur le bon modèle pour faire la prévision ce jour-là. J'étais presque sûr qu'en prenant la route que Trigger a prise, il ne pourrait pas voler. Et j'étais presque sûr qu'on, oui, qu'on pourrait voler et je n'en avais absolument aucun doute parce que la veille le vent était plus fort et un gars de l'X-Pyr est passé, très tard, il est passé par Castellon et il a volé. J'avais aussi des rapports des écoles à Castellon disant que les conditions étaient assez fortes, mais praticables ; je dirais pas praticables pour les élèves de l'école, mais praticables pour les athlètes, vous voyez, et c'était essentiellement un gars. Je ne me rappelle plus son nom. Peut-être un Espagnol, mais il a décollé à Castellon et a volé un peu en direction du Sud Gard, pour revenir en France, alors que le leader de la course allait dans l'autre sens, il essayait d'aller vers, je dirais, notre bus et les gars qui venaient de derrière, de Pic du Midi.

[00:19:32] En gros, j'étais presque sûr que ce serait flyable, mais il y a un petit phénomène très spécial qui se produit à Castellon. C'est que quand vous avez un vent de sud-ouest à Castellon, il devient sud-est, mais pas longtemps, vous savez, dès que vous volez un peu, vous êtes à nouveau dans le flux de sud-ouest. Mais dans la couche inférieure, c'était super clair sur les aéogrammes que sous 2000 mètres, le vent n'était pas trop fort. Et on a aussi, je dirais, une station météo centrale, à 2400 mètres, au-dessus de Castellon. Et j'avais l'historique de cette station, je regardais l'historique et je sais que cette station météo est un effet Venturi.

[00:20:19] Alors quand on a du vent du sud, ça dépasse toujours, vous savez, la limite du vent et je le savais, c'était flyable pour Pierre, vous savez, la veille. Et donc ce jour-là, encore plus flyable parce que le vent était, euh, était, euh, prévu plus faible, mais à 3000 mètres, c'était super fort, c'est sûr. Et quand j'ai vu Krigel partir, en direction de Gourblanc, alors j'ai dit : wow, c'est notre chance, vous savez ? Et à ce moment-là, c'est toujours tellement compliqué de

prendre la décision parce que vous avez Krigel qui va dans un sens, vous avez Maxime qui suit une autre route, mais finalement la même stratégie. Et vous dites aux gars : d'accord, on va faire quelque chose de totalement différent. Et là, les gars sont genre : Hé, vous êtes sûrs ?

[00:21:06] Mais oui, on l'a fait. Ça a marché. Et à la fin de la journée, on avait 33 kilomètres d'avance. Je dirais qu'en matinée, on était probablement à cinq ou six heures de retard sur Krigel. Et à la fin de la journée, on était à 33 kilomètres devant lui. Et il a marché comme un fou. J'ai mesuré ce qu'il a parcouru à pied. C'était un truc de dingue, je pense qu'il a fait plus de 4 000 mètres de dénivelé positif et peut-être 4 500 mètres en descente. Et nous, on n'a marché que 2 000 mètres. Alors, on ne parle même pas du nombre de kilomètres. Et à la fin de la journée, quand Maxime était plus ou moins en train de le rattraper, je regarde et il était encore en train de grimper à 1 000 mètres par heure.

[00:21:59] Vous savez, après cette longue marche, je me suis dit : quel monstre, et Pierre était tellement content d'avoir fait toute cette route, de voler et de valider les étapes. On était super contents d'avoir 33 kilomètres d'avance, mais j'étais plutôt sûr qu'il ne tiendrait pas longtemps parce qu'ils dormaient en altitude. Le vent de sud-ouest était assez fort. Je croyais vraiment qu'ils pourraient décoller tôt et voler assez loin dans notre direction, mais je n'ai jamais imaginé qu'ils arriveraient aussi haut à Torre del Ori. Je pense vraiment qu'ils ont atterri au pied de Torre del Ori et qu'ils ont peut-être dû monter à pied 1 700 mètres pour atteindre le décollage.

[00:22:48] Mais en fait, c'était dingue parce que Krigel et Maxime ont réussi à survoler la montagne, puis il y a une grande vallée à franchir. Ils sont arrivés sur la montagne, ils ont réussi à monter un peu. Et si on regarde avec une finesse de 12, vous savez, à partir de cette montagne, on arrive au pied. Et ils sont arrivés presque au sommet, vous savez, et quand ils sont arrivés à l'endroit, Pierre, finalement, ils ne pouvaient plus monter. Ils ont dû atterrir et marcher. Donc c'était impossible pour Pierre de décoller tôt. S'il avait décollé tôt, il aurait fini en chute libre et là, vous perdez tout, vous savez ? Donc en gros, j'étais plutôt content qu'il ait atterri au pied de cette montagne la veille.

[00:23:35] Du coup, il a dû monter à pied parce que s'il avait atterri au sommet, il m'aurait dit : « OK, je y vais, je y vais », je ne pouvais pas le retenir ici. Donc c'était une bonne chose qu'il marche un peu, pour ne pas arriver trop tôt au sommet. Et quand il est arrivé là-bas, il a regardé les conditions. Il m'a dit : « Ouais, tu sais, c'est pas terrible pour le moment. » Et on savait que les gars avaient déjà décollé. Ils arrivaient. J'ai dit : « OK, attendons et volons avec eux. » De toute façon, si on y va seuls, on prend juste le risque de se planter et de tout perdre. Et de toute façon, ils nous rattraperont plus tard. Et c'était aussi le problème de la CTR, l'espace aérien qui, tu sais, t'oblige à passer par l'arrière. Donc si tu n'as pas un minimum d'instabilité, tu ne peux pas y aller.

[00:24:24] Mes prévisions indiquaient que l'instabilité serait bonne vers 10h30-11h. En fait, ils ont réussi à s'échapper à 10h, mais c'était genre 30 minutes avant, mais ils ont réussi, vous savez, à grimper juste un peu. En jouant le jeu, en restant ensemble, ils ont réussi à le faire ; à mon avis, même à 10h, ça aurait été super compliqué d'atteindre la chaîne de montagnes à l'arrière et de continuer. Ils ont passé, vous savez, la porte et finalement ils ont atteint le point de virage super tôt. C'était, je ne me rappelle plus, 12h30 ou quelque chose comme ça. Et c'était vraiment incroyable, vous savez, comment ils ont réussi à...

[00:25:14] **Gavin McClurg:** Manu, quels étaient les différents rôles au sein de ton équipe ? On dirait que tu étais responsable de la météo, mais tu as dit qu'il y avait trois supporters. C'est bien ça ? Et comment avez-vous fait, parce qu'on dirait que l'équipe s'est formée assez tard et de manière improvisée. Je sais à quel point il y a de choses à gérer, il y a énormément à faire quand on soutient un athlète. Comment avez-vous réparti les tâches ? Qui faisait quoi ? Et qu'est-ce que tu changerais peut-être si tu avais l'occasion de le refaire ?

[00:25:41] **Manu Bonti:** Euh, ce que je dirais, enfin, l'équipe était composée de quatre personnes au total avec Pierre et trois personnes, deux gars, qui étaient sur le terrain avec lui. D'accord. Euh, les deux gars sur le terrain étaient assez costauds, vous voyez, en course et, euh, et, euh, pour travailler en montagne ou sur le plat. De plus, l'un était plus spécialisé dans le plat et l'autre était vraiment à l'aise, vous voyez, en montagne, pour grimper en montagne, vous voyez, il est, euh, assez fort. Euh, et donc en gros, ils changeaient, vous voyez, tout le temps, mais Pierre était à peine seul, vous voyez, euh, pour marcher.

[00:26:26] Ils étaient, vous voyez, tout le temps là pour le soutenir sur le terrain. Et c'était bien pour le moral de Pierre d'avoir un gars qui courait avec lui presque tout le temps. Mon rôle, au départ, était de fournir une prévision météo le matin et une autre le soir. Mais au final, j'étais devant mon ordi de 5 heures du matin à minuit parce que la situation était tellement compliquée. Si instable que c'était vraiment important parfois de mettre à jour les informations pendant la journée. Et finalement, il est arrivé que je donne aussi... ça faisait aussi partie du deal au début. Je devais donner mon avis sur la stratégie.

[00:27:11] Au début, je me contentais de donner une vue d'ensemble et à la fin, j'étais un peu plus présent sur la stratégie. Mais en ce qui concerne l'équipe, je pense qu'on ne changerait rien parce que c'était une excellente équipe. Pierre était super prêt physiquement. Les deux gars sur le... ils ont fait un travail incroyable. C'étaient Nicola et Matthew. Et enfin, je n'ai pas trop mal fait sur la stratégie et les prévisions météo. On a donc fait un assez bon travail ensemble. On pourrait peut-être juste... il y a eu quelques problèmes de communication, des problèmes de localisation, sur lesquels on devrait travailler.

[00:28:05] Et aussi, je viens de réaliser en discutant que certains de mes amis, comme Antoine Girard, ont développé une panoplie d'outils pour déterminer la meilleure façon de faire : si c'est flyable, on glisse juste, ou si ce n'est pas flyable, il faut marcher tout le long, et tout ça. Ça aurait clairement allégé ma charge de travail. Et je crois vraiment qu'on n'était absolument pas prêts pour ce type de modèle, et on a une énorme progression à faire dans ce domaine.

[00:28:50] Mais au fond, à la fin, on se rend compte que tout finit parfois par se jouer sur la chance, la bonne ou la mauvaise. Je ne pense pas qu'on ait eu de la chance quand on est allés à Castellon. Je n'y crois pas, mais probablement quand, au troisième jour, on a décidé de choisir la face est et le fait que Pierre ait réussi à grimper à nouveau sur la Koyerada, c'était sans doute de la chance. Quand Krigel et Pierre ont traversé la Cerdagne ensemble et ont fait une voie de 80 mètres pour Pierre, c'était parfois de la chance, et bien sûr, du talent.

[00:29:39] Vous voyez, mais parfois on est limité par les décisions, on est un peu trop à droite, à gauche, on est bloqué. Et donc, en gros, c'est ça. Le fait qu'à la fin, on ait eu cette conclusion épique avec les trois gars et ce qui s'est passé sur le Kenny guru et tout le reste. Parfois, vous mettez beaucoup de choses ensemble et ça repose plus sur le fait d'être au bon endroit au bon moment. Et parfois, c'est juste une question de chance. Vous savez, parfois on est en retard, on arrive quelque part et paf, ça marche. Et donc, c'est ça, mais en termes d'amélioration, on a une énorme marge de progression sur le matériel. Je pense que l'équipe elle-même était naturellement prête et ça fonctionne super bien sur le terrain, et ils ont passé un super moment ensemble.

[00:30:32] Ils ont aimé ça. Et moi, derrière mon ordinateur, je me suis aussi bien amusé, vous voyez ? On a apprécié, vous savez ? Ouais. L'aventure. Il y a aussi le point que vous avez mentionné avant. Ouais. Vous m'avez demandé à quel point il est important de connaître, vous savez, la chaîne de montagnes. En fait, Pierre ne connaît pas très bien l'ensemble de la chaîne quand il vole, il vole toujours depuis notre vallée. Bien sûr, vous savez, quelques semaines avant l'expo, il a volé 200 kilomètres, je dirais un triangle, 200 kilomètres sur la face nord des Pyrénées, ce qui n'avait jamais été fait auparavant, mais il ne l'a pas fait avec, euh, il l'a fait avec le X one, vous savez, et avec cette sellette lourde, avec ce matos de comp, vous savez, donc en gros, l'endroit qu'il connaît très bien, c'est quelque chose comme à partir de chez nous, 50 kilomètres vers l'ouest.

[00:31:31] Et, disons, 100 kilomètres à 80 kilomètres vers, enfin, 50 vers l'ouest. Et je dirais genre 100 vers l'est. Mais il vole à peine en Espagne. Peut-être qu'il a fait une comp, parfois à Castellon, mais ce n'était pas vraiment un endroit qu'il connaît. Mais quelque chose, peut-être une marge de progression, je ne sais pas, je devrais en discuter avec lui, c'est de voler plus, peut-être avec l'équipement spécifique qu'il utilise. Je ne sais pas, ça pourrait aussi aider, mais il a eu très peu de temps de vol avec l'équipement spécifique qu'il utilise pour cette comp, tu vois.

[00:32:11] **Gavin McClurg:** Il a volé la voile, je comprends. Et avec quelle sellette a-t-il volé ?

[00:32:15] **Manu Bonti:** C'était une sellette spécifique de chez Cortel, une sellette pro pour ce type de compétition.

[00:32:21] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est ce que j'ai utilisé lors de la dernière course aussi, la Glebe Pro. Et puis, enfin, tu penses qu'il a l'X-Alps en vue ? Est-ce que ce sera quelque chose qu'il fera à l'avenir ?

