

A Walk (and Fly) down memory lane (Ger 1)

Cloudbase Mayhem Podcast 190 — Manuel Nubel

Published	2023-03-06
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-190-a-walk-and-fly-down-memory-lane-with-manuel-nubel-ger-1/
Duration	01:12:17
Speakers	Gavin McClurg, Manuel Nubel
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0190-a-walk-and-fly-down-memory-lane-with-manuel-nubel.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	22 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	18
Show notes	18
Transcript	18
Deutsch	34
Show notes	34
Transcript	34

English

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

Show notes

Manuel Nubel has competed in four Red Bull X-Alps, starting in 2015. On Team USA 1 we call him the comeback kid. He often starts in the middle or back of the pack but gets stronger and more crafty as the race goes on. We rewind the clock to 2015, his first race and find out the back story of landing in a tree on his way to Monaco and the hilarity that ensues, the ups and downs of his campaigns, (for example having to quit due to exhaustion in 2017, and making a series of magical moves in 2021 which saw him climb from 16th to 6th in the final days of the race) and his decision to not compete in 2023, but why we may see him again in 2025.

The post Episode 190- A Walk (and Fly) down memory lane with Manuel Nubel (Ger 1) first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hi there everybody, welcome to another episode of Cloud Based Mayhem. This one took a lot of time. We have tried and failed several times with audio for some reason, well various reasons, with Manu Neubel, Germany 1, for the whole time he started in 2015 and through 2021, just like I have. So we did four races together, we both started at the same time, and I've been wanting to do more of these rewinds with the ex-Alps, with legends like Manu, and so we did it last week, didn't work, we tried a few times today, didn't work, but we finally got it. So, some really fun stories here from Germany 1, from Manu, and he's just had a little boy, and so he's also taking a break this year from the 2023 race, he and I will be watching from the sidelines.

[00:00:57] But yeah, we share some fun memories, some fun highs and lows from the race, and stuff together and stuff apart, and I think you're really going to enjoy it. So, without further delay, please enjoy this really fun talk with my friend, Manuel Neubel, Germany 1. Cheers.

[00:01:21] Manu, this is hysterical, man. I'm glad we're both still smiling, we're going to have fun with this, I promise. Man, we have bad luck with our recordings. We tried two years ago, that didn't work. We tried a week ago, that didn't work. We've tried all morning, this isn't working, but now it's going to work. It's going to work.

[00:01:37] **Manuel Nubel:** Yeah, we are now professional recorders, I would say. Thank you for having me, and fingers crossed that this time we have a nice, happy end.

[00:01:46] **Gavin McClurg:** Yeah, and we were just talking about, in the last attempt, talking about bad luck, and how we have to embrace bad luck, especially in the ex-Alps. We've both had some bad luck and some good luck. So, I'm excited to talk to you about your ex-Alps campaigns. You and I have done the same. We started in 2015 together, and we both ended, at least maybe temporarily, or maybe not, let's see. But in 2021, we're both taking a break this time. When we tried a week ago, I got to see your new little one. I take it, let's catch everybody up before we get into the ex-Alps. Just catch everybody up with your life. What's going on, and why aren't you competing this year?

[00:02:26] **Manuel Nubel:** Yeah, I'm an out-professional. I'm an out-professional recorder, and I'm really busy recording interviews. So, I have no time for training ex-Alps.

[00:02:35] No, just kidding. No, yeah, my little son Linus is here, and I'm really happy that I made this decision to be able to spend full time with him and my wife Anastasia. And yeah, we have no family around really close by, so it's really, wow. When I made the decision, I already expected something, but now it's even more time, but it's also on the same hand. It's so nice to have the little boy, and I'm not regretting this decision in one second. So, I'm totally happy that I'm not under the pressure to participate in ex-Alps and trade for it. And on the same time, I always would have the feeling leaving my family at home and alone.

[00:03:22] And yeah, it can really take some nerves.

[00:03:27] Yeah, I wouldn't have a clear mind for training and also maybe not in the competition.

[00:03:32] **Gavin McClurg:** Yeah, yeah. I think you've already learned this, just even though your son is tiny still, but man, they change fast. And that was the big one for me. Fallon was born right immediately after the 2017 ex-Alps. In fact, we had a whole protocol for if Maddie was back home in the States, obviously, but if she went into labor early, my team had to decide, okay, we're going to tell him. We're not going to tell him.

[00:03:59] We're not going to tell him.

[00:04:27] It's so much. So, well, I applaud that. I take it you're still maybe, you're a maybe for 2025? Are you thinking, you know, we'll see how things go?

[00:04:36] **Manuel Nubel:** Yeah, I definitely have this in mind. And yeah, I just thought also, now it's the time also when he's so young and he cannot walk on his own, then it's even more, or it's different maybe. But when he's a bit older and maybe, yeah, could even join the supporting team, let's see, I don't know, in two years. But yeah, we are open for everything. And I still love ex-Alps. I still love the training. I still love everything, which is in combination with the application of the ex-Alps. So I definitely have it in mind. And it's for sure just a temporary thing. But let's see how the world looks in two years. I'm quite a bit grayer than you are, Manu. But how old are you?

[00:05:22] Look on the side. I have a lot of gray hair starting. It's coming. I'm 35. 35.

[00:05:29] **Gavin McClurg:** Okay. So that was, you know, you got, you're younger than, I mean, my first ex-Alps was, I think I was 42. Yeah, 42. So you got plenty of time. No problem.

[00:05:38] **Manuel Nubel:** I think so too, yeah. As long as my body is not telling me other things and I am still motivated and yeah. Cool.

[00:05:48] **Gavin McClurg:** Well, you know, we did this a week ago, so you know all this, but just for the listeners to remind them, basically what we're going to do is kind of go back in time. And relive the highs and lows from your campaigns starting in 2015. That was, I believe the first year they had the prologue. Yes. And we were still up in Fuscial, AMC for the prologue. We had wicked weather. It was very, very hot. I think it was record-breaking heat the first three days of the race. And, you know, all the ex-Alps are kind of dictated, in my mind at least, by, mostly by the prologue. And they're each very different because of the weather. This was still when we started in early July rather than now.

[00:06:34] It's more kind of early June. But the 2015 race was dictated by wind. We had, at that time, it was the longest that it had ever been. We still ended in Monaco. We hopped back and forth across the Alps a few times. I think it was almost 1200k. But the wind was really strong. Not the first couple days, it was beautiful. And then there was a little bit of a downpour. There was a lot of accidents. You know, they don't ever really publish the bad stuff. But, you know, Toma came pretty close to dying. Tom was rescued out of a tree. Yeah, he got his face ripped off. He landed in 100 mile an hour winds. Michael Vichy threw his reserve, landed in a lake and almost drowned. Oh,

[00:07:15] **Manuel Nubel:** that was scary. That was

[00:07:17] **Gavin McClurg:** scary. His story, man. I've had him on the podcast. Oh, God, terrifying. Michael Gebhardt just said, enough, too much wind. Yeah. So there was a lot of wind, but a lot of flying. I think Chrigel got there in eight days. I got there in 10. You were just behind me in ninth. And so you and I had a good race at the end. We're going to hear about that here in a little bit. But yeah, it was both of our rookie seasons. And I'd love to hear a couple of highlights and maybe a hard time that went on. I know there were some bees at one point.

[00:07:56] Don't spoil it. No, no.

[00:08:01] **Manuel Nubel:** Maybe. I've been thinking about that.

[00:08:04] Okay. Yeah. The good thing is if you record the things two or three times, you can afterwards remember things which you missed to tell the people. And just when you were telling about the wind and last time I completely missed this experience. There's this one day where I was seriously and not just like a little bit flying backwards with 33

kilometer per hour. I was I was this was this valley event gap there next to Prius or area more or less. There's a huge lake where it's normally a lot of wind. But at this day, it was crazy. And

[00:08:39] **Gavin McClurg:** the good thing.

[00:08:41] **Manuel Nubel:** And the big lake

[00:08:42] **Gavin McClurg:** down by gap. Yeah. Oh, man, I got slammed there. That's where I know I've ever been to getting dead.

[00:08:50] **Manuel Nubel:** Yeah, I guess my friend, Fabi, is now disappointed that I cannot remember the name because he's flying there. And I was. I was actually also flying there afterwards. And he explained me everything how this works, this area. But yeah, at this day, I had no idea. I made a stupid or like I thought in my intuition was not really working there. So I ended up suddenly flying like crazy, like it was one, two kilometer backwards in the valley. But the good thing was, as you were trained at this episode, 2015, with this lot of wind, I could see actually in this situation, I was not even so scared because I could see a huge field behind me. And I could really judge. But by the days before this day, I had a really good feeling on how the wind was at the ground directly. So I could really judge that it was not so crazy at the ground.

[00:09:36] So when I was landing, it was maybe five to 10 kilometer backwards. And there was a huge field where we're actually spiraled down in front of the field so that I don't miss it. And yeah, and then I thought I was the hardest guy here in the race. And then until I met you and you told me like 80 meter per second sink effort, like, no way. Hey. He's accelerating. I asked Chrigel, actually, I didn't tell you this story. I asked Chrigel and said like, Hey, Gavin told me like 80 meters sink. Come on. I mean, he's a bit accelerating, right? And he said, no, at this day, I had 25 meters sink. And I was like, what?

[00:10:14] Okay. Yeah. This day was crazy. Yeah. People have

[00:10:19] **Gavin McClurg:** heard that story, but that was, I mean, I still, I remember sitting in Monaco, you know, whatever. A couple of days later and we were all telling our horror stories, you know, Aaron and Paul and, and, and everybody just had these nightmare stories of crazy, you know, errands of watching Andra almost get killed his supporter. Cause back then you were allowed to fly together, but this, that day, and it was in Vars and I was just having one. It was beautiful. It was amazing. I was catching up to the guys in front. I thought everything was perfect. And I suddenly I'm in all this wind, exactly where you're talking about. And I was kind of trying to cross in the bar. There's an, there's an island there and I, and I got in there and, and top landed. Cause I couldn't figure out what was going on. And when I relaunched, it was fine. And that's cause I was in the Lee. I didn't realize it.

[00:11:05] And, and as soon as I tried to get in through this coal, it just got batted out of the air. And it was literally, there was these ponds for, for the, for snowmaking. And I thought that's my only, that's my only way to survive. I've got to get to the pond and then I'll just full stall it into the pond. At least I'm going in the water. And, and, and, but later on, I looked at my track log, it was 20 meters down. It was just, I had kind of a, I had a, almost a, a breakdown after that. I started crawling. I was totally fine. I landed fine, but I started just thought, man, this is, this is too much now. This is too much. I can

[00:11:42] **Manuel Nubel:** imagine.

[00:11:44] Yeah. And, um, about the highs and the lows, and this was just a story which I afterwards thought, Hey, it's important or interesting to tell, but, uh, yeah, the, the highs and the low for sure that, uh, low and high started, uh, before the race, when I broke my patella just, uh, less than four months before the race. And I got this huge metal thing sticking out like one, two centimeters out of my patella. And actually all, all doctors said like, forget it. The exams is over for you for sure. Um, and then I, I just said like, okay, it sounds really clear that I have no chance. It also looked, makes no sense. That, uh, my whole patella tendon was full with one metal piece and, uh, yeah.

[00:12:30] And also, yeah, not only one metal piece, even more. And so I thought like, okay, but I just want to make the best out of it. So let's, let's try to, uh, to, uh, take part in the race and maybe after one or two days I drop out, but at least I have some information or experiences for the next episode to be better there for sure. It won't be a bad thing. As long as.

I don't damage my knee really strongly for further years. So, um, yeah, I made this decision with my support and, uh, then it ended up reaching Monaco, which was of course, uh, uh, absolutely dream. But before I reached Monaco, there was a nightmare again, which was the second lower.

[00:13:16] And it was really, um, a piece out of many, many little things which went wrong. It started that. I made a. Stupid decision, really close. I could even already see that that the sea of Monaco that was really good prepared and knew exactly my line, what to fly. But that that can series clouds in front of the stuns or, and that's why I've fought like I need to reach Gavin in front of me running towards the goal and that to catch that. No, actually, I didn't know that. I thought you were already in goal. And then the Cirrus Cloud made one turn already super weak, and I need to get over a little call to make it to the next valley.

[00:14:03] And it was a matter of maybe I was over the call 200 meters, and then I tried over the call to glide over there, and then suddenly I got headwind and sink. And it was a few seconds where I thought, oh, this will be very close, oh, this will be super close. And then I thought, oh, I'm not going to make it, but I still kept on pushing towards the call. And maybe three, four seconds later, I said, oh, I'm not making it. And there's everywhere trees in this horrible landscape there of Monaco. So I turned around and realized, oh, shit, I'm now really low for this plateau to make it even back to the thermal. And I had backwind and still a lot of sink, and within maybe five to ten meters, I sunk into the trees, and really with a lot of impact, actually.

[00:14:47] And there the nightmare began. So I hang in the tree, couldn't reach my supporter, or a very long time, suddenly, then I pushed the emergency button on the Garmin, but just to tell them that I'm okay, but that I'm hanging in the tree. Then I could suddenly communicate with them and said, like, please no helicopter. Suddenly a helicopter was coming, and it took me, to make it a little bit shorter, five hours to make it out of, like, maybe one hour out of the tree. And on my own, then to find a trail or something was really hard. There were thorns everywhere, and just little trails made out of maybe wild boars or pigs or whatever, where I just crawled my way to have any chance to reach my supporter.

[00:15:35] And after five hours, we made it. And then after we spoke with the meet director, we thought, like, okay, now it's just a walk into the goal. Gavin is anyway out of reach in front of me, and Nick Naden's behind me. He shouldn't reach me anymore. So easy. We just walked a whole night, and it will be easy. And I could even leave my glider in the trees and take another glider just as ballast to make the last meters. But then it was really the nightmare started. Suddenly my live tracking was not working. So a runner came and gave me a new live tracking device, which was still not working. Then in the middle of the night, I made this, or we made the decision that I take a little shortcut, which I ended up not doing. I ended up completely getting lost, could not communicate because my, or I could communicate, but had no internet.

[00:16:24] So I just could call with my supporter. And it was more like, where are you? Yeah, I'm here on the street seeing lights. And yeah, the left curve. Ah, yeah, that makes sense. So maybe you have to go right or left.

[00:16:37] And then my Garmin backup device didn't work because there was an airspace bug hiding exactly the maps. At this area, I could not recharge my internet because my provider had a bug and a malfunction. And to make it a bit short, it was really no acceleration, just like this. And then when I finally reached Monaco at 5, we thought I will reach it at 1 o'clock or so. And then suddenly at 5 o'clock in the morning, after endless height meters, I reached it. And I thought like, now I really made it. And all the bad luck is now gone. I reached the goal. Nothing can happen anymore till the next morning, when at 11 o'clock, I, oh, no, actually a bit earlier. Yeah, no, 11 o'clock, I could sleep till 11.

[00:17:23] And then I stood up. And the first thing what you need to do maybe after sleeping is to get a little bit lighter. And I just went there, jumped over some huge rocks. And yeah, did my thing there for two, three seconds. And suddenly something stung me in my butt. And I was just like trying to escape. And so I just made my things next to the beehive. You know? I got stuck. I got three stings in my leg. I just. The bees are like, what are

[00:17:52] **Gavin McClurg:** you doing, man? What are you doing to our home? Yeah.

[00:17:57] **Manuel Nubel:** And I was really like, OK, I'm not going to fly down to the lake. It's to the sea. It's way too, I'm doomed. And it's too scary, all these things. I'm scared now. But in the end, I made it. And then the bad luck stopped

finally.

[00:18:15] **Gavin McClurg:** You know, I told you this the last time we talked, last week. But I want to say it again because it was so funny. But that morning, we had this, we got this great beta from somebody in Australia that was just watching us. And we did the same shortcut crap that you did. It was awful. It was, got completely lost. And Ben just got shredded because he got so upset at himself because we couldn't find the trail. And so he was just yanking these thorns out of the ground. And we finally got up to this launch. We had no water. It was hot. I was out of my brain. I had no ability to fly. And I blew it. The cloud showed the way to go. But I was scared to go away from goal and fly deeper into the mountains. So I tried to go straight. And I made it 5K. It was a complete waste of effort. And I landed. And the live tracking showed that I was 3K away.

[00:19:01] But the route was 14K. And it was 3,000 feet of gain. And I just broke down. And Bruce caught up with me. And he goes, okay, so here's some food. Get going. And I said, no, I can't. I'm done. And he said, really? You're going to end 14K away from goal. You're done. And he got me going again. And that was good. But I was just so slow. I was barely moving up this hill. And about halfway up, he calls me and he said, you got to run. You got to run, man. Who's in the air? He's going to beat you. You know? And I saw, really? Oh, my God. No way. Because I wasn't going to catch Ferdy. Ferdy was already in. And so I didn't have any reason to race. And so I start kind of jogging up this hill. And I'm just pouring.

[00:19:46] I'm pouring sweat. And I'm so exhausted. And my feet are trashed. And then about half an hour later, Bruce called me again. And he said, yeah, no, it's okay. You can go slow. He landed in a tree.

[00:19:57] But I never knew all the back story. I didn't know it was such a nightmare. That's crazy.

[00:20:03] **Manuel Nubel:** I'm sure you're falling. Is he good? Oh, that's really. Oh, yes. That was the

[00:20:09] **Gavin McClurg:** first thing I was thinking. Yes, for sure. Oh, is he okay? No, he's not.

[00:20:12] **Manuel Nubel:** Totally.

[00:20:14] But yeah. In the end. Hey, it was such a nice race. So many people also. The people might not know the story from Stefan Cooper, who landed in the zoo of the Princess of Monaco. And he. That's right. When he landed, he said like, oh, there's a nice field, which was actually an airspace where he got the penalty. He landed there on the field in Monaco. And then elephant came out of the bus. And he thought like, oh, shit. Did I miss the crossing towards Africa? Or where am I? This is what you're saying.

[00:20:47] **Gavin McClurg:** Oh, my God. I forgot all about that. That's really. Yeah, the security

[00:20:51] **Manuel Nubel:** came in and locked him or like took him away.

[00:20:57] They back to the race in a

[00:20:58] **Gavin McClurg:** moment, everybody. Okay, that's crazy. Do you remember that before we leave 2015 a real highlight, you know, something that I mean, obviously getting to Monaco is was a beautiful highlight. But do you remember something else from the race? A specific flight or a specific moment? That was really special. You still think about today?

[00:21:17] **Manuel Nubel:** Hmm.

[00:21:19] Yeah, actually, I think the flight towards Monaco was the highlight because I was almost crying when I saw the sea and I thought like I cannot imagine it. I made we made it the first episode with my broken patella against all the odds. Everybody telling you and I have no chance and I was such in reach like and actually we made it. But at this moment, it was really emotional when I saw the sea and I also. I made some messages for my supporting team. Hey, we are going to make it. Yes. I see the sea. I see the sea, which was actually at this day. I did the 100k flight or something really fast. But then maybe half an hour later said like I'm hanging in the tree. No, no, see right now anymore.

[00:22:02] **Gavin McClurg:** It's cool to have the dichotomy between the really high and the really low on the same day. Do you you I didn't ask you this before but the you've mentioned that you really knew how to do that section of the

course. What is your what are your thoughts on scouting beforehand? Because I was really surprised before the 2015 race. Remember we did the media thing at Red Bull and I was sitting next to Chrigel and you know, and I'm just in awe is Chrigel and I was we were talking before they started doing the interview and I asked him, you know, hey, do you go? How much do you Scout? How much do you go view the course and he said not at all. I don't look at it at all because if I look at it in June, it's totally different in July and I don't want to have preconceived notions. And that blew me away because I had been scouting a lot. I was very nervous and I was trying to go everywhere.

[00:22:48] I could but what's your views on that?

[00:22:50] **Manuel Nubel:** Yeah, my view is similar. I mean if you're Chrigel for sure you have to say like he's like a decade old competition pilot and like he's flying competition for decades before you even started X-Alps. Then he made like all these episodes like I can even compared to be like the four episodes. I made X-Alps. I learned so much about the Alps which helps you a lot and. I would say the same like if you just go there once and you just see it in a different in spring and then you're there in more stable condition for sure. It can lead you to a different to bad decisions may even so if you would want to Scout it, I would recommend to do it one year earlier the same time, but then you don't know the route. So it's really hard and just very short before X-Alps.

[00:23:38] It's also your busy with other things. So I'm more relying on. Asking people or looking maybe the for example this time 2015. I studied a lot of the approaches towards Monaco which were quite similar from former episodes like two or three years. I had the track logs and this helped me especially in this area a lot to navigate. Yeah,

[00:24:04] **Gavin McClurg:** because that's that's really the hardest part of the course in my mind and it's like you said there's nowhere to land. There's a lot of wind. There's a lot of sea breeze. There's there's it's the only way to get it. You've got airspace stability and you're exhausted. It's at the end of the race. It's in a lot of way. Well, we'll get to we'll get to 2021 when they change the course and that was for those of us. I think I think for those that hadn't been to Monaco probably that was a disappointment. But for those that have I hated Monaco. I didn't I didn't like ending in the concrete jungle and have been very vocal about that. But that's the

[00:24:36] **Manuel Nubel:** downside for sure. But the upside was really I mean, it's called Red Bull X-Alps Cross Alps. All right. So you have to cross the Alps and yeah, but you're right for sure. Like once you're there in Monaco after landing on the float, it takes a couple of hours and then you just don't want to go out. Yeah, for sure.

[00:24:55] **Gavin McClurg:** For sure. Okay. So 2017 was the first time I believe in the history of the race that no one flew one day. Our first day was was just dumping rain and nobody flew that day. There was a lot of running.

[00:25:12] And so the first time I think that we went south of the the you know, we went all the way down to Slovenia. And so the first time we made a move, you know, immediately to the south side of the Alps and so really interesting course and really bad weather for the most part. There was lots of good flying but there was a lot of over development and a lot of storms and a lot of gust fronts. And so that was a much wetter X-Alps than 2015. But take us back to 2017.

[00:25:44] **Manuel Nubel:** Yeah, 2017 was really nice.

[00:25:49] I had a very good time with my team like it was really flowing and we had nice time. That's also always very important for me. Yeah, it was same team. She knew you'll see and maybe was Sasha there already there. I don't know for sure same team but maybe plus one. I mean, they're all the same. Always people coming and joining joining and maybe for example, I think it this year. But blue was also there for half of the wreath race and we had really nice time really showing.

[00:26:25] Yeah to to raise nice but on the same hand to be able to enjoy it making good decisions and yeah to the almost the end where I got this heat exhaustion and yeah, we just decided that because yeah, it was not good for me. I have to continue with heat is exhaustion. They're the brutal heat of Piedmont and yeah, so we just decided it's better for me to withdraw that was but on the other hand it was also afterwards when we saw what how the other pilots did after we withdraw it was really not a nice experience anymore. You could not fly. It was very stable. It was full with musketeer while walking.

[00:27:09] Yeah, windy. Yeah. And yeah, so that was that was one of the

[00:27:14] **Gavin McClurg:** few times that you know, I had quite a really bad start. We made a bad call on on using the night pass the first night and I was quite tired and made some silly mistakes early and it was one of the few times where you all out front. It got slowed down by the weather and we had kind of a chance to to make some ground from from behind a little bit which was unusual. Usually the you know, Kregel's out front and he has better weather. The whole way but it was really windy. That was a I believe that first year that Benoit only two people made it Chrigel and Benoit and then Paul was in Monaco but didn't make pay. You made it to the to the beach. But yeah, it was it was quite a slow year especially at the end because everybody was just trucking it on foot but you had quite a neat that was the first time I had seen and maybe since then too you had a really nice gaggle for a lot of the race.

[00:28:08] It was you and Ferdy remind me who else that was. Was that Simon's first year too? Yeah, Simon maybe. I cannot remember exactly. But you had a nice it was kind of a cool there was like four or five of you that were doing a lot of flying together. Nick Neyman I think sometimes. Nick, yeah.

[00:28:24] **Manuel Nubel:** And all the time someone else. Sebastian Huber was also sometimes with me but I think I made one really nice decision where which I'm actually proud of. That's maybe my highlight if you're talking about the highs and lows 2017. There it was the turn point. Yeah. We were at Monte Baldo, Lago di Garda and we made this huge push up there the 1800 height meters up and the terminals were just they were already really good work working around us but not at Lago di Garda. And I knew also from scouting before and preparation that the other side San Simone or Limone or how is it not San Simone Limone or so the other side of the Lago di Garda is very often stable.

[illegible]

[00:30:55] **Gavin McClurg:** landed in the trees i i i just tagged the turn point up from the ground i flew across the the lake in the morning hiked up got the turn point flew back across the lake but by then the wind was howling and i just stuffed myself back in one of those canyons on the other side and there was nowhere to land there was nowhere to go i just landed in the trees and luckily it just came down out of the trees and i could keep going but it was really scary very violent it was blowing 50 miles an hour it was crazy

[00:31:20] **Manuel Nubel:** i wanted to avoid this so to to yeah then we decided hey if i glide on the next mountain and also the landing places where just glide reach so i was a bit scared if i don't make it to this little gap in the forest i i would have to fly really the completely wrong direction and even further down to find the next landing place and to hike up even more so we said like hey come on we have still the gear packed so let's run down this 250 meters trail running fast down and on the other side up and then we have two advantage because like sebastian hooper had the gear prepared so he could not really if i would make it flying and he said oh this worked good he would maybe follow me and when

we walked down he decided I decided to go to Limone. And when we started, we could turn up really nicely on 3,000 meters over Lago di Garda.

[00:32:10] This was really the most impressive moment. And then I made a huge crossing and a huge flight.

[00:32:17] And the other one was stuck in Limone.

[00:32:22] Is Limone just on the east

[00:32:23] **Gavin McClurg:** side of the lake? Is that the little town over the other side? Okay. Yeah,

[00:32:28] **Manuel Nubel:** west over the lake, but it's the southeast side, yes. Sorry, west side of the lake, yeah. Good decision for sure, yeah.

[00:32:36] **Gavin McClurg:** Ah, okay, cool. And then from there, did you take more the southern route? Remember how Paul did it? He did way south in the Littlefoot Hills. No, it was north. Okay, so Bellazona, Locarno, that route? Okay, cool, which was fast. Yeah, cool.

[00:32:55] Let's see, that was the highlight, low light? Was the injury, was the having to withdraw?

[00:33:01] **Manuel Nubel:** Yeah, yeah. Yeah.

