

A story of avoiding inconvenience

Cloudbase Mayhem Podcast 199 — Alejandro Barañac

Published	2023-07-26
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/episode-199-a-story-of-avoiding-inconvenience-with-alejandro-baranac/
Duration	00:42:11
Speakers	Alejandro Barañac, Gavin McClurg
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0199-a-story-of-avoiding-inconvenience-with-alejandro-baranac.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	1 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	11
Show notes	11
Transcript	11
Deutsch	21
Show notes	21
Transcript	21

English

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

Show notes

We have a saying in our sport, "never avoid inconvenience." But it's easier said than done. An easy field a kilometer away from the train station, or a really tricky field right next to it? Landing in strong wind across a river that means a long walk, or landing in strong wind near a road that will have rotor? In the 21' Vercofly a number of pilots were injured. Some due to rowdy conditions, but several were just because of pilots making poor decisions. This is one of the latter stories from a first-time hike and fly competitor, Alejandro Barañac.

The post Episode 199- A story of avoiding inconvenience with Alejandro Barañac first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Hi there, everybody. Welcome to another episode of the CloudBase Mayhem. This show was originally recorded as a bonus episode. Alejandro Baraniak reached out quite a while back and said, Hey, I've been listening to the show, and I've got a story of my own, but it's just about an accident. It's about making a mistake, trying not to be inconvenienced, and something many of us have done, trying to land at a train station and putting it into a small place. Nick Greece has talked a lot about the dangers of trying not to be inconvenienced, and he was racing in the Veraco Fly for the first time, doing a hike and fly race in the Alps and the Volos. We've talked a lot about the Veraco Fly on the podcast, and it was a year that there was quite a few other accidents that year.

[00:01:00] It was just two years back, I believe, and they actually ended up canceling the race because there were so many, but this is a talk with Alejandro. It's a short one, just about what went wrong and some of the takeaways and what he learned from it. And he also sent me a little email afterwards that said that one of the things we didn't talk about was the importance of talking to somebody, talking to an expert about your accident, and he feels strongly that this was one of the reasons he didn't have a fear injury after it. So, in the end, it all came out okay. He had a lot of injuries that he's had to and still dealing with, but a good lesson here. So, have a listen to Alejandro's story about participating in the Veraco Fly and a day that went a little sideways.

[00:01:50] Enjoy.

[00:01:59] Welcome to the mayhem. I understand you're busy with a couple of little ones, and you're living right where the Veraco Fly starts. Is that right?

[00:02:11] **Alejandro Barañac:** Yeah, yeah, that's right. I've been living here. I've been living here since three years, and it's been a few more since I moved to Switzerland.

[00:02:17] **Gavin McClurg:** And you're from Spain?

[00:02:20] **Alejandro Barañac:** Yeah, correct.

[00:02:21] **Gavin McClurg:** What part?

[00:02:23] **Alejandro Barañac:** Catalonia. I grew up at the seaside, but my mom comes from a village in the Pyrenees where paragliding started in Spain. So, I did spend all my holidays there, and I've seen people flying since I was, I don't know, two or three years old.

[00:02:37] **Gavin McClurg:** How long have you been flying?

[00:02:40] **Alejandro Barañac:** So, officially, I think it's been 11 or 12 years. Okay. But the first five years, I don't really count them because I did do my instruction, but then I was a student. I didn't have money for gear, so I was flying only in summer when I was renting some gear from my instructor. And I think I checked, and there were two or three years where I did two or three flights per year. And was that in the Pyrenees? Yeah, that was in the Pyrenees. There were

guided flights, although I had finished my instruction or my training. But I really do count flying when I... Got my own gear, and I started flying on my own, which was 2015, so eight years ago.

[00:03:22] **Gavin McClurg:** And was the impetus to move to Switzerland because of flying or work?

[00:03:27] **Alejandro Barañac:** No, it was more work. I was finishing my master's in engineering, and I had to do my master's thesis in a company. And I found a research institute that accepted me near Geneva, and I moved there. And I mean, yeah, the Alps are really close by. There are some other smaller mountains, I don't know, maybe 10 minutes from where I was living. So that was a big plus for me because although I grew up at the seaside, I've always been more of a mountain person. And yeah, that was a big, big plus. And then where I was doing my master's thesis, a couple of years later, I