[00:32:33] **Manu Bonti:** On a réunion lundi pour faire une sorte de débriefing de l'aventure, discuter un peu de tous ces sujets et voir, vous savez, quoi d'autre. Je sais qu'il adore les Pyrénées. En discutant à la fin de la course avec les autres gars, beaucoup d'entre eux ont dit que le X-Alps est moins exigeant que ce qu'on a fait dans ce X-Pyr, vous voyez. Alors, je ne sais pas. On verra. Je pense que tout est possible, mais c'était dur, vous savez. Les deux premiers jours ont été super difficiles et ça a beaucoup impacté le reste de la course, en commençant par deux jours où on a à peine pu voler.

[00:33:20] Je veux dire, le deuxième jour, ils ont fait peut-être un seul vol. C'est assez dur et c'est un entraînement très spécifique qu'il faut faire sur le plat, sur la, sur la, sur la route, tu sais, dont je ne suis pas sûr que Pierre l'ait fait, en fait. Donc, en gros, c'était assez dur, mais beaucoup de gars ont dit : « OK, tu sais, pour le X-Alps, tu dois commencer une heure plus tôt, tu dois finir une heure plus tard », mais au final, tu arrives toujours à voler d'une manière ou d'une autre et c'est moins dur, tu sais, que celui-ci, je ne sais pas, mais on en discutera à coup sûr lundi.

[00:34:05] Est-ce que c'était...

[00:34:05] **Gavin McClurg:** Lors de notre première émission, on a beaucoup parlé de tout le coaching et de l'enseignement que vous faites, et vous faites ça depuis un sacré temps. Est-ce que vous avez trouvé personnellement stressant de voir ce que ces gars volent et dans quelles conditions météo ils volent ? Est-ce que c'est, je ne sais pas, est-ce que c'est stressant de voir ça parce que c'est un tout autre genre de... comme vous l'avez dit, ils volent des jours où normalement vous iriez jouer au billard. Vous ne seriez pas en l'air, et ils le font encore et encore. Je veux dire, c'est assez intense. Ça...

[00:34:49] **Manu Bonti:** C'était extrêmement stressant pour plusieurs raisons. La première, c'est que vous donnez des conseils et que vous ne pouvez pas vous permettre de faire des erreurs, alors que vous avez devant vous un gars qui s'entraîne depuis trois ou quatre ans et qui est prêt pour ça ; si vous faites une erreur, il ne sera pas très performant. C'était la première partie. La deuxième raison pour laquelle c'est stressant, c'est qu'il faut trouver un équilibre entre les décisions que vous prendriez pour le meilleur vol possible et celles que vous prenez pour garder une position stratégique dans la course. Quand vous avez, je dirais, Maxime, tu joues le jeu, tu sais, avec Kruger, Galland, Maxime, tu ne veux pas faire un mouvement où tu vas les voir, tu sais, s'envoler et passer de la troisième place à la dixième ou peu importe.

[00:35:46] Alors, on peut, comme on l'a fait, commencer à la sixième ou septième place et finir premier, mais on peut aussi commencer à la deuxième place et finir dixième. Donc, en gros, c'est une grosse source de stress. Et puis le troisième point, qui était vraiment stressant pour moi, mais c'est très personnel, c'est qu'un mois avant, j'aidais un ami à piloter un vol d'aventure incroyable en BV au Pérou et malheureusement, il a eu un accident et il est mort. Du coup, j'étais un peu nerveux. J'ai, je suis très, très confiant dans les compétences et les capacités de Pierre.

[00:36:33] C'est un pilote incroyable, mais je sais que dans une course, les gens peuvent prendre des risques différents de ce qu'ils feraient normalement à cause de la pression, de l'équipe, ou parce qu'ils veulent accomplir quelque chose. Tous mes briefings se terminaient par : « OK, restez prudents ». C'était ma préoccupation principale : s'amuser et rester en sécurité. Et bien sûr, la journée de vol au Pic du Midi était un peu limitée à mes yeux, à mon avis, pour tout le monde, pour tous ceux qui ont volé, mais c'est ma vision, ma vision avec mon niveau de pilote et bien sûr, je ne suis pas à leur place. C'est difficile de juger, mais ça me mettait aussi, bien sûr, une certaine pression.

[00:37:27] Alors, trois raisons pour lesquelles j'étais un peu nerveux pour cette course. Et je tiens à envoyer un grand bonjour à Henry qui a eu cet accident au Pérou, et oui, c'est comme ça. Il n'a fait aucune erreur, il a juste eu de la chance, et c'est aussi le côté sombre du parapente.

[00:37:52] **Gavin McClurg:** Ouais, bien sûr, et on parle évidemment du partenaire d'Antoine au Pérou et, puis, vous savez, un autre pilote X-Alps très célèbre, Nick Neynens, a eu un terrible accident très récemment alors qu'il était censé être au X-Pyr, et c'est quelque chose qui fait partie de ce sport et qui continue de nous tomber dessus, n'est-ce pas ? On ne peut pas vraiment y échapper mais, Manu, j'aimerais te parler. On va parler de la fin dramatique tant qu'on a encore une connexion correcte ici, mais je voulais aussi te poser des questions sur la philosophie de Pierre et sur ce que ça a été, tu sais, en sept jours, tu as vécu en tant qu'athlète beaucoup de hauts et de bas, la dureté physique et tout le reste, et tu sais, j'ai passé pas mal de temps avec Chrigel et avec Maxime et ils sont très différents.

[00:38:48] Leur approche... celle de Chrigel est typiquement suisse, c'est célèbre. Il ne se laisse pas trop déstabiliser. Il reste plutôt positif. On a toujours l'impression qu'il s'amuse beaucoup. Chrigel a toujours l'air de passer un bon moment, alors que Maxime peut être — et il serait le premier à l'admettre — assez émotif. Il peut être très secoué et, peut-être, il va un peu plus facilement aux extrêmes. J'aimerais savoir comment est Pierre. Quelle est la philosophie de l'équipe ? Est-ce très sérieux ? Est-ce vraiment fun ? Et selon vous, qu'est-ce qui fonctionne à la fin, et qu'est-ce qui a fonctionné pour votre équipe ? Parce que vous avez été incroyables.

[00:39:36] **Manu Bonti:** Pour Pierre, je pense que, tu sais, Pierre fonctionne comme ça. Tu sais, au début d'un projet, il essaie juste de définir où il veut arriver, et il fera tout ce qu'il peut pour y parvenir. Mais n'oublie pas que c'était une première, une première tentative. Tu sais, c'était la toute première fois. On n'avait jamais entraîné avant. On n'était jamais partis, tu sais, un week-end ensemble, tu sais, pour s'entraîner ou faire quelque chose. Le premier jour où ils ont vraiment fait quelque chose ensemble, c'était le premier jour de la compétition. Donc, en gros, on était plutôt détendus. Et, comme tu parlais de philosophie, c'est exactement ce que je demandais régulièrement à Pierre, tu sais, genre, c'est quoi ta philosophie ?

[00:40:29] Parce qu'en fait, à chaque décision que tu prends, tu peux soit dire : « OK, je suis un joueur, j'aime tenter des choses et peut-être finir premier », soit « Je veux sécuriser ma position ». Donc, en termes de stratégie, c'est vraiment : « Quel est ton état d'esprit ? Qu'est-ce que tu as en tête ? ». Et pendant la course, l'état d'esprit de Pierre a pu changer quelques fois sur ce point. Du coup, je lui demandais toujours avant de lui proposer des options, selon son état d'esprit : « Est-ce que tu veux tenter quelque chose ou est-ce que tu veux sécuriser ta position ? ». Du coup, comme c'était une première compétition de ce genre, je ne pense pas...

[00:41:14] Pierre, il avait pour objectif d'arriver, je dirais, dans le top 5 ou 10. Donc, quand il a réalisé qu'il pouvait jouer dans ce groupe des 10 premiers, il était plutôt content. Et puis, quand on a fait quelques mouvements intéressants et qu'on a fini par être vraiment en tête, les questions sont venues sur ce qu'il voulait faire avec ça. Est-ce qu'on veut sécuriser ta position ou est-ce que tu veux tenter quelque chose ? Et c'est exactement ce qui s'est passé à la fin : à un moment, quand on est arrivés près de Kanigu, j'ai eu le sentiment fort qu'on devait le laisser

[00:41:59] Chrigel a dû y aller seul et marcher six, sept kilomètres, huit cents mètres, vous voyez, pour décoller du côté sud de la montagne. Et c'était au Col de Mante, un peu avant, vous voyez, Kanigu. Et en fait, par hasard, il se trouve que Pierre a atterri sur ce col. Et j'étais, à ce moment-là, vraiment concentré sur le fait que je devais lui dire d'atterrir ici et de passer cette montagne à pied. Et de décoller de l'autre côté. Je n'étais pas sûr que ce soit très propice au décollage. Je n'étais pas sûr, vous voyez, qu'il y arriverait, vous voyez,

[00:42:44] des conditions super bonnes. Cependant, mes sondages m'indiquaient qu'il y avait, vous savez, genre 500 mètres de plafond en plus et plus d'instabilité de l'autre côté de cette montagne que d'aller du côté nord du Kanigu. Et à ce moment-là, vous êtes deuxième, vous avez Chrigel juste un peu devant. Vous avez Maxim derrière et c'est tellement dur, vous savez, de prendre une décision qui serait totalement différente. Alors c'était encore la question, vous savez, qu'est-ce que vous voulez faire ? Et à ce moment-là, je pense qu'il faut être super fort pour prendre ce genre de décision, croire énormément en soi, vous savez, pour essayer ça. Et c'est ça, c'est toute la difficulté de ce genre de phase, vous savez, quand on est convaincu de quelque chose.

[00:43:35] Ce n'est pas la même situation. Par exemple, quand Pierre est en tête à Val Louron, vous avez Chrigel et Maxim, les gars à l'arrière, ils sont assez loin et vous prenez une autre option. Vous savez que si ça marche, vous battez tout le monde, mais si vous échouez, vous ne perdez pas tant que ça. Et dans cette situation, vous êtes deuxième, vous savez, et là, peut-être que vous avez de la chance et que vous finissez premier, est-ce que vous prendriez une option spécifique ? Vous savez, quand vous avez Chrigel devant vous et que le terrain n'est pas celui de Chrigel. Ce n'est pas comme s'il volait dans son jardin, mais vous n'êtes pas non plus dans le vôtre. Ce qui veut dire que, enfin, on n'y va presque jamais voler. Je veux dire, j'y ai volé il y a longtemps, mais ce sont tous les souvenirs que j'ai. Pierre n'a pas une connaissance difficile, une connaissance approfondie de cette zone.

[00:44:22] Et plus précisément, vous savez, en arrivant sur le Canigou comme ça, d'habitude quand on va voler en Sardaigne et qu'on vole son ancien domaine, on ne va pas, vous savez, trop dans cette direction. Donc en gros, c'était un terrain inconnu, les excellents pilotes cross country de l'ancien domaine vont régulièrement en Sardaigne et vers la mer.

Euh, ce n'est pas si souvent non plus, mais on n'avait pas la connaissance. Et donc à ce moment-là, on a décidé, vous savez, de suivre, de suivre Chrigel. Et puis Maxime est arrivé, il a eu un peu meilleure thermique. Il est arrivé un peu plus haut, vous savez, sur cette partie du Canigou et il a réussi à monter, vous savez, sur cette partie qui se termine dans un cirque qui est totalement proche des sommets à 2 700 mètres.

[00:45:11] Et là, c'était comme s'il pouvait passer. Et puis on l'a vu monter et passer. Et on s'est dit : « Quoi ? »

[00:45:20] Et à ce moment-là, Chrigel a pris une décision incroyable pour atterrir dans un endroit tellement pourri. Il a grimpé comme un bouc, super vite, et Pierre a fait pareil, mais il a atterri un peu plus bas. C'était un peu plus compliqué de s'échapper de là où il était et, ouais, le coup de Chrigel, c'était genre, il est prêt à tout, tu vois, il a ses miroirs, il sait ce qui se passe derrière lui. Et dès que Maxime a pris de l'altitude, Chrigel savait ce qu'il devait faire, tu vois, et ce qu'il devait faire était assez large et Pierre a fait pareil, mais il l'a fait, et c'est tout.