[00:33:03] **Gavin McClurg:** Tell me more about that. So it was just, you were low electrolytes or just worn out? No,

[00:33:11] **Manuel Nubel:** I could not, the food and drinks were not staying inside and I got fever and all this stuff. So heat is the killer then also for dehydration and all this stuff. And then we said like, okay, it's over now.

[00:33:26] **Gavin McClurg:** Ah, and you were kind of up near Monterosa or?

[00:33:31] **Manuel Nubel:** Just our Ostar Valley. Yeah,

[00:33:33] **Gavin McClurg:** Monterosa Valley,

[00:33:33] **Manuel Nubel:** almost out of the flat. So they would have been just hot, hot walking in front of me. Okay, got, yeah, yeah.

[00:33:41] **Gavin McClurg:** That was terrible at the end. Okay, 2019, as a reminder to those listening, 2019 was crazy hot and stable at the end of the race. The last few days just, I mean, record breaking. We had this massive kind of stability come off of Africa. I know the sky was filled with, dirt and dust. And I remember walking through Chamonix. It was a hundred degrees on the ground and in the morning, it was crazy. And that was the same time that all those people top landed Mont Blanc. So if you could get above the stability, you were loving it like Toma did. The early part of the race was, was nice and sunshine and easy, but the, I never had any wind.

[00:34:26] Everywhere we went, you could launch. It was no, there weren't really storms so much. The middle of the race, there wasn't any sun. But it wasn't ever, I remember 2019 is never being dangerous. It was just, you know, we had interesting weather, but it was never, most of the X-Alps have been at times really pretty dicey, especially 2021, but we'll get to that. But 2019 was, was kind of mellow in a lot of ways.

[00:34:52] **Manuel Nubel:** Yeah, yeah, that's true. I mean, the only danger was maybe that you rip your gear off because you're so angry about the stability. Oh my God. Because I mean, in one hand, it's not that you're not going to be able to do it. In one hand, it was so, so nice weather, as you said, no wind, no, a lot of sun, no thunderstorms, but there were also so weak terminals and so much patience was required. So yeah, like when we saw the forecast, we thought like, hey, in the middle of the race, hey, we will make it to Monaco for sure. Nice, nice, nice. We had a really good race. I felt really good physically. And yeah, it was a good position. I think most of the time after this race. And yeah, so but then like three days before the end, there was this this huge heat wave coming in.

[00:35:39] And like this was this day where even Michael Sanders, he didn't make any terminal progress the whole day with full power sunshine in the middle of 3500 meter high mountains. I did struggle a lot. And I was the other rich, which I made progress luckily. But this was crazy, like stability wise. And yeah, this was maybe my low, like this, this

moment when I thought like, oh, this will be now really close. If I don't, if the progress is so slow because of the stability. Now, even Monaco can be in danger. So, yeah, this was the this was

[00:36:20] **Gavin McClurg:** the titless titless year, too. I think Chrigel was the only one that top landed titless, which was his. That was the game winner for sure. That game over then that that night. That was. That

[00:36:31] **Manuel Nubel:** was an

[00:36:31] **Gavin McClurg:** amazing flight from Davos up to there. But I think pretty much everybody did about 5000 meters on the titless day. That was that was a monster. Holy cow. I got it. I got up there late in the afternoon. It was hammering snow and really windy and totally unlaunchable. And I got in the in the the the top of the gondola area. And I thought, oh, what a beautiful place. I'm just going to sleep here and have the most wonderful night. And my supporters were going, you're not going to sleep there. You're getting. You're

[00:37:01] **Manuel Nubel:** getting off

[00:37:01] **Gavin McClurg:** that hill. Get outside and wait for a break. And no, it's hammering snow. It's it's windy. It's scary. I don't want to fly. No, get outside. Go in it. They were right. I got

[00:37:12] **Manuel Nubel:** off the

[00:37:12] **Gavin McClurg:** hill. Man, that

[00:37:13] **Manuel Nubel:** was a big day. Yeah, it was. Yeah, I did also 5500 meters. I can remember this. This day. Height meters. Brutal.

[00:37:22] **Gavin McClurg:** We we started calling you the comeback kid right around then. Or maybe it was. It was. I can't remember which. But you. You had tended to have slower starts and then really started moving well. And that was definitely one of those years. You had a great end of the race. And we'll get to 21 where you had an unbelievable finish. Just incredibly fast. But what do you chalk that up to? You. How do you. How do you kind of pace yourself that you seem to get stronger and stronger as the race goes by?

[00:37:53] **Manuel Nubel:** Yeah, I think I just have not a very big problem to. Make decision even if they harm your ego, you know. So, for example, if I'm in a race and someone running next to me and they're overtaking me, I give a shit because I think, is this the right pace for me? Is this the right speed? Is this the right decision? And if they're overtaking me, I have no problem. And I'm I'm really good and like keeping my own pace, I would say. And so I still think the race is so long and you can see it every time and every episode at the end. Very many mistakes were done by other pilots. And maybe it's not that I'm making. I mean, for sure, it was like two or three episodes.

[00:38:39] It was not working good for me at the beginning. And then in the end, I was extraordinary lucky. And at the beginning, I was extraordinarily unlucky, I would say. But also, I just think that I keep my energy to the very end because you still have a lot of opportunities in the last days. To push out all the power you have left. And yeah, 10 days are long or 12 days.

[00:39:07] Highlight for 2019. Highlight was the nice flight when we had already big doubts and we knew we need to do two very good days to have any chance to reach Monaco. And the first day, the day before the last day, I did a huge cross country flight from almost Sao Hilaire. To Monaco. I took the turn point Monteviso, which was stunning. Together with Gaspar Petillo, we were flying. It was such a nice thing. I loved this, how we combined our forces and it was so nice, the flying. And then even in the evening, the last term, in the very last term, we made it almost till the sunset and knew that with this huge 150 kilometer flight, we were able to have Monaco and reach the last day.

[00:39:58] **Gavin McClurg:** He is proof positive. That you don't have to have a very solid body to compete in the ex-Alps. It's remarkable. I mean, he's so slow on the ground. He's got such bad, his knees are worse than mine. And every time I've been on the ground with him, it's just, I can't maintain his pace. It's too slow. Now. Okay. See you later. And then he always passes me in the air. He's such a good pilot. Yeah. That must've been beautiful flying with him. That's beautiful. I had never flown through Le Grave from St. Hilaire. I crossed the, and then hiked back up and then had a beautiful flight. Almost to Brienz and then a gust front put me down, but it was, that is an amazing, I want to go

skiing in there. That's a beautiful part of the world.

[00:40:36] **Manuel Nubel:** Yeah. I never had seen this landscape before. And I was never there and it was really nice experience for sure. Yeah.

[00:40:43] **Gavin McClurg:** That was where Aaron Durogati was flying through and he was so tired. He was watching YouTube videos in the air to stay awake.

[00:40:52] Okay.

[00:40:53] **Manuel Nubel:** I'm curious which one.

[00:40:55] **Gavin McClurg:** Yeah. Right. I know. Yeah. We want to know that. So before we go to 2021. For those listening who are rookies or maybe thinking about doing the X-Alps after four campaigns, what do you wish you would have known in 2015 that you know now? How, what would you change in terms of training or approach or team or anything? Hmm. Good question.

[00:41:19] **Manuel Nubel:** I think in 2015, I had not such an idea about how the well events and how also the protected areas are working. That's why I also made this huge mistake. I actually flew the full Vantory, which was maybe like on the line, but like on the shortest line, but afterwards, it's obvious for me that the wind has to go through there and I had not such a good understanding. And I was actually even not so comfortable to flying in huge mountains. I can remember when I was there in Matta Valley taking turn point Matta and I was, oh my gosh, all this huge 4,000 people. I had like 500 meters mountains around me. Oh my God, the glaciers and everything. It's really breathtaking.

[00:42:04] So when I, when I took the turn point, my mind was a little bit like trying to get out of this area again, but very often in cross country flying, I think it's better to stay in the higher mountains and to stay in the protected areas than to fly to the big valleys where the strong well events are. Hmm.

[00:42:23] **Gavin McClurg:** Yeah. That was, I learned that in 2015 going into Matterhorn. Everybody that went in and went back out like you do got hammered and I, we just stayed high and flew to Burbea and it was, it was on, it was spicy. That was, you know, I think Hansa and the Korean flew in, in, in wave that day. It was so strong, but it was, it works. Yeah, you're right. That's good advice. Okay.

[00:42:49] 2021 crazy weather, at least for many people, it was scary. Again, a bunch of accidents. It was a lot of fun. A couple of proper fear injuries, you know and again, they don't publish much about this, but the, some, some pretty scary weather, especially the day that Chrigel had his big breakout move. I was going the other way and, and he said he didn't feel much firm, but boy, I was seeing some crazy strong south firm that day. And you know, the clouds just dumping in and it was pretty terrifying from my perspective, but you and I, and Theo thought we were making a really good move. Leaving the Geisberg the first day and man, did we have a bad first day? We were way off the back. But the comeback kid comes through, you had an amazing finish.

[00:43:36] So tell us about, tell us about 2021.

[00:43:39] **Manuel Nubel:** Yeah. I mean, 20, 2021, it started, have you ever had this, this nightmares, like from competition flying or even X-Alps, like having the nightmare that you missed the start or forgot your GPS, like real nightmare in sleep. Did you ever had this?

[00:43:56] **Gavin McClurg:** Totally. Especially going into 2015, I had these just awful, oh my God, I missed the start. You know, that kind of stuff.

[00:44:02] **Manuel Nubel:** Exactly. I had this actually when, after I participated, I had not any more nightmares so often, at least maybe rarely, but before that I had this very many times. And this was actually the start, like in a nightmare, like everyone is flying away and really like we made this one thermal, we saw the Geisberg, we saw up there and then we found this first little thermal. Which I thought like, oh, perfect. That there will come a lot of more thermals. And normally I noticed from my competition experience, it's always better to like, it's really, really rarely to be one of the first. It's really rarely the best to be one of the first. It's more often good to have this little, how do you say like, um, uh, objects in front of you. A little mapping in

[illegible][illegible]

[00:45:33] **Manuel Nubel:** Theo, it was Michael Lacher. Ah, yes, right. I still think, Theo was actually, I think he told me afterwards, he was like 100 meters above the ground when he left. Like, when he reached the next terminal, really, really low. And yeah, so we end up landing there and everyone made it up back in the next terminal, but we not. And then it took 10 minutes there at the takeoff, then we could fly to another terminal, miss another terminal, because it was still not high enough to go, and have to back to land up back there to take off again. And I mean, everyone is almost gone. And then finally, I mean, we left, but the conditions were getting worse and worse. We had no mapping pilots anymore. And so I mean, in the end, it was not a huge, huge downside. I mean, it was maybe to the leading guys, maybe

[00:46:33] **Gavin McClurg:** Yeah, and it just got grayer and grayer. I mean, nothing was really working our way that day. We landed almost together and then hiked up to that little coal and got all ready to go, and then this isn't going to work, packed our stuff up again. It was just, yeah, it wasn't very flowy, using a word you like to use. Not flowy at all. Yeah, that was a tough one. Okay, how about was that the low point of the race? Was it just the first day?

[00:48:01] and I was completely done with my nerves. I couldn't handle the easiest decisions actually, and so I was, after day two, after the glide down, I was crying really badly, crying and completely down and destroyed. And luckily my supporter and especially my wife came and they were hugging me and just sitting there for half an hour. I knew that it was super nice terminal time, actually I should have rushed up, but I just said I cannot, I cannot, I'm so weak and I'm so, I'm not at the right place here, this is not the right place for me, I said all the time because I'm not in the, I cannot handle it. And then they said like, hey, come on, let's do little steps, try little things and try to eat a little thing and try to just try another one day, stay in the race one more day, stay in the race one more day, and so I kept hanging from one day to another and then it improved day by day.

[00:49:10] **Gavin McClurg:** What was the, how did you unlock that key there? What happened? Because I remember some of it from the live tracking, but well, I remember I was watching some of your, you know, at night when I would walk and stuff, I'd watch some of your videos, I remember there was one landing, there was a lot of wind, and you were kind of landing backwards, but I don't know if that was in the Aosta Valley, but you made this flight from there to Kronplatz, you had a huge flight at one point through there that was just amazing.

[00:49:41] **Manuel Nubel:** Yeah, I think I did a lot of little good decisions since before Fiesch. There was one day

[00:49:50] when I reached Fiesch, I already made a good distance to all the other pilots who I started with this day, then the next day at Le Dente Auge, I made a little distance, but the big two days was for sure after Mont Blanc. I made this decision to run through Aosta, and actually I had really a lot of power then suddenly there. I was really running I don't know, maybe 25, 30 k's or so to be able to reach a takeoff, which was way better in my opinion, but it was a huge push, and also the takeoff was like my highest ascent ever, I think it was 2200 height meters, or to just reach a takeoff only from the valley to the takeoff. But we said hey, this will have a huge advantage because we don't need to make crossings there on the south side of the Matterhorn, was this actually, the Monte Rosa Massif.

[00:50:42] We made it to the takeoff in time, and I felt good, and I made a nice strong flight around the Monte Rosa Massif, battled through this crazy Föhn conditions there in Mackanagua, Locarno, and catch up with a lot of people in front of me. And then I landed at this day in this crazy backwind event, which was not making a huge disadvantage to the other ones who made it maybe 10, 15 k's further. And then the next day was the most important day where I took off next to turnpoint Sant 'Anini, or was this called Monte Plontini? How was this called the turnpoint there? Yeah, I forget. I

[00:51:25] **Gavin McClurg:** think it was the one

[00:51:25] **Manuel Nubel:** up past... Yeah, I forgot it. Not Pitskorvash, whatever. The high one there. So I took off, and it was also not really easy. No, it was the whole day not really easy. And I took the decision to fly straight on the straight line. There were different options, where also the pilots in front of me, they took other options. And yeah, it worked out. There was really a lot of dark clouds around me, not really threatening dark clouds. It was more like this water cloud, where there was also rain showers. But I knew that there were not really dangerous rain showers. So it was a lot of instability in the air, but I could maintain to stay in the air and yeah, and fly a lot of distance to

[00:52:13] what's actually this day even in Prunek to

[00:52:18] Kronplatz. And yeah, all the other pilots, they made little mistakes and yeah, even I went from maybe 13th position to a 5th position there. No, 6th position. Did you top

[00:52:30] **Gavin McClurg:** land Kronplatz that night?

[00:52:32] **Manuel Nubel:** No, unfortunately not. I was there, I flew the whole day from start of to the end. And in the very evening, I knew that because I took my night pass, because the next day it was over at 11. So I knew if I'm able to glide down from Kronplatz this evening, I have a huge advantage, because then I can glide down and I can walk the whole night towards the goal. And then the next day at 11 o'clock, of course, I expected not that so much will be flown by this time, till this time. And so I was landing two mountains before Kronplatz and then I pushed, I gave, I had to give a lot of power

[00:53:17] to make it up this mountain, maybe a couple of hundred meters, glide towards Kronplatz and then make a full power push up to Kronplatz to be just in time I think I took off at 8.40 and then I knew already, I calculated while I was running, how much time I would need in trim speed to glide maximum time towards the right direction. And yeah, it just worked out perfectly. I was just maybe one minute before that line I was on the ground and I knew that the others who are just a bit behind me, they cannot glide down. So this evening, of course, everyone took their night pass, but I knew it will not help them so much because they can of course run up the Kronplatz but in the night you can just run down again and then run to this whole valley, which is like, takes a couple of hours so they have to wait up there on the Kronplatz till they can glide the next morning.

[00:54:15] And I could walk the whole night, so this is what I did. But then in the end, I actually had to also do one really difficult decision because I was actually under Krente, this Antholz valley, and I was not sure with my whole team what to do because there was this huge no take off area in front of me, so I knew, okay, I could either run the whole night and it will be 60 km and I think 3000 m height or 2000 m height or something to the next take off, which was also directed to the south and not to the east and or I could take off, I could stay there actually waste my completely night pass and take off the next morning at Krente, which I know that it's a perfect cross country mountain and

[00:55:05] this 40 km air line, direct line, which I run the whole night in 60 km running, of course can be flown by one and a half hours if you take off in the nice take off in a good east phase, so it was really hard, this decision, but then I thought, of course, I don't want to waste my night pass and even if I'm stuck there on the other take off in the south side, waiting for the sun to go around to the south and the other might fly over me, in worst case situation could have happened, then I still tried everything, that was my reason and then yeah, it was really nice experience actually with my wife Anastasia, she's also trail running and we walked or run the whole night and together, actually I was sleeping, no joke, like sleeping, walking and having her on my hand, like I closed my eyes and it felt really like sleeping while I was walking in this night

[00:56:02] and yeah, it was a good experience for us and so we made it in the right time to this take off and then while I was waiting there, because it was obvious that I cannot take off as early as the others, suddenly Tobi Großrobaczer glided down from this Grumblotz mountain and found the entrance at 8 o'clock in the morning or even I think before 8, it was so early, he found termites and climbed up to Krente where Paul Guschlbauer was waiting and I could not believe my eyes and I thought like oh no, now these two guys, they were battling each other, will battle each other and pushing really hard to catch me, so I need to get away from this take off now really fast I thought but luckily Tobi went landing somehow, he left Paul quite a bit

[00:56:50] after that, short after that and yeah, I got airborne found some really nice termites and I was really happy and I thought like okay that's it, that's it, I think I will hold this fifth position but then it was just half an hour until the deadline it was really short before but then I stuck in a strong north fjord which grounded me and I was clear that I cannot make any progress towards the north where I need to go, so in the air so I landed and packed my stuff and I ran like everything I could because Paul was really really close, the wind was really strong and approaching me from another direction and I just ran this street up there with my team coming and helping me maybe I think 6-7 km

[00:57:37] till this half an hour was over and Paul was coming really really close and it was really spectacular finish in the end so I just managed to get not overtaken again

[00:57:50] **Gavin McClurg:** That was a nail biting finish, I was watching you on live tracking and I had Paul in 3D the only time I have ever been able to watch that, usually we don't have time but my race was done and we were in the camper and ready to go and come back for the party and I was looking at it just going oh my god he's got him, he doesn't have him he's got him, he's got him, it was so close It

[00:58:15] **Manuel Nubel:** was a matter of one turn but then of course he also came in this area where the strong north fjord was and then everything, I think he told me also he was so happy that he could land when the race was over because these conditions were so crazy there because that's also what makes X-herps in my opinion so demanding is you have to go in one direction where you have to go and not which direction you choose so you just have to go towards the stupid north fjord and you cannot stay in the protected areas and yeah you're just pushing every meter how far you can get and that's the difference to other competitions where you set your task where you want to be

[00:59:00] **Gavin McClurg:** Manu I'm curious now with the little one on board has anything changed in the way you approach is it any different now, if you did the 2025 race would it be any different, would you take any different level of risk than what you did back in 2015 and if so can you chalk that up to the kid or to age excuse me

[00:59:25] **Manuel Nubel:** I can definitely say that I was always a person and a pilot who I really enjoy and enjoyed my life and I always knew and I was not taking crazy risks so it was even speed flying or other things I was always doing the things which I can really control and if I have a strange gut feeling I was often just hesitating and doing the chicken out decision and not even sometimes I could not really understand but I could not really explain why I was doing this, I

was really at the beginning of my flying career I had a hard time because I had friends who were just like a little bit more

[01:00:17] equipped with bigger balls and they were just like, they were just doing the things and they worked out for them and I could not even explain why it should be dangerous for example trying to stall it took me like 6-7 years till I finally I was always doing stalls like 1-2 stalls a year, 1-2 stall sessions a year but then it worked always out perfectly fine it was a totally nice experience but always when I tried it again in front of doing it I was so scared that I didn't do it and I could not even explain why I should be scared but I just was scared and then I ended up not doing it because I was doing hard to force myself into a situation which I don't like but then this on the other hand, this attitude or this feeling maybe protected me from situations of being too

[01:01:07] too dangerous so I don't know but for sure I can see my thoughts already sometimes even on normal tandem flights also which I did in the past when Linus was already there when I thought about him which I of course didn't do it before he was there so I imagine that I will be a bit more passive than before for sure

[01:01:34] **Gavin McClurg:** I've always kind of liked Tom D 'Orlodeau's approach he seems to really just take it as the adventure and he's very pragmatic about risk, you know he's just totally unwilling to it's a weird one isn't it though because I find that the headspace, and I've talked about this a lot on the show but the headspace that you get in during that race is not something I could ever emulate in training it just doesn't come you know the you start taking risks that normally you would be really uncomfortable with but you're not uncomfortable with it in the race at all I've never felt like I've done I've gotten into situations like the one we were talking about in Vars in 2015 where it was really extreme but it wasn't that I was pushing it really hard

[01:02:25] I just ended up in a really gnarly it was a perfectly it was a wonderful recreational flying day I was just in the wrong place that could have totally happened just flying but there's but at the same time when I'm training for the X-Alps and purposefully going out on days that are really marginal because I know I have to train for the race and I'm really scared and in the race I can honestly say I don't remember ever feeling really scared I've always felt like when it gets to that point you're in this headspace of yeah this is awesome bring it it's a funny thing isn't it I've talked to many others who have done the race and they all kind of say the same thing that they don't you know Chrigel has kids and he feels like he's really got it he's trained for it he feels like he's not taking too much risk I

[01:03:20] **Manuel Nubel:** mean he's proving it for so many years without major injuries so that's the proof that he's doing it right I would say and yeah I would totally agree in this situation where I really got scared I was not pushing and taking this decision really conscious that I said like I will fly now in thunderstorm all the time when I was taking bigger risk it ended up being completely controlled but then suddenly it was also this 2017 I had actually then I had to think about you because I was also 14 meters there after this flight where I saw actually I do some things also in flying on my phone communicating in WhatsApp and I also looked up at home I saw that there's a huge cold front coming on the north side and also this cloud which I saw made me a little bit like really far away but also over me there were these scattered covered clouds and I spoke with my supporting team hey how is this cold front it looks really strange and they said like oh no no it's really far away and only on the north side and then a couple of minutes later I suddenly got washed I mean it was a local thing maybe there was in the valley it was just next to the valley on one ridge and in the valley was maybe 40 km per hour wind so not super crazy or 35 to 40 I was just barely flying or standing actually

[01:04:48] but on the side on this ridge I suddenly got sinked like sink down with 14 meters I never experienced something like that before and I had to think ah that is what was the experience what Gavin told me 80 meters that's how it feels and then in the middle of the valley I had 3-4 meters climb which also felt not nice because I thought like hopefully there will be not coming more wind and I anyway didn't do any progress forward so I was just standing there climbing a bit and standing in the wind so I thought then I actually ended up spiraling down and walking and yeah so this was all things which happened suddenly and you didn't expect them to come

[01:05:29] **Gavin McClurg:** yeah yeah it was interesting catching up with Cody at the Swiss turn point the first one I forget the name of that beautiful place coming out of the Wharf Pass last year in 2021 Fiche? No not Fiche before

[01:05:48] **Manuel Nubel:** was it Santis?

[01:05:51] **Gavin McClurg:** Santis yeah he was sitting there at the launch and I walked up and he just had this look he had that terrible experience leaving Lermus that a lot of people did you know big thunderstorms and hail and he just had this look of he was kind of done mentally he was done he just that was too much you know I've never reached that in the X-Ops it's always been you know I've always felt like it was reasonable risk but when you look back you think oh I don't know

[01:06:22] **Manuel Nubel:** yeah the 2015 for example there was one day before that was what I was mentioning that I could judge quite the wind good because two day before it was also I was there was also very stable day and I was scratching like I said it's kind of a toilet flush I felt like I was flying really low in the valleys from valley wind um a soaring hill to another and I just could not manage to get higher but I just like was yeah caught in this valley wind and I was doing progress but it was all the time in strong winds and it wasn't really not landable areas and one time I can remember where I was really gliding towards this um

[01:07:07] soaring ridge which is was good in the valley wind I was so low reaching it and knew if I don't climb there's no landing and the wind is so strong that I mean it was I was really reaching it by maybe 30 meters or so like I was 30 meters over the valley floor and I knew I knew it will work because it was so strong wind but I knew if I get a lot of sink before I reach it and I don't reach the mountain or the ridge then I have to land in strong winds standing and there were obstacles all around me so this situations for sure were way more nerve-wracking and scary than the next day where I saw hey okay behind me is a huge field I'm flying 30 kilometers per hour backwards but I mean I'm not getting blown I was quite low already at this point so I just thought okay I just have to take care that I'm getting blown over this field I see down in the grass that the wind down there is for sure not so crazy that I get hurt when I land even if I'm flying that backwards so I thought okay spiral down in front of the field and then you just go on the brakes and fly backwards into the field so

[01:08:11] it felt quite controlled actually even if it sounds crazy

[01:08:15] **Gavin McClurg:** yeah so many good stories Manu thanks for sharing for the fifth or sixth time now I think this one worked buddy and but I appreciate it it's great to great to see your smiling face it's great to relive all these special moments and excited for you and your new family and excited to maybe see you in 25 thanks buddy that was fun yeah

[01:08:40] **Manuel Nubel:** thank you as well and it was always a pleasure so we can do it also several more times with you it's always nice

[01:08:49] it's always good actually when we didn't do the recording was not working I thought it was like you can never tell it again like so authentic or so how you feel when you do it tell it the first time but it's never getting old it

[01:09:06] **Gavin McClurg:** never gets old it's a fun race thanks bud

[01:09:09] **Manuel Nubel:** yeah thank you too and we wish all the other pilots luck hey I am really yeah curious how it feels the first time to just watch it and live tracking and have a lot of friends who I'm cheering and yeah oh

[01:09:23] **Gavin McClurg:** I know is it going to be torture or is it going to be fun I don't know I'm not sure about that but yeah me neither I've thought a lot about it it's going to be exciting it always is thanks man 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 or however you get your podcast that goes a long ways and helps spread the word you can blog about it on your own website or share it on social media you can talk about it on the way 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 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

[01:10:19] for example if you did a buck a show and every two weeks it would 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 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 um you can support us if you go to cloudbasedmayhem.com you can find the places to support you can do it through [patreon.com](https://patreon.com/cloudbasedmayhem) forward slash [cloudbasedmayhem](https://cloudbasedmayhem.com) if you want a recurring subscription you can also do that directly through the website we've tried to make it really easy and that will give you access to all the bonus material little video casts that we do and extra little uh nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show but we feel like you should hear

[01:11:19] we don't put any of that behind a paywall if you can't afford to support us then just let me know and I'll set you up with an account of course that'll be lifetime and hopefully you'll be in a position someday to be able to support us but you'll find all that on the website uh all of you who have supported us or even joined our newsletter or bought [cloudbasedmayhem](https://cloudbasedmayhem.com) merchandise t-shirts or hats or anything you should be all set up you should have an account you should be able to access all that bonus material now thank you so much for listening I really appreciate your support and we'll see you on the next show thank you

[01:11:58] you

Français

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

Show notes

Manuel Nubel a participé à quatre Red Bull X-Alps, en commençant en 2015. Sur Team USA 1, nous l'appelons le « comeback kid ». Il commence souvent au milieu ou à l'arrière du peloton mais devient plus fort et plus astucieux au fur et à mesure que la course avance. Nous remontons le temps jusqu'en 2015, sa première course, et découvrons l'histoire de son atterrissage dans un arbre sur le chemin de Monaco et l'hilarité qui en découle, les hauts et les bas de ses campagnes (par exemple, avoir dû abandonner par épuisement en 2017, et avoir réalisé une série de mouvements magiques en 2021 qui l'ont vu grimper de la 16e à la 6e place lors des derniers jours de la course) et sa décision de ne pas participer en 2023, mais pourquoi nous pourrions le revoir en 2025.