[00:46:14] Et à ce moment-là, je dirais probablement que Maxime a eu de la chance. Et puis un peu plus tard, il a eu de la chance et Chrigel a eu de la chance. Mais au final, ce qu'il faut, c'est être un peu devant au moment de franchir la ligne d'arrivée. Et c'est ce que Chrigel a réussi à faire. Je dirais que c'était comme d'habitude, mais cette fois, il y a peut-être eu un peu plus de spectacle que les autres fois parce que Maxime était vraiment en forme et Pierre aussi, vous voyez ? Alors,

[00:46:50] **Gavin McClurg:** Ouais, ce dernier jour, c'était juste, c'était des montagnes russes, non ? Tu sais, Pierre a commencé la journée devant et puis Maxime et Chrigel ont volé ensemble et ils l'ont rattrapé, comme tu l'as dit, et, et, euh, et puis on aurait dit que Maxime l'avait, tu sais, c'était, c'était, la course était finie. Maxime gagnait. Et puis, et, et soudainement Chrigel passe au-dessus de sa tête et arrive à moins de trois kilomètres du dernier point de virage et gagne la course. Et la première chose que j'ai dite à mon ami Ben, qui m'a soutenu dans toutes mes courses, c'était : ah, il est incroyable. Il l'a encore fait. C'est tellement chanceux. Et il a dit : ce n'est pas de la chance. C'est Chrigel. Il fait ça à chaque fois. Et, et, euh, tu sais, je,

[00:47:35] d'après ce que j'ai compris, lui et Maxime volaient pratiquement ensemble et, comme tu l'as dit, il s'est engouffré dans un endroit vraiment difficile pour monter plus haut dans une meilleure atmosphère et puis il l'a dépassé en plein vol. Mais comment savoir qu'il fallait faire ça ? Comment a-t-il pu avoir ça en tête ? Je veux dire, est-ce que les signes étaient évidents ou est-ce que c'était juste Chrigel qui se comportait comme un aigle ?

[00:47:59] **Manu Bonti:** Non, il n'avait pas vraiment de meilleur air. Ce qui s'est passé, c'est que quand ils sont arrivés sur cette partie du Kenny goo, on savait tous que ce serait cool de se mettre sur la petite face sud et de grimper là-bas et de passer, vous savez, comme Maxim a fait, Chrigel et Pierce étaient devant, mais ils n'y sont jamais arrivés. Ils ont bossé un moment sur cette partie pour essayer de se mettre sur la face sud et ils savaient qu'ils devaient, qu'ils voulaient faire ça, parce que l'autre option était de contourner la face nord du Kenny goo. Et on sait que c'est possible, mais c'est long et c'est bizarre parce que vous restez bas tout le temps. C'est un peu compliqué, délicat, mais c'était l'option, vous savez, si vous ne pouvez pas grimper là-bas.

[00:48:47] Ils sont arrivés là-bas et ont essayé de grimper. Ça n'a pas marché. Alors ils se sont dit : « OK, on commence à aller sur la face Nord ». À ce moment-là, Maxim était arrivé juste un peu plus haut parce qu'il avait eu la chance d'avoir un partenaire qui a grimpé un peu plus haut avant d'arriver sur cette section. Et il grimpe directement, boum. Donc à ce moment-là, c'était assez évident que si tu vas au sommet de la montagne et que tu décolles sur cette face Sud, tu vas aussi grimper. OK. Donc pour Trigger, c'était limpide. C'est ce qu'il a fait. Il a appris, tu sais, dans cet endroit pourri, il a grimpé la montagne sur 400 mètres, il a décollé dans un autre endroit pourri et il est arrivé à 2 700 mètres, 650, comme il a fait exactement.

[00:49:32] Maxim a pratiquement pris la même route. Maxim suit Maxim. Ensuite, ils ont dû traverser une grande vallée. C'est la vallée d'Emily Labor, sur le flanc de Sarah, et Maxim a atteint Sarah probablement, je dirais, 20 minutes avant Trigger ou peut-être une demi-heure. Je ne peux pas être exact là-dessus. Et quand Maxim est arrivé sur Sarah, il a grimpé. Il a grimpé sur la montagne, il est à 1 500, et il a l'objectif à 30 kilomètres avec un léger vent du sud, vous savez, de face s'il doit voler face au vent pour atteindre l'objectif. Donc il est à 1 500 et il sait que ce n'est pas suffisant. Absolument. Alors il attend, il parcourt le coin. Il atteint 1 500, 1 400, 1 500, 1 400, 1 300,

[00:50:21] 1 350. Et à ce moment-là, il se dit : « OK, si j'attends plus, je vais finir à 1 000 mètres sur la montagne. » Et il part, Chrigel arrive plus tard au même endroit. OK. Il gagne un peu d'altitude quand Maxim est parti, il ne trouve finalement rien. Enfin, il trouve une petite bulle, et ça passe juste au-dessus de l'autoroute et il est au sol, et Chrigel, stratégiquement, il sait qu'il est derrière. Donc stratégiquement, il n'y a pas d'urgence. Pierre est loin derrière. Il a Maxim devant lui. S'il part en plané, il rattrape Maxim, vous savez, un peu derrière lui, c'est sûr.

[00:51:06] Et là, il doit courir comme un fou, peut-être le battre, vous voyez, à la course. Mais Maxim est aussi assez bon en course, vous voyez ? Donc en gros, ce n'est pas sûr qu'il l'attrape. Alors il attend, il attend, il attend. Et puis à un moment donné, il se dit qu'il a un peu plus d'altitude que Maxim. Peut-être genre 200 mètres de plus. Et selon mon avis, le vent du Nord, en passant par le petit col où se trouve l'autoroute qui entre, vous voyez, sur la face Sud. Et quand Maxim est descendu un peu plus bas, il s'est retrouvé quasiment pris dans ce flux d'air du Nord, et Chrigel, lui, a essentiellement volé au-dessus de ça aussi.

[00:51:53] C'est ce que j'ai compris. Et j'en ai discuté avec quelques gars encore en l'air, des spécialistes de la zone. Et ils sont plutôt convaincus que c'est ce qui s'est passé : tu sais, Chrigel a eu de la chance, je ne sais pas trop comment analyser la situation, parce qu'au final, il a réussi à quitter la montagne plus haut que Maxim. Qu'est-ce que Maxim aurait pu faire ? Il aurait pu attendre là, il aurait pu attendre et se dire : « OK, j'attends, j'attends ». Mais le risque, c'est qu'au final, il ne trouve plus la thermique. Tu sais, elle n'était pas super active à ce moment-là. Et puis il s'est aussi posé là. Donc, sa décision et mon avis n'étaient pas mauvais.

[00:52:42] C'est difficile de prendre une autre décision quand on a une demi-heure d'avance sur les poursuivants et qu'on n'arrive plus à atteindre son sommet, alors qu'on a déjà passé un moment à essayer, et qu'on se dit : « Bon, il ne va pas revenir. Je y vais avant qu'il ne soit trop tard. » Donc, la décision qu'il a prise était évidemment mauvaise parce que quand Chrigel est arrivé, il a réussi à grimper plus haut, et il a fini par passer au-dessus de l'autoroute, puis il en a trouvé un autre. Et là, le jeu était fini. Maxim était au sol. Chrigel trébuchait juste au-dessus de sa tête.

[00:53:24] Le tracking de la vie était complètement foutu à ce moment-là. Donc, ce n'était pas très clair. Je regardais le tracking et j'ai dit à Pierre : « Hé, Maxim et Trigger ont atterri, tu sais, de l'autre côté de l'autoroute. » Et puis j'ai regardé un peu plus attentivement, et Trigger était à 600 mètres au-dessus de la tête de Maxim. Et j'ai dit, j'ai rapporté à Pierre : « OK, non, non, non, c'est pas comme ça, tu vois ? » Et malheureusement, Pierre a fait le même mouvement. Finalement, il a grimpé vers la montagne. Il a décollé sur la face sud. Il a réussi à monter à 2 650, tu sais, comme les deux autres gars, mais un peu plus tard, quand il est arrivé à Sarah, il n'a pas pu grimper du tout. Donc probablement, tu sais, Trigger est arrivé au moment parfait où les conditions étaient juste parfaites.

[00:54:14] Il a pu monter un peu plus haut que Maxim. Et Pierre n'a jamais réussi à monter du tout, vous voyez ? C'était juste une fenêtre et, et c'est tout, vous voyez ? Je veux dire, il y est arrivé. Alors, il a réussi à monter plus haut. Et puis, quand il a passé le plat, il a eu une autre thermique et il a atterri, vous voyez, près de la ligne d'arrivée. Mais, ouais, pour Pierre, on avait de gros projets. J'avais vu, vous voyez, ce mouvement d'air, euh, qui tournait, vous voyez, comme les petites cellules qu'ils ont dans le plat. Alors je dis à Pierre : OK, on va le long de la montagne, le long de, je vais suivre, vous voyez, suivre la montagne avant d'aller à la ligne d'arrivée.

[00:55:01] On avait encore un plan, vous voyez, pas forcément finir premier, mais peut-être deuxième, mais ce n'était pas possible pour Pierre de remonter, les conditions étaient mortes au moment où il est arrivé. Mais c'était juste, je dirais, peut-être 40 minutes après Chrigel, quelque chose comme ça. Et pour lui, c'était juste impossible de monter. Donc, euh,

[00:55:23] Eh bien, comme je le dis toujours aux gars, ils volent, ils volent dans mon cours de cross country. Quand un gars a de la chance, non, tout le temps, peut-être que ce n'est pas de la chance, vous voyez, alors dans notre esprit, il a de la chance, mais pour lui, peut-être que ce n'est pas de la chance, je veux dire, c'est ce que vos supporters disent, c'est vrai, au final Chrigel a gagné, donc on peut analyser les choses et dire, d'accord, ils sont allés au même endroit. Mon équipe est montée un peu plus bas. Pierre n'a pas pu grimper et Chrigel est arrivé entre les deux. Et il a pu grimper plus haut et puis ça s'est super bien passé pour lui. Mais vous savez, c'est, euh,

[00:56:09] C'est, je ne sais pas. Ouais. J'ai un doute, vous voyez, sur la chance et tout ça. Maxime aurait été encore un peu plus en retard en faisant le même mouvement. Pierre et Chrigel auraient été plus loin, vous voyez, sur la face Nord. Et là, il n'y aurait probablement eu aucun moyen de le rattraper. Vous voyez ? C'est parfois une question de timing, d'être au bon endroit au bon moment. Quand Maxime est arrivé sur le Canigou, il est arrivé exactement au bon moment, à la bonne altitude pour grimper. Et les deux autres gars, ils n'étaient pas exactement à la bonne altitude et certainement pas au bon moment. Alors, enfin, le moment, peut-être pas, mais l'altitude. Et pour moi, j'ai toujours cette question en tête.

[00:56:54] Si on avait atterri au Mont, et si on avait marché, vous savez, une heure pour décoller de l'autre côté, qu'est-ce qui se serait passé, vous voyez ? Et donc c'est toujours, vous savez, une question à laquelle on ne veut jamais avoir la réponse, parce qu'il sera pratiquement impossible de reproduire la situation.

[00:57:12] **Gavin McClurg:** Ouais. Ces questions, elles restent avec vous pour toujours. Il y a toujours les « et si » de toutes les courses que j'ai faites en X-Ops, il y a toujours le 2015. Si je n'avais fait ça qu'en 2017, 17, je n'aurais fait que ça. Et ouais, c'est juste une partie du, une partie du plaisir et une partie de l'aventure. Bon, Menu, merci d'avoir partagé votre histoire. Vous avez assuré. C'était très impressionnant. Et vous avez même été en tête pendant un moment. Je pensais que vous l'aviez, mais beau travail et une grosse accolade à Pierre, j'ai hâte de courir avec eux ici bientôt. Et félicitations, mais merci d'avoir partagé cette, cette super aventure que vous avez vécue avec nous. Merci.

[00:57:51] **Manu Bonti:** Merci à toi, Gavin, de m'avoir invité dans l'émission. C'était un plaisir. On est vraiment contents d'avoir apporté un peu de fun à la course. Et le fait que Simon soit arrivé plus tard le dernier jour et qu'il ait volé vers midi, alors que Pierre travaillait, nous a mis assez de pression pour qu'on soit super contents d'être sur le podium, parce que la même chose aurait pu arriver... enfin, je ne sais pas, parce que le vent du sud était plus fort, mais on ne sait jamais. Simon aurait pu passer juste au-dessus de la tête de Pierre pendant qu'il travaillait sur le plat. Donc on était tous super contents d'être sur le podium, parce que c'était assez chaud derrière.

[00:58:39] **Gavin McClurg:** Ouais, c'était ça, on ne peut jamais écarter Simon non plus. Il a aussi fait une super course, mais ouais, pour des débutants qui affrontent un événement aussi difficile, vous avez vraiment assuré. Très impressionnant. Merci infiniment. Merci mon pote. Si vous trouvez Cloud-based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous mettre une note sur iTunes ou Stitcher. Cependant, vous pouvez aussi faire circuler votre podcast, ça aide beaucoup à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre site web ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter en allant lancer avec vos amis pilotes. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette manière. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission prend beaucoup de temps, beaucoup de montage, beaucoup de stockage, de musique et toutes sortes de coûts en coulisses. Donc si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce qu'on a jamais demandé, c'est un dollar par émission.