Le post Episode 190- A Walk (and Fly) down memory lane with Manuel Nubel (Ger 1) est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde, bienvenue dans un nouvel épisode de Cloud Based Mayhem. Celui-ci a pris beaucoup de temps. On a essayé et échoué plusieurs fois avec l'audio pour, pour une raison, enfin pour diverses raisons, avec Manu Neubel, Germany 1, sur toute la période où il a commencé en 2015 jusqu'en 2021, tout comme moi. On a donc fait quatre courses ensemble, on a commencé en même temps, et j'avais envie de faire plus de ces rétrospectives avec le X-Alps, avec des légendes comme Manu, et on l'a fait la semaine dernière, ça n'a pas marché, on a essayé plusieurs fois aujourd'hui, ça n'a pas marché, mais on a fini par y arriver. On va donc avoir des histoires vraiment sympas ici sur Germany 1, avec Manu, et il vient d'avoir un petit garçon, donc il prend aussi une pause cette année pour la course 2023, lui et moi, on regardera depuis la touche.

[00:00:57] Mais bon, on va partager des souvenirs sympas, des hauts et des bas de la course, des moments ensemble et des moments séparés, et je pense que vous allez vraiment apprécier. Alors, sans plus attendre, profitez bien de cette discussion super sympa avec mon ami Manuel Neubel, Germany 1. Santé.

[00:01:21] Manu, c'est hilarant, mec. Je suis content qu'on sourit encore tous les deux, on va bien s'amuser avec ça, je te le promets. Mec, on a vraiment pas de chance avec nos enregistrements. On a essayé il y a deux ans, ça n'a pas marché. On a essayé il y a une semaine, ça n'a pas marché. On a essayé toute la matinée, ça ne marche pas, mais là, ça va marcher. Ça va marcher.

[00:01:37] **Manuel Nubel:** Ouais, on est devenus des enregistreurs professionnels maintenant, je dirais. Merci de m'accueillir, et on croise les doigts pour qu'on ait une belle fin heureuse cette fois.

[00:01:46] **Gavin McClurg:** Ouais, et on venait juste de parler, lors de la dernière tentative, de la malchance, et du fait qu'on doit l'accepter, surtout dans le X-Alps. On a tous les deux connu des coups de sort et des coups de chance. Alors, j'ai hâte de discuter avec toi de tes campagnes X-Alps. Toi et moi, on a fait la même chose. On a commencé ensemble en 2015, et on s'est tous les deux arrêtés, au moins temporairement, ou peut-être pas, on verra. Mais en 2021, on prend tous les deux une pause cette fois. Quand on a essayé il y a une semaine, j'ai pu voir ton petit nouveau. Je suppose qu'on devrait mettre tout le monde au courant avant d'aborder le X-Alps. Juste mettre tout le monde au courant de ta vie. Qu'est-ce qui se passe, et pourquoi tu ne participes pas cette année ?

[00:02:26] **Manuel Nubel:** Ouais, je suis un pro de l'extérieur. Je suis un enregistreur pro et je suis vraiment débordé par les interviews. Du coup, je n'ai pas le temps de m'entraîner pour X-Alps.

[00:02:35] Non, je plaisante. Non, oui, mon petit fils Linus est là, et je suis vraiment content d'avoir pris cette décision pour pouvoir passer tout mon temps avec lui et ma femme Anastasia. Et oui, on n'a pas de famille vraiment proche, donc c'est vraiment, wow. Quand j'ai pris la décision, j'attendais déjà quelque chose, mais là c'est encore plus de temps, mais d'un autre côté, c'est tellement agréable d'avoir le petit garçon, et je ne regrette pas cette décision une seconde. Je suis

donc totalement content de ne pas être sous la pression de participer à X-Alps et de m'y sacrifier. Et en même temps, j'aurais toujours eu le sentiment de laisser ma famille seule à la maison.

[00:03:22] Et oui, ça peut vraiment peser sur le moral.

[00:03:27] Ouais, je n'aurais pas l'esprit clair pour l'entraînement et peut-être pas non plus pour la compétition.

[00:03:32] **Gavin McClurg:** Ouais, ouais. Je pense que tu l'as déjà appris, même si ton fils est encore tout petit, mais purée, ils changent vite. Et c'était le gros truc pour moi. Fallon est née juste après les X-Alps 2017. En fait, on avait tout un protocole pour si Maddie était de retour aux États-Unis, évidemment, mais si elle commençait à accoucher plus tôt, mon équipe devait décider : OK, on va lui dire. On ne va pas lui dire.

[00:03:59] On ne va pas lui dire.

[00:04:27] C'est énorme. Alors, eh bien, je salue ça. Je suppose que tu es encore peut-être, un "peut-être" pour 2025 ? Tu te dis, tu sais, on verra comment ça se passe ?

[00:04:36] **Manuel Nubel:** Ouais, j'ai carrément ça en tête. Et oui, je me disais aussi que pour l'instant, comme il est si jeune et qu'il ne peut pas marcher seul, c'est encore plus complexe, ou peut-être différent. Mais quand il sera un peu plus grand et qu'il pourra peut-être, oui, rejoindre l'équipe de soutien, on verra, je ne sais pas, dans deux ans. Mais oui, on est ouverts à tout. Et j'adore toujours X-Alps. J'adore toujours l'entraînement. J'adore toujours tout ce qui est lié à l'application de X-Alps. Donc j'ai vraiment ça en tête. Et c'est sûr que c'est juste pour quelque temps. Mais on verra à quoi ressemble le monde dans deux ans. Je suis pas mal plus grisonnant que toi, Manu. Mais tu as quel âge ?

[00:05:22] Regardez sur le côté. J'ai beaucoup de cheveux gris qui commencent à apparaître. Ça arrive. J'ai 35 ans. 35 ans.

[00:05:29] **Gavin McClurg:** Ok. Donc ça veut dire que, tu sais, tu es plus jeune que... enfin, mon premier X-Alps, je crois que j'avais 42 ans. Ouais, 42. Donc tu as largement le temps. Pas de souci.

[00:05:38] **Manuel Nubel:** Je pense aussi, ouais. Tant que mon corps ne me dit pas le contraire et que je suis toujours motivé, et ouais. Cool.

[00:05:48] **Gavin McClurg:** Eh bien, vous savez, on a fait ça il y a une semaine, donc vous connaissez tout ça, mais juste pour rappeler aux auditeurs, en gros, ce qu'on va faire, c'est un peu remonter le temps. Et revivre les hauts et les bas de vos campagnes à partir de 2015. C'était, je crois, la première année où ils avaient le prologue. Oui. Et on était encore en haut à Fuscial, AMC pour le prologue. On a eu une météo de dingue. Il faisait très, très chaud. Je pense que c'était une chaleur record pendant les trois premiers jours de la course. Et, vous savez, tous les X-Alps sont un peu dictés, dans mon esprit au moins, surtout par le prologue. Et ils sont tous très différents à cause de la météo. C'était encore quand on commençait début juillet plutôt qu'aujourd'hui.

[00:06:34] C'est plutôt début juin. Mais la course de 2015 a été dictée par le vent. À l'époque, c'était la plus longue qu'on ait jamais connue. On a quand même fini à Monaco. On a fait des allers-retours dans les Alpes plusieurs fois. Je pense que c'était presque 1200 km. Mais le vent était vraiment fort. Pas les deux premiers jours, c'était magnifique. Et puis il y a eu une petite averse. Il y a eu beaucoup d'accidents. Vous savez, ils ne publient jamais les trucs négatifs. Mais, vous savez, Toma a failli vraiment mourir. Tom a été secouru d'un arbre. Ouais, il s'est fait arracher le visage. Il a atterri dans des vents de 100 miles à l'heure. Michael Vichy a lâché son parachute de secours, a atterri dans un lac et a failli se noyer. Oh,

[00:07:15] **Manuel Nubel:** C'était flippant. C'était...

[00:07:17] **Gavin McClurg:** c'était flippant. Son histoire, mec. Je l'ai eu dans le podcast. Oh mon Dieu, terrifiant. Michael Gebhardt a juste dit : « ça suffit, il y a trop de vent ». Ouais. Il y avait beaucoup de vent, mais beaucoup de vol aussi. Je pense que Chrigel est arrivé en huit jours. J'y suis arrivé en 10. Tu étais juste derrière moi, en neuvième. Et donc, toi et moi, on a fait une bonne course à la fin. On va en entendre parler ici dans un instant. Mais ouais, c'était la saison de débutants pour nous deux. Et j'adorerais entendre quelques moments forts et peut-être un moment difficile qui a duré. Je sais qu'il y a eu des abeilles à un moment donné.

[00:07:56] Ne gâche pas la surprise. Non, non.

[00:08:01] **Manuel Nubel:** Peut-être. J'y ai pensé.

[00:08:04] D'accord. Ouais. Le bon côté, c'est que si tu enregistres les choses deux ou trois fois, tu peux te rappeler après des trucs que tu as oublié de dire aux gens. Et juste quand tu parlais du vent, la dernière fois, j'ai complètement raté cette expérience. Il y a eu ce jour où je suis sérieusement, et pas juste un petit peu, reparti en arrière à 33 kilomètres par heure. J'étais dans cette vallée, il y avait un écart juste à côté de Prius ou de cette zone plus ou moins. Il y a un énorme lac où il y a normalement beaucoup de vent. Mais ce jour-là, c'était dingue. Et

[00:08:39] **Gavin McClurg:** le bon côté.

[00:08:41] **Manuel Nubel:** Et le grand lac

[00:08:42] **Gavin McClurg:** en bas du gap. Ouais. Oh là là, je me suis pris une sacrée claque là-bas. C'est l'endroit le plus dangereux où je sois jamais allé.

[00:08:50] **Manuel Nubel:** Ouais, je suppose que mon ami Fabi est déçu maintenant, je ne me rappelle plus son nom parce qu'il vole là-bas. Et j'y étais. En fait, j'y suis aussi allé après. Et il m'a tout expliqué sur le fonctionnement de cette zone. Mais ouais, ce jour-là, je n'avais aucune idée. J'ai fait une connerie ou, disons que mon intuition ne fonctionnait pas vraiment là-bas. Du coup, je me suis retrouvé à voler comme un dingue, genre à un ou deux kilomètres en arrière dans la vallée. Mais le bon côté, comme tu as été formé lors de cet épisode en 2015 avec tout ce vent, c'est que dans cette situation, je n'avais même pas si peur parce que je voyais un immense champ derrière moi. Je pouvais vraiment juger. Mais les jours avant ce jour-là, j'avais une très bonne idée de la façon dont le vent était au sol, directement. Donc je pouvais vraiment juger que ce n'était pas si fou au sol.

[00:09:36] Alors, quand j'ai atterri, c'était peut-être 5 à 10 kilomètres en arrière. Et il y avait un énorme champ où on a carrément spiralé devant le champ pour que je ne le rate pas. Et ouais, et là je me disais que j'étais le plus fort de la course. Et puis jusqu'à ce que je te rencontre et que tu me dises genre 80 mètres par seconde de vitesse de descente, genre, pas possible. Hé, il accélère. J'ai demandé à Chrigel, en fait, je ne vous ai pas raconté cette histoire. J'ai demandé à Chrigel et j'ai dit : « Hé, Gavin m'a dit genre 80 mètres de descente. Allez, je veux dire, il accélère un peu, non ? » Et il a dit : « Non, ce jour-là, j'avais 25 mètres de descente. » Et j'étais genre : « Quoi ? »

[00:10:14] D'accord. Ouais. Cette journée était dingue. Ouais. Les gens ont

[00:10:19] **Gavin McClurg:** J'ai entendu cette histoire, mais c'était... je me rappelle encore être assis à Monaco, peu importe, quelques jours plus tard, et on se racontait tous nos histoires d'horreur, tu sais, Aaron et Paul et tout le monde avait ces cauchemars de courses de dingue, comme quand on a vu Andra presque se faire tuer par son supporter. Parce qu'à l'époque, on avait le droit de voler ensemble, mais ce jour-là, c'était à Vars et j'étais en plein dedans. C'était magnifique. C'était incroyable. Je rattrapais les gars devant. Je pensais que tout était parfait. Et soudain, je me retrouve dans tout ce vent, exactement là où tu parles. Et j'essayais un peu de traverser la barre. Il y a une île là-bas et je suis entré dedans et j'ai fait un atterrissage en haut. Parce que je n'arrivais pas à comprendre ce qui se passait. Et quand j'ai relancé, c'était bon. Et c'est parce que j'étais dans le lee. Je ne m'en étais pas rendu compte.

[00:11:05] Et dès que j'ai essayé de passer à travers ce couloir, il a juste été projeté hors du ciel. Et il y avait littéralement des bassins pour, pour la, pour la neige artificielle. Et je me suis dit que c'était ma seule, que c'était ma seule façon de survivre. Je dois atteindre le bassin et ensuite je vais juste le mettre en décrochage complet dans le bassin. Au moins, je vais dans l'eau. Et, et, mais plus tard, j'ai regardé mon journal de vol, c'était à 20 mètres de profondeur. C'était juste, j'ai eu une sorte de, j'ai eu, presque une, une crise après ça. J'ai commencé à ramper. J'allais très bien. J'ai atterri sans problème, mais j'ai commencé à me dire, mec, c'est, c'est trop maintenant. C'est trop. Je peux

[00:11:42] **Manuel Nubel:** imaginez.

[00:11:44] Ouais. Et, euh, à propos des hauts et des bas, c'était juste une histoire que j'ai pensé après, genre, « Hé, c'est important ou intéressant de raconter », mais, euh, ouais, les hauts et les bas, c'est sûr que, euh, le bas et le haut ont commencé, euh, avant la course, quand je me suis cassé la rotule il y a, euh, moins de quatre mois avant la course. Et

j'avais cette énorme pièce métallique qui dépassait d'un ou deux centimètres de ma rotule. Et en fait, tous, tous les médecins ont dit genre, « Laisse tomber. C'est fini pour toi, c'est sûr. » Euh, et puis j'ai juste dit genre, « OK, ça a l'air vraiment clair que je n'ai aucune chance. » Ça n'avait aucun sens non plus. Que, euh, tout mon tendon rotulien soit rempli d'une pièce métallique et, euh, ouais.

[00:12:30] Et aussi, ouais, il n'y avait pas qu'une seule pièce métallique, il y en avait encore plus. Alors je me suis dit : d'accord, mais je veux en tirer le meilleur parti. Alors, essayons de participer à la course et peut-être que je me retirerai après un ou deux jours, mais au moins j'aurai des informations ou de l'expérience pour le prochain épisode pour être sûr de faire mieux. Ce ne sera pas une mauvaise chose, tant que je ne me bousille pas trop le genou pour les années à venir. Donc, ouais, j'ai pris cette décision avec mon équipe et, finalement, j'ai réussi à atteindre Monaco, ce qui était bien sûr un rêve absolu. Mais avant d'atteindre Monaco, il y a eu encore un cauchemar, qui était le deuxième point bas.

[00:13:16] Et c'était vraiment, euh, une pièce parmi bien des petites choses qui ont mal tourné. Ça a commencé par là. J'ai pris une décision stupide, vraiment proche. Je pouvais même déjà voir que la mer de Monaco était vraiment bien préparée et je savais exactement ma ligne, comment voler. Mais ces nuages cirrus devant les sommets, et c'est pour ça que je me suis battu comme si je devais atteindre Gavin devant moi qui courait vers l'objectif et pour le rattraper. Non, en fait, je ne savais pas ça. Je pensais que tu étais déjà dans l'objectif. Et puis le nuage cirrus a fait un virage déjà super faible, et je devais passer au-dessus d'une petite crête pour atteindre la vallée suivante.

[00:14:03] Et c'était une question de peut-être 200 mètres au-dessus de la crête, et j'ai essayé de planer au-dessus pour aller là-bas, et puis soudain j'ai eu du vent de face et j'ai chuté. Et pendant quelques secondes, je me suis dit : « Oh, ça va être très serré, oh, ça va être super serré. » Et puis je me suis dit : « Oh, je ne vais pas y arriver », mais j'ai continué à pousser vers la crête. Et peut-être trois ou quatre secondes plus tard, je me suis dit : « Oh, je n'y arrive pas. » Et il y a des arbres partout dans ce paysage horrible de Monaco. Alors je me suis retourné et j'ai réalisé : « Oh merde, je suis vraiment bas pour ce plateau, pour même revenir à la thermique. » Et j'avais du vent arrière et encore beaucoup de chute, et en peut-être cinq à dix mètres, j'ai chuté dans les arbres, et vraiment avec beaucoup d'impact, en fait.

[00:14:47] Et c'est là que le cauchemar a commencé. Je suis resté suspendu dans l'arbre, je n'ai pas pu joindre mon supporter pendant très longtemps, puis soudain, j'ai appuyé sur le bouton d'urgence du Garmin, juste pour leur dire que j'allais bien mais que j'étais suspendu dans l'arbre. Puis j'ai pu soudainement communiquer avec eux et j'ai dit, genre, s'il vous plaît, pas d'hélicoptère. Soudain, un hélicoptère est arrivé, et il m'a fallu, pour faire plus court, cinq heures pour sortir de l'arbre alors que ça aurait dû prendre peut-être une heure. Et tout seul, ensuite, trouver un sentier ou quelque chose, c'était vraiment dur. Il y avait des épines partout, et juste des petits sentiers faits peut-être par des sangliers ou des cochons ou je ne sais quoi, où j'ai dû ramper pour avoir la moindre chance d'atteindre mon supporter.

[00:15:35] Et après cinq heures, on y est arrivés. Et puis, après avoir parlé avec le directeur de course, on s'est dit : « Bon, maintenant, c'est juste une marche jusqu'à l'arrivée. » Gavin est de toute façon hors de portée devant moi, et Nick Naden est derrière moi. Il ne devrait plus pouvoir me rattraper. Trop facile. On a juste marché toute la nuit, ça va être simple. Je pourrais même laisser mon aile dans les arbres et en prendre une autre juste comme lest pour faire les derniers mètres. Mais c'est là que le cauchemar a vraiment commencé. Soudain, mon tracking en direct ne fonctionnait plus. Un coureur est venu me donner un nouvel appareil de tracking, qui ne fonctionnait toujours pas. Puis, au milieu de la nuit, j'ai pris, ou on a pris, la décision que je prendrais un petit raccourci, ce que je n'ai finalement pas fait. Je me suis complètement perdu, je ne pouvais pas communiquer parce que mon... enfin, je pouvais communiquer, mais je n'avais pas d'internet.

[00:16:24] Alors, je pouvais juste appeler mon supporter. Et c'était plutôt du genre : « Tu es où ? » « Ouais, je suis dans la rue, je vois des lumières. » « Et ouais, le virage à gauche. » « Ah ouais, ça se tient. » « Alors, tu dois peut-être aller à droite ou à gauche. »

[00:16:37] Et puis mon appareil de secours Garmin n'a pas fonctionné parce qu'il y avait un bug d'espace qui cachait exactement les cartes. Dans cette zone, je n'ai pas pu recharger mon internet parce que mon fournisseur avait un bug et un dysfonctionnement. Pour faire court, il n'y a eu aucune accélération, juste comme ça. Et puis quand j'ai enfin atteint Monaco à 5 heures, on pensait que j'y serais vers 1 heure environ. Et puis soudain, à 5 heures du matin, après des milliers de mètres de dénivelé, je l'ai atteinte. Et je me suis dit : maintenant, je l'ai vraiment fait. Toute la malchance est

derrière moi. J'ai atteint le but. Plus rien ne peut arriver jusqu'au lendemain matin, quand à 11 heures, je... oh non, en fait un peu avant. Ouais non, 11 heures, je pouvais dormir jusqu'à 11 heures.

[00:17:23] Et là, je me suis levé. Et la première chose à faire, peut-être après avoir dormi, c'est de s'alléger un peu. Je suis juste allé là-bas, j'ai sauté par-dessus des énormes rochers. Et ouais, j'ai fait mon truc pendant deux ou trois secondes. Et soudain, quelque chose m'a piqué dans le cul. J'ai essayé de m'échapper. Du coup, j'ai fait mon truc juste à côté de la ruche. Vous voyez ? Je me suis coincé. J'ai eu trois piqûres à la jambe. J'ai juste... Les abeilles étaient genre, c'est quoi...

[00:17:52] **Gavin McClurg:** tu fais quoi, mec ? Qu'est-ce que tu fais à notre maison ? Ouais.

[00:17:57] **Manuel Nubel:** Et je me suis dit : OK, je ne vais pas descendre jusqu'au lac. C'est vers la mer. C'est beaucoup trop, je suis foutu. Et c'est trop flippant, toutes ces choses. J'ai peur maintenant. Mais au final, j'ai réussi. Et puis la poisse s'est enfin arrêtée.

[00:18:15] **Gavin McClurg:** Tu sais, je te l'ai dit la dernière fois qu'on s'est parlé, la semaine dernière. Mais je veux le redire parce que c'était trop drôle. Mais ce matin-là, on a eu un super conseil de quelqu'un en Australie qui nous regardait. Et on a fait le même genre de raccourci bidon que toi. C'était horrible. On s'est complètement perdus. Et Ben s'est juste épuisé parce qu'il était tellement énervé contre lui-même parce qu'on ne trouvait pas le sentier. Alors il arrachait des épines par terre. Et on est enfin arrivés à ce départ. On n'avait plus d'eau. Il faisait chaud. J'étais à bout de nerfs. Je n'avais plus la capacité de voler. Et j'ai tout foiré. Le nuage montrait la direction à prendre. Mais j'avais peur de m'éloigner de l'objectif et de m'enfoncer plus loin dans les montagnes. Alors j'ai essayé d'aller tout droit. J'ai fait 5 km. C'était un gaspillage d'énergie total. Et j'ai atterri. Et le suivi en direct montrait que j'étais à 3 km de l'objectif.

[00:19:01] Mais l'itinéraire faisait 14 km. Et il y avait 300 mètres de dénivelé positif. Et là, j'ai craqué. Bruce m'a rattrapé. Il me dit : « Bon, voilà de la nourriture. Allez, bouge. » Et j'ai répondu : « Non, je peux pas. J'en ai fini. » Et il a dit : « Vraiment ? Tu vas finir à 14 km du but. T'en as fini. » Et il m'a remis en mouvement. Ça a été bien. Mais j'étais tellement lent. Je montais à peine cette colline. Et à peu près à mi-chemin, il m'appelle et il me dit : « Tu dois courir. Tu dois courir, mec. Qui est dans les airs ? Il va te battre, tu sais ? » Et j'ai vu : « Vraiment ? Oh mon Dieu. Pas possible. » Parce que je n'allais pas rattraper Ferdy. Ferdy était déjà dedans. Donc je n'avais aucune raison de faire la course. Alors j'ai commencé à trotter sur cette colline. Et je transpirais à grosses gouttes.

[00:19:46] Je transpire à grosses gouttes. Je suis épuisé. Et j'ai les pieds en lambe. Et puis, environ une demi-heure plus tard, Bruce m'a rappelé. Il m'a dit : « Ouais, non, c'est bon. Tu peux aller doucement. » Il s'est crashé dans un arbre.

[00:19:57] Mais je n'ai jamais connu toute l'histoire. Je ne savais pas que c'était un tel cauchemar. C'est dingue.

[00:20:03] **Manuel Nubel:** Je suis sûr que tu es en train de tomber. Est-ce qu'il va bien ? Oh, c'est vraiment. Oh, oui. C'était le

[00:20:09] **Gavin McClurg:** la première chose à laquelle j'ai pensé. Oui, c'est sûr. Oh, est-ce qu'il va bien ? Non, il ne va pas bien.

[00:20:12] **Manuel Nubel:** Carrément.

[00:20:14] Mais ouais. Au final. Hé, c'était une course tellement sympa. Il y avait tellement de monde aussi. Les gens ne connaissent peut-être pas l'histoire de Stefan Cooper, qui a atterri dans le zoo de la Princesse de Monaco. Et lui. C'est ça. Quand il a atterri, il a dit genre : « Oh, il y a un joli champ », alors que c'était en fait un espace aérien où il a reçu une pénalité. Il a atterri là, sur le champ à Monaco. Et puis un éléphant est sorti du bus. Et il s'est dit : « Oh merde, j'ai raté le passage vers l'Afrique ? Ou alors je suis où ? » C'est ce que tu dis.

[00:20:47] **Gavin McClurg:** Oh mon Dieu. J'avais complètement oublié ça. C'est vraiment... Ouais, la sécurité

[00:20:51] **Manuel Nubel:** sont entrés et l'ont bloqué ou l'ont emmené.

[00:20:57] Ils sont revenus sur la course en un

[00:20:58] **Gavin McClurg:** un instant, tout le monde. OK, c'est dingue. Est-ce que vous vous souvenez, avant de quitter 2015, d'un vrai moment fort, vous savez, quelque chose qui... je veux dire, évidemment, arriver à Monaco était un moment magnifique. Mais vous vous souvenez d'autre chose de la course ? Un tour spécifique ou un moment précis qui était vraiment spécial ? Vous y pensez encore aujourd'hui ?

[00:21:17] **Manuel Nubel:** Hmm.