[00:59:26] Et vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal, ou mettre en place un service d'abonnement qui vous facturera pour chaque épisode. On sort un nouvel épisode toutes les deux semaines. Donc, par exemple, si vous donnez un dollar par épisode toutes les deux semaines, ça ferait 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, que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas le faire. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission. Et je veux aussi que vous sachiez qu'il s'agit de conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. J'espère donc que ça vous plaît.

[01:00:12] Vous pouvez nous soutenir. Si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous trouverez les différents moyens de le faire. Vous pouvez passer par patreon.com/cloudbasedmayhem. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site web. On a essayé de rendre ça très simple. Et ça vous donnera accès à tout le contenu bonus, au petit podcast vidéo qu'on fait, et aux petits extra qu'on trouve dans les conversations et qui n'entrent pas dans l'émission principale, mais qu'on pense que vous devriez entendre. On ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir, dites-le-moi simplement et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera à

vie et j'espère que vous serez en position de pouvoir nous soutenir un jour, mais vous trouverez tout ça sur le site. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter, ou qui ont acheté du merchandising Cloud Based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez déjà être installés.

[01:01:01] 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.

Deutsch

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

Show notes

Der 2022 X-Pyr war deutlich länger als alle vorherigen Rennen mit einer großen Änderung der Route, und das Wetter in diesem Jahr war schlichtweg brutal. Man musste ein Tier am Boden sein, aber in der Luft, und oft in wirklich beängstigender Luft, sahen wir die wahren Aviatoren ihre Manöver ausführen. Manu war Pierres Ass für Wetter- und Routenstrategie, und nicht nur hielt ihr Team das ganze Rennen über vorne mit, Pierre war der einzige Vogel am Himmel spät an Tag 6 (als die Vorhersage Winde von über 70 km/hr ankündigte), als er eine dominante Führung übernahm. Aber wieder einmal zog Chrigel seine Magie ab und schnappte sowohl Pierre als auch Maxime ab, der im letzten Moment noch den Sieg in der Tasche zu haben schien.

Der Beitrag zu Episode 175- Behind the scenes of the 22' X-Pyr erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Folge von Cloudbase Mayhem. Mein heutiger Gast ist Manu Bonti, eine Legende in diesem Sport. Er war schon mal in der Show. Das ist die zweite Folge mit ihm, aber das wusste ich nicht: Er war der Weather Router und einer der Supporter für Pierre Remy beim X-Pyr. Er hat mir direkt nach dem Rennen eine SMS geschickt, und ich war natürlich die ganze Woche über wie gefesselt. Ein unglaubliches Rennen, und Pierre lag zum Ende hin tatsächlich vorne. Dann haben ihn Chrigel und Maxime eingeholt. Die haben ein paar richtig gute Züge gemacht. Und natürlich Chrigel, ein sehr verrücktes Ende. Und Chrigel konnte Maxime gegen alle Erwartungen mal wieder schlagen. Also dachte ich mir, es wäre echt spannend, mit einem Supporter zu sprechen.

[00:00:55] Normalerweise sprechen wir mit den Athleten, aber heute sprechen wir mit einem Supporter, um seine Sicht auf die Philosophie, das Risiko und das Zusammenspiel von allem zu hören. Das war Pierres erstes Hike-and-Fly-Rennen. Er ist natürlich ein sehr bekannter Wettkampfpilot und ein riesiger Name in der Sportart. Aber dies war sein erster Ausflug ins Hike-and-Fly, und er belegte den dritten Platz gegen ziemlich harte Konkurrenz. Er hatte also ein großartiges Rennen und offensichtlich hatten sie ein tolles Team. Das ist also eine Geschichte quasi hinter den Kulissen. Ich denke, das wird euch richtig gefallen. Cheers.

[00:01:35] Manu, schön dich wieder in der Show zu haben. Es ist toll, dein lächelndes Gesicht zu sehen. Es klingt so, als hättest ihr ein ordentliches Abenteuer erlebt. Ja, es hat viel Spaß gemacht. Wir werden viel über das Rennen sprechen, aber ich dachte, wir sollten damit anfangen, ein wenig über Pierre zu reden. Für diejenigen, die den Wettbewerben nicht so sehr folgen und der Show zuhören, ist Pierre Remy vielleicht nicht bekannt – er ist einer der berühmteren Piloten der Welt. Aber erzähl uns erst mal etwas über Pierre, und dann gehen wir ins Detail. Ich möchte mit dir darüber sprechen, wie es war, ihn zu unterstützen. Das werde ich in einem Monat in den Dolomiten zum ersten Mal machen. Aber ja, erzähl mir erst mal etwas über Pierre, und dann kommen wir zu eurem Abenteuer.

[00:02:17] **Manu Bonti:** Hey Gavin, cool, dich wieder auf Cloudbase Mayhem zu treffen. Also, Pierre war – für diejenigen, die ihn nicht kennen – ein wirklich klassischer Comp-Champion. Er hat 2017 die FAI Awards gewonnen und 2018 die PWC Superfinal. Und ab diesem Moment hat er angefangen, sich darauf zu konzentrieren. Er hat angefangen zu trainieren. Also war das wirklich 2018. Er hat wirklich angefangen, sich körperlich für diese Art von Comp vorzubereiten, weißt du. Und er hatte die Ambition, an der XPEAR 2020 teilzunehmen,

[00:03:07] die wegen der COVID-Probleme abgesagt wurde, wisst ihr ja. Und hier sitzen wir nun. Er kam 2020 an.

[00:03:16] Und er war körperlich wirklich bereit, aber das Team war, würde ich sagen, irgendwie improvisiert. Er hat mich ein paar Wochen vor dem Wettkampf gefragt, ob ich als Support dabei sein wollte. Und bei den anderen beiden war es im Grunde dasselbe. Also waren wir nur ein bisschen zum Anschauen dort. Aber ja, am Ende hatten wir ein gutes Abenteuer. Gute Eindrücke. Und es hat ziemlich viel Spaß gemacht.

[00:03:46] **Gavin McClurg:** Ja. Und ich habe das Rennen mitverfolgt. Ich bin die ganze Woche um 4 Uhr morgens aufgestanden, um zuzusehen. Es lief während unserer US-Meisterschaften, also war ich sowieso früh wach. Aber er hat einige schöne Züge gemacht, wirklich. Weißt du, am großen Tag, Tag drei, als alle Spitzenreiter weit vorne lagen und richtig schön geflogen sind. Aber das Wetter am Anfang war hart. Und er war auch am Boden schnell. In diesen ersten paar Tagen sah es ziemlich miserable aus.

[00:04:15] **Manu Bonti:** Ja. Die ersten zwei Tage waren ziemlich miserable. Und ich glaube, Maxime hat die beste Arbeit gemacht, weißt du, aus dem Team. Auch wenn Chrigel am Ende des zweiten Tages es geschafft hat, einen Move zu machen. Ja. Aber die Wahl von Maxime war ein bisschen besser. Und der dritte Tag war der allererste Tag, an dem wir fliegen konnten. Und wenn man sich die Wettervorhersage ansah, dachten wir in dem Moment, dass das vielleicht der einzige Flugtag des Wettbewerbs sein würde. Weißt du, aber schließlich kam es dazu, dass wir noch andere Flugtage hatten. Ja. Aber alle waren so: An diesem Tag müssen wir am richtigen Ort sein, weißt du, zum richtigen Zeitpunkt.

[00:05:01] Und wir hatten einen dritten Tag, wissen Sie, eine Gruppe von Spitzenreitern, zu denen hauptsächlich Maxime und Chrigel gehörten. Und die beiden waren zusammen. Wir, Noah vielleicht, und Simon auf jeden Fall. Und so hatten wir im Grunde diese Spitzenreiter vorne. Und Pierre war ein bisschen hinterher. Und wir haben eine Wettervorhersage und eine Strategie erstellt. Für uns war klar, dass die Luft in der großen Höhe bis spät am Tag ziemlich stabil war. Und in der unteren Schicht wäre sie instabil gewesen. Das ist der Grund, warum wir ihnen nicht gefolgt sind, weil wir etwas später in Kandanshu ankamen.

[00:05:51] Mein Plan war es, an der Ostwand zu bleiben und relativ tief zu fliegen, um von der Instabilität zu profitieren, die wir hatten. Und schließlich, ich glaube, Pierre startete zwei Stunden vor den anderen Jungs. Nun ja, die haben den ersten Gleitflug gemacht, dann wieder aufgestiegen und mussten dann warten, bis die Bedingungen für einen erneuten Start günstig waren. In diesem Moment konnten wir aber fliegen. Pierre flog also eine Weile. Wir hatten wahrscheinlich, ich würde sagen, drei, vier Stunden. Wir lagen zu diesem Zeitpunkt drei, vier Stunden zurück. Und während des Fluges haben wir sie an einem Moment überholt. Dann hatten sie eine gute Linie. Und nun ja, in der Peña Montanosa hatten wir nur noch sechs Kilometer Vorsprung. Wir waren nur noch sechs Kilometer hinter ihnen.

[00:06:36] Aber das war definitiv ein guter Schachzug von uns. Und meiner Meinung nach hatten sie bei dieser Art von Wettbewerb keine andere Wahl, weil sie nicht drei Stunden lang in den unteren Schichten auf den Start warten wollten. Also mussten sie im Grunde vorangehen. Manchmal ist man eben so in die Enge getrieben. Wir hatten die gleiche Situation, aber umgekehrt. Wir mussten später warten. Und dann haben sie uns wieder eingeholt, das war an Tag fünf. Aber in manchen Momenten muss man einfach etwas tun, weil die Athleten sagen: „Hey, ich werde nicht warten.“ Und natürlich wählt man dann eine Option, obwohl man weiß, dass es später an einer anderen Stelle besser wäre. Und das war perfekt für uns, weil wir spät dran waren und genau zum richtigen Zeitpunkt kamen, um an der Ostwand tief abzustiegen.

[00:07:29] Und sie sind einfach abgegangen und sind hochgeklettert, sie kamen super hoch, aber es war nicht der richtige Platz und sie mussten warten. Also würde ich sagen, wir haben sie überholt. Und dann, ja. Die hatten da ein bisschen Glück, weil normalerweise, wenn man von der Route kommt, die sie genommen haben, gibt es eine Stelle, an der das Überholen ziemlich kompliziert ist. Ich habe wirklich geglaubt, dass wir vorne vorbeikommen würden, aber für sie hat es sehr gut funktioniert. Und also war jeder um Broto irgendwie überrascht, wie sie den Nationalpark passieren konnten. Aber ja, so ist das Spiel eben. Aber letztendlich war der Zug hier für uns ziemlich gut, ganz sicher. Die Entscheidung und die Art, wie Pierre sie, wissen Sie, in die Realität umgesetzt hat, war ziemlich gut.

[00:08:20] Das war ziemlich knifflig, weißt du, weil wir wissen, dass das Überqueren der Ostseite zum Coyote Radar eher schwierig wäre. Und eigentlich waren da zwei zusammen, um zu überqueren. Schließlich landete einer und Pierre schaffte es zu entkommen. Es war also nicht, sagen wir mal, völlig klar, dass es gut gehen würde. Aber er hat es geschafft. Und dann war er eindeutig vorne. Das war also der erste Move, der nicht allzu schlecht war. Und dann, na ja, die Jungs hatten eine gute Linie, er hat sie bis zum Ende gejagt. Und die haben so ein wahnsinniges Tempo vorgegeben. Und es war praktisch unmöglich, aufzuholen. Ich weiß, er hat den Abstand gehalten, aber er konnte sie nicht einholen.

[00:09:07] Das war ein sehr intensives Fliegen. Alle waren so motiviert und, ja, ich habe auch noch etwas dazu zu sagen, was in diesem Flug passiert ist: Was Krigel, Simon und Maxime von Mon Lude zum ersten Punkt des X gemacht haben,

also zu unserem Bus, ist einfach unglaublich. Diese Route – ich glaube kaum, ich meine, ich weiß ein bisschen, was in den Pyrenäen passiert ist, aber vielleicht mache ich da einen Fehler, aber ich glaube nicht, dass jemals jemand von Mon Lude zu unserem Bus über diese Route gekommen ist. Die sind einfach in den Bergen auf der Lee-Seite kleiner Hügel geflogen.

[00:09:55] Sie waren kaum geschützt. Und dann haben sie es geschafft, Thermik zu finden, um in der Thermik aufzusteigen und dann gegen den Wind zu drücken, um vor dem Berg vorbeizukommen. Sie haben das viermal gemacht, um unseren Bus zu erreichen. Und für mich war das, was sie getan haben, einfach aus einer ganz anderen Liga. Wahrscheinlich eine der anspruchsvollsten Etappen des X-Pyr. Ich war so beeindruckt von dem, was Maxime Krigel und Simon erreicht haben, was die Wahl der Route angeht, die wir wissen, dass sie unmöglich ist. Sie wussten nicht, dass sie unmöglich ist. Also haben sie es quasi einfach durchgezogen. Aber es hat uns die Augen geöffnet, und wir waren einfach wie: Was?