[00:21:19] Ouais, en fait, je pense que le vol vers Monaco a été le moment fort parce que j'étais presque en train de pleurer quand j'ai vu la mer et je me suis dit : je n'arrive pas à l'imaginer. On a réussi le premier épisode avec ma rotule cassée contre toute attente. Tout le monde te dit que tu n'as aucune chance et j'étais tellement en manque, et en fait, on l'a fait. Mais à ce moment-là, c'était vraiment émouvant quand j'ai vu la mer et j'ai aussi envoyé quelques messages à mon équipe de soutien : « Hé, on va y arriver. Oui, je vois la mer. » Je vois la mer, alors que ce jour-là, j'ai fait le vol de 100 km ou quelque chose comme ça super vite. Mais puis, peut-être une demi-heure plus tard, je me suis dit : « Je suis suspendu à un arbre. Non, non, je ne vois plus la mer maintenant. »

[00:22:02] **Gavin McClurg:** C'est cool d'avoir cette dichotomie entre les très hauts et les très bas le même jour. Je ne te l'ai pas demandé avant, mais tu as mentionné que tu savais vraiment comment aborder cette section du parcours. Qu'est-ce que tu penses du repérage en amont ? Parce que j'ai été vraiment surpris avant la course de 2015. Tu te souviens, on a fait le truc média chez Red Bull et j'étais assis à côté de Chrigel et, tu sais, j'étais juste en admiration devant Chrigel et on discutait avant qu'ils ne commencent l'interview. Je lui ai demandé : « Hé, tu vas... à quel point tu fais du repérage ? Tu vas voir le parcours ? » Et il a répondu : « Pas du tout. Je ne le regarde pas du tout parce que si je le regarde en juin, c'est totalement différent en juillet et je ne veux pas avoir d'idées préconçues. » Ça m'a bluffé parce que moi, j'avais fait énormément de repérage. J'étais très nerveux et j'essayais d'aller partout.

[00:22:48] Je pourrais, mais quel est ton avis là-dessus ?

[00:22:50] **Manuel Nubel:** Ouais, je suis d'accord avec toi. Je veux dire, si tu es Chrigel, il faut dire que c'est un pilote de compétition avec une décennie d'expérience, il a fait de la compétition pendant des décennies avant même de commencer l'X-Alps. Et puis il a fait tous ces épisodes, je peux même les comparer aux quatre épisodes que j'ai faits pour l'X-Alps. J'ai appris énormément sur les Alpes, ce qui aide beaucoup. Et je dirais la même chose : si tu y vas juste une fois et que tu le vois différemment au printemps, puis que tu y es dans des conditions plus stables, ça peut forcément te mener à de mauvaises décisions. Donc si tu veux faire du repérage, je recommanderais de le faire un an plus tôt à la même période, mais là tu ne connais pas l'itinéraire. C'est vraiment difficile et juste très court avant l'X-Alps.

[00:23:38] Et puis, on est aussi occupé par d'autres choses. Du coup, je m'appuie davantage sur les conseils des gens ou sur mes recherches. Par exemple, pour 2015, j'ai étudié beaucoup d'approches vers Monaco qui étaient assez similaires par rapport aux éditions précédentes d'il y a deux ou trois ans. J'avais les journaux de vol et ça m'a beaucoup aidé à naviguer, surtout dans cette zone. Ouais.

[00:24:04] **Gavin McClurg:** parce que c'est vraiment la partie la plus difficile du parcours à mon avis, et comme tu l'as dit, il n'y a nulle part où atterrir. Il y a beaucoup de vent, beaucoup de brise de mer. C'est la seule façon de le faire. Tu as une stabilité de l'espace aérien et tu es épuisé. C'est à la fin de la course. À bien des égards. Enfin, on en arrivera à 2021 quand ils ont changé le parcours, et pour ceux d'entre nous... je pense que pour ceux qui n'étaient pas allés à Monaco, c'était probablement une déception. Mais pour ceux qui y sont allés, j'ai détesté Monaco. Je n'ai pas aimé finir dans la jungle de béton et je me suis fait très entendre à ce sujet. Mais c'est le...

[00:24:36] **Manuel Nubel:** C'est clair. Mais le côté positif, c'est que je veux dire, ça s'appelle Red Bull X-Alps Cross Alps. Bon, il faut traverser les Alpes, et oui, mais tu as raison, c'est sûr. Une fois que tu es là à Monaco après avoir atterri sur le flotteur, ça prend quelques heures et après, tu n'as juste plus envie de sortir. Ouais, c'est clair.

[00:24:55] **Gavin McClurg:** Carrément. D'accord. Alors 2017 a été la première fois, je crois, dans l'histoire de la course, où personne n'a volé pendant une journée. Notre premier jour, il pleuvait à verse et personne n'a volé ce jour-là. Il y a eu beaucoup de course à pied.

[00:25:12] Et donc, je pense que c'est la première fois qu'on est allés vers le sud, vous savez, on est descendus jusqu'en Slovénie. C'est la première fois qu'on a fait un mouvement, vous savez, immédiatement vers le côté sud des Alpes, et c'était un parcours vraiment intéressant avec une météo vraiment mauvaise pour la plupart. Il y a eu beaucoup de bons vols, mais il y a eu beaucoup de surdéveloppement, beaucoup d'orages et beaucoup de fronts de rafales. Donc, c'était un X-Alps beaucoup plus humide qu'en 2015. Mais reparlons de 2017.

[00:25:44] **Manuel Nubel:** Ouais, 2017 était vraiment sympa.

[00:25:49] J'ai passé un très bon moment avec mon équipe, ça coulait vraiment bien et on a passé de bons moments. C'est aussi toujours très important pour moi. Ouais, c'était la même équipe. Elle connaissait tout le monde et peut-être que Sasha était déjà là. Je ne sais pas exactement, la même équipe mais peut-être plus un. Enfin, ils sont tous les mêmes. Il y a toujours des gens qui arrivent et qui rejoignent l'équipe, et peut-être par exemple, je pense que cette année, Blue était aussi là pour la moitié de la course d'aile et on a passé un moment vraiment sympa, vraiment génial.

[00:26:25] Ouais, c'était sympa, mais d'un autre côté, pour pouvoir en profiter tout en prenant de bonnes décisions, et puis vers la fin, j'ai fait un coup de chaleur et on a juste décidé que ce n'était pas bon pour moi. Je devais continuer avec un coup de chaleur, avec la chaleur brutale du Piémont, et donc on a juste décidé qu'il valait mieux que je me retire. Mais d'un autre côté, après, quand on a vu comment les autres pilotes ont fait après notre retrait, ce n'était plus une expérience très agréable. On ne pouvait plus voler. C'était très instable. C'était plein de musiciens pendant la marche.

[00:27:09] Ouais, venteux. Ouais. Et ouais, donc c'était l'une des...

[00:27:14] **Gavin McClurg:** quelques fois où, vous savez, j'ai eu un début vraiment mauvais. On a fait une mauvaise décision en utilisant le pass de nuit la première nuit, j'étais assez fatigué et j'ai fait des erreurs bêtes au début. C'était l'une des rares fois où vous étiez tous devant. Ça a ralenti à cause de la météo et on a eu une chance de rattraper un peu de terrain depuis l'arrière, ce qui était inhabituel. D'habitude, vous savez, Chrigel est devant et il a une meilleure météo tout le long, mais il y avait vraiment du vent. C'était, je crois, la première année où seuls deux personnes ont réussi, Chrigel et Benoit, et puis Paul était à Monaco mais n'a pas fini dans le top 10. Vous avez atteint la plage. Mais oui, c'était une année assez lente, surtout à la fin parce que tout le monde avançait à pied, mais vous aviez un groupe assez sympa, c'était la première fois que je voyais ça et peut-être depuis, vous aviez un beau groupe pendant une bonne partie de la course.

[00:28:08] C'était toi et Ferdy, rappelle-moi qui d'autre... C'était aussi la première année de Simon ? Ouais, Simon peut-être. Je ne me rappelle plus exactement. Mais vous aviez un joli groupe, c'était assez cool, il y avait genre quatre ou cinq d'entre vous qui faisaient beaucoup de vols ensemble. Nick Neyman, je crois, parfois. Nick, oui.

[00:28:24] **Manuel Nubel:** Et tout le temps, il y avait quelqu'un d'autre. Sebastian Huber était aussi parfois avec moi, mais je pense avoir pris une décision vraiment super dont je suis fier. C'est peut-être mon moment fort si on parle des hauts et des bas de 2017. Là, c'était le point de virage. Ouais. On était au Monte Baldo, au lac de Garde, et on a fait cette énorme poussée là-haut jusqu'à 1800 mètres d'altitude, et les terminaux étaient déjà vraiment bons, ils fonctionnaient autour de nous, mais pas au lac de Garde. Et je savais aussi grâce au repérage avant et à la préparation que l'autre côté, San Simone ou Limone ou comment c'est, pas San Simone, Limone ou quoi que ce soit, l'autre côté du lac de Garde est très souvent stable.

[00:29:09] Et aussi, le soleil ne brillait pas parfaitement et si ce côté ne fonctionne pas, on manque d'options, donc on ne peut même pas planer autour des montagnes dans la bonne direction, on ne peut pas atterrir parce que c'est impossible d'atterrir et aussi impossible de repartir. Alors, j'étais là-haut avec Sebastian Huber qui rattrapait son retard pendant que j'attendais, et il y avait Stanislav Meyer et quelqu'un d'autre. Et à Monte Baldo au décollage, ce que je sais aussi par l'aquaplane et d'autres choses. À cette altitude, il y a comme une zone d'atterrissage là-haut de l'autre côté, peut-être 1 km de plané, mais j'ai parlé avec mon supporter et on s'est dit : « Hé, c'est une bonne chose parce que... » pense à un ou deux soleils et Sebastian Huber, ils avaient déjà préparé leur matériel, alors je me suis dit : « Hé, si je suis le premier et qu'ils ont d'autres opinions, ils veulent aller à Limone » et j'ai dit : « Oh, ça marchera là-bas » et je me suis dit : « C'est trop risqué, je manque d'options si ça ne marche pas. Alors si je fais la petite rando, peut-être 250 mètres en bas et de l'autre côté 500 mètres en haut, je peux facilement planer sur la montagne suivante et je peux même atteindre un point de

virage là-bas et j'ai beaucoup plus d'options ensuite, et ce n'est pas si effrayant là-bas parce que je pense que tu atterrisais là... non, c'était Gaspar Petio, toi aussi non, j'ai atterri...

[00:30:55] **Gavin McClurg:** j'ai atterri dans les arbres, j'ai juste marqué le point de virage depuis le sol, j'ai traversé le lac le matin, j'ai grimpé, j'ai pris le point de virage, j'ai traversé le lac en retour mais à ce moment-là, le vent hurlait et je me suis juste coincé dans l'un de ces canyons de l'autre côté, il n'y avait nulle part où atterrir, nulle part où aller, j'ai juste atterri dans les arbres et heureusement, je suis sorti des arbres et j'ai pu continuer, mais c'était vraiment flippant, très violent, il soufflait à 80 km/h, c'était dingue.

[00:31:20] **Manuel Nubel:** je voulais éviter ça, donc on a décidé : « Hé, si je plane sur la montagne suivante, les zones d'atterrissage sont juste à portée de vol ». J'avais un peu peur : si je n'arrivais pas à atteindre ce petit trou dans la forêt, je devrais voler dans la direction complètement opposée et encore plus bas pour trouver la prochaine zone d'atterrissage, et devoir remonter encore plus loin. Alors on s'est dit : « Allez, on a encore le matériel emballé, courons sur ce sentier de 250 mètres, vite, et on remontera de l'autre côté ». On avait deux avantages parce que Sebastian Hooper avait préparé le matériel, donc il ne pouvait pas vraiment... si je réussissais à voler, il m'a dit : « Oh, ça marche bien », il m'aurait peut-être suivi. Et quand on est descendus à pied, j'ai décidé d'aller à Limone. Et quand on a commencé, on a pu monter vraiment bien à 3 000 mètres au-dessus du Lago di Garda.

[00:32:10] C'était vraiment le moment le plus impressionnant. Et ensuite, j'ai fait une traversée énorme et un vol énorme.

[00:32:17] Et l'autre était coincé à Limone.

[00:32:22] Limone est juste sur l'est ?

[00:32:23] **Gavin McClurg:** du côté du lac ? C'est le petit village de l'autre côté ? D'accord. Ouais,

[00:32:28] **Manuel Nubel:** à l'ouest sur le lac, mais c'est le côté sud-est, oui. Désolé, le côté ouest du lac, ouais. Bonne décision, c'est sûr, ouais.

[00:32:36] **Gavin McClurg:** Ah, d'accord, cool. Et après ça, tu as pris plutôt la route du sud ? Tu te rappelles comment Paul a fait ? Il est allé beaucoup plus au sud, dans les Littlefoot Hills. Non, c'était au nord. OK, donc Bellazona, Locarno, cette route ? OK, cool, qui était rapide. Ouais, cool.

[00:32:55] Alors, c'était quoi le point fort, le point faible ? Est-ce que c'était la blessure, ou le fait de devoir se retirer ?

[00:33:01] **Manuel Nubel:** Ouais, ouais. Ouais.

[00:33:03] **Gavin McClurg:** Dis-m'en plus là-dessus. Alors, c'était juste un manque d'électrolytes ou tu étais juste épuisé ? Non,

[00:33:11] **Manuel Nubel:** Je n'en pouvais plus, la nourriture et les boissons ne restaient pas à l'intérieur et j'ai fait de la fièvre et tout ça. Donc la chaleur est fatale, aussi pour la déshydratation et tout le reste. Et là, on s'est dit : d'accord, c'est fini pour maintenant.

[00:33:26] **Gavin McClurg:** Ah, et vous étiez vers Monterosa ou ?

[00:33:31] **Manuel Nubel:** Just notre vallée d'Ostar. Ouais,

[00:33:33] **Gavin McClurg:** Vallée de Monterosa,

[00:33:33] **Manuel Nubel:** presque à plat. Donc ils auraient juste eu une chaleur de dingue en marchant devant moi. OK, j'ai compris, ouais, ouais.

[00:33:41] **Gavin McClurg:** C'était terrible à la fin. Bon, pour rappel à ceux qui écoutent, 2019 était incroyablement chaud et stable à la fin de la course. Les derniers jours étaient, enfin, record. On a eu cette énorme stabilité venant d'Afrique. Je sais que le ciel était rempli de terre et de poussière. Et je me souviens avoir marché à Chamonix. Il faisait 100 degrés au sol et le matin, c'était dingue. Et c'était au même moment que tous ces gens arrivaient au sommet du Mont Blanc. Donc si vous arriviez à passer au-dessus de la stabilité, vous adoriez, comme Toma. Le début de la course était sympa, ensoleillé et facile, mais je n'ai jamais eu de vent.

[00:34:26] Partout où on allait, on pouvait décoller. Non, il n'y avait pas vraiment d'orages. Au milieu de la course, il n'y avait pas de soleil. Mais ça n'a jamais été dangereux, je me souviens que 2019 n'a jamais été dangereux. On a eu une météo intéressante, mais ça n'a jamais été... la plupart des X-Alps ont été parfois vraiment périlleuses, surtout en 2021, mais on y reviendra. Mais 2019 était, était plutôt tranquille à bien des égards.

[00:34:52] **Manuel Nubel:** Ouais, c'est vrai. Je veux dire, le seul danger, c'était peut-être de s'arracher le matos tellement on était en colère contre la stabilité. Oh mon Dieu. Parce que d'un côté, ça ne veut pas dire que tu ne vas pas y arriver. D'un côté, il faisait tellement beau, comme tu dis, pas de vent, beaucoup de soleil, pas d'orages, mais il y avait aussi des thermiques tellement faibles qu'il fallait énormément de patience. Donc ouais, quand on a vu les prévisions, on s'est dit : « Hé, au milieu de la course, on va atteindre Monaco sans problème. Super, super, super. » On a fait une très bonne course. Je me sentais vraiment bien physiquement. Et ouais, c'était une bonne position, je pense, la plupart du temps après cette course. Et ouais, mais puis trois jours avant la fin, il y a eu cette énorme vague de chaleur qui est arrivée.

[00:35:39] Et ce jour-là, même Michael Sanders n'a fait aucun progrès sur les terminaux de la journée, en pleine puissance sous un soleil de plomb au milieu de montagnes à 3500 mètres d'altitude. J'ai beaucoup galéré. Et j'étais l'autre riche, celui qui a heureusement progressé. Mais c'était dingue, niveau stabilité. Et ouais, c'était peut-être mon point bas, ce moment où je me suis dit : « Oh, ça va être vraiment serré. Si le progrès est si lent à cause de la stabilité, même Monaco peut être en danger. » Alors, ouais, c'était... c'était

[00:36:20] **Gavin McClurg:** l'année sans titre, aussi. Je pense que Chrigel était le seul à avoir fini sans titre, ce qui était le sien. C'était le coup de grâce, c'est sûr. Le match était fini là, cette nuit-là. C'était. C'était

[00:36:31] **Manuel Nubel:** c'était un

[00:36:31] **Gavin McClurg:** un vol incroyable de Davos jusqu'à là-bas. Mais je pense que presque tout le monde a fait environ 5000 mètres lors de la journée sans titre. C'était un monstre. La vache. Je l'ai eu. Je suis arrivé là-haut en fin d'après-midi. Il tombait des tonnes de neige, il y avait beaucoup de vent et c'était totalement impossible de décoller. Et je suis arrivé en haut de la zone du télésiège. Et je me suis dit : « Oh, quel bel endroit. Je vais juste dormir ici et passer une nuit merveilleuse. » Et mes supporters me disaient : « Tu ne vas pas dormir là-bas. Tu vas... Tu vas... »

[00:37:01] **Manuel Nubel:** je me suis mis en route

[00:37:01] **Gavin McClurg:** cette colline. Sors et attends une accalmie. Et non, la neige tombe à verse. Il y a du vent. C'est flippant. Je ne veux pas voler. Non, sors. Va dedans. Ils avaient raison. J'ai

[00:37:12] **Manuel Nubel:** hors de la

[00:37:12] **Gavin McClurg:** colline. Mec, ça...

[00:37:13] **Manuel Nubel:** C'était une grosse journée. Ouais, ça l'était. Ouais, j'ai aussi fait 5500 mètres. Je me souviens de cette journée. 5000 mètres. Brutal.

[00:37:22] **Gavin McClurg:** On a commencé à vous appeler le "comeback kid" vers cette période-là. Ou peut-être que c'était ça. Je ne me rappelle plus lequel. Mais vous aviez tendance à avoir des départs plus lents pour ensuite vraiment bien prendre de la vitesse. Et c'était clairement l'une de ces années. Vous avez eu une super fin de course. Et on en reparlera pour le 21 où vous avez fait une fin incroyable. Juste incroyablement rapide. Mais à quoi vous attribuez ça ? Comment vous gérez votre rythme pour avoir l'air de devenir de plus en plus fort au fil de la course ?

[00:37:53] **Manuel Nubel:** Ouais, je pense que je n'ai pas vraiment de problème à prendre des décisions, même si elles blessent mon ego, vous voyez. Par exemple, si je suis en course et que quelqu'un court à côté de moi et me dépasse, je m'en fiche parce que je me demande : est-ce que c'est le bon rythme pour moi ? Est-ce que c'est la bonne vitesse ? Est-ce que c'est la bonne décision ? Et s'ils me dépassent, ça ne me pose aucun problème. Je suis vraiment doué pour garder mon propre rythme, je dirais. Et je pense toujours que la course est tellement longue et on peut le voir à chaque fois, à chaque étape, à la fin. Beaucoup d'erreurs ont été commises par d'autres pilotes. Et ce n'est peut-être pas moi qui les fais. Enfin, c'est sûr qu'il y en a eu deux ou trois étapes.

[00:38:39] Ça ne fonctionnait pas très bien pour moi au début. Et puis à la fin, j'ai eu une chance extraordinaire. Mais au début, j'ai été extraordinairement malchanceux, je dirais. Mais je pense aussi que je garde mon énergie jusqu'à la fin parce qu'il reste encore beaucoup d'opportunités lors des derniers jours. Pour donner tout le pouvoir qu'il vous reste. Et oui, 10 ou 12 jours, c'est long.

[00:39:07] Le point fort de 2019. Le point fort, c'était ce beau vol alors qu'on avait déjà de gros doutes et qu'on savait qu'il nous fallait deux très bonnes journées pour avoir une chance d'atteindre Monaco. Et le premier jour, la veille du dernier jour, j'ai fait un énorme vol cross country de presque St. Hilaire jusqu'à Monaco. J'ai pris le point de virage Monteviso, qui était magnifique. On volait avec Gaspar Petillo. C'était un moment tellement sympa. J'ai adoré la façon dont on a uni nos forces, et le vol était vraiment super. Et puis même le soir, la dernière étape, la toute dernière étape, on a tenu presque jusqu'au coucher du soleil et on savait qu'avec ce vol énorme de 150 kilomètres, on allait pouvoir avoir Monaco et atteindre le dernier jour.

[00:39:58] **Gavin McClurg:** C'est la preuve absolue qu'on n'a pas besoin d'être en pleine forme physique pour concourir dans les X-Alps. C'est remarquable. Je veux dire, il est tellement lent au sol. Il a des genoux bien pires que les miens. Et chaque fois que je suis au sol avec lui, je n'arrive juste pas à tenir son rythme. C'est trop lent. Bon, à plus tard. Et puis, il me dépasse toujours en l'air. C'est un si bon pilote. Ouais. Ça a dû être magnifique de voler avec lui. C'est superbe. Je n'avais jamais volé à travers Le Grave depuis St. Hilaire. J'ai traversé, puis j'ai remonté à pied et j'ai fait un magnifique vol. Presque jusqu'à Brienzone et puis un front de rafales m'a fait atterrir, mais c'était, c'est incroyable, j'ai envie d'aller skier là-bas. C'est une magnifique partie du monde.

[00:40:36] **Manuel Nubel:** Ouais. Je n'avais jamais vu ce paysage avant. Je n'y étais jamais allé et c'était vraiment une super expérience, c'est sûr. Ouais.

[00:40:43] **Gavin McClurg:** C'est là qu'Aaron Durogati était en train de voler et il était tellement fatigué qu'il regardait des vidéos YouTube en plein vol pour rester éveillé.

[00:40:52] D'accord.

[00:40:53] **Manuel Nubel:** Je suis curieux de savoir laquelle.

[00:40:55] **Gavin McClurg:** Ouais. C'est ça. Je sais. Ouais. On veut savoir ça. Alors, avant de passer à 2021. Pour ceux qui nous écoutent et qui sont des débutants, ou qui pensent peut-être faire l'X-Alps après quatre campagnes, qu'est-ce que vous auriez aimé savoir en 2015 et que vous savez maintenant ? Comment, qu'est-ce que vous changeriez en termes d'entraînement, d'approche, d'équipe ou n'importe quoi d'autre ? Hmm. Bonne question.

[00:41:19] **Manuel Nubel:** Je pense qu'en 2015, je n'avais pas vraiment d'idée de la façon dont fonctionnent les phénomènes de vent et aussi les zones protégées. C'est pour ça que j'ai fait cette énorme erreur. En fait, j'ai volé tout le Vantory, ce qui était peut-être sur la ligne, mais sur la ligne la plus courte, mais après, il m'est devenu évident que le vent devait passer par là et je n'avais pas une compréhension aussi bonne. Et en fait, je n'étais même pas très à l'aise à voler dans de hautes montagnes. Je me souviens quand j'étais là dans la vallée de Matta pour prendre le point de virage Matta et j'étais, oh mon Dieu, toutes ces énormes montagnes de 4 000 mètres. J'avais des montagnes de 500 mètres autour de moi. Oh mon Dieu, les glaciers et tout ça. C'est vraiment à couper le souffle.

[00:42:04] Alors quand j'ai pris le point de virage, j'avais un peu l'idée de sortir à nouveau de cette zone, mais très souvent en cross country, je pense qu'il vaut mieux rester dans les hautes montagnes et dans les zones protégées plutôt que de voler vers les grandes vallées où se produisent les forts événements de thermiques. Hmm.

[00:42:23] **Gavin McClurg:** Ouais. J'ai appris ça en 2015 en allant au Matterhorn. Tous ceux qui sont entrés et sont ressortis comme toi se sont fait défoncer, et nous, on est restés en altitude et on a volé vers Burbea, et c'était... c'était intense, c'était chaud. Je crois que Hansa et le Coréen sont entrés dans la vague ce jour-là. C'était tellement fort, mais ça marchait. Ouais, t'as raison. C'est un bon conseil. OK.

[00:42:49] 2021, la météo était dingue, pour beaucoup de gens, c'était flippant. Encore une série d'accidents. C'était super intense. Quelques blessures sérieuses, vous savez, et encore, ils ne publient pas grand-chose là-dessus, mais il y a eu une météo assez effrayante, surtout le jour où Chrigel a fait son grand mouvement de percée. J'allais dans l'autre sens

[00:47:03] **Manuel Nubel:** Le point le plus bas est venu après. En fait, j'avais déjà des problèmes de sommeil avant la course, que j'ai finalement résolu il y a deux ou trois semaines. Je pense que c'est intéressant à dire, mais je pense que c'était juste une question de smog électromagnétique, genre être sensible aux câbles dans les murs, ce que j'ai fini par comprendre. Et oui, donc j'ai eu pendant des années le problème de ne pas être complètement récupéré après avoir dormi, je me sentais vraiment pas bien, même si, enfin, je dormais toute la nuit, mais je me sentais quand même faible et pas bien. Et c'était surtout difficile en 2021 avant la course, et ça m'a aussi sapé les nerfs et, pendant le premier et le deuxième jour, je vomissais souvent quand je marchais, en fait presque tous les matins,

[00:48:01] et j'étais complètement à bout nerveusement. Je n'arrivais même plus à prendre les décisions les plus simples, et du coup, après le deuxième jour, après la descente, je pleurais vraiment beaucoup, j'étais complètement abattu et détruit. Heureusement, mon supporter et surtout ma femme sont venus, ils m'ont serré dans leurs bras et sont restés assis là pendant une demi-heure. Je savais que c'était un super moment de répit, en fait je devrais me dépêcher de remonter, mais je disais juste que je ne pouvais pas, que je ne pouvais pas, que j'étais trop faible et que je n'étais pas à la bonne place ici, que ce n'était pas pour moi, je disais ça tout le temps parce que je n'arrivais pas à gérer. Et là, ils m'ont dit : « Hé, allez, faisons des petits pas, essaie des petites choses, essaie de manger un petit truc et essaie juste de tenir un jour de plus, reste dans la course un jour de plus, reste dans la course un jour de plus ». Et du coup, j'ai tenu d'un jour à l'autre et ça s'est amélioré de jour en jour.

[00:48:55] Et je me suis senti mieux jour après jour, mes nerfs sont revenus et puis, au final, j'ai fait ce retour incroyable que je n'aurais jamais imaginé pouvoir rattraper aussi loin devant après avoir été si loin derrière. Comment ça s'est passé ?

[00:49:10] **Gavin McClurg:** Comment est-ce que tu as réussi à débloquer ça ? Qu'est-ce qui s'est passé ? Parce que je me souviens de certains passages grâce au suivi en direct, mais bon, je me rappelle que je regardais certaines de tes vidéos le soir quand je marchais et tout ça. Je me souviens d'un atterrissage, il y avait beaucoup de vent, et tu atterrissais un peu en arrière, mais je ne sais pas si c'était dans la vallée d'Aoste, mais tu as fait ce vol de là jusqu'à Kronplatz, tu as eu un vol énorme à un moment donné à travers là-bas, c'était juste incroyable.

[00:49:41] **Manuel Nubel:** Ouais, je pense que j'ai pris beaucoup de petites bonnes décisions depuis avant Fiesch. Il y a eu un jour...

[00:49:50] Quand je suis arrivé à Fiesch, j'avais déjà pris une bonne distance sur tous les autres pilotes avec qui j'avais commencé la journée. Le lendemain, au Dente Auge, j'ai pris un peu de distance, mais les deux grosses journées, c'était sans aucun doute après le Mont Blanc. J'ai pris la décision de passer par Aoste, et en fait, j'avais vraiment beaucoup de puissance à ce moment-là. Je roulais vraiment, je ne sais pas, peut-être 25 ou 30 bornes environ pour pouvoir atteindre un décollage qui était bien meilleur à mon avis, mais c'était un énorme effort, et en plus, le décollage était comme mon ascension la plus haute jamais, je crois que c'était 2200 mètres d'altitude, juste pour atteindre un décollage depuis la vallée jusqu'au décollage. Mais on s'est dit : « Hé, ça va être un énorme avantage parce qu'on n'aura pas besoin de faire des traversées du côté sud du Cervin », c'était bien le massif du Monte Rosa, en fait.

[00:50:42] On est arrivés au décollage à temps, je me sentais bien et j'ai fait un beau vol solide autour du massif du Monte Rosa, j'ai lutté contre ces conditions de Föhn de dingue là-bas à Macanagua, Locarno, et j'ai rattrapé beaucoup de monde devant moi. Et puis j'ai atterri ce jour-là dans un événement de vent arrière de fou, ce qui n'a pas représenté un énorme désavantage pour les autres qui sont arrivés peut-être 10, 15 km plus loin. Et puis le lendemain était le jour le plus important où j'ai décollé à côté du point de virage Sant 'Anini, ou est-ce que ça s'appelait Monte Plontini ? Comment s'appelait le point de virage là-bas ? Ouais, j'ai oublié. Je

[00:51:25] **Gavin McClurg:** je pense que c'était celle-là

[00:51:25] **Manuel Nubel:** au-delà de... Ouais, j'ai oublié. Pas Pitskorvash, peu importe. Le haut là-bas. Alors j'ai décollé, et ce n'était pas vraiment facile non plus. Non, toute la journée, ce n'était pas vraiment facile. Et j'ai pris la décision de voler en ligne droite. Il y avait différentes options, et les pilotes devant moi ont aussi pris d'autres options. Et ouais, ça a marché. Il y avait vraiment beaucoup de nuages sombres autour de moi, pas vraiment des nuages sombres menaçants. C'était plutôt comme des nuages d'eau, avec aussi des averses de pluie. Mais je savais que ce n'étaient pas

vraiment des averses de pluie dangereuses. Il y avait beaucoup d'instabilité dans l'air, mais j'ai pu rester en l'air et ouais, parcourir beaucoup de distance pour

[00:52:13] ce qui était en fait la journée de Prunek pour

[00:52:18] Kronplatz. Et ouais, tous les autres pilotes ont fait des petites erreurs et, ouais, même moi je suis passé de la 13e à la 5e position là. Non, 6e position. Tu as fini au sommet ?

[00:52:30] **Gavin McClurg:** atterrir à Kronplatz cette nuit-là ?

[00:52:32] **Manuel Nubel:** Non, malheureusement pas. J'y étais, j'ai volé toute la journée du début à la fin. Et en fin de soirée, je le savais parce que j'avais pris mon pass de nuit, car le lendemain, c'était fini à 11 heures. Je savais que si j'étais capable de planer depuis le Kronplatz ce soir-là, j'avais un énorme avantage, parce que je pourrais planer et marcher toute la nuit vers l'objectif. Et puis le lendemain à 11 heures, bien sûr, je ne m'attendais pas à ce qu'il y ait beaucoup de vols d'ici là. Alors j'ai atterri sur deux montagnes avant le Kronplatz et ensuite j'ai poussé, j'ai dû mettre beaucoup de puissance.

[00:53:17] pour gravir cette montagne, peut-être quelques centaines de mètres, planer vers Kronplatz et ensuite faire un effort à pleine puissance jusqu'à Kronplatz pour arriver juste à temps. Je pense que j'ai décollé à 8h40 et j'avais déjà calculé, pendant que je courais, de combien de temps j'aurais besoin en vitesse de croisière pour planer le maximum de temps dans la bonne direction. Et oui, ça a parfaitement fonctionné. J'étais au sol juste une minute avant la ligne et je savais que les autres, qui étaient juste un peu derrière moi, ne pouvaient pas planer vers le bas. Ce soir-là, bien sûr, tout le monde a pris son pass de nuit, mais je savais que ça ne les aiderait pas beaucoup parce qu'ils peuvent bien sûr monter au Kronplatz, mais la nuit, on peut juste redescendre et courir vers toute cette vallée, ce qui prend quelques heures, donc ils doivent attendre là-haut au Kronplatz jusqu'à ce qu'ils puissent planer le lendemain matin.

[00:54:15] Et je pouvais marcher toute la nuit, donc c'est ce que j'ai fait. Mais à la fin, j'ai dû prendre une décision vraiment difficile parce que j'étais sous Krente, dans la vallée d'Antholz, et je ne savais pas quoi faire avec toute mon équipe parce qu'il y avait cette énorme zone sans décollage devant moi. Je me suis dit : d'accord, soit je cours toute la nuit, ça fera 60 km et je pense 3000 m d'altitude ou 2000 m ou quelque chose comme ça jusqu'au prochain décollage, qui était aussi orienté vers le sud et non vers l'est, soit je décolle, je reste là, je gaspille complètement mon pass de nuit et je décolle le lendemain matin à Krente, que je sais être une montagne cross country parfaite et

[00:55:05] Cette ligne de vol de 40 km, en ligne directe, que je pourrais parcourir en courant toute la nuit sur 60 km, peut bien sûr être parcourue en une heure et demie si on décolle sur une belle zone au bon moment face à l'est. C'était vraiment une décision difficile, mais je me suis dit que, bien sûr, je ne voulais pas gâcher mon passage de nuit et même si je restais bloqué sur l'autre décollage au sud, en attendant que le soleil tourne vers le sud et que l'autre puisse passer au-dessus de moi — ce qui aurait pu arriver dans le pire des cas — j'ai quand même tout essayé, c'était ma raison. Et puis, oui, c'était vraiment une expérience sympa avec ma femme Anastasia, elle fait aussi du trail running et on a marché ou couru toute la nuit ensemble. En fait, je dormais, sans blague, genre je dormais, je marchais et je la tenais par la main ; je fermais les yeux et j'avais vraiment l'impression de dormir en marchant dans cette nuit.

[00:56:02] Et oui, c'était une bonne expérience pour nous et on a réussi à arriver à temps à ce décollage. Et puis, pendant que j'attendais là, parce qu'il était évident que je ne pouvais pas décoller aussi tôt que les autres, soudainement Tobi Großbaczer a plané depuis la montagne de Grumblotz et a trouvé l'entrée à 8 heures du matin, ou même avant 8 heures je crois, c'était tellement tôt. Il a trouvé des termitières et a grimpé jusqu'à Krente où Paul Guschlbauer attendait, et je n'en croyais pas mes yeux. Je me suis dit : « Oh non, maintenant ces deux gars vont se battre l'un contre l'autre et pousser vraiment fort pour me rattraper, donc je dois m'éloigner de ce décollage maintenant, très vite ». Mais heureusement, Tobi s'est posé d'une manière ou d'une autre, il a laissé Paul assez loin derrière.

[00:56:50] peu après, j'ai décollé, trouvé de superbes termitières et j'étais vraiment content. Je me suis dit : « OK, c'est bon, je vais garder cette cinquième position ». Mais il ne restait plus que une demi-heure avant la limite, c'était vraiment court. Puis je me suis retrouvé coincé dans un fjord du nord très fort qui m'a cloué au sol, et j'ai compris que je ne pouvais faire aucun progrès vers le nord, là où je devais aller. Alors, j'ai atterri, j'ai rangé mon matériel et j'ai couru de toutes mes forces parce que Paul était vraiment, vraiment proche. Le vent était très fort et m'arrivait d'une autre

direction, et j'ai juste couru cette montée là-haut avec mon équipe qui venait m'aider, peut-être 6 ou 7 km.

[00:57:37] jusqu'à ce que cette demi-heure soit écoulée et que Paul se rapproche vraiment, vraiment beaucoup. C'était une fin vraiment spectaculaire au final, j'ai juste réussi à ne pas me faire dépasser à nouveau.

[00:57:50] **Gavin McClurg:** C'était une fin à couper le souffle. Je vous suivais sur le tracking en direct et j'avais Paul en 3D, la seule fois où j'ai pu voir ça, d'habitude on n'a pas le temps mais ma course était finie, on était dans le van prêts à partir pour la fête et je regardais ça en me disant : « Oh mon Dieu, il l'a, non il ne l'a pas, il l'a, il l'a ! » C'était tellement serré.

[00:58:15] **Manuel Nubel:** C'était une question de virage, mais bien sûr, il est aussi arrivé dans cette zone où se trouvait le fort fjord nord et alors tout, je pense qu'il m'a aussi dit qu'il était tellement content d'avoir pu atterrir quand la course était finie parce que les conditions étaient tellement dingues là-bas. C'est aussi ce qui rend les X-herps si exigeantes à mon avis : vous devez aller dans une direction où vous devez aller, et pas celle que vous choisissez. Vous devez juste aller vers le stupide fjord nord et vous ne pouvez pas rester dans les zones protégées, et oui, vous poussez chaque mètre pour voir jusqu'où vous pouvez aller, et c'est la différence avec les autres compétitions où vous fixez votre manche là où vous voulez être.

[00:59:00] **Gavin McClurg:** Manu, je suis curieux maintenant qu'il y a le petit à bord : est-ce que ton approche a changé ? Est-ce que c'est différent maintenant ? Si tu faisais la course de 2025, est-ce que ce serait différent ? Est-ce que tu prendrais un niveau de risque différent de celui de 2015, et si oui, est-ce que tu l'attribues au gamin ou à l'âge, pardon ?

[00:59:25] **Manuel Nubel:** Je peux dire avec certitude que j'ai toujours été une personne et un pilote qui aimait vraiment sa vie, et j'ai toujours su que je ne prenais pas de risques fous. Même pour le speed flying ou d'autres choses, je faisais toujours des choses que je pouvais vraiment contrôler. Si j'avais un pressentiment bizarre, j'hésitais souvent et je prenais la décision de "pousser la porte", et parfois je ne pouvais même pas vraiment comprendre ou expliquer pourquoi je faisais ça. J'étais vraiment au début de ma carrière de pilote et j'ai eu du mal parce que j'avais des amis qui étaient juste un peu plus...

[01:00:17] Ils avaient plus de cran et ils faisaient juste les choses, et ça marchait pour eux, et je ne pouvais même pas expliquer pourquoi ça devait être dangereux. Par exemple, essayer de mettre en décrochage, il m'a fallu genre 6 ou 7 ans avant que je le fasse enfin. Je faisais toujours des décrochages, genre 1 ou 2 par an, 1 ou 2 sessions par an, mais ça marchait toujours parfaitement bien. C'était une expérience vraiment sympa, mais à chaque fois que j'essayais de le refaire, juste avant de le faire, j'avais tellement peur que je ne le faisais pas. Je ne pouvais même pas expliquer pourquoi j'avais peur, j'avais juste peur. Et puis je finissais par ne pas le faire parce que je n'arrivais pas à me forcer à me mettre dans une situation que je n'aimais pas. Mais d'un autre côté, cette attitude ou ce sentiment m'a peut-être protégé de situations trop

[01:01:07] trop dangereux, donc je ne sais pas, mais je peux déjà voir mes pensées parfois, même sur des vols en tandem normaux aussi, que j'ai faits par le passé quand Linus était déjà là, quand j'ai pensé à lui — ce que je n'ai bien sûr pas fait avant qu'il ne soit là — donc j'imagine que je serai un peu plus passif qu'avant, c'est sûr.

[01:01:34] **Gavin McClurg:** J'ai toujours bien aimé l'approche de Tom D 'Orlodeau', il semble vraiment le prendre comme une aventure et il est très pragmatique sur le risque, vous savez, il est tout simplement pas prêt à... C'est bizarre, non ? Parce que je trouve que l'état d'esprit, et j'en ai beaucoup parlé dans l'émission, mais l'état d'esprit que vous avez pendant cette course, c'est quelque chose que je ne pourrais jamais imiter à l'entraînement, ça ne vient tout simplement pas. Vous commencez à prendre des risques avec lesquels vous seriez normalement très mal à l'aise, mais pendant la course, vous ne le ressentez pas du tout. Je n'ai jamais eu l'impression d'avoir... je me suis retrouvé dans des situations comme celle dont on parlait à Vars en 2015, où c'était vraiment extrême, mais ce n'était pas parce que je poussais vraiment à fond.

[01:02:25] Je me suis retrouvé dans une situation vraiment hardcore. C'était une journée de vol récréatif parfaite, j'étais juste au mauvais endroit. Ça aurait pu m'arriver n'importe quand en volant, mais en même temps, quand je m'entraîne pour le X-Alps et que je sors exprès les jours où les conditions sont vraiment limites parce que je sais que je dois m'entraîner pour la course et que j'ai vraiment peur... alors que pendant la course, je peux honnêtement dire que je ne me

souviens pas avoir eu vraiment peur. J'ai toujours eu l'impression que quand on en arrive à ce point, on est dans un état d'esprit genre « ouais, c'est génial, envoie » ! C'est marrant, non ? J'en ai parlé avec beaucoup d'autres qui ont fait la course et ils disent tous un peu la même chose : qu'ils ne... enfin, Chrigel a des enfants et il a l'impression de vraiment maîtriser les choses, il s'est entraîné pour ça, il a l'impression de ne pas prendre trop de risques.

[01:03:20] **Manuel Nubel:** Je veux dire, il le prouve depuis tellement d'années sans blessures majeures, donc c'est la preuve qu'il le fait bien, je dirais. Et oui, je serais tout à fait d'accord : dans cette situation où j'ai vraiment eu peur, je ne poussais pas et je prenais cette décision de manière très consciente, en me disant que je vais voler dans l'orage tout le temps. Quand je prenais des risques plus importants, ça finissait par être complètement maîtrisé, mais soudainement, en 2017, j'ai dû y réfléchir parce que j'étais aussi à 14 mètres après ce vol où j'ai vu, en fait, je fais aussi des choses en volant sur mon téléphone, je communique sur WhatsApp, et j'ai aussi regardé à la maison et j'ai vu qu'un énorme front froid arrivait du côté nord, et aussi ce nuage que j'ai vu m'a fait un peu... vraiment loin, mais aussi au-dessus de moi, il y avait ces nuages épars et couverts, et j'ai parlé avec mon équipe de soutien : « Hé, comment est ce front froid ? Ça a l'air vraiment bizarre », et ils ont dit : « Oh non, non, c'est vraiment loin et seulement du côté nord ». Et puis quelques minutes plus tard, j'ai soudainement été balayé. Je veux dire, c'était un truc local, peut-être qu'il y avait dans la vallée, c'était juste à côté de la vallée sur une crête, et dans la vallée il y avait peut-être 40 km/h de vent, donc pas super fou, ou 35 à 40, je volais à peine ou j'étais presque à l'arrêt, en fait.

[01:04:48] mais sur le côté de cette crête, j'ai soudainement chuté, j'ai coulé avec 14 mètres. Je n'avais jamais vécu ça avant et j'ai dû me dire : ah, c'est ça l'expérience dont Gavin m'a parlé, les 80 mètres, c'est comme ça que ça se ressent. Et puis au milieu de la vallée, j'ai eu 3-4 mètres de montée, ce qui n'était pas agréable non plus parce que je me disais : j'espère qu'il n'y aura pas plus de vent. De toute façon, je n'ai fait aucun progrès vers l'avant, j'étais juste là, à monter un peu et à rester immobile dans le vent, donc j'ai fini par faire une spirale vers le bas et j'ai fini par marcher. Et oui, tout ça est arrivé soudainement, on ne s'y attendait pas.

[01:05:29] **Gavin McClurg:** Ouais, ouais, c'était intéressant de rattraper Cody au point de retour suisse. Le premier, j'ai oublié le nom de cet endroit magnifique en sortant du Wharf Pass l'année dernière, en 2021. Fiche ? Non, pas Fiche, avant.

[01:05:48] **Manuel Nubel:** C'était Santis ?

[01:05:51] **Gavin McClurg:** Santis, ouais, il était assis là au décollage et je suis allé le voir, et il avait cette tête. Il avait vécu cette expérience terrible en partant de Lermus que beaucoup de gens ont vécue, avec de gros orages et de la grêle, et il avait l'air d'être un peu à bout mentalement. Il était fini, c'était trop pour lui, tu vois. Je n'ai jamais atteint ce stade dans les X-Ops, j'ai toujours eu l'impression que c'était un risque raisonnable, mais quand on regarde en arrière, on se dit : « Oh, je ne sais pas... »

[01:06:22] **Manuel Nubel:** Ouais, en 2015 par exemple, il y a eu un jour juste avant celui dont je parlais, où je pouvais juger assez bien le vent parce que deux jours avant, c'était aussi une journée très stable et je grattais, comme je l'ai dit, c'était un peu comme une chasse d'eau. J'avais l'impression de voler vraiment bas dans les vallées avec la brise de vallée, d'une colline à une autre, et je n'arrivais tout simplement pas à monter plus haut. J'étais juste, genre, pris dans cette brise de vallée et je progressais, mais c'était tout le temps avec du vent fort et dans des zones pas vraiment praticables pour l'atterrissage. Et une fois, je me souviens où je planais vraiment vers cette...

[01:07:07] une crête de soaring, ce qui était bien dans la brise de vallée. J'étais si bas en l'atteignant que je savais que si je ne montais pas, il n'y aurait pas d'atterrissage, et le vent était si fort que... je veux dire, j'étais à peine à 30 mètres environ, j'étais à 30 mètres au-dessus du fond de la vallée et je savais que ça marcherait parce que le vent était très fort, mais je savais que si je perdais beaucoup de hauteur avant de l'atteindre et que je n'atteignais pas la montagne ou la crête, alors je devais atterrir en position debout dans un vent fort et il y avait des obstacles partout autour de moi. Donc ces situations étaient certainement bien plus stressantes et effrayantes que le lendemain où j'ai vu : « Ah ok, derrière moi il y a un énorme champ, je vole à 30 kilomètres par heure en arrière », mais je veux dire, je ne suis pas emporté. J'étais déjà assez bas à ce stade, donc je me suis dit : « Ok, je dois juste faire attention à ne pas être projeté sur ce champ. Je vois dans l'herbe en bas que le vent là-bas n'est certainement pas assez fou pour que je me blesse à l'atterrissage, même si je vole en arrière », donc je me suis dit : « Ok, je fais une spirale devant le champ et ensuite je mets les freins et je vole en

arrière dans le champ ».

[01:08:11] Ça semblait plutôt maîtrisé en fait, même si ça paraît dingue.

[01:08:15] **Gavin McClurg:** Ouais, tellement de bonnes histoires Manu, merci de les partager pour la cinquième ou sixième fois maintenant. Je pense que celle-ci a marché, mon pote, mais j'apprécie. C'est génial de voir ton sourire, c'est super de revivre tous ces moments spéciaux. Je suis content pour toi et ta nouvelle famille, et j'ai hâte de peut-être te voir en 25. Merci mon pote, c'était sympa. Ouais.

[01:08:40] **Manuel Nubel:** Merci à toi aussi, c'était toujours un plaisir. On pourra le refaire plusieurs fois avec toi, c'est toujours super.

[01:08:49] C'est toujours bien en fait, quand on n'a pas fait l'enregistrement, ça ne marchait pas. Je me disais que tu ne peux jamais le dire à nouveau, genre c'est tellement authentique ou tellement comme tu te sens quand tu le fais, tu le dis la première fois, mais ça ne devient jamais lassant.

[01:09:06] **Gavin McClurg:** ça ne devient jamais vieux, c'est une course géniale, merci mon pote.

[01:09:09] **Manuel Nubel:** Ouais, merci à toi aussi, et on souhaite bonne chance à tous les autres pilotes. Hé, je suis vraiment curieux de savoir ce que ça fait la première fois de juste regarder et de suivre en direct, avec plein d'amis pour qui je vais encourager, et ouais, oh.

[01:09:23] **Gavin McClurg:** Je ne sais pas si ça va être de la torture ou si ça va être amusant, je n'en suis pas sûr. Mais ouais, moi non plus. J'y ai beaucoup pensé, ça va être passionnant, ça l'est toujours. Merci mec, si tu trouves Cloud Based Mayhem utile, tu peux nous soutenir de plein de façons différentes. Tu peux nous donner une note sur iTunes ou Stitcher, ou peu importe comment tu écoutes ton podcast, ça aide beaucoup à faire connaître l'émission. Tu peux en parler sur ton propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux, tu peux en discuter en allant au lancement avec tes amis pilotes. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette façon et, bien sûr, tu peux 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 tu peux nous soutenir financièrement, tout ce qu'on a jamais demandé, c'est un dollar par émission, et tu peux le faire via un don unique sur PayPal ou en mettant en place un service d'abonnement qui te facturera chaque émission qui sort. On publie une nouvelle émission toutes les deux semaines, donc...

[01:10:19] Par exemple, si vous donnez un dollar par épisode, ça revient à environ 25 \$ par an toutes les deux semaines, donc 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 pour plein de raisons différentes, et comme je l'ai dit plusieurs fois dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission, et je veux aussi que vous sachiez que ce sont des conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce sont juste 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, donc j'espère que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous y trouverez les liens pour nous soutenir. Vous pouvez le faire via patreon.com/cloudbasedmayhem si vous voulez un abonnement récurrent, ou vous pouvez aussi le faire directement sur le site web. On a essayé de rendre ça très simple, et cela vous donnera accès à tout le contenu bonus, aux petits vidéocasts que nous faisons et aux petits extra que nous trouvons dans les conversations qui n'entrent pas dans l'émission principale mais que nous pensons que vous devriez entendre.

[01:11:19] on ne met rien de tout ça derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir, dites-le-moi et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie, et j'espère qu'un jour vous serez en mesure de nous soutenir, mais vous trouverez tout 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 Cloudbasedmayhem — des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi — vous devriez déjà être prêts. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant. Merci infiniment de nous avoir écoutés, j'apprécie vraiment votre soutien et on se voit au prochain épisode. Merci.

[01:11:58] vous

Deutsch

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

Show notes

Manuel Nubel hat seit 2015 an vier Red Bull X-Alps teilgenommen. Bei Team USA 1 nennen wir ihn den Comeback-Kid. Er startet oft in der Mitte oder im hinteren Teil des Feldes, wird aber im Laufe des Rennens stärker und geschickter. Wir drehen die Uhr zurück auf 2015, sein erstes Rennen, und erfahren die Hintergrundgeschichte des Sturzes in einen Baum auf seinem Weg nach Monaco und die darauffolgende Komik, die Höhen und Tiefen seiner Kampagnen (zum Beispiel den Abbruch wegen Erschöpfung im Jahr 2017 und eine Reihe magischer Züge im Jahr 2021, die ihn in den letzten Tagen des Rennens von Platz 16 auf Platz 6 katapultierten) und seine Entscheidung, 2023 nicht anzutreten, aber warum wir ihn 2025 vielleicht wiedersehen könnten.

Der Beitrag zu Episode 190- A Walk (and Fly) down memory lane with Manuel Nubel (Ger 1) erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:09] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen, willkommen zu einer weiteren Episode von Cloud Based Mayhem. Diese hat viel Zeit gekostet. Wir haben es mit dem Audio aus verschiedenen Gründen mehrmals mit Manu Neubel, Germany 1, versucht und gescheitert – für den gesamten Zeitraum, in dem er von 2015 bis 2021 gestartet ist, genau wie ich. Wir haben also vier Rennen zusammen bestritten, wir sind beide gleichzeitig gestartet, und ich wollte mehr von diesen Rückblicken mit den X-Alps machen, mit Legenden wie Manu. Letzte Woche haben wir es versucht, es hat nicht funktioniert, heute haben wir es ein paar Mal probiert, es hat nicht funktioniert, aber endlich hat es geklappt. Hier gibt es also einige wirklich lustige Geschichten von Germany 1, von Manu, und er hat gerade einen kleinen Jungen bekommen, daher macht er dieses Jahr beim Rennen 2023 auch eine Pause, er und ich werden von der Seitenlinie aus zuschauen.

[00:00:57] Aber ja, wir teilen einige lustige Erinnerungen, einige tolle Höhen und Tiefen aus dem Rennen, und das sowohl gemeinsam als auch getrennt, und ich glaube, das wird dir richtig Spaß machen. Also, ohne weitere Umschweife, viel Spaß bei diesem wirklich unterhaltsamen Gespräch mit meinem Freund Manuel Neubel, Germany 1. Prost.

[00:01:21] Manu, das ist ja der Wahnsinn, Mann. Ich bin froh, dass wir beide noch lächeln, wir werden Spaß damit haben, das verspreche ich dir. Mann, wir haben echt Pech mit unseren Aufnahmen. Wir haben es vor zwei Jahren versucht, das hat nicht geklappt. Wir haben es vor einer Woche versucht, das hat nicht geklappt. Wir haben den ganzen Morgen versucht, es funktioniert nicht, aber jetzt wird es klappen. Jetzt wird es klappen.

[00:01:37] **Manuel Nubel:** Ja, ich würde sagen, wir sind jetzt professionelle Aufnahmemacher. Danke, dass ich hier sein darf, und hoffen wir mal, dass wir dieses Mal ein schönes, glückliches Ende haben.