[00:10:39] Als ich sie von Mon Lude aus sah, in Richtung dieser Südfläche fliegen, dachte ich nur: Okay, die sind erledigt. Das wird niemals funktionieren. Und dann hat es für eine Weile tatsächlich funktioniert. Wir lernen also definitiv aus diesen Wettkämpfen.

[00:10:55] **Gavin McClurg:** Ich wollte fragen, weil du in den Pyrenäen lebst und Pierre auch. Ich dachte immer, dass die Piloten, die in Europa leben, bei den X-Alps einen ziemlich klaren Vorteil haben, weil sie es einfach wissen – es ist eine komplizierte Angelegenheit. Es ist ein komplizierter Ort und sie kennen die verschiedenen Systeme, die Talwinde und alles andere. Es ist wirklich wichtig, einen Ort zu kennen. Aber wenn ich mir die Pyrenäen ansehe, ist es in vielerlei Hinsicht sogar noch viel komplizierter. Die Straßen verlaufen nie in Richtung der Route. Und so sieht das Wandern wirklich hart aus. Aber wie wichtig ist es für die Athleten, zu wissen, wie das Fliegen dort ist und wie das Gelände und alles andere aussieht?

[00:11:42] Aber was denkst du darüber? Denn es ist interessant, dass du gesagt hast, Simon und Chrigel machen Dinge, bei denen die Einheimischen sagen würden: „Nein, das machst du nicht.“

[00:11:52] **Manu Bonti:** Ja. Einerseits ist es gut, den Ort zu kennen. Andererseits ist man eingeschränkt, wenn man ihn kennt. Also geht es im Grunde darum, wenn man einen Ort mit frischen Augen betrachtet und seine Erfahrung aus anderen Orten mitbringt. Also, weißt du, wie an dem berühmten Tag, an dem Chrigel am vierten Tag vom Pic du Midi abgestoßen ist. Unter diesen Bedingungen fliegen wir nie. Niemand fliegt in Frankreich. Also, wir fliegen nicht. Ich meine, Pierre fliegt unter diesen Bedingungen nicht regelmäßig. Und was Chrigel gemacht hat – ich habe die Spur gesehen und das ist unglaublich.

[00:12:42] Das Verständnis dafür, was Wellenfliegen sein könnte. Okay. Aber wenn man Gleitschirmfliegen in Frankreich lernt, ist das Erste, was man lernt, in den französischen Pyrenäen, dass man bei Südwind nicht fliegt. Und dann lernt man Stück für Stück, dass man noch etwas machen kann, wenn der Südwind nicht zu stark ist. Und vielleicht sind die besten Tage die, an denen wir leichten Südwind haben, aber wenn der Wind so stark ist, bleiben alle zu Hause und kümmern sich um ihre Tomaten im Garten, weißt du? Und im Grunde hat er uns einfach nur verblüfft, aber das war nur eine bestimmte Art des Fliegens unter sehr spezifischen Bedingungen. Es ist erstaunlich. Es ist Chrigel. Aber was sie gemacht haben, zwischen More Lude und unserem Bass, ist für mich etwas, das wir machen könnten, aber wir tun es nie, weil wir nicht glauben, dass es im Wettkampf funktionieren könnte.

[00:13:37] Sie fliegen diese Route mit dem starken Gefühl, dass es das Beste ist, was man tun kann, und es funktioniert tatsächlich. Das ist also, wie gesagt, einerseits gewisse Dinge für normale Bedingungen, aber wenn die Bedingungen nicht normal sind, können die Jungs vielleicht etwas super Spezielles erfinden, aber selbst unter normalen Bedingungen, weil dieser Tag ja normale Bedingungen hatte. Sie sind in der Lage, neue Routen zu erfinden, die letztendlich aus dem Dogma, das wir alle haben – jeder hat so oder so ein Dogma –, herausgehen. Man ist im Kopf nicht wirklich bereit, das Dogma zu brechen und diese Art von Lösung zu erfinden, um von einem Ort zum anderen zu gelangen. Im Grunde sind sie fast auf der Linie geblieben, was strategisch gesehen, also im Hinblick auf das Fliegen in den Pyrenäen, irgendwie super schräg war.

[00:14:31] Und sie blieben auf der Linie, der kürzesten Linie von einem Punkt zum anderen. Und schließlich haben sie es geschafft, die Task zu erreichen, das Ziel zu erreichen. Ich meine, der Ort, den sie erreichen wollten, und dem dieser Linie zu folgen, war für mich zumindest wirklich erstaunlich. Aber Pierre hat eine andere Route genommen, klassischer, und schließlich den Ort nicht so lange später erreicht. Ich würde nicht sagen, dass das, was sie getan haben, wahnsinnig effizient war, weil Pierre am Ende nur ein kleines bisschen nach ihnen in Arbas ankam. Und bei der Peña Montaneza hatte er mindestens sechs Kilometer Vorsprung. Also würde ich nicht sagen, dass das, was sie gemacht haben, einfach mega effizient war.

[00:15:18] Und dann haben sie alle wieder in den Wind gestellt, aber wie auch immer das funktionierte, ist schon ziemlich beeindruckend. Das ist im Grunde meine Meinung.

[00:15:29] **Gavin McClurg:** Ich erinnere mich nicht mehr genau, ob es Tag fünf oder sechs war, aber ich habe zugeschaut und das war ziemlich genau der Tag, an dem mit Windgeschwindigkeiten von 70 Kilometern pro Stunde gerechnet wurde. An den Gipfeln war der Südwestwind wirklich, wirklich, wirklich stark. Und als ich mich einloggt und ein paar Mal nachgesehen habe, war jeder am Boden, Maxime und Chrigel waren ziemlich nah beieinander. Sie hatten in der Nacht zuvor eine andere Route gewählt, aber sie waren beim Aufstieg in den Alpen ziemlich nah beieinander. Und beim nächsten Mal, als ich aktualisiert habe, war Pierre in der Luft und hatte diese Typen weit hinter sich gelassen. Ich habe seine Geschwindigkeiten beobachtet und sie waren schnell, aber nicht zu verrückt. Ich habe viel so 55 oder 60 Kilometer pro Stunde gesehen.

[00:16:18] Es schien also nicht allzu wild zu sein, aber war das ein beängstigender Flug? War das, weil die Vorhersage für diesen Tag ziemlich unfliegar aussah? Es sah wirklich, wirklich stark aus. Ich hätte gedacht, dass es ziemlich gruselig gewesen wäre. Das Gute war, dass er ein wenig Rückenwind hatte. Aber er hat da einen Zug gemacht, der einfach unglaublich war. Und für mich sah es so aus, als wäre er in einer Position gewesen, in der er das Rennen gewinnen konnte. Weißt du, am Ende, ganz am Ende des Tages, haben diese Typen nicht geflogen. Und Pierre ist ziemlich weit vorangekommen.

[00:16:52] **Manu Bonti:** Ja, dieser Tag war ziemlich unglaublich, der Tag mit dem starken Wind war der Tag davor. Tatsächlich der Tag, an dem Chrigel vom Peak zum Midi abgeflogen ist. Nun ja, Pierre ist auch abgeflogen und Maxim ist auch abgeflogen, aber Chrigel war der Erste, der abgeflogen ist. Und es war irgendwie riskant, der Tag danach ist der Tag, an dem wir diesen speziellen Move gemacht haben, und ich bin so überrascht, für mich ist das einfach etwas, ich verstehe nicht, wie Chrigel das nicht gesehen hat. Vielleicht macht Chrigel nicht viele Fehler, aber ich denke, dass sie definitiv einen Fehler gemacht haben.

[00:17:37] Und für mich war es... ja, ich war mir sehr sicher, dass es um 3000 Meter nicht fliegar sein würde, weil die Vorhersage, wie du sagst, 60 bis 70 Kilometer pro Stunde war. Und die Situation für die Vorhersage war nicht wirklich komfortabel, weil wir zwei Fronten hatten, die durchzogen, in den ersten Tagen war es sehr instabil. Alle Modelle sagten etwas anderes und wir haben unsere Zeit damit verbracht, ein gutes Modell zu finden. Ja, weißt du, für den Tag X das gute Modell zu haben, und ich musste während des Rennens drei verschiedene Modelle benutzen. Ich habe nicht dasselbe Modell für den Wind und dasselbe Modell für die Instabilität benutzt, weil ein Modell besser für die Instabilität war, ein anderes, und es hat sich während des Rennens geändert.

[00:18:28] Es war wirklich harte Arbeit, das richtige Modell zu finden, um die Vorhersage für diesen Tag zu erstellen. Ich war mir ziemlich sicher, dass er, bei der Route, die er gewählt hat, nicht fliegen würde. Und ich war mir ziemlich sicher, dass wir fliegen würden. Ja. Ich hatte absolut keine Zweifel, weil der Wind am Vortag stärker war und ein Typ vom X-Pyr vorbeikam, was wirklich spät war, weißt du, er kam an Castellon vorbei und flog. Und ich hatte auch Berichte von den Schulen in Castellon, dass die Bedingungen ziemlich stark, aber fliegar waren – ich würde sagen, nicht fliegar für die Schüler der Schule, aber fliegar für Athleten, weißt du. Und das war im Grunde ein Typ. Ich glaube, ich erinnere mich nicht an seinen Namen. Vielleicht ein Spanier, aber er ist in Castellon gestartet und ist ein Stück in Richtung Südgardie geflogen, um zurück nach Frankreich zu kommen, während zum jetzigen Zeitpunkt die Führung des Wettkampfs in die andere Richtung ging, weißt du, er hat versucht, zu uns zu kommen, zu unserem Bus, und die Typen, die von hinten kamen, von Pikes bis Midi.

[00:19:32] Im Grunde war ich mir ziemlich sicher, dass es fliegar wäre, aber es gibt da ein kleines, sehr spezielles Phänomen, das in Castellon passiert. Wenn man dort Südwestwind hat, ist er im Südosten nicht lange da, weißt du, sobald man ein bisschen fliegt, ist man wieder im Südwest-Strömung. Aber in der unteren Schicht war in den Windprofilen super klar zu sehen, dass der Wind unter 2000 Metern nicht zu stark war. Und wir haben auch, ich würde sagen, eine zentrale Windmessstation auf 2400 Metern, direkt über Castellon. Und ich hatte die Historie dieser Station vorliegen, ich habe mir die Historie angesehen und ich weiß, dass diese Wetterstation ein Venturi-Effekt ist.

[00:20:19] Wenn wir Südwind haben, ist er immer, wisst ihr, über der Rate, ihr wisst schon, der Wind, und ich wusste, dass es für Pierre am Vortag fliegar war. Und an diesem Tag war es sogar noch fliegarer, weil der Wind, äh, schwächer vorhergesagt wurde, aber auf 3000 Metern war er definitiv super stark. Und als ich sah, wie Krigel in Richtung Gourblanc ging, dachte ich: Wow, das ist unsere Chance, wisst ihr? Und in diesem Moment ist es immer so kompliziert, eine Entscheidung zu treffen, weil du Krigel in eine Richtung hast, Maxime einer anderen Route folgt, aber letztendlich die gleiche Strategie. Und du sagst zu den Jungs: Okay, wir machen etwas völlig anderes. Und dann sagen die Jungs: Hey, bist du sicher?

[00:21:06] Aber ja, wir haben es geschafft. Es hat funktioniert. Und am Ende des Tages hatten wir 33 Kilometer Vorsprung. Ich würde sagen, am Morgen lagen wir wahrscheinlich fünf oder sechs Stunden hinter Krigel. Und am Ende des Tages waren wir 33 Kilometer vor ihm. Und er ist wahnsinnig gelaufen. Ich habe gemessen, wie weit er gelaufen ist. Das war die Hölle, ich glaube, er hat mehr als 4.000 Höhenmeter bergauf und vielleicht 4.500 Höhenmeter bergab gemacht. Und wir sind nur 2.000 Meter gelaufen. Also, die Kilometerzahl, ich will die Kilometerzahl gar nicht erst erwähnen. Und am Ende des Tages, als Maxime ihn mehr oder weniger eingeholt hat, habe ich zugesehen und er ist immer noch mit 1.000 Höhenmetern pro Stunde gestiegen.

[00:21:59] Wisst ihr, nach diesem langen Marsch dachte ich mir nur: Was für eine Maschine! Und Pierre war so froh, diese ganze Route geflogen zu haben und die Sachen validiert zu haben. Wir waren so happy, 33 Kilometer vorne zu liegen, aber ich war mir ziemlich sicher, dass er nicht lange durchhalten würde, weil sie oben geschlafen haben. Der Südwestwind war ziemlich stark. Ich glaube wirklich, dass sie früh abheben und ziemlich weit in unsere Richtung fliegen konnten, aber ich hätte nie gedacht, dass sie bis so hoch zur Torre del Ori kommen würden. Ich glaube wirklich, dass sie vielleicht am Fuße der Torre del Ori gelandet sind und dann vielleicht 1.700 Meter hochlaufen mussten, um zum Startplatz zu gelangen.