[00:01:46] **Gavin McClurg:** Ja, und wir haben gerade beim letzten Versuch darüber gesprochen, wie man mit Pech umgehen muss, besonders bei den X-Alps. Wir hatten beide mal Pech und mal Glück. Also freue ich mich darauf, mit dir über deine X-Alps-Kampagnen zu sprechen. Wir haben beide das Gleiche gemacht. Wir haben 2015 zusammen angefangen und wir haben beide aufgehört, zumindest vielleicht vorübergehend, oder vielleicht nicht, mal sehen. Aber 2021 machen wir beide dieses Mal eine Pause. Als wir vor einer Woche es versucht haben, konnte ich dein neues kleines Teil sehen. Ich nehme an, lass uns alle auf den neuesten Stand bringen, bevor wir zu den X-Alps kommen. Bring alle kurz auf den Stand, was in deinem Leben so los ist und warum du dieses Jahr nicht mitmachst?

[00:02:26] **Manuel Nubel:** Ja, ich bin ein Out-Professional. Ich bin ein Out-Professional-Recorder und bin gerade extrem beschäftigt mit dem Aufnehmen von Interviews. Ich habe also keine Zeit für das X-Alps-Training.

[00:02:35] Nein, nur Spaß. Nein, ja, mein kleiner Sohn Linus ist hier, und ich bin wirklich froh, dass ich mich dazu entschieden habe, die volle Zeit mit ihm und meiner Frau Anastasia zu verbringen. Und ja, wir haben keine Familie in der Nähe, also ist es wirklich, wow. Als ich die Entscheidung getroffen habe, habe ich schon mit etwas gerechnet, aber

jetzt ist es noch mehr Zeit, aber andererseits ist es auch so schön, den kleinen Jungen zu haben, und ich bereue diese Entscheidung keine Sekunde. Also bin ich total glücklich, dass ich nicht unter dem Druck stehe, an X-Alps teilzunehmen und dafür zu handeln. Und gleichzeitig hätte ich immer das Gefühl gehabt, meine Familie zu Hause allein zu lassen.

[00:03:22] Und ja, das kann echt an den Nerven zehren.

[00:03:27] Ja, ich hätte dann keine klare Einstellung für das Training und vielleicht auch nicht für den Wettkampf.

[00:03:32] **Gavin McClurg:** Ja, ja. Ich denke, das hast du schon gelernt, auch wenn dein Sohn noch winzig ist, aber Mann, die verändern sich schnell. Und das war das große Thema für mich. Fallon wurde direkt nach den X-Alps 2017 geboren. Tatsächlich hatten wir ein ganzes Protokoll dafür, falls Maddie wieder in den Staaten zu Hause wäre, offensichtlich, aber falls sie vorzeitig in die Wehen käme, musste mein Team entscheiden: Okay, wir werden es ihm sagen. Wir werden es ihm nicht sagen.

[00:03:59] Wir werden es ihm nicht sagen.

[00:04:27] Das ist ja viel. Also, ich applaudiere dir dafür. Ich nehme an, du bist für 2025 vielleicht noch ein „Vielleicht“? Denkst du eher so: Mal sehen, wie es läuft?

[00:04:36] **Manuel Nubel:** Ja, das habe ich definitiv im Kopf. Und ja, ich dachte mir auch, jetzt ist es die Zeit, in der er noch so jung ist und noch nicht alleine laufen kann, dann ist es noch mehr oder vielleicht auch anders. Aber wenn er etwas älter ist und vielleicht, ja, sogar zum Support-Team stoßen könnte, mal sehen, ich weiß nicht, in zwei Jahren. Aber ja, wir sind offen für alles. Und ich liebe X-Alps immer noch. Ich liebe das Training immer noch. Ich liebe immer noch alles, was mit der Anwendung von X-Alps kombiniert wird. Also habe ich das definitiv im Kopf. Und es ist sicher nur eine vorübergehende Sache. Aber mal sehen, wie die Welt in zwei Jahren aussieht. Ich bin ziemlich viel grauer als du, Manu. Aber wie alt bist du eigentlich?

[00:05:22] Schau mal zur Seite. Ich bekomme schon richtig viele graue Haare. Es kommt. Ich bin 35. 35.

[00:05:29] **Gavin McClurg:** Okay. Also, das war, weißt du, du bist jünger als... ich meine, mein erstes X-Alps war, ich glaube, ich war 42. Ja, 42. Du hast also noch jede Menge Zeit. Kein Problem.

[00:05:38] **Manuel Nubel:** Ich denke auch so, ja. Solange mein Körper mir nichts anderes sagt und ich noch motiviert bin, ja. Cool.

[00:05:48] **Gavin McClurg:** Nun, ihr wisst ja, wir haben das vor einer Woche schon gemacht, also wisst ihr das alles, aber nur um die Hörer kurz daran zu erinnern: Im Grunde werden wir in die Vergangenheit zurückkehren. Wir werden die Höhen und Tiefen eurer Etappen ab 2015 Revue passieren lassen. Das war, soweit ich weiß, das erste Jahr, in dem es den Prolog gab. Ja. Und wir waren noch oben in Fuscial, AMC für den Prolog. Wir hatten schreckliches Wetter. Es war sehr, sehr heiß. Ich glaube, in den ersten drei Tagen des Rennens gab es Rekordhitze. Und wisst ihr, alle X-Alps werden in meinem Kopf zumindest größtenteils vom Prolog bestimmt. Und sie sind alle aufgrund des Wetters sehr unterschiedlich. Das war noch damals, als wir Anfang Juli starteten und nicht jetzt.

[00:06:34] Es war eher Anfang Juni. Aber das Rennen 2015 wurde vom Wind bestimmt. Damals war es so lang wie noch nie zuvor. Wir sind immer noch in Monaco gelandet. Wir sind ein paar Mal über die Alpen hin und her gesprungen. Ich glaube, es waren fast 1200 Kilometer. Aber der Wind war wirklich stark. Nicht an den ersten paar Tagen, da war es wunderschön. Und dann gab es einen kleinen Wolkenbruch. Es gab viele Unfälle. Wisst ihr, die veröffentlichen die schlechten Dinge nie wirklich. Aber Toma kam ziemlich nah an den Tod heran. Tom wurde aus einem Baum gerettet. Ja, er hat sich das Gesicht aufgerissen. Er landete in 100 Meilen pro Stunde Wind. Michael Vichy hat seinen Rettungsschirm ausgelöst, landete in einem See und ist fast ertrunken. Oh,

[00:07:15] **Manuel Nubel:** das war gruselig. Das war

[00:07:17] **Gavin McClurg:** gruselig. Seine Geschichte, Mann. Ich hatte ihn schon im Podcast. Oh Gott, schrecklich. Michael Gebhardt sagte gerade, genug, zu viel Wind. Ja. Es gab viel Wind, aber auch viel Fliegen. Ich glaube, Chrigel kam in acht Tagen an. Ich brauchte 10. Du warst direkt hinter mir auf Platz neun. Und so hatten du und ich am Ende ein

gutes Rennen. Davon werden wir gleich hören. Aber ja, es war die Rookie-Saison für uns beide. Und ich würde gerne ein paar Highlights hören und vielleicht von einer schwierigen Phase erzählen, die anhielt. Ich weiß, dass es an einem Punkt einige Bienen gab.

[00:07:56] Verderst es nicht. Nein, nein.

[00:08:01] **Manuel Nubel:** Vielleicht. Ich habe darüber nachgedacht.

[00:08:04] Okay. Ja. Das Gute ist, wenn du die Dinge zwei oder drei Mal aufnimmst, kannst du später noch Sachen ergänzen, die du den Leuten nicht erzählt hast. Und gerade als du von dem Wind erzählt hast, habe ich letztes Mal diese Erfahrung komplett vergessen. Da gab es diesen einen Tag, an dem ich ernsthaft – und nicht nur ein bisschen – mit 33 Kilometern pro Stunde rückwärts geflogen bin. Ich war in diesem Tal, da war diese Lücke direkt neben Prius oder so einer Gegend. Da ist ein riesiger See, wo es normalerweise viel Wind gibt. Aber an diesem Tag war es verrückt. Und

[00:08:39] **Gavin McClurg:** das Gute ist.

[00:08:41] **Manuel Nubel:** Und der große See

[00:08:42] **Gavin McClurg:** unten bei Gap. Ja. Oh Mann, da bin ich voll reingekracht. Das ist der heftigste Absturz, den ich je erlebt habe.

[00:08:50] **Manuel Nubel:** Ja, ich glaube, mein Freund Fabi ist jetzt enttäuscht, dass ich mir den Namen nicht mehr merken kann, weil er dort fliegt. Und ich bin danach auch dort geflogen. Er hat mir alles erklärt, wie diese Gegend funktioniert. Aber ja, an diesem Tag hatte ich keine Ahnung. Ich habe einen Fehler gemacht oder meine Intuition hat da einfach nicht funktioniert. Ich bin dann plötzlich total verrückt geflogen, so als wäre ich ein, zwei Kilometer rückwärts im Tal. Aber das Gute war, wie du in dieser Episode von 2015 trainiert hast, mit diesem ganzen Wind: Ich hatte in dieser Situation eigentlich keine Angst, weil ich ein riesiges Feld hinter mir sehen konnte. Und ich konnte es wirklich einschätzen. Aber in den Tagen vor diesem Tag hatte ich ein sehr gutes Gefühl dafür, wie der Wind direkt am Boden war. Also konnte ich wirklich einschätzen, dass es am Boden nicht so verrückt war.

[00:09:36] Als ich landete, war ich vielleicht fünf bis zehn Kilometer rückwärts geflogen. Und da war ein riesiges Feld, vor dem wir eigentlich spiralförmig nach unten geflogen sind, damit ich es nicht verpasse. Und ja, und dann dachte ich, ich wäre der härteste Typ hier im Rennen. Und dann traf ich dich und du sagtest mir so 80 Meter pro Sekunde Sinkrate, wie, keine Chance. Hey, der beschleunigt. Ich habe Chrigel gefragt, eigentlich habe ich dir diese Geschichte nicht erzählt. Ich habe Chrigel gefragt und gesagt so: Hey, Gavin hat mir gesagt, 80 Meter Sinkrate. Komm schon. Ich meine, er beschleunigt ein bisschen, oder? Und er sagte, nein, an diesem Tag hatte ich 25 Meter Sinkrate. Und ich war so, was?

[00:10:14] Okay. Ja. Dieser Tag war verrückt. Ja. Die Leute haben

[00:10:19] **Gavin McClurg:** Ich habe die Geschichte gehört, aber ich erinnere mich noch, wie wir ein paar Tage später in Monaco saßen und alle unsere Horrorgeschichten erzählt haben – Aaron, Paul und alle anderen hatten diese Albtraumgeschichten von verrückten Erlebnissen, wie zum Beispiel, wie Andra fast von seinem Supporter umgebracht wurde. Damals durfte man noch zusammen fliegen, aber an diesem Tag, und es war in Vars, hatte ich so einen Moment. Es war wunderschön. Es war unglaublich. Ich holte die Jungs vor mir auf. Ich dachte, alles wäre perfekt. Und plötzlich war ich in diesem ganzen Wind, genau da, wo du gerade davon redest. Ich habe versucht, über die Bar zu fliegen. Da ist eine Insel und ich bin da reingekommen und bin dann abgetaucht, weil ich nicht checken konnte, was da gerade passiert. Und als ich wieder abgefahren bin, war alles okay. Das lag daran, dass ich im Lee war. Das habe ich gar nicht gemerkt.

[00:11:05] Und sobald ich versucht habe, durch diese Klippe zu kommen, wurde ich einfach aus der Luft geschleudert. Und da waren buchstäblich diese Teiche für die Beschneigung. Und ich dachte, das ist mein einziger Weg zu überleben. Ich muss zum Teich kommen und dann mache ich einen Fullstall in den Teich. Wenigstens lande ich im Wasser. Aber später habe ich in mein Tracklog geschaut, es waren 20 Meter Tiefe. Ich hatte danach fast einen Zusammenbruch. Ich fing an zu kriechen. Mir ging es völlig gut, ich bin gut gelandet, aber ich dachte mir nur, Mann, das ist jetzt zu viel. Das ist zu viel. Ich kann

[00:11:42] **Manuel Nubel:** Stellt euch das mal vor.

[00:11:44] Ja. Und, ähm, was die Höhen und Tiefen angeht – das war nur eine Geschichte, über die ich später dachte: Hey, es ist wichtig oder interessant, das zu erzählen, aber, äh ja, die Höhen und Tiefen, ganz sicher, die, die Höhen und Tiefen begannen, äh, schon vor dem Rennen, als ich mir die Kniescheibe nur, äh, weniger als vier Monate vor dem Rennen brach. Und ich hatte dieses riesige Metallteil, das ein, zwei Zentimeter aus meiner Kniescheibe herausragte. Und eigentlich sagten alle, alle Ärzte so: Vergiss es. Die Prüfungen sind für dich definitiv vorbei. Äh, und dann habe ich nur gesagt: Okay, das klingt wirklich eindeutig, dass ich keine Chance habe. Es sah auch, es ergab keinen Sinn, dass, äh, meine ganze Kniescheibensehne voll mit einem Metallteil war und, äh, ja.

[00:12:30] Und auch, ja, nicht nur ein Metallstück, sogar noch mehr. Also dachte ich mir so, okay, aber ich will das Beste daraus machen. Also lass uns versuchen, am Rennen teilzunehmen und vielleicht nach ein oder zwei Tagen abbrechen, aber zumindest habe ich irgendwelche Informationen oder Erfahrungen für die nächste Etappe, um dort sicher besser zu sein. Das wird keine schlechte Sache sein, solange ich mir mein Knie nicht für die kommenden Jahre richtig schädige. Also, ja, ich habe diese Entscheidung mit meiner Unterstützung getroffen und dann hat es mich bis nach Monaco gebracht, was natürlich absolut traumhaft war. Aber bevor ich Monaco erreichte, gab es wieder einen Albtraum, was der zweite Tiefpunkt war.

[00:13:16] Und das war wirklich nur ein Teil von vielen, vielen kleinen Dingen, die schiefgelaufen sind. Es fing damit an, dass ich eine dumme Entscheidung getroffen habe, wirklich knapp. Ich konnte sogar schon sehen, dass das Meer von Monaco wirklich gut vorbereitet war und genau wusste, welche Linie ich fliegen würde. Aber diese Zirkuswolken vor den Stufen oder – und deshalb habe ich gekämpft, als müsste ich Gavin vor mir erreichen, der auf das Ziel zusteuert, und das zu erwischen. Nein, eigentlich wusste ich das nicht. Ich dachte, du wärst schon im Ziel. Und dann hat die Zirkuswolke schon eine Kurve gemacht, die super schwach war, und ich musste über einen kleinen Grat, um ins nächste Tal zu kommen.

[00:14:03] Und es war so eine Sache, dass ich vielleicht 200 Meter über dem Grat war, und dann habe ich versucht, über den Grat dorthin zu gleiten, und plötzlich hatte ich Gegenwind und Sinkflug. Und es waren ein paar Sekunden, in denen ich dachte: Oh, das wird sehr knapp, oh, das wird super knapp. Und dann dachte ich: Oh, ich schaffe das nicht, aber ich habe trotzdem weiter Richtung Grat gedrückt. Und vielleicht drei, vier Sekunden später sagte ich: Oh, ich schaffe es nicht. Und da sind überall Bäume in dieser schrecklichen Landschaft von Monaco. Also habe ich mich umgedreht und gemerkt: Oh, Mist, ich bin jetzt echt tief für dieses Plateau, um es überhaupt noch zurück zur Thermik zu schaffen. Und ich hatte Rückenwind und immer noch viel Sinkflug, und innerhalb von vielleicht fünf bis zehn Metern bin ich in die Bäume gesunken, und das wirklich mit ordentlich Wucht, eigentlich.

[00:14:47] Und da begann der Albtraum. Ich hing eine sehr lange Zeit im Baum und konnte meinen Supporter nicht erreichen, bis ich plötzlich den Notfallknopf an der Garmin drückte – nur um ihnen zu sagen, dass es mir gut geht, ich aber im Baum hänge. Dann konnte ich plötzlich mit ihnen kommunizieren und sagte so etwas wie: Bitte, keinen Hubschrauber. Plötzlich kam ein Hubschrauber und es dauerte, um es ein bisschen abzukürzen, fünf Stunden, um aus dem Baum zu kommen, was vielleicht eine Stunde gedauert hätte. Und alleine dann einen Pfad oder so zu finden, war echt hart. Überall waren Dornen und nur kleine Pfade, die vielleicht von Wildschweinen oder Schweinen oder was auch immer entstanden waren, auf denen ich mich durchgekämpft habe, um irgendeine Chance zu haben, meinen Supporter zu erreichen.

[00:15:35] Und nach fünf Stunden haben wir es geschafft. Und nachdem wir mit dem Meet-Direktor gesprochen hatten, dachten wir uns so: Okay, jetzt ist es nur noch ein Spaziergang zum Ziel. Gavin ist sowieso vor mir außer Reichweite, und Nick Naden ist hinter mir. Er sollte mich nicht mehr erreichen können. So einfach. Wir sind einfach die ganze Nacht gelaufen, und es wird einfach sein. Ich hätte sogar meinen Gleitschirm in den Bäumen lassen und einen anderen Gleitschirm nur als Ballast nehmen können, um die letzten Meter zu schaffen. Aber dann fing der eigentliche Albtraum erst an. Plötzlich funktionierte mein Live-Tracking nicht mehr. Dann kam ein Läufer und gab mir ein neues Live-Tracking-Gerät, das immer noch nicht funktionierte. Dann, mitten in der Nacht, traf ich diese – oder wir trafen die Entscheidung, dass ich eine kleine Abkürzung nehme, was ich letztendlich nicht tat. Ich habe mich komplett verlaufen und konnte nicht kommunizieren, weil mein – oder ich konnte kommunizieren, hatte aber kein Internet.

[00:16:24] Ich konnte also nur mit meinem Supporter telefonieren. Und es war eher so: Wo bist du? Ja, ich bin hier auf der Straße und sehe Lichter. Und ja, die linke Kurve. Ah, ja, das ergibt Sinn. Also musst du vielleicht nach rechts oder links.

[00:16:37] Und dann hat mein Garmin-Backupgerät nicht funktioniert, weil ein Luftraumfehler genau die Karten versteckt hat. In diesem Bereich konnte ich mein Internet nicht aufladen, weil mein Anbieter einen Fehler und eine Fehlfunktion hatte. Um es kurz zu machen, gab es überhaupt keine Beschleunigung, einfach so. Und dann, als ich Monaco endlich um 5 Uhr erreichte, dachten wir, ich würde es gegen 1 Uhr schaffen. Und dann plötzlich um 5 Uhr morgens, nach endlosen Höhenmetern, habe ich es erreicht. Und ich dachte mir so, jetzt hab ich es wirklich geschafft. Das ganze Pech ist jetzt vorbei. Ich habe das Ziel erreicht. Bis zum nächsten Morgen kann nichts mehr passieren, als um 11 Uhr, ich, oh nein, eigentlich ein bisschen früher. Ja, nein, 11 Uhr, ich konnte bis 11 Uhr schlafen.

[00:17:23] Und dann stand ich auf. Und das Erste, was man vielleicht nach dem Schlafen tun muss, ist, ein bisschen leichter zu werden. Und ich bin einfach losgegangen, bin über einige riesige Felsen gesprungen. Und ja, hab da für zwei, drei Sekunden mein Ding gemacht. Und plötzlich hat mich irgendwas am Hintern gestochen. Und ich hab nur versucht zu fliehen. Also hab ich mein Zeug direkt neben dem Bienenstock gemacht. Weißt du? Ich bin hängen geblieben. Ich hab drei Stiche ins Bein bekommen. Ich hab einfach... Die Bienen waren so wie, was sind

[00:17:52] **Gavin McClurg:** Was machst du da, Mann? Was machst du mit unserem Zuhause? Ja.

[00:17:57] **Manuel Nubel:** Und ich dachte mir echt so: Okay, ich werde nicht bis zum See fliegen. Das ist zum Meer. Das ist viel zu weit, ich bin verloren. Und es ist so gruselig, all diese Sachen. Ich hab jetzt echt Angst. Aber am Ende habe ich es geschafft. Und dann hörte das Pech endlich auf.

[00:18:15] **Gavin McClurg:** Weißt du, ich habe dir das schon erzählt, als wir uns letzte Woche gesprochen haben. Aber ich will es nochmal sagen, weil es so lustig war. Aber an diesem Morgen hatten wir diese, wir bekamen diesen tollen Tipp von jemandem aus Australien, der uns einfach nur beobachtet hat. Und wir haben denselben Mist mit der Abkürzung gemacht, den du gemacht hast. Es war schrecklich. Wir haben uns komplett verlaufen. Und Ben war einfach völlig fertig, weil er so wütend auf sich selbst war, weil wir den Trail nicht finden konnten. Er hat sich einfach diese Dornen aus dem Boden gerissen. Und schließlich kamen wir zu diesem Startpunkt. Wir hatten kein Wasser. Es war heiß. Ich war völlig neben der Spur. Ich hatte keine Kraft mehr zum Fliegen. Und ich hab es vermässelt. Die Wolke hat den Weg gezeigt. Aber ich hatte Angst, vom Ziel wegzufiegen und tiefer in die Berge vorzudringen. Also habe ich versucht, geradeaus zu gehen. Und ich habe 5 Kilometer geschafft. Es war eine komplette Verschwendung von Energie. Und ich bin gelandet. Und das Live-Tracking hat gezeigt, dass ich 3 Kilometer entfernt war.

[00:19:01] Aber die Route war 14 Kilometer lang. Und es gab 900 Höhenmeter zu überwinden. Und ich bin einfach zusammengebrochen. Und Bruce hat mich eingeholt. Und er sagt: Okay, hier ist etwas zu essen. Mach weiter. Und ich sagte: Nein, ich kann nicht. Ich bin fertig. Und er sagte: Wirklich? Du wirst 14 Kilometer vom Ziel entfernt aufhören. Du bist fertig. Und er hat mich wieder in Schwung gebracht. Und das war gut. Aber ich war einfach so langsam. Ich bin kaum den Hügel hochgekommen. Und etwa auf halber Höhe ruft er mich an und sagt: Du musst laufen. Du musst laufen, Mann. Wer ist in der Luft? Der wird dich schlagen, weißt du? Und ich sah: Wirklich? Oh mein Gott. Keine Chance. Weil ich Ferdy nicht einholen wollte. Ferdy war schon drin. Und deshalb hatte ich keinen Grund zu rennen. Und also fange ich an, den Hügel irgendwie zu joggen. Und ich schwitze wie ein Wasserfall.

[00:19:46] Ich bin völlig verschwitzt. Und ich bin so erschöpft. Und meine Füße sind am Ende. Und dann hat mich Bruce etwa eine halbe Stunde später wieder angerufen. Und er sagte: Ja, nein, alles gut. Du kannst langsam gehen. Er ist in einen Baum gestürzt.

[00:19:57] Aber ich kannte die ganze Vorgeschichte nie. Ich wusste nicht, dass das so ein Albtraum war. Das ist verrückt.

[00:20:03] **Manuel Nubel:** Ich bin sicher, du fällst. Geht es ihm gut? Oh, das ist echt. Oh, ja. Das war der

[00:20:09] **Gavin McClurg:** das war das Erste, woran ich gedacht habe. Ja, auf jeden Fall. Oh, geht es ihm gut? Nein, nein, nicht wirklich.

[00:20:12] **Manuel Nubel:** Absolut.

[00:20:14] Aber ja. Am Ende. Hey, es war so ein schönes Rennen. Und so viele Leute auch. Die Leute wissen vielleicht nicht die Geschichte von Stefan Cooper, der im Zoo der Fürstin von Monaco gelandet ist. Und er... genau. Als er landete, sagte er so: „Oh, da ist ein schönes Feld“, was eigentlich ein Luftraum war, für den er die Strafe bekam. Er landete da auf dem Feld in Monaco. Und dann kam ein Elefant aus dem Bus. Und er dachte sich so: „Oh, Mist. Habe ich die Überquerung Richtung Afrika verpasst? Oder wo bin ich?“ Das ist es, was du sagst.

[00:20:47] **Gavin McClurg:** Oh mein Gott. Ich habe das völlig vergessen. Das ist echt... Ja, die Sicherheitskräfte

[00:20:51] **Manuel Nubel:** sind reingekommen und ihn eingesperrt oder mitgenommen.

[00:20:57] Sie kamen zurück zum Rennen in einem

[00:20:58] **Gavin McClurg:** einen Moment, Leute. Okay, das ist verrückt. Erinnerst ihr euch, bevor wir 2015 hinter uns lassen, an ein echtes Highlight? Ihr wisst schon, ich meine, nach Monaco zu kommen, war natürlich ein schönes Highlight. Aber erinnert ihr euch an etwas anderes vom Rennen? Einen bestimmten Flug oder einen bestimmten Moment? Der war wirklich besonders. Den denkt ihr heute noch darüber nach?

[00:21:17] **Manuel Nubel:** Hmm.

[00:21:19] Ja, eigentlich war der Flug Richtung Monaco für mich das Highlight, weil ich fast geweint hätte, als ich das Meer sah. Ich dachte mir so: Ich kann mir das nicht vorstellen. Wir haben es gegen alle Widerstände mit meiner kaputten Kniescheibe in die erste Episode geschafft. Alle sagten mir, ich hätte keine Chance, und ich war so am Ende, und dann haben wir es tatsächlich geschafft. Aber in diesem Moment war es wirklich emotional, als ich das Meer sah. Ich habe auch ein paar Nachrichten an mein Support-Team geschickt: Hey, wir schaffen das. Ja, ich sehe das Meer. Ich sehe das Meer, und an diesem Tag habe ich den 100k-Flug oder so etwas extrem schnell geschafft. Aber dann, vielleicht eine halbe Stunde später, dachte ich mir so: Ich hänge im Baum fest. Nein, nein, ich sehe das Meer gerade nicht mehr.

[00:22:02] **Gavin McClurg:** Es ist cool, diese Dichotomie zwischen dem extremen Hoch und dem extremen Tief am selben Tag zu haben. Ich habe dich das vorher nicht gefragt, aber du hast erwähnt, dass du genau wusstest, wie man diesen Abschnitt der Strecke bewältigt. Was ist deine Meinung zum Vorab-Scouting? Vor dem Rennen 2015 war ich wirklich überrascht. Weißt du noch, wir haben das Media-Ding bei Red Bull gemacht und ich saß neben Chrigel und war einfach nur beeindruckt von Chrigel. Wir haben kurz vor dem Interview gesprochen und ich habe ihn gefragt: „Hey, wie viel scoutest du? Wie oft gehst du die Strecke anschauen?“ Und er sagte: „Gar nicht. Ich schaue mir das überhaupt nicht an, denn wenn ich es im Juni sehe, ist es im Juli völlig anders, und ich will keine vorgefertigten Vorstellungen haben.“ Das hat mich völlig umgehauen, weil ich sehr viel gescoutet hatte. Ich war sehr nervös und habe versucht, überall hinzugehen.

[00:22:48] Ich könnte, aber wie siehst du das?

[00:22:50] **Manuel Nubel:** Ja, meine Ansicht ist ähnlich. Ich meine, wenn du Chrigel nimmst, musst du sicher sagen, dass er ein Wettbewerbspilot ist, der schon seit einem Jahrzehnt dabei ist, und er hat Jahrzehnte lang Wettbewerbe geflogen, noch bevor er überhaupt mit X-Alps angefangen hat. Dann hat er all diese Episoden gemacht – ich kann sie sogar mit meinen vier X-Alps-Episoden vergleichen. Ich habe so viel über die Alpen gelernt, was einem sehr hilft. Und ich würde sagen, das Gleiche gilt, wenn man nur einmal dort ist und es im Frühling in einem anderen Licht sieht und dann dort bei stabileren Bedingungen ist – das kann definitiv zu anderen, schlechten Entscheidungen führen. Wenn du es also auskundschaften willst, würde ich empfehlen, das ein Jahr früher zur gleichen Zeit zu tun, aber dann kennst du die Route nicht. Es ist also wirklich schwer und einfach sehr kurz vor X-Alps.

[00:23:38] Man ist auch mit anderen Dingen beschäftigt. Also verlasse ich mich mehr darauf, Leute zu fragen oder zum Beispiel dieses Mal 2015 nachzuschauen. Ich habe mir viele der Anflüge nach Monaco angesehen, die den Anflügen aus früheren Episoden vor zwei oder drei Jahren ziemlich ähnlich waren. Ich hatte die Tracklogs und das hat mir besonders in diesem Bereich sehr beim Navigieren geholfen. Ja.

[00:24:04] **Gavin McClurg:** denn das ist in meiner Meinung der härteste Teil der Strecke und wie du gesagt hast, gibt es nirgendwo eine Landeplatzmöglichkeit. Da ist viel Wind, viel Meeresbrise. Es ist der einzige Weg, um es zu schaffen. Du hast die Stabilität im Luftraum und bist völlig erschöpft. Es ist am Ende des Rennens. In vielerlei Hinsicht. Gut, wir kommen später zu 2021, als sie die Strecke geändert haben, und das war für diejenigen von uns – ich denke, für diejenigen, die noch nie in Monaco waren, war das wahrscheinlich eine Enttäuschung. Aber für diejenigen, die schon dort waren: Ich habe Monaco gehasst. Ich fand es nicht gut, im Beton ?schungel zu landen, und ich habe mich dazu sehr deutlich geäußert. Aber das ist der...

[00:24:36] **Manuel Nubel:** Definitiv ein Nachteil. Aber der Vorteil war wirklich – ich meine, es heißt Red Bull X-Alps Cross Alps. Alles klar. Man muss also die Alpen überqueren und ja, aber du hast absolut recht. Wenn man dann in Monaco auf dem Float gelandet ist, dauert es ein paar Stunden und dann will man einfach nicht mehr raus. Ja, auf jeden Fall.

[00:24:55] **Gavin McClurg:** Auf jeden Fall. Okay. Also 2017 war das erste Mal in der Geschichte des Rennens, dass an einem Tag niemand geflogen ist. An unserem ersten Tag hat es einfach nur geregnet und an dem Tag hat niemand geflogen. Es gab viel Laufen.

[00:25:12] Und ich glaube, das war das erste Mal, dass wir südlich davon geflogen sind, ihr wisst schon, wir sind bis nach Slowenien geflogen. Das war das erste Mal, dass wir direkt auf die Südseite der Alpen übergegangen sind, und das war eine wirklich interessante Strecke und größtenteils sehr schlechtes Wetter. Es gab viel gutes Fliegen, aber auch viel Überentwicklung, viele Stürme und viele Böenfronten. Das war also eine viel nassere X-Alps als 2015. Aber bringen Sie uns zurück zu 2017.

[00:25:44] **Manuel Nubel:** Ja, 2017 war wirklich schön.

[00:25:49] Ich hatte eine sehr gute Zeit mit meinem Team, es lief wirklich gut und wir hatten eine schöne Zeit. Das ist für mich auch immer sehr wichtig. Ja, es war dasselbe Team. Sie wussten, dass du sie sehen wirst, und vielleicht war Sasha schon da. Ich weiß nicht genau, dasselbe Team, aber vielleicht plus eins. Ich meine, die sind alle gleich. Es kommen immer Leute dazu und treten bei, und vielleicht zum Beispiel dieses Jahr. Aber Blue war auch für die Hälfte des Schirmrennens da und wir hatten eine wirklich schöne Zeit, wirklich toll.

[00:26:25] Ja, es war schön, aber gleichzeitig war es auch wichtig, es genießen zu können und gute Entscheidungen zu treffen. Und ja, bis fast zum Ende, wo ich diese Hitzekollaps bekommen habe. Wir haben dann einfach entschieden, dass es für mich nicht gut war. Ich musste wegen der Hitze aus dem Rennen. Die brutale Hitze in Piedmont war einfach zu viel. Wir haben also entschieden, dass es für mich besser ist, mich zurückzuziehen. Aber auf der anderen Seite war es danach auch nicht mehr gerade eine schöne Erfahrung, als wir gesehen haben, wie die anderen Piloten weitergefahren sind, nachdem wir abgebrochen hatten. Man konnte nicht fliegen. Es war sehr stabil. Es war voller Musketier während des Gehens.

[00:27:09] Ja, windig. Ja. Und ja, das war eine der...

[00:27:14] **Gavin McClurg:** ein paar Mal, da hatte ich, wisst ihr, einen ziemlich schlechten Start. Wir haben eine Fehlentscheidung getroffen, die Nachtpassage in der ersten Nacht zu nutzen, und ich war ziemlich müde und habe früh ein paar dumme Fehler gemacht. Es war eine der wenigen Male, als ihr alle vorne wart. Das Wetter hat alles verlangsamt und wir hatten irgendwie die Chance, von hinten ein bisschen aufzuholen, was ungewöhnlich war. Normalerweise ist Chrigel vorne und hat die ganze Zeit das bessere Wetter, aber es war echt windig. Das war, ich glaube, in diesem ersten Jahr, als Benoit nur zwei Leute geschafft haben, Chrigel und Benoit, und dann war Paul in Monaco, hat aber nicht die Auszahlung erreicht. Ihr habt es bis zum Strand geschafft. Aber ja, es war ein ziemlich langsames Jahr, besonders am Ende, weil alle nur noch zu Fuß geschlurft sind, aber ihr hattet eine ziemlich nette Truppe, das war das erste Mal, dass ich das gesehen habe, und vielleicht auch seitdem, ihr hattet über einen großen Teil des Rennens eine richtig schöne Gruppe.

[00:28:08] Es waren du und Ferdy, erinnere mich mal, wer noch dabei war. War das auch Simons erstes Jahr? Ja, Simon vielleicht. Ich kann mich nicht genau erinnern. Aber ihr hattet eine schöne, es war irgendwie cool, da waren so vier oder fünf von euch, die viel zusammen geflogen sind. Nick Neyman, glaube ich, manchmal. Nick, ja.

[00:28:24] **Manuel Nubel:** Und die ganze Zeit war noch jemand dabei. Sebastian Huber war auch manchmal mit mir, aber ich glaube, ich habe da eine wirklich gute Entscheidung getroffen, auf die ich eigentlich stolz bin. Das ist vielleicht mein Highlight, wenn man über die Höhen und Tiefen von 2017 spricht. Da war der Umkehrpunkt. Ja. Wir waren am Monte Baldo, am Gardasee, und wir haben diesen riesigen Push da hoch gemacht, auf 1800 Höhenmeter, und die Terminals waren – die waren schon richtig gut um uns herum, aber nicht am Gardasee. Und ich wusste auch aus dem Scouting vorher und der Vorbereitung, dass die andere Seite, San Simone oder Limone oder wie heißt es, nicht San Simone, Limone oder so, die andere Seite des Gardasees sehr oft stabil ist.

[00:29:09] Und außerdem schien die Sonne nicht perfekt und wenn diese Seite nicht funktioniert, gehen einem die Optionen aus, man kann nicht einmal in die schöne Richtung um die Berge gleiten, man kann nicht landen, weil es unmöglich ist zu landen und auch unmöglich ist, neu zu starten. Also war ich da oben mit Sebastian Huber, der holte mich ein, während ich dort wartete, und da waren Stanislav Meyer und noch jemand. Und am Monte Baldo beim Start, was ich auch aus dem Aqua-Flying und anderen Dingen weiß, war das auf dieser Höhe und da gibt es oben auf der anderen Seite vielleicht einen Gleitweg von 1k, aber dann habe ich mit meinem Supporter gesprochen und wir sagten so: Hey, es ist eine gute Sache, weil äh denk mal, ein oder zwei Sonnen sind toll und Sebastian Huber hatte seine Ausrüstung schon vorbereitet, also dachte ich mir: Hey, wenn ich der Erste bin und sie andere Meinungen haben, sie wollen nach Limone, und ich sagte so: Oh, da wird es funktionieren, und ich dachte mir, das ist zu riskant, mir gehen die Optionen aus, wenn es nicht funktioniert. Also, wenn ich den kleinen Hike mache, vielleicht 250 Meter runter und auf der anderen Seite 500 hoch, kann ich problemlos auf den nächsten Berg gleiten und ich kann dort sogar einen Terminal erreichen und ich habe danach viel mehr Optionen und es ist auch nicht so beängstigend dort, weil ich dachte, du landest dort, nein, es war Gaspar Petio, du auch nein, ich landete...

[00:30:55] **Gavin McClurg:** ich bin in den Bäumen gelandet. Ich habe den Turnpoint direkt vom Boden aus markiert, bin über den See geflogen, bin hochgewandert, habe den Turnpoint markiert und bin wieder über den See geflogen, aber bis dahin heulte der Wind und ich habe mich einfach in eine dieser Schluchten auf der anderen Seite gedrängt. Da gab es nirgendwo zum Landen, nirgendwohin zu gehen. Ich bin einfach in den Bäumen gelandet und zum Glück kam ich aus den Bäumen wieder runter und konnte weiterfliegen, aber es war echt beängstigend, sehr heftig. Es wehte 50 Meilen pro Stunde, das war verrückt.

[00:31:20] **Manuel Nubel:** Ich wollte das vermeiden, also ja, dann haben wir beschlossen: Hey, wenn ich auf den nächsten Berg gleite und auch die Landeplätze nur mit Gleiten erreichbar sind, hatte ich ein bisschen Angst, dass ich, wenn ich diese kleine Lücke im Wald nicht schaffe, in die völlig falsche Richtung und noch weiter runter fliegen müsste, um den nächsten Landeplatz zu finden und noch weiter hochwandern zu müssen. Also haben wir gesagt: Komm schon, wir haben die Ausrüstung noch eingepackt, also lass uns diesen 250 Meter langen Trail schnell runterlaufen, auf der anderen Seite hoch und dann haben wir zwei Vorteile, weil Sebastian Hooper die Ausrüstung vorbereitet hatte, also konnte er nicht wirklich, wenn ich es fliegend schaffe, und er sagte: Oh, das hat gut funktioniert, er würde mir vielleicht folgen, und als wir runterliefen, entschied ich mich, nach Limone zu gehen. Und als wir starteten, konnten wir über dem Lago di Garda auf 3.000 Metern richtig schön nach oben abdrehen.

[00:32:10] Das war wirklich der beeindruckendste Moment. Und dann habe ich eine riesige Überquerung und einen riesigen Flug gemacht.

[00:32:17] Und der andere steckte in Limone fest.

[00:32:22] Liegt Limone einfach nur im Osten?

[00:32:23] **Gavin McClurg:** Seite des Sees? Ist das das kleine Städtchen auf der anderen Seite? Okay. Ja,

[00:32:28] **Manuel Nubel:** west über den See, aber es ist die Südostseite, ja. Sorry, Westseite des Sees, ja. Gute Entscheidung auf jeden Fall, ja.

[00:32:36] **Gavin McClurg:** Ah, okay, cool. Und von da aus habt ihr dann eher die südliche Route genommen? Weißt du noch, wie Paul das gemacht hat? Er ging viel weiter südlich in die Littlefoot Hills. Nein, das war nördlich. Okay, also Bellazona, Locarno, diese Route? Okay, cool, die war schnell. Ja, cool.

[00:32:55] Mal sehen, was war das Highlight, der Tiefpunkt? War es die Verletzung oder das Abbrechen?

[00:33:01] **Manuel Nubel:** Ja, ja. Ja.

[00:33:03] **Gavin McClurg:** Erzähl mir mehr darüber. Warst du also nur an Elektrolytmangel oder einfach nur völlig erschöpft? Nein,

[00:33:11] **Manuel Nubel:** Ich konnte nicht mehr, das Essen und die Getränke blieben nicht im Magen und ich bekam Fieber und so weiter. Also ist die Hitze dann der Killer, auch wegen der Dehydrierung und all dem anderen. Und dann haben wir gesagt, okay, jetzt ist es vorbei.

[00:33:26] **Gavin McClurg:** Ah, und ihr wart so in der Nähe von Monterosa oder?

[00:33:31] **Manuel Nubel:** Nur unser Ostar-Tal. Ja,

[00:33:33] **Gavin McClurg:** das Monterosa-Tal,

[00:33:33] **Manuel Nubel:** fast am Ende der Ebene. Also hätten sie einfach nur in der Hitze vor mir gelaufen. Okay, verstanden, ja, ja.

[00:33:41] **Gavin McClurg:** Das war am Ende schrecklich. Okay, 2019, zur Erinnerung für die Zuhörer: 2019 war am Ende des Rennens wahnsinnig heiß und stabil. Die letzten paar Tage waren einfach, ich meine, rekordbrechend. Wir hatten diese massive Stabilität, die von Afrika herüberkam. Ich weiß, der Himmel war voller Dreck und Staub. Und ich erinnere mich, wie ich durch Chamonix gelaufen bin. Am Boden waren es hundert Grad und am Morgen war es verrückt. Und das war genau die Zeit, in der all diese Leute den Gipfel des Mont Blanc erreicht haben. Wenn man also über die Stabilität hinauskam, hat man es genossen, so wie Toma. Der Anfang des Rennens war schön, sonnig und einfach, aber ich hatte nie Wind.

[00:34:26] Überall, wo wir waren, konnte man starten. Es gab nicht wirklich so sehr Stürme. In der Mitte des Rennens gab es keine Sonne. Aber es war nie gefährlich, ich erinnere mich, 2019 war nie gefährlich. Wir hatten zwar interessantes Wetter, aber es war nie... die meisten X-Alps waren zeitweise ziemlich riskant, besonders 2021, aber darauf kommen wir noch. Aber 2019 war in vielerlei Hinsicht eher entspannt.

[00:34:52] **Manuel Nubel:** Ja, ja, das stimmt. Ich meine, die einzige Gefahr war vielleicht, dass man sich die Ausrüstung abreißt, weil man so wütend über die Stabilität ist. Oh mein Gott. Denn einerseits heißt es ja nicht, dass man es nicht schaffen würde. Einerseits war es so, so schönes Wetter, wie du sagtest, kein Wind, viel Sonne, keine Gewitter, aber es gab auch so schwache Thermiken und es war so viel Geduld gefragt. Also ja, als wir die Vorhersage sahen, dachten wir uns so: Hey, mitten im Rennen, hey, wir werden es sicher nach Monaco schaffen. Schön, schön, schön. Wir hatten ein richtig gutes Rennen. Ich habe mich körperlich echt gut gefühlt. Und ja, es war eine gute Position, ich denke, die meiste Zeit nach diesem Rennen. Und ja, aber dann, drei Tage vor dem Ende, kam diese riesige Hitzewelle auf uns zu.

[00:35:39] Und das war dieser Tag, an dem sogar Michael Sanders den ganzen Tag über keinen einzigen Meter Fortschritt gemacht hat, trotz voller Power und Sonnenschein mitten in den 3500 Meter hohen Bergen. Ich habe sehr gekämpft. Und ich war der andere Typ, der glücklicherweise Fortschritte gemacht hat. Aber das war wahnsinnig, was die Stabilität angeht. Und ja, das war vielleicht mein Tiefpunkt, dieser Moment, als ich dachte: Oh, das wird jetzt echt knapp. Wenn der Fortschritt wegen der Stabilität so langsam ist, dann könnte sogar Monaco in Gefahr sein. Also ja, das war... das war

[00:36:20] **Gavin McClurg:** das titellose, titellose Jahr auch. Ich glaube, Chrigel war der Einzige, der titellos gelandet ist, und das war sein. Das war definitiv der Game-Winner. Das Spiel war dann in dieser Nacht vorbei. Das war. Das

[00:36:31] **Manuel Nubel:** war ein

[00:36:31] **Gavin McClurg:** eine unglaubliche Fahrt von Davos bis dorthin. Aber ich glaube, fast jeder hat am taglosen Tag etwa 5000 Meter geschafft. Das war ein Monster. Heilige Scheiße. Ich bin spät am Nachmittag oben angekommen. Es hat ordentlich geschneit, es war richtig windig und absolut nicht zu fliegen. Und ich bin oben im Bereich der Gondel

angekommen. Und ich dachte mir: Oh, was für ein schöner Ort. Ich werde einfach hier schlafen und die wundervollste Nacht haben. Und meine Supporter sagten: Du wirst da nicht schlafen. Du wirst...

[00:37:01] **Manuel Nubel:** raus

[00:37:01] **Gavin McClurg:** den Hügel runter. Geh raus und warte auf eine Pause. Und nein, es hagelt Schnee. Es ist windig. Es ist beängstigend. Ich will nicht fliegen. Nein, geh raus. Geh da rein. Sie hatten recht. Ich hab

[00:37:12] **Manuel Nubel:** vom

[00:37:12] **Gavin McClurg:** Hügel. Mann, das war...

[00:37:13] **Manuel Nubel:** war ein großer Tag. Ja, das war er. Ja, ich habe auch 5500 Meter gelaufen. Ich erinnere mich an diesen Tag. 5500 Meter. Brutal.

[00:37:22] **Gavin McClurg:** Wir haben angefangen, dich damals als „Comeback-Kid“ zu nennen. Oder war es das? Ich kann mich nicht erinnern, welches. Aber du hattest dazu die Tendenz, langsamer zu starten und dann richtig Fahrt aufzunehmen. Und das war definitiv eines dieser Jahre. Du hattest ein großartiges Rennen. Und wir kommen noch zu 21, wo du ein unglaubliches Finish hattest. Einfach unglaublich schnell. Aber worauf schreibst du das? Wie schaffst du es, dein Tempo so zu steuern, dass du im Laufe des Rennens immer stärker zu werden scheinst?

[00:37:53] **Manuel Nubel:** Ja, ich denke, ich habe nicht das große Problem, Entscheidungen zu treffen, selbst wenn sie das Ego verletzen, weißt du. Wenn ich zum Beispiel in einem Rennen bin und jemand neben mir läuft und mich überholt, ist mir das egal, weil ich mir frage: Ist das das richtige Tempo für mich? Ist das die richtige Geschwindigkeit? Ist das die richtige Entscheidung? Und wenn sie mich überholen, habe ich kein Problem damit. Ich bin wirklich gut darin, mein eigenes Tempo zu halten, würde ich sagen. Und ich denke immer noch, dass das Rennen so lang ist und man sieht es jedes Mal und in jeder Etappe am Ende. Sehr viele Fehler wurden von anderen Piloten gemacht. Und vielleicht mache ich sie nicht so oft. Ich meine, sicher gab es zwei oder drei Etappen.

[00:38:39] Am Anfang hat es bei mir nicht gut funktioniert. Und am Ende hatte ich außergewöhnliches Glück. Aber am Anfang war ich, würde ich sagen, außergewöhnlich unglücklich. Aber ich denke auch, dass ich meine Energie bis zum Ende aufspare, weil man in den letzten Tagen immer noch viele Möglichkeiten hat, um die restliche Kraft auszuschöpfen. Und ja, 10 oder 12 Tage sind lang.

[00:39:07] Das Highlight für 2019 war der schöne Flug, als wir bereits große Zweifel hatten und wussten, dass wir zwei sehr gute Tage brauchen würden, um überhaupt eine Chance zu haben, Monaco zu erreichen. Und am ersten Tag, dem Tag vor dem letzten, habe ich einen riesigen cross country Flug von fast St. Hilaire nach Monaco gemacht. Ich nahm den Turnpoint Montevise, der umwerfend war. Zusammen mit Gaspar Petillo waren wir im Flug. Es war so eine schöne Sache. Ich habe es geliebt, wie wir unsere Kräfte gebündelt haben, und das Fliegen war so schön. Und dann sogar am Abend, im letzten Thermikbereich, im allerletzten, haben wir es fast bis zum Sonnenuntergang geschafft und wussten, dass wir mit diesem riesigen 150-Kilometer-Flug Monaco erreichen und den letzten Tag vor uns haben würden.

[00:39:58] **Gavin McClurg:** Er ist der beste Beweis dafür, dass man keinen extrem soliden Körper braucht, um bei den X-Alps mitzumachen. Es ist bemerkenswert. Ich meine, am Boden ist er so langsam. Er hat so schwere Knie, seine sind schlimmer als meine. Und jedes Mal, wenn ich mit ihm am Boden war, konnte ich sein Tempo einfach nicht halten. Es ist zu langsam. Jetzt. Okay. Bis später. Und dann überholt er mich in der Luft immer. Er ist so ein guter Pilot. Ja. Das muss ein wunderschönes Flugerlebnis mit ihm gewesen sein. Das ist wunderschön. Ich war noch nie von St. Hilaire durch Le Grave geflogen. Ich bin rüber, dann wieder hochgewandert und hatte dann einen wunderschönen Flug. Fast bis Brienzone, aber dann hat mich eine Böenfront runtergebracht, aber das war – das ist unglaublich, ich möchte dort Ski fahren. Das ist ein wunderschöner Teil der Welt.

[00:40:36] **Manuel Nubel:** Ja. Ich hatte diese Landschaft noch nie gesehen. Ich war noch nie dort und es war auf jeden Fall eine wirklich schöne Erfahrung. Ja.

[00:40:43] **Gavin McClurg:** Das war die Stelle, an der Aaron Durogati durchflog, und er war so müde. Er hat in der Luft YouTube-Videos geschaut, um wach zu bleiben.

[00:40:52] Alles klar.

[00:40:53] **Manuel Nubel:** Ich bin gespannt, welche.

[00:40:55] **Gavin McClurg:** Ja. Genau. Ich weiß. Ja. Das wollen wir wissen. Also, bevor wir zu 2021 kommen: Für diejenigen, die zuhören, die Anfänger sind oder vielleicht darüber nachdenken, die X-Alps nach vier Touren zu machen – was wünscht ihr euch, hättet ihr 2015 wissen müssen, was ihr jetzt wisst? Was würdet ihr in Bezug auf das Training, den Ansatz, das Team oder irgendetwas anderes ändern? Hmm. Gute Frage.

[00:41:19] **Manuel Nubel:** Ich glaube, 2015 hatte ich noch keine Vorstellung davon, wie die Thermikereignisse und auch die geschützten Gebiete funktionieren. Deshalb habe ich auch diesen riesigen Fehler gemacht. Ich bin tatsächlich die ganze Vantory geflogen, was vielleicht auf der Linie war, aber so auf der kürzesten Linie, aber danach war für mich offensichtlich, dass der Wind da durchgehen muss, und ich hatte kein so gutes Verständnis dafür. Und ich war eigentlich nicht mal so komfortabel darin, in riesigen Bergen zu fliegen. Ich kann mich erinnern, als ich im Matta Valley den Turnpoint Matta hatte und ich dachte: Oh mein Gott, all diese riesigen 4.000er. Ich hatte Berge mit 500 Metern um mich herum. Oh mein Gott, die Gletscher und alles. Es ist wirklich atemberaubend.

[00:42:04] Als ich den Turnpoint erreichte, wollte mein Verstand eigentlich nur wieder aus diesem Gebiet raus. Aber sehr oft ist es beim cross country Fliegen besser, in den höheren Bergen und in den Schutzgebieten zu bleiben, anstatt in die großen Täler zu fliegen, wo die starken Wellenereignisse sind. Hmm.

[00:42:23] **Gavin McClurg:** Ja. Das habe ich 2015 beim Matterhorn gelernt. Alle, die hineingeflogen sind und wieder herausgekommen sind, wie du es getan hast, wurden voll abgefertigt. Wir sind aber oben geblieben und sind nach Burbea geflogen, und es war – es war heftig. Das war, ich glaube, Hansa und der Koreaner sind an dem Tag in die Welle geflogen. Sie war so stark, aber es hat funktioniert. Ja, du hast recht. Das ist ein guter Rat. Okay.

[00:42:49] 2021, verrücktes Wetter, für viele Leute zumindest war es beängstigend. Wieder eine Menge Unfälle. Es war ziemlich heftig. Ein paar ordentliche Verletzungen durch Angst, wisst ihr, und wieder, sie veröffentlichen nicht viel darüber, aber es gab ziemlich gruseliges Wetter, besonders an dem Tag, an dem Chrigel seinen großen Durchbruch-Move hatte. Ich bin die andere Richtung gefahren und er sagte, er hätte nicht viel festen Fels gespürt, aber Mann, ich habe an dem Tag einen wahnsinnig starken Süd-Fels gesehen. Und ihr wisst schon, die Wolken sind einfach reingekracht und aus meiner Perspektive war das ziemlich erschreckend, aber du und ich und Theo dachten, wir hätten einen richtig guten Move gemacht. Den Geisberg am ersten Tag verlassen und Mann, hatten wir einen schlechten ersten Tag? Wir waren weit hinten dran. Aber der Comeback-Kid kommt durch, du hattest ein unglaubliches Finish.

[00:43:36] Also, erzähl uns mal von 2021.

[00:43:39] **Manuel Nubel:** Ja. Ich meine, 2021, es fing an... Hattest du schon mal solche Albträume, so vom Wettbewerbsfliegen oder sogar von X-Alps, so den Albtraum, dass du den Start verpasst oder dein GPS vergessen hast, so ein richtiger Albtraum im Schlaf? Hattest du das schon mal?