[00:22:48] Aber eigentlich war das verrückt, weil Krigel und Maxime es geschafft haben, den Berg zu segeln, und dann gibt es ein großes Tal zu überqueren. Sie kamen am Berg an und schafften es, ein bisschen zu steigen. Und wenn man mit einer Gleitzahl von 12 von diesem Berg aus schaut, kommt man bis zum Fuß an. Sie kamen fast bis zum Gipfel, und als sie dort ankamen, konnten sie schließlich nicht mehr steigen. Sie mussten landen und zu Fuß weitergehen. Es war also für Pierre unmöglich, früh abzuheben. Hätte er früh abgehoben, wäre er abgestürzt und dann hätte man alles verloren, weißt du? Im Grunde war ich also irgendwie froh, dass er am Tag davor unten an diesem Berg gelandet ist.

[00:23:35] Er musste den Berg zu Fuß hochgehen, denn wenn er oben gelandet wäre, hätte er gesagt: Okay, ich gehe, ich gehe, ich hätte ihn nicht hier halten können. Es war also gut, dass er eine Weile laufen musste und nicht zu früh oben ankam. Und als er dort ankam, sah er sich die Bedingungen an. Er sagte mir: Ja, weißt du, im Moment ist es nicht so gut. Und wir wussten, dass die Jungs schon gestartet waren. Sie kamen an. Ich sagte: Okay, lass uns warten und mit ihnen fliegen. Jedenfalls, wenn wir alleine gehen, gehen wir das Risiko ein, abzustürzen. Und sowieso holen sie uns später ein. Und es war auch das Problem mit der CTR, dem Luftraum, der einen dazu zwingt, nach hinten zu fliegen. Wenn man nicht mindestens ein bisschen Instabilität hat, kann man nicht fliegen.

[00:24:24] Meine Vorhersage war, dass die Instabilität gegen 10:30 oder 11:00 Uhr gut sein würde. Tatsächlich haben sie es geschafft, um 10:00 Uhr zu starten, aber es war etwa 30 Minuten vorher, aber sie haben es geschafft, ein kleines Stück zu klettern. Durch das gemeinsame Spiel, das Team zusammen, haben sie es geschafft – meiner Meinung nach wäre es selbst um 10:00 Uhr für einen einzelnen Piloten super kompliziert gewesen, die Gebirgskette im Hintergrund zu erreichen und weiterzumachen. Sie sind an der Tür vorbeigeflogen und haben schließlich den Turnpoint super früh erreicht. Es war, ich weiß nicht mehr, 12:30 Uhr oder so etwas in dieser Richtung. Und das war wirklich unglaublich. Weißt du, wie sie es geschafft haben, um...

[00:25:14] **Gavin McClurg:** Manu, was waren die verschiedenen Rollen in deinem Team? Es klingt so, als wärst du für das Wetter zuständig, aber du hast gesagt, es gibt drei Unterstützer. Stimmt das? Und wie habt ihr das gemacht, weil es klingt, als wäre das Team erst spät zusammengekommen und improvisiert war. Ich weiß, wie viel Arbeit da drinsteckt, es gibt viel zu tun, wenn man einen Athleten unterstützt. Wie habt ihr das aufgeteilt? Wer hat was gemacht? Und was würdest du vielleicht ändern, wenn du die Gelegenheit hättest, es noch einmal zu machen?

[00:25:41] **Manu Bonti:** Also, das Team bestand aus insgesamt vier Personen, also Pierre und drei anderen – zwei Männer, die mit ihm auf dem Feld waren. Okay. Die beiden Männer auf dem Feld waren ziemlich stark im Laufen und bei der Arbeit in den Bergen oder auf der Ebene. Einer war eher ein Spezialist für die Ebene und der andere war wirklich fit in den Bergen, beim Bergsteigen, weißt du, er war ziemlich stark. Und so haben sie sich im Grunde ständig abgewechselt, aber Pierre war kaum allein, um zu laufen.

[00:26:26] Sie haben ihn auf dem Feld die ganze Zeit unterstützt. Und das war gut für Pierre, um jemanden zu haben, der fast die ganze Zeit mit ihm gelaufen ist. Meine Aufgabe war anfangs, morgens und abends eine Wettervorhersage zu liefern. Aber am Ende saß ich von 5 Uhr morgens bis Mitternacht vor meinem Computer, weil die Situation so kompliziert war. So instabil, dass es manchmal wirklich wichtig war, tagsüber Informationen zu aktualisieren. Und schließlich kam es dazu, was auch von Anfang an abgemacht war: Ich musste meine Meinung zur Strategie abgeben.

[00:27:11] Am Anfang habe ich nur einen Überblick gegeben, aber am Ende war ich etwas präsenter bei der Strategie. Was das Team betrifft, würde ich meiner Meinung nach nichts ändern, weil das ein exzellentes Team war. Pierre war körperlich super bereit. Die zwei Typen auf dem XC, Nicola und Matthew, haben einen unglaublichen Job gemacht. Und schließlich habe ich bei der Strategie und der Wettervorhersage auch nicht allzu schlecht abgeschnitten. Also haben wir zusammen ziemlich gute Arbeit geleistet. Vielleicht könnten wir einfach – es gab da einige Kommunikationsprobleme, Lokalisierungsprobleme – daran arbeiten.

[00:28:05] Und mir ist auch gerade beim Reden aufgefallen, dass einige meiner Freunde, wie Antoine Girard, ein komplettes Toolset entwickelt haben, um herauszufinden, was der beste Weg ist – ob man es fliegen kann, einfach hinuntergleiten kann, oder ob man nicht fliegen kann und den ganzen Weg zu Fuß gehen muss, und so weiter. Das hätte meine Arbeitsbelastung definitiv erleichtert. Und ich glaube wirklich, dass wir auf diese Art von Modell absolut nicht vorbereitet waren, und wir haben einen riesigen Fortschritt in diesem Bereich gemacht.

[00:28:50] Aber im Grunde merkt man am Ende einfach, dass manchmal alles nur auf Glück basiert, gutem oder schlechtem Glück. Ich glaube nicht, dass wir Glück hatten, als wir nach Castellon gefahren sind. Das glaube ich nicht. Aber wahrscheinlich war es Glück, als wir am dritten Tag entschieden haben, die Ostwand zu wählen, und die Tatsache, dass Pierre es geschafft hat, wieder auf der Koyerada zu klettern. Das war wahrscheinlich Glück, als Krigel und Pierre zusammen die Cerdagne überquerten und für Pierre eine kurze 80 Meter lange Sicherung machten. Das ist manchmal eben Glück und natürlich auch Talent.

[00:29:39] Wisst ihr, aber manchmal ist man am Boden und die Entscheidung ist ein bisschen zu sehr auf der rechten oder linken Seite, man ist geerdet. Und im Grunde ist es das. Die Tatsache, dass wir am Ende dieses epische Finale hatten, wisst ihr, mit den drei Typen und was auf dem Kenny Guru und alles andere passiert ist. Manchmal setzt man viele Dinge zusammen und es kommt mehr darauf an, am richtigen Ort zum richtigen Zeitpunkt zu sein. Und manchmal ist es einfach eine Frage des Glücks. Manchmal ist man spät dran, kommt irgendwo an und bumm, es funktioniert. Und das ist es, aber was die Verbesserung angeht, haben wir einen riesigen Fortschritt bei der Ausrüstung gemacht. Ich glaube, das Team selbst war natürlich bereit und es funktioniert im Gelände super gut und sie hatten eine tolle Zeit zusammen.

[00:30:32] Sie haben Spaß daran. Und ich hinter meinem Computer hatte auch irgendwie Spaß. Also, wir genießen es, weißt du? Ja. Abenteuer. Da ist auch der Punkt, den du vorhin erwähnt hast. Ja. Du hast mich gefragt, wie wichtig es ist, das Gebirge zu kennen. Tatsächlich kennt Pierre das ganze Gebirge nicht sehr gut, wenn er fliegt, er fliegt immer aus unserem Tal. Natürlich ist, weißt du, ein paar Wochen vor dem Expir ist er 200 Kilometer geflogen, ich würde sagen ein Dreieck, 200 Kilometer an der Nordseite der Pyrenäen, was vorher noch nie gemacht wurde, aber er hat es nicht mit dem, er hat es mit der X one gemacht, weißt du, und mit diesem schweren Gurtzeug, mit diesem Comp-Equipment, weißt du, also im Grunde ist der Ort, den er sehr gut kennt, so etwas wie von unserem Platz aus 50 Kilometer nach

Westen.

[00:31:31] Und sagen wir mal 100 bis 80 Kilometer nach, ähm, naja, 50 nach Westen. Und ich würde sagen so 100 nach Osten. Aber er fliegt kaum in Spanien. Vielleicht hatte er mal einen Wettkampf, wissen Sie, manchmal in Castellon, aber das war nicht wirklich ein Ort, den er kennt. Aber etwas, was vielleicht ein Bereich für Verbesserungen ist, ich weiß nicht, ich sollte das mal mit ihm besprechen, wäre mehr Fliegen, vielleicht mit der speziellen Ausrüstung, die er benutzt. Ich weiß nicht, vielleicht könnte das auch helfen, aber er hatte sehr wenig Flugzeit mit der speziellen Ausrüstung, die er für diesen Wettkampf benutzt hat, wissen Sie.

[00:32:11] **Gavin McClurg:** Er hat den Kletterer geflogen, soweit ich verstehe. Und mit welchem Gurtzeug hat er ihn geflogen?

[00:32:15] **Manu Bonti:** Es war ein spezielles Gurtzeug von Cortel, ein Pro-Gurtzeug für diese Art von Wettkampf.

[00:32:21] **Gavin McClurg:** Ja, das war auch das Modell, das ich beim letzten Rennen benutzt habe, das Glebe Pro. Und dann, na ja, glaubst du, er hat die X-Alps im Auge? Wird das etwas sein, das er in Zukunft machen wird?

[00:32:33] **Manu Bonti:** Wir haben am Montag ein Meeting, um das Abenteuer irgendwie auszuwerten und all diese Themen ein bisschen zu besprechen und zu sehen, was sonst noch so ansteht. Ich weiß, dass er die Pyrenäen liebt. Beim Gespräch am Ende des Rennens mit den anderen Jungs haben viele gesagt, dass die X-Alps weniger anspruchsvoll seien, wissen Sie, als das, was wir in dieser X-Pyr gemacht haben. Also, ich weiß nicht. Wir werden sehen. Ich denke, alles ist offen, aber das war hart, wissen Sie. Die ersten beiden Tage waren super hart und das hat den Rest des Rennens stark beeinflusst, angefangen mit zwei Tagen, an denen man kaum fliegt.

[00:33:20] Ich meine, am zweiten Tag haben sie vielleicht nur einen einzigen Gleitflug geschafft. Das ist ziemlich hart und erfordert sehr spezifisches Training auf dem Flachen, auf der, auf der, auf der, ihr wisst schon, auf der Straße, von dem ich mir nicht sicher bin, ob Pierre das eigentlich gemacht hat. Und also, im Grunde war das ziemlich hart, aber viele Typen sagten, okay, ihr wisst schon, bei X-Alps müsst ihr, ihr müsst eine Stunde früher anfangen. Ihr müsst eine Stunde später aufhören, aber letztendlich schafft man es immer irgendwie zu fliegen und es ist weniger anstrengend, ihr wisst schon, wie bei diesem hier, ich weiß nicht, aber das werden wir am Montag sicher besprechen.

[00:34:05] Hast du

[00:34:05] **Gavin McClurg:** In unserer ersten Show haben wir viel über deine Arbeit als Guide und Lehrer gesprochen, und du bist schon eine verdammt lange Zeit dabei. War es für dich persönlich stressig zu sehen, wie diese Typen fliegen und unter welchen Wetterbedingungen sie das tun? Und fandest du das – ich weiß nicht – war das nervenaufreibend zu sehen, weil es eine völlig andere Art von – wie du sagtest – sie fliegen an Tagen, an denen man normalerweise Billard spielen würde. Du wärst nicht in der Luft, aber sie machen das immer und immer wieder. Ich meine, das ist ziemlich intensiv. Das...

[00:34:49] **Manu Bonti:** Das war aus mehreren Gründen extrem stressig. Der erste Grund ist, dass man Ratschläge gibt, aber nicht für die Fehler bezahlt wird, und man hat vor sich einen Typen, der seit drei oder vier Jahren trainiert und bereit dafür ist – und wenn man einen Fehler macht, ist er nicht gerade gut. Das war der erste Teil. Der zweite Grund, warum es stressig ist, ist, dass man eine Mischung aus Entscheidungen treffen muss, die für das beste Fliegen sorgen, und Entscheidungen, die eine strategische Position im Rennen sichern. Wenn du, ich würde sagen, Maxime, das Spiel mit Kruger, Galland und Maxime spielst, willst du keinen Zug machen, bei dem du siehst, wie sie wegfliegen und du vom dritten Platz vielleicht auf den zehnten oder irgendwelchen Platz landest.