[00:43:56] **Gavin McClurg:** Absolut. Besonders vor 2015 hatte ich diese schrecklichen Träume, so nach dem Motto: Oh mein Gott, ich habe den Start verpasst. Du weißt schon, diese Art von Zeug.

[00:44:02] **Manuel Nubel:** Genau. Ich hatte das eigentlich danach, als ich teilgenommen hatte, hatte ich keine so oft mehr Albträume, zumindest vielleicht selten, aber davor hatte ich das sehr oft. Und das war eigentlich der Anfang, so wie in einem Albtraum, so als ob alle wegfliegen und wir wirklich diese eine Thermik gemacht haben, wir haben den Geisberg gesehen, wir haben da oben gesehen und dann haben wir diese erste kleine Thermik gefunden. Was ich dachte wie, oh, perfekt. Da werden noch viele mehr Thermik kommen. Und normalerweise habe ich aus meiner Wettkampferfahrung gemerkt, es ist immer besser, es ist wirklich, wirklich selten, einer der Ersten zu sein. Es ist wirklich selten das Beste, einer der Ersten zu sein. Es ist öfter gut, diese kleinen, wie sagt man, Objekte vor sich zu haben. Eine kleine Orientierung in

[00:44:46] **Gavin McClurg:** vor dir. Ja, genau. Einfach Leute, die dir den Weg zeigen.

vorne mitzuhalten. Wie ist das gelaufen?

[00:49:10] **Gavin McClurg:** Wie hast du diesen Schlüssel da gefunden? Was ist passiert? Ich erinnere mich an einige Teile aus dem Live-Tracking, aber ich weiß noch, dass ich mir nachts, wenn ich spazieren gegangen bin, einige deiner Videos angesehen habe. Ich erinnere mich an eine Landung, da war viel Wind und du bist irgendwie rückwärts gelandet, aber ich weiß nicht, ob das im Aosta Valley war, aber du hast diesen Flug von dort nach Kronplatz gemacht, du hattest an einem Punkt einen riesigen Flug durch dort, der einfach unglaublich war.

[00:49:41] **Manuel Nubel:** Ja, ich denke, ich habe seit vor Fiesch viele kleine gute Entscheidungen getroffen. Es gab da einen Tag,

[00:49:50] Als ich Fiesch erreichte, hatte ich bereits eine gute Distanz zu allen anderen Piloten, mit denen ich an diesem Tag gestartet war. Am nächsten Tag am Le Dente Auge habe ich ein bisschen Strecke gemacht, aber die zwei großen Tage waren definitiv nach dem Mont Blanc. Ich habe mich entschieden, durch Aosta zu fliegen, und tatsächlich hatte ich da plötzlich richtig viel Power. Ich bin wirklich, ich weiß nicht, vielleicht 25, 30 Kilometer oder so geflogen, um einen Startplatz zu erreichen, der meiner Meinung nach viel besser war, aber es war ein riesiger Kraftaufwand, und auch der Startplatz war wie mein bisher höchster Aufstieg, ich glaube, es waren 2200 Höhenmeter, um nur vom Tal zum Startplatz zu gelangen. Aber wir sagten uns: Hey, das wird ein riesiger Vorteil sein, weil wir auf der Südseite des Matterhorns keine Überquerungen machen müssen, war das eigentlich das Monte Rosa Massif?

[00:50:42] Wir haben den Startplatz rechtzeitig erreicht, und ich fühlte mich gut und hatte einen schönen, starken Flug um das Monte Rosa Massif, kämpfte mich durch diese verrückten Föhn-Bedingungen dort in Macugnaga, Locarno und holte viele Leute vor mir ein. Und dann landete ich an diesem Tag bei diesem verrückten Gegenwind-Ereignis, was für die anderen, die vielleicht 10, 15 Kilometer weiter kamen, keinen großen Nachteil darstellte. Und dann war der nächste Tag der wichtigste, an dem ich neben dem Turnpoint Sant 'Anini gestartet bin, oder hieß der Monte Plontini? Wie hieß der Turnpoint dort? Ja, ich vergesse es. Ich

[00:51:25] **Gavin McClurg:** ich glaube, das war die eine

[00:51:25] **Manuel Nubel:** über ... Ja, ich hab's vergessen. Nicht Pitskorvash, egal wie. Das hohe da. Also bin ich abgeflogen, und das war auch nicht gerade einfach. Nein, den ganzen Tag über war es nicht gerade einfach. Und ich habe mich entschieden, direkt auf der Geraden zu fliegen. Es gab verschiedene Optionen, die Piloten vor mir haben auch andere Optionen gewählt. Und ja, es hat geklappt. Es gab wirklich viele dunkle Wolken um mich herum, keine wirklich bedrohlichen dunklen Wolken. Es war eher so eine Wasserwolke, wo es auch Regenschauer gab. Aber ich wusste, dass das keine wirklich gefährlichen Regenschauer waren. Es war viel Instabilität in der Luft, aber ich konnte in der Luft bleiben und ja, und eine große Strecke fliegen bis

[00:52:13] was heute eigentlich in Prunek überhaupt zu

[00:52:18] Kronplatz. Und ja, alle anderen Piloten haben kleine Fehler gemacht und ja, sogar ich bin von vielleicht dem 13. auf den 5. Platz gekommen. Nein, 6. Platz. Bist du oben

[00:52:30] **Gavin McClurg:** am Kronplatz landen in dieser Nacht?

[00:52:32] **Manuel Nubel:** Nein, leider nicht. Ich war da, ich bin den ganzen Tag von Anfang bis Ende geflogen. Und am späten Abend wusste ich das, weil ich meinen Nachtpass hatte, da es am nächsten Tag um 11 Uhr vorbei war. Ich wusste, wenn ich heute Abend vom Kronplatz aus gleiten kann, habe ich einen riesigen Vorteil, weil ich dann runtergleiten und die ganze Nacht Richtung Ziel laufen kann. Und am nächsten Tag um 11 Uhr hatte ich natürlich nicht erwartet, dass bis zu diesem Zeitpunkt schon so viel geflogen wurde. Also bin ich zwei Berge vor dem Kronplatz gelandet und habe dann Gas gegeben, ich musste viel Leistung aufbringen.

[00:53:17] um diesen Berg zu bewältigen, vielleicht ein paar hundert Meter, dann Richtung Kronplatz gleiten und dann mit voller Kraft bis zum Kronplatz hochpushen, um gerade noch rechtzeitig da zu sein. Ich glaube, ich bin um 8:40 Uhr gestartet und wusste schon beim Laufen, wie viel Zeit ich bei der Trimmgeschwindigkeit brauche, um so lange wie möglich in die richtige Richtung zu gleiten. Und ja, es hat perfekt geklappt. Ich war vielleicht eine Minute vor dieser Linie am Boden und wusste, dass die anderen, die nur ein bisschen hinter mir waren, nicht gleiten konnten. Heute Abend

haben natürlich alle ihren Nachtpass genommen, aber ich wusste, dass ihnen das nicht so viel helfen würde, weil sie natürlich den Kronplatz hochlaufen können, aber in der Nacht kann man einfach wieder runterlaufen und dann durch das ganze Tal laufen, was ein paar Stunden dauert, also müssen sie oben auf dem Kronplatz warten, bis sie am nächsten Morgen gleiten können.

[00:54:15] Und ich hätte die ganze Nacht laufen können, also habe ich das gemacht. Aber am Ende musste ich tatsächlich auch eine sehr schwierige Entscheidung treffen, weil ich unter Krente, in diesem Antholz-Tal, war und mir mit meinem ganzen Team unsicher war, was zu tun ist, weil vor mir diese riesige No-Take-off-Zone lag. Ich wusste: Okay, ich könnte entweder die ganze Nacht laufen, das wären 60 km und ich denke 3000 m Höhe oder 2000 m Höhe oder so bis zum nächsten Take-off, der auch nach Süden und nicht nach Osten ausgerichtet war, oder ich könnte abfliegen, dort bleiben, meinen Night Pass komplett verschwenden und am nächsten Morgen bei Krente abfliegen, von dem ich weiß, dass es ein perfekter cross country Berg ist und

[00:55:05] Diese 40 km lange Flugstrecke, die direkte Linie, die ich die ganze Nacht über 60 km gelaufen bin, kann natürlich in anderthalb Stunden geflogen werden, wenn man in einer schönen Startzone in einer guten Ostphase abhebt. Diese Entscheidung war also wirklich hart, aber dann dachte ich mir, natürlich will ich meinen Nachtpass nicht verschwenden, und selbst wenn ich dort am anderen Startplatz auf der Südseite hänge und darauf warte, dass die Sonne nach Süden wandert und der andere über mich hinwegfliegt – im schlimmsten Fall hätte das passieren können – dann habe ich trotzdem alles versucht, das war mein Grund. Und ja, es war eigentlich eine wirklich schöne Erfahrung mit meiner Frau Anastasia, sie ist auch Trailrunning und wir sind die ganze Nacht zusammen gelaufen oder gewandert, und eigentlich habe ich geschlafen, kein Witz, so richtig geschlafen, während ich gelaufen bin und sie an der Hand hatte, ich habe die Augen geschlossen und es hat sich wirklich wie Schlafen angefühlt, während ich in dieser Nacht gelaufen bin.

[00:56:02] und ja, es war eine gute Erfahrung für uns und so haben wir es rechtzeitig zu diesem Take-off geschafft. Und während ich dort wartete, weil es offensichtlich war, dass ich nicht so früh abheben kann wie die anderen, glitt Tobi Großrobaczer plötzlich vom Grumblotz-Berg hinunter und fand den Eingang um 8 Uhr morgens oder sogar, ich glaube, vor 8 Uhr, es war so früh. Er fand Termiten und kletterte hoch zu Krente, wo Paul Guschlbauer wartete, und ich konnte meinen Augen nicht trauen. Ich dachte mir: Oh nein, jetzt werden diese zwei Typen sich gegenseitig bekämpfen und sich richtig anstrengen, um mich einzuholen, also muss ich jetzt wirklich schnell von diesem Take-off weg, dachte ich. Aber zum Glück landete Tobi irgendwie, er ließ Paul ziemlich weit zurück.

[00:56:50] Kurz danach, also kurz danach, und ja, ich war in der Luft, habe ein paar richtig schöne Termiten gefunden und war echt froh und dachte mir so: Okay, das war's, ich glaube, ich werde diese fünfte Position halten. Aber dann waren es nur noch eine halbe Stunde bis zur Deadline, das war wirklich kurz davor, aber dann steckte ich in einem starken Nordfjord fest, der mich am Boden hielt, und mir war klar, dass ich keine Fortschritte Richtung Norden machen konnte, wo ich hin musste. Also bin ich abgestiegen, habe meine Sachen gepackt und bin so schnell ich konnte gerannt, weil Paul wirklich, wirklich nah war, der Wind war richtig stark und kam aus einer anderen Richtung auf mich zu, und ich bin diese Strecke da oben mit meinem Team hochgerannt, das mir geholfen hat, vielleicht denke ich 6 bis 7 km.

[00:57:37] bis diese halbe Stunde vorbei war und Paul immer näher kam. Am Ende war es ein wirklich spektakulärer Abschluss, also habe ich es gerade noch geschafft, nicht noch einmal überholt zu werden.

[00:57:50] **Gavin McClurg:** Das war ein nervenaufreibendes Finish. Ich habe dich im Live-Tracking verfolgt und hatte Paul in 3D – das einzige Mal, dass ich das je sehen konnte, normalerweise haben wir keine Zeit, aber mein Rennen war vorbei, wir waren im Camper und bereit loszufahren, um zur Party zurückzukommen, und ich habe zugehört und nur gedacht: Oh mein Gott, er hat ihn, er hat ihn nicht, er hat ihn, er hat ihn, es war so knapp.

[00:58:15] **Manuel Nubel:** Es war eine Frage einer einzigen Kurve, aber natürlich kam er dann auch in diesen Bereich mit dem starken Nordfjord und dann war alles vorbei. Ich glaube, er hat mir auch erzählt, wie froh er war, dass er landen konnte, als das Rennen vorbei war, weil die Bedingungen dort so verrückt waren. Das ist meiner Meinung nach auch das, was X-herps so anspruchsvoll macht: Man muss in eine Richtung gehen, in die man gehen muss, und nicht in die Richtung, die man wählt. Man muss einfach zum blöden Nordfjord hin, und man kann nicht in den geschützten Gebieten bleiben. Und ja, man drückt jeden Meter, wie weit man kommen kann, und das ist der Unterschied zu anderen Wettbewerben, bei denen man seine Task festlegt, wo man sein möchte.

[00:59:00] **Gavin McClurg:** Manu, ich bin jetzt neugierig: Hat sich durch das kleine Kind an Bord etwas an deiner Herangehensweise geändert? Ist es jetzt anders? Wenn du das Rennen 2025 fliegen würdest, wäre es anders? Würdest du ein anderes Risikoniveau eingehen als damals 2015, und wenn ja, kannst du das auf das Kind oder auf das Alter zurückführen, entschuldige?

[00:59:25] **Manuel Nubel:** Ich kann definitiv sagen, dass ich immer eine Person und ein Pilot war, der sein Leben wirklich genossen hat, und ich wusste immer, dass ich keine verrückten Risiken eingegangen bin. Selbst beim Speedflying oder anderen Dingen habe ich immer das getan, was ich wirklich kontrollieren konnte. Wenn ich ein seltsames Bauchgefühl hatte, habe ich oft gezögert und die vorsichtige Entscheidung getroffen, und manchmal konnte ich nicht mal richtig verstehen oder erklären, warum ich das tat. Ich stand erst am Anfang meiner Fliegerkarriere und hatte es schwer, weil ich Freunde hatte, die einfach ein kleines bisschen mehr...

[01:00:17] ...einfach mutiger ausgestattet waren und die Sachen einfach durchgezogen haben und es hat für sie funktioniert, und ich konnte nicht mal erklären, warum es gefährlich sein sollte. Zum Beispiel hat es mich so 6 bis 7 Jahre gedauert, bis ich endlich... ich habe immer nur so einen oder zwei Stalls pro Jahr gemacht, eine oder zwei Stall-Sessions pro Jahr, aber dann hat es immer perfekt funktioniert. Es war eine total schöne Erfahrung, aber jedes Mal, wenn ich es vor mir hatte, war ich so verängstigt, dass ich es nicht gemacht habe, und ich konnte nicht mal erklären, warum ich Angst haben sollte, aber ich hatte einfach Angst. Und dann habe ich es am Ende nicht gemacht, weil es mir zu schwer war, mich in eine Situation zu zwingen, die ich nicht mag. Aber diese Einstellung oder dieses Gefühl hat mich auf der anderen Seite vielleicht davor bewahrt, in Situationen zu geraten, die zu...

[01:01:07] zu gefährlich, also ich weiß nicht, aber ich kann meine Gedanken schon manchmal sogar bei normalen Tandemflügen sehen, die ich in der Vergangenheit gemacht habe, als Linus schon da war, an den ich gedacht habe – was ich natürlich vorher nicht gemacht habe, bevor er da war –, also stelle ich mir vor, dass ich definitiv etwas passiver sein werde als vorher.

[01:01:34] **Gavin McClurg:** Mir hat der Ansatz von Tom D. 'Orlodeau' schon immer irgendwie gefallen. Er scheint es einfach als Abenteuer zu sehen und ist sehr pragmatisch, was das Risiko angeht, weißt du, er ist absolut nicht bereit dazu. Es ist schon seltsam, oder? Denn ich finde, dieser mentale Zustand – und ich habe das in der Show schon oft besprochen –, dieser Zustand, in den man während dieses Rennens gerät, ist nichts, was ich im Training jemals nachahmen könnte. Es kommt einfach nicht zustande, weißt du? Man fängt an, Risiken einzugehen, bei denen man normalerweise sehr unwohl wäre, aber im Rennen ist man überhaupt nicht unwohl dabei. Ich habe nie das Gefühl gehabt, dass ich in Situationen wie die, über die wir gerade gesprochen haben, in Vars 2015, geraten bin, wo es wirklich extrem war, aber nicht, weil ich es extrem hart vorgetrieben hätte.

[01:02:25] Ich landete einfach in einer richtig heftigen Situation. Es war ein perfekter, wunderbarer Tag zum Freizeitfliegen, ich war nur am falschen Ort. Das hätte beim normalen Fliegen absolut passieren können. Aber gleichzeitig, wenn ich für die X-Alps trainiere und absichtlich an Tagen rausgehe, die wirklich grenzwertig sind, weil ich weiß, dass ich für das Rennen trainieren muss, und ich habe dann echt Angst – im Rennen kann ich ehrlich sagen, dass ich mich nie wirklich verängstigt habe. Ich hatte immer das Gefühl, wenn es an diesen Punkt kommt, bist du in diesem Kopfzustand von: Ja, das ist awesome, gib alles. Es ist eine lustige Sache, oder? Ich habe mit vielen anderen gesprochen, die das Rennen absolviert haben, und sie sagen alle im Grunde das Gleiche, dass sie nicht – weißt du, Chrigel hat Kinder und er hat das Gefühl, er hat es wirklich drauf, er hat dafür trainiert, er hat das Gefühl, er geht nicht zu viel Risiko ein. Ich

[01:03:20] **Manuel Nubel:** Ich meine, er beweist das seit so vielen Jahren ohne größere Verletzungen, also ist das der Beweis, dass er es richtig macht, würde ich sagen. Und ja, ich stimme absolut zu – in dieser Situation, in der ich wirklich Angst hatte, habe ich nicht gedrängt und diese Entscheidung wirklich bewusst getroffen, dass ich jetzt im Gewitter fliegen werde. Die ganze Zeit, wenn ich größere Risiken eingegangen bin, war es komplett kontrolliert, aber dann plötzlich war es auch dieses... 2017 musste ich tatsächlich über dich nachdenken, weil ich nach diesem Flug auch 14 Meter da war. Ich habe tatsächlich auch Dinge beim Fliegen auf meinem Handy gemacht, über WhatsApp kommuniziert, und ich habe zu Hause nachgeschaut und gesehen, dass da eine riesige Kaltfront auf der Nordseite kommt. Und diese Wolke, die ich sah, war für mich eigentlich ziemlich weit weg, aber auch über mir gab es diese

verstreuten, bedeckten Wolken. Ich habe mit meinem Support-Team gesprochen: „Hey, wie ist das mit dieser Kaltfront? Sie sieht echt seltsam aus“, und sie sagten so: „Oh nein, nein, die ist wirklich weit weg und nur auf der Nordseite.“ Und dann wurde ich ein paar Minuten später plötzlich weggeschwemmt. Ich meine, das war eine lokale Sache, vielleicht war es im Tal, es war direkt neben dem Tal an einem Grat, und im Tal war vielleicht 40 km/h Wind, also nicht super verrückt, oder 35 bis 40. Ich bin gerade so kaum geflogen oder stand eigentlich nur da.

[01:04:48] aber an der Seite auf diesem Grat bin ich plötzlich abgesunken, so auf 14 Meter. So etwas habe ich vorher noch nie erlebt und ich musste denken: Ah, das ist das, was Gavin mir erzählt hat – 80 Meter, so fühlt sich das an. Und dann hatte ich mitten im Tal 3 bis 4 Meter Steig, was sich auch nicht gut angefühlt hat, weil ich dachte: Hoffentlich kommt nicht noch mehr Wind. Ich habe jedenfalls keinen Fortschritt nach vorne gemacht, ich bin da nur gestanden, ein bisschen gestiegen und im Wind gestanden, also dachte ich mir das. Dann bin ich dann tatsächlich in eine Spirale nach unten geraten und bin abgetrieben. Ja, das waren alles Dinge, die plötzlich passiert sind und die man nicht erwartet hat.

[01:05:29] **Gavin McClurg:** Ja, ja, es war interessant, Cody am Schweizer Wendepunkt zu treffen. Den ersten – ich vergesse den Namen dieses wunderschönen Ortes beim Verlassen des Wharf Pass letztes Jahr 2021 – Fiche? Nein, nicht Fiche, davor.

[01:05:48] **Manuel Nubel:** War das Santis?

[01:05:51] **Gavin McClurg:** Santis, ja, er sa da beim Start so da und ich ging auf ihn zu und er hatte diesen Blick. Er hatte diese schreckliche Erfahrung beim Verlassen von Lermus, die viele Leute hatten, du weißt schon, große Gewitter und Hagel, und er hatte diesen Blick, als wäre er mental irgendwie fertig. Er war am Ende, das war einfach zu viel, weißt du. Ich habe das bei den X-Ops noch nie erreicht, es war immer, weißt du, ich hatte immer das Gefühl, es sei ein vertretbares Risiko, aber wenn man zurückblickt, denkt man sich, oh, ich weiß nicht...

[01:06:22] **Manuel Nubel:** Ja, 2015 zum Beispiel, da gab es einen Tag davor, den ich erwähnt habe, an dem ich den Wind ziemlich gut einschätzen konnte, weil zwei Tage vorher war es auch ein sehr stabiler Tag und ich habe mich wie gesagt wie bei einer Toilettenspülung gefühlt. Ich hatte das Gefühl, ich fliege in den Tälern bei Tailwind von einem zum anderen Segelberg und ich konnte einfach nicht höher kommen, aber ich war halt in diesem Tailwind gefangen und habe Fortschritte gemacht, aber es war die ganze Zeit bei starkem Wind und es gab keine wirklich landbaren Flächen, und einmal kann ich mich erinnern, als ich richtig auf diesen...

[01:07:07] ...einen Grat, der im Talwind gut war. Ich war so tief, als ich ihn erreichte, und wusste, wenn ich da nicht hochkomme, gibt es keine Landung. Und der Wind war so stark, ich meine, ich war vielleicht so 30 Meter darüber, also 30 Meter über dem Talboden, und ich wusste, es wird funktionieren, weil der Wind so stark war. Aber ich wusste auch, wenn ich vor dem Erreichen viel Sink habe und den Berg oder den Grat nicht erreiche, dann muss ich bei starkem Wind im Stehen landen, und es gab überall Hindernisse um mich herum. Diese Situationen waren also definitiv viel nervenaufreibender und beängstigender als am nächsten Tag, als ich sah: Hey okay, hinter mir ist ein riesiges Feld, ich fliege mit 30 Kilometern pro Stunde rückwärts, aber ich werde nicht weggeschleudert. Ich war an diesem Punkt schon ziemlich tief, also dachte ich mir: Okay, ich muss nur aufpassen, dass ich über dieses Feld geweht werde. Ich sehe unten im Gras, dass der Wind dort unten sicher nicht so verrückt ist, dass ich mich verletze, wenn ich lande, selbst wenn ich rückwärts fliege. Also dachte ich mir: Okay, Spirale vor dem Feld runter und dann einfach die Bremsen ziehen und rückwärts in das Feld fliegen.

[01:08:11] Es fühlte sich eigentlich ziemlich kontrolliert an, auch wenn es verrückt klingt.

[01:08:15] **Gavin McClurg:** Ja, so viele gute Geschichten, Manu. Danke fürs Teilen, zum fünften oder sechsten Mal jetzt. Ich glaube, das hier hat funktioniert, Kumpel, aber ich schätze es sehr. Es ist toll, dein lächelndes Gesicht zu sehen, toll, all diese besonderen Momente Revue passieren zu lassen, und ich freue mich für dich und deine neue Familie und freue mich, dich vielleicht 2025 zu sehen. Danke, Kumpel, das war lustig. Ja.

[01:08:40] **Manuel Nubel:** Danke dir auch, es war mir immer ein Vergnügen. Wir können das auch gerne noch ein paar Mal mit dir machen, es ist immer schön.

[01:08:49] Es ist eigentlich immer gut, wenn wir die Aufnahme nicht gemacht haben, weil es nicht funktioniert hat. Ich dachte mir, man kann es nie wieder so authentisch oder so sagen, wie man es fühlt, wenn man es zum ersten Mal macht, aber es wird nie langweilig.

[01:09:06] **Gavin McClurg:** Es wird nie langweilig. Es ist ein tolles Rennen, danke Kumpel.

[01:09:09] **Manuel Nubel:** ja, danke dir auch, und wir wünschen allen anderen Piloten viel Glück. Hey, ich bin wirklich neugierig, wie es sich das erste Mal anfühlt, es einfach nur zu schauen, live mitzuverfolgen und viele Freunde zu haben, für die ich mitfiebre, und ja, oh

[01:09:23] **Gavin McClurg:** Ich weiß nicht, ob es eine Qual sein wird oder ob es Spaß machen wird, da bin ich mir nicht sicher. Aber ja, mir auch nicht. Ich habe viel darüber nachgedacht, es wird aufregend sein, das ist es immer. Danke, Mann. Wenn dir Cloud Based Mayhem wertvoll erscheint, kannst du es auf viele verschiedene Arten unterstützen. Du kannst uns auf iTunes oder Stitcher oder wo auch immer du deinen Podcast hörst eine Bewertung geben, das hilft enorm, die Sache weiterzuverbreiten. Du kannst darüber auf deiner eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst darüber reden, wenn du mit deinen Pilotfreunden zum Launch aufbrichst. Ich weiß, dass auf diese Weise viele interessante Gespräche entstanden sind, und natürlich kannst du uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz und Musik sowie all die Art von Kosten hinter den Kulissen. Wenn du uns also finanziell unterstützen kannst, ist alles, was wir jemals verlangt haben, ein Dollar pro Folge. Das kannst du über eine einmalige Spende via PayPal tun oder du kannst einen Abonnementdienst einrichten, der dich für jede veröffentlichte Folge belastet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus, also...

[01:10:19] Zum Beispiel, wenn ihr einen Dollar pro Folge gebt, wären das alle zwei Wochen etwa 25 Dollar im Jahr – also viel günstiger als ein Magazinabonnement, und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Wir werden das ziemlich häufig gefragt, aber aus vielen verschiedenen Gründen, die ich in der Show schon oft erwähnt habe, möchte ich das nicht. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show steht, und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell, also hoffe ich, ihr versteht das. Wenn ihr uns unterstützen wollt, könnt ihr auf cloudbasedmayhem.com die entsprechenden Stellen finden. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasedmayhem machen, wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt, oder ihr könnt das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen, und das gibt euch Zugang zu all den Bonusmaterialien, den kleinen Videocasts, die wir machen, und den zusätzlichen kleinen Nuggets, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, von denen wir aber finden, dass ihr sie hören solltet.

[01:11:19] 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. Das wäre natürlich ein Lifetime-Account und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen, aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt, unseren Newsletter abonniert oder Cloudbasedmayhem-Merchandise wie T-Shirts oder Hüte gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und auf all das Bonusmaterial zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören, ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.

[01:11:58] du