[00:35:46] Man kann also, wie wir es gemacht haben, auf dem sechsten oder siebten Platz anfangen und auf Platz eins enden, aber man kann auch auf dem zweiten Platz anfangen und auf Platz zehn landen. Das ist also ein riesiger Stressfaktor. Und der dritte Punkt, der für mich wirklich stressig war, aber sehr persönlich ist: Einen Monat vorher habe ich einem Freund geholfen, eine unglaubliche BV-Flugadventure in Peru zu fliegen, und leider hatte er einen Unfall und ist gestorben. Deshalb war ich irgendwie nervös. Ich habe sehr, sehr Vertrauen in Pierres Fähigkeiten und Kompetenzen.

[00:36:33] Er ist ein unglaublicher Pilot, aber ich weiß, dass die Leute bei einem Rennen Risiken eingehen können, die anders sind als normalerweise, wegen des Drucks, wegen des Teams, weil sie etwas erreichen wollen. Und bei all

meinen Briefings habe ich am Ende immer gesagt: Okay, bleibt sicher. Das war meine Hauptsorge, wisst ihr, habt Spaß und bleibt sicher. Und natürlich war der Flugtag am Pic du Midi meiner Meinung nach für jeden, der geflogen ist, ein bisschen grenzwertig – aber das ist meine Sichtweise, meine Sichtweise mit meinem Pilotenniveau, und natürlich bin ich nicht an ihrer Stelle. Es ist schwierig, das zu beurteilen, aber das hat mir natürlich auch ein gewisses Maß an Druck gemacht.

[00:37:27] Es gibt drei Gründe, warum ich bei diesem Rennen etwas nervös war. Und ich möchte Henry ganz herzlich grüßen, der diesen Unfall in Peru hatte – ja, so ist das eben. Er hat keinen Fehler gemacht, hatte einfach nur Glück, und das ist auch die Kehrseite vom Gleitschirmfliegen.

[00:37:52] **Gavin McClurg:** Ja, natürlich, und natürlich sprechen wir über Antoine's Partner in Peru und dann über einen anderen sehr berühmten X-Alps Piloten, Nick Neynens, der vor kurzem einen schrecklichen Unfall hatte und eigentlich beim X-Pyr sein sollte – es ist etwas, das uns in diesem Sport einfach immer wieder trifft, nicht wahr? Man kann es nicht wirklich entkommen, aber Manu, ich würde gerne mit dir sprechen. Wir werden über das dramatische Ende reden, solange wir hier hoffentlich noch eine ordentliche Verbindung haben, aber ich wollte dich auch nach Pierres Philosophie fragen und wie es war, in sieben Tagen als Athlet so viele Auf's und Abs, die körperliche Härte und alles andere zu erleben. Ich habe ziemlich viel Zeit mit Chrigel und mit Maxime verbracht und sie sind sehr unterschiedlich.

[00:38:48] Ihr Ansatz – Chrigels ist bekanntlich sehr schweizerisch. Er lässt sich nicht so leicht aus der Ruhe bringen. Er bleibt ziemlich positiv. Er sieht immer so aus, als hätte er viel Spaß. Chrigel macht einfach immer einen guten Eindruck, während Maxime, und er wäre der Erste, der das zugeben würde, ziemlich emotional sein kann. Er wird ziemlich aufgereggt und geht vielleicht ein bisschen mehr in die Extreme. Ich würde gerne wissen, wie Pierre so ist. Wie ist die Philosophie des Teams? Ist es sehr ernst? Ist es eher lustig? Und was glaubst du, was am Ende funktioniert hat und was für dein Team funktioniert hat? Denn ihr habt unglaublich gut abgeschnitten.

[00:39:36] **Manu Bonti:** Was Pierre angeht, so ist er eben so. Am Anfang eines Projekts versucht er einfach festzulegen, wo er hinwill, und dann macht er das, was er kann, um dort anzukommen. Aber vergesst nicht, dass es der erste Versuch war. Es war der allererste Versuch. Wir haben vorher nie trainiert. Wir sind nie an einem Wochenende zusammen trainieren oder so gewesen. Der erste Tag, an dem sie wirklich etwas zusammen gemacht haben, war der erste Tag des Wettbewerbs. Wir waren also eher entspannt. Und da du von der Philosophie gesprochen hast – genau das habe ich Pierre regelmäßig gefragt: Was ist deine Philosophie?

[00:40:29] Weil man bei jeder Entscheidung, die man trifft, entweder sagen kann: Okay, ich bin ein Glücksspieler und ich probiere gerne etwas aus, um vielleicht, vielleicht den ersten Platz zu werden, oder ich möchte meine Position sichern. Also im Hinblick auf die Strategie geht es wirklich darum, wie ist deine Stimmung? Was hast du vor? Und während des Rennens könnte sich Pierres Stimmung in dieser Hinsicht ein paar Mal geändert haben. Deshalb habe ich ihn vorher immer gefragt, um ihm Optionen vorzuschlagen, je nachdem, wie seine Stimmung war – willst du etwas ausprobieren oder willst du deine Position sichern? Da es aber ein erster Wettkampf dieser Art war, glaube ich nicht,

[00:41:14] Pierre hatte das Ziel, unter den ersten fünf bis zehn Leuten zu landen. Also, als er merkte, dass er in dieser Gruppe der ersten zehn Leute mitspielen konnte, war er irgendwie froh. Und als wir dann ein paar interessante Züge gemacht haben und schließlich wirklich vorne lagen, kamen die Fragen auf, was man damit machen will. Wollen wir deine Position sichern oder willst du etwas riskieren? Und genau das ist am Ende passiert, als wir kurz vor Kanigu ankamen, hatte ich das starke Gefühl, dass wir ihn ziehen lassen mussten.

[00:41:59] Chrigel alleine gehen und sechs, sieben Kilometer, achthundert Meter, wisst ihr, hinauf, um auf der Südseite des Berges abzuheben. Und das war am Col de Mante, und Col de Mante war ein Stück vor, wisst ihr, Kanigu. Und eigentlich passierte es zufällig, dass Pierre an diesem Col landete. Und ich dachte mir in dem Moment, ich muss ihm sagen, er soll hier landen und diesen Berg zu Fuß umgehen. Und auf der anderen Seite abheben. Ich war mir nicht sicher, ob das gut zum Abheben geeignet war. Ich war mir nicht sicher, ob er es, wisst ihr, schaffen würde,

[00:42:44] super gute Bedingungen. Meine Messungen sagten mir jedoch, dass auf der anderen Seite dieses Berges etwa 500 Meter mehr Decke und mehr Instabilität herrschten als auf der Nordseite vom Kanigu. Und zu diesem Zeitpunkt liegst du auf Platz zwei, Chrigel ist nur ein kleines Stück vor dir. Du hast Maxim hinten und es ist so schwer, eine

Entscheidung zu treffen, die völlig anders ausfällt. Es war also wieder die Frage: Was willst du tun? Und zu diesem Zeitpunkt muss man wohl extrem stark sein, um so eine Entscheidung zu treffen, um sehr an sich selbst zu glauben, um das zu versuchen. Das ist die ganze Schwierigkeit bei dieser Art von Flug, wenn man von etwas überzeugt ist.

[00:43:35] Das ist eine andere Situation. Wenn zum Beispiel Pierre in Val Louron vorne ist, hast du Chrigel und Maxim, die Jungs hinten, sind ziemlich weit weg und du wählst eine andere Option. Du weißt, wenn es klappt, schlägst du alle, aber wenn du verlierst, verlierst du nicht so viel. Aber in dieser Situation bist du auf dem zweiten Platz, und du denkst dir, vielleicht hast du Glück und landest auf Platz eins – würdest du dann eine bestimmte Option wählen? Weißt du, wenn du Chrigel vor dir hast und das Gelände nicht sein Gelände ist. Es ist nicht so, als würde er in seinem Garten fliegen, aber du fliegst auch nicht in deinem. Das heißt, wir fliegen dort kaum hin. Ich meine, ich bin dort vor langer Zeit geflogen, aber das sind die einzigen Erinnerungen, die ich habe. Pierre hat kein tiefes, kein starkes Wissen über dieses Gebiet.

[00:44:22] Und speziell, wenn man am Canigou ankommt und so – normalerweise, wenn man in Sarda fliegt und seine eigene Formel fliegt, fliegt man nicht so oft in diese Richtung. Im Grunde war das also unbekanntes Gelände; die exzellenten cross country Piloten von Formel fliegen regelmäßig nach Sarda und ans Meer. Es ist nicht so oft, aber wir hatten das Wissen nicht. Und in diesem Moment haben wir uns also entschieden, Chrigel zu folgen. Und dann kam Maxime an, er hatte etwas bessere Thermik. Er kam etwas höher an, weißt du, an diesem Teil des Canigou, und er schaffte es, auf diesem Teil zu steigen, das in einen Zirkus mündet, der ganz nah an den Gipfeln auf 2.700 Metern liegt.

[00:45:11] Und das war so seltsam, er konnte durchkommen. Und dann haben wir gesehen, wie er hochgegangen ist und vorbeigezogen ist. Und wir dachten uns nur: Was?!

[00:45:20] Und in diesem Moment hatte Chrigel so eine unglaubliche Entscheidung getroffen, an so einem fiesen Platz zu landen. Er ist wie eine Ziege geklettert, weißt du, super schnell, und Pierre hat dasselbe gemacht, aber er ist ein bisschen tiefer gelandet. Es war etwas komplizierter, aus der Stelle, an der er war, rauszukommen, und ja, das war der Move von Chrigel, so nach dem Motto, er ist auf alles vorbereitet, weißt du, er hat die Spiegel an, er weiß, was hinter ihm abgeht, verstehst du? Und sobald Maxime an Höhe gewonnen hat, wusste Chrigel, was er tun musste, weißt du, und was er tun musste, war ziemlich weit, und Pierre hat dasselbe gemacht, aber er hat es geschafft, und das war's.

[00:46:14] Und in diesem Moment würde ich wohl sagen, dass Maxime Glück hatte. Und dann ein bisschen später hatte er Glück und Chrigel hatte Glück. Aber letztendlich braucht man eben ein bisschen Vorsprung in dem Moment, in dem man die Ziellinie überquert. Und genau das hat Chrigel geschafft. Ich würde sagen, wie üblich, aber diesmal gab es vielleicht ein bisschen mehr Unterhaltung als andere Male, weil Maxime wirklich heiß war und Pierre auch, weißt du? Also,

[00:46:50] **Gavin McClurg:** Ja, dieser letzte Tag war einfach eine Achterbahnfahrt, oder? Weißt du, Pierre hat den Tag vorne begonnen, dann sind Maxime und Chrigel zusammen geflogen und haben ihn, wie du sagtest, eingeholt, und dann sah es einfach so aus, als hätte Maxime es geschafft, weißt du, das Rennen war vorbei. Maxime hat gewonnen. Und dann plötzlich fliegt Chrigel über ihn hinweg und landet innerhalb von drei Kilometern vor dem letzten Wendepunkt und gewinnt das Rennen. Und das Erste, was ich zu meinem Freund Ben gesagt habe, der mich bei all meinen Rennen unterstützt hat, war: Ah, er ist so unglaublich. Er hat es wieder getan. Es ist so ein Glücksfall. Und er sagte: Es ist kein Glück. Es ist Chrigel. Er macht das jedes Mal. Und, weißt du, ich,

[00:47:35] Soweit ich das verstanden habe, sind er und Maxime im Grunde zusammen geflogen und er hat, wie du sagtest, in diese wirklich schwierige Stelle hineingeschoben und höher in bessere Luft geklettert und ihn dann in der Luft überholt. Aber wie weiß man, dass man das tun soll? Wie hatte er das im Kopf? Ich meine, waren die Zeichen offensichtlich oder war das einfach Chrigel, der wie ein Adler agiert hat?

[00:47:59] **Manu Bonti:** Nein, er hatte nicht wirklich bessere Luft. Was passierte, war, dass wir alle wussten, dass es cool wäre, an die kleine Südflanke zu gelangen, dort hochzuklettern und vorbeizukommen, so wie Maxim, Chrigel und Pierre es getan hatten – sie waren vorne, aber sie haben es nie geschafft. Sie haben eine Weile an dieser Flanke gearbeitet, um auf die Südflanke zu gelangen, und sie wussten, dass sie das wollten, da die andere Option gewesen wäre, um die Nordflanke des Kenny goo zu fliegen. Wir wissen, dass es möglich ist, aber es ist lang und seltsam, weil man

ständig tief bleibt. Es ist ein bisschen kompliziert, knifflig, aber das war die Option, falls man dort nicht hochklettern kann.

[00:48:47] Sie kamen dort an und versuchten zu klettern. Es hat nicht funktioniert. Also sagten sie: Okay, wir gehen an die Nordwand. In diesem Moment war Maxim nur ein kleines Stück höher, weil er die Chance hatte, einen Grat zu erklimmen, der etwas höher führte, bevor er diesen Abschnitt erreichte. Und er klettert direkt hoch, bumm. Zu diesem Zeitpunkt war es ziemlich offensichtlich, dass man, wenn man auf den Gipfel geht und an dieser Südwand abspringt, auch hochkommen würde. Okay. Für Trigger war das also glasklar. Das ist es, was er getan hat. Er ist an diesem elenden Ort hochgeklettert, den Berg bis auf 400 Meter erklommen, an einer anderen elenden Stelle abgesprungen und ist auf 2.700 Meter, 650 Meter, genau wie er es getan hat, gekommen.

[00:49:32] Maxim hat im Grunde fast die gleiche Route genommen. Maxim folgt Maxim. Dann mussten sie ein großes Tal überqueren. Das ist das Tal von Emily Labor, an dessen Flanke Sarah und Maxim ankommen – Sarah wahrscheinlich etwa 20 Minuten oder vielleicht eine halbe Stunde vor Maxim. Ich kann da nicht ganz genau sein. Und als Maxim bei Sarah ankam, wollte er weiterklettern. Er kletterte auf den Berg, erreichte 1.500 Meter und hatte das Ziel in 30 Kilometern mit einem leichten Südwind gegen sich, wenn er gegen den Wind fliegen muss, um das Ziel zu erreichen. Er ist auf 1.500 Metern und weiß, dass das nicht reicht. Definitiv nicht. Also wartet er, er geht den Hang hoch. Er kommt auf 1.500, 1.400, 1.500, 1.400, 1.300,

[00:50:21] 1350 Meter. Und in diesem Moment sagt er sich: Okay, wenn ich noch länger warte, lande ich auf 1000 Metern auf dem Berg. Und er geht, Chrigel kommt später an genau demselben Ort an. Okay. Er gewinnt ein bisschen an Höhe, als Maxim, weißt du, schließlich nichts findet. Nun ja, er findet eine kleine Blase, weißt du, und sie zieht einfach am Highway vorbei, und er ist am Boden, und Chrigel weiß strategisch, dass er hinterher ist. Also strategisch gibt es keine Eile. Pierre ist weit hinten. Er hat Maxim vor sich. Wenn er auf Gleitflug setzt, erreicht er Maxim vielleicht sicher ein kleines bisschen hinter ihm.

[00:51:06] Und dann muss er wie verrückt rennen, um ihn vielleicht beim Laufen zu schlagen. Aber Maxim ist auch ziemlich gut im Laufen, weißt du? Also ist es eigentlich nicht sicher, dass er ihn einholt. Also wartet er, wartet er, wartet er. Und dann geht er an einem Moment, er hat ein bisschen mehr Höhe als Maxim. Vielleicht hat er so 200 Meter mehr. Und meiner Meinung nach, wegen des Nordwinds, der an der kleinen Kante vorbeizieht, wo die Autobahn in die Südseite führt. Und als Maxim ein bisschen tiefer ging, wurde er ziemlich von diesem Nord-Luftstrom erfasst, und Chrigel flog im Grunde auch darüber hinweg.

[00:51:53] Das ist mein Verständnis davon. Und ich habe das mit einigen Typen besprochen, die noch in der Luft sind, Spezialisten auf diesem Gebiet. Und sie glauben ziemlich fest, dass das passiert ist, dass Chrigel aus irgendeinem Glücksverständnis heraus – ich weiß nicht, wie die Situation aussah – schließlich geschafft hat, den Berg höher zu verlassen als Maxim. Was hätte Maxim tun können? Er hätte dort warten können, er hätte dort warten können und sagen: Okay, ich warte, ich warte. Aber das Risiko ist, dass er dann die Thermik nicht mehr findet. Es war zu dem Zeitpunkt nicht super aktiv. Und dann wäre er auch dort gelandet. Also war seine Entscheidung und meine Meinung nicht schlecht.

[00:52:42] Es ist schwer, eine andere Entscheidung zu treffen, wenn man eine halbe Stunde vor den Verfolgern ist, es nicht noch einmal bis zum Gipfel schafft und schon eine Weile versucht hat, es zu schaffen, und man sich denkt: Okay, er wird nicht wiederkommen. Ich gehe, bevor es zu spät ist. Diese Entscheidung war offensichtlich falsch, denn als Chrigel ankam, schaffte er es, höher zu klettern, schließlich über die Autobahn und dann fand er noch einen anderen. Damit war das Spiel in dem Moment vorbei. Maxim war am Boden. Chrigel stolperte direkt über seinen Kopf.

[00:53:24] Das Live-Tracking war zu diesem Zeitpunkt ziemlich im Eimer. Es war also nicht so eindeutig. Ich habe auf das Live-Tracking geschaut und Pierre gemeldet: „Hey, Maxim und Trigger sind auf der anderen Seite der Autobahn gelandet.“ Dann habe ich etwas genauer hingesehen und Trigger war um 600 Meter über Maxim. Und ich habe Pierre gemeldet: „Okay, nein, nein, nein, so ist das nicht.“ Und leider hat Pierre die gleiche Bewegung gemacht. Schließlich ist er zum Berg hochgekommen. Er ist an der Südseite gestartet. Er hat es geschafft, auf zwei Tausendsechshundert zu kommen, weißt du, wie die anderen beiden, aber ein bisschen später, als er bei Sarah ankam, konnte er überhaupt nicht mehr aufsteigen. Wahrscheinlich ist Trigger also zum perfekten Moment gekommen, als die Bedingungen einfach

perfekt waren.

[00:54:14] Er konnte also ein bisschen höher steigen als Maxim. Und Pierre hat es überhaupt nicht geschafft zu steigen, weißt du? Es war einfach nur ein Zeitfenster und, ähm, und das war's, weißt du? Ich meine, er ist dort angekommen. Und er hat es geschafft, höher zu steigen. Und dann, ähm, als er über das Flachland kam, hat er eine weitere Thermik erwischt und dann ist er, weißt du, nah an der Ziellinie gelandet. Aber, ähm, ja, für Pierre hatten wir große Pläne. Ich hatte, ich hatte diese Luftbewegung gesehen, die sich umdreht, ähm, ähm, weißt du, so wie die kleinen Zellen, die sie im Flachland haben. Und deshalb sage ich zu Pierre: Okay, wir werden am Berg entlanggehen, ich werde, weißt du, dem Berg folgen, bevor wir zur Ziellinie gehen.

[00:55:01] Wir hatten also immer noch einen Plan, weißt du, nicht als Erster zu finishen, aber vielleicht als Zweiter, aber es war für Pierre nicht möglich, noch einmal zu steigen, die Bedingungen waren zu dem Zeitpunkt, als er ankam, im Eimer. Aber das war, ich würde sagen, vielleicht 40 Minuten nach Chrigel, so etwas in der Art. Und für ihn war es einfach unmöglich zu steigen. Also, ähm,

[00:55:23] nun, wie ich den Jungs immer sage, wisst ihr, die fliegen, die fliegen in meinem cross country Kurs. Ähm, wenn ein Typ Glück hat, nein, die ganze Zeit, vielleicht ist es kein Glück, wisst ihr, vielleicht denken wir, er hätte Glück, aber ähm vielleicht ist es für ihn kein Glück, wisst ihr, ich meine, das ist das, was eure, eure Unterstützer sagen, es stimmt, wisst ihr, am Ende hat Chrigel gewonnen, wisst ihr, also können wir die Dinge analysieren und sagen, okay, ähm, sie sind an denselben Ort gegangen. Mein Team kam ein bisschen niedriger. Pierre konnte nicht klettern und Chrigel kam genau zwischen ihnen an. Und er konnte höher klettern und dann lief es super für ihn. Aber wisst ihr, das ist, äh,

[00:56:09] das, ich weiß nicht. Ja, ich habe da so meine Zweifel, was das Glück und so Zeug angeht. Maxime wäre bei demselben Manöver noch ein bisschen später gewesen. Pierre und Chrigel wären weiter in der Nordwand gewesen. Und dann hätten sie ihn wahrscheinlich keine Chance gehabt zu erreichen, weißt du? Es geht also manchmal darum, zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort zu sein. Als Maxime am Canigou ankam, kam er genau zum richtigen Moment auf der richtigen Höhe an, um zu klettern. Und die anderen beiden waren nicht genau auf der richtigen Höhe und sicher auch nicht zum richtigen Zeitpunkt. Also, Moment vielleicht nicht, aber die Höhe. Und für mich bleibt diese Frage immer noch im Kopf.

[00:56:54] Wenn wir am Monte gelandet wären und eine Stunde gewandert wären, um auf der anderen Seite abzusteichen, was wäre dann passiert? Das ist immer eine Frage, auf die wir nie eine Antwort haben werden, weil es praktisch unmöglich ist, die Situation zu wiederholen.

[00:57:12] **Gavin McClurg:** Ja. Diese Fragen bleiben einem für immer im Kopf. Bei all den Rennen, die ich in den X-Ops bestritten habe, gibt es immer diese „Was wäre wenn“-Momente. Da ist immer das Jahr 2015. Wenn ich das nur 2017 gemacht hätte, 17, hätte ich das nur gemacht. Und ja, das ist einfach Teil des Spaßes und Teil des Abenteuers. Also, Menu, danke fürs Teilen deiner Geschichte. Ihr wart der Wahnsinn. Es war sehr beeindruckend. Und ihr seid sogar eine Weile vorne gewesen. Ich dachte, ihr habt es geschafft, aber gute Arbeit und eine große Umarmung an Pierre. Ich freue mich darauf, bald hier mit ihnen zu racing. Und herzlichen Glückwunsch, aber danke, dass ihr dieses coole Abenteuer mit uns geteilt habt. Danke.

[00:57:51] **Manu Bonti:** Danke dir, Gavin, dass du mich in der Show hattest. Es war mir ein Vergnügen. Es war toll, das zu zeigen und ja, wir freuen uns sehr, ein bisschen Spaß in das Rennen gebracht zu haben. Und die Tatsache, dass Simon am letzten Tag später ankam und dann gegen Mittag flog, während Pierre noch arbeitete, hat uns unter genug Druck gesetzt, um super glücklich über den Sieg zu sein, denn das Gleiche hätte auch passieren können – ich bin mir nicht sicher, weil der Südwind stärker war, aber man weiß ja nie, Mann, Simon hätte über Pierre hinwegfliegen können, während dieser an der Flanke arbeitete. Wir waren also definitiv alle als Team super glücklich, auf dem Podium zu stehen, weil das hinten echt knapp war.

[00:58:39] **Gavin McClurg:** Ja, das war es. Simon darf auch niemals abgeschrieben werden. Er hatte ebenfalls ein tolles Rennen, aber ja, für Rookies, die bei so einem harten Event antreten, habt ihr es echt drauf gehabt. Sehr beeindruckend. Vielen Dank. Danke, Kumpel. Wenn euch Cloud-based Mayhem wertvoll erscheint, könnt ihr uns auf viele

verschiedene Arten unterstützen. Ihr könnt uns auf iTunes oder Stitcher bewerten. Außerdem hilft es enorm, wenn ihr euren Podcast weitertragt und die Mundpropaganda verbreitet. Ihr könnt darüber auf eurer eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt beim Ausgehen mit euren Pilotfreunden darüber sprechen. Ich weiß, dass auf diese Weise viele interessante Gespräche entstanden sind. Und natürlich könnt ihr uns finanziell unterstützen. Diese Show braucht viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die Art von Kosten hinter den Kulissen. Wenn ihr uns also finanziell unterstützen könnt, haben wir immer nur einen Dollar pro Folge gebeten.

[00:59:26] Und das könnt ihr über eine einmalige Spende via PayPal machen oder ihr richtet einen Abonnement-Service ein, der euch für jede neue Folge berechnet. Wir veröffentlichen alle zwei Wochen eine neue Folge. 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 macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt, aber ich möchte das aus vielen verschiedenen Gründen nicht tun, was ich in der Show schon oft gesagt habe. Ich mag es nicht, wenn so ein Zeug 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 verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, das gefällt euch.

[01:00:12] Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf cloudbasedmayhem.com geht, findet ihr dort die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt das über patreon.com/cloudbasedmayhem machen. Wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, könnt ihr das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen. Das gibt euch Zugang zu all den Bonusmaterialien, dem kleinen Videocast, den wir machen, und den extra 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 wäre das lebenslang gültig und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen, aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben, oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud Based Mayhem Merchandise, T-Shirts oder Hüte oder irgendwas gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein.

[01:01:01] Ihr solltet jetzt ein Konto haben und Zugriff auf all diese Bonusinhalte haben. Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung sehr und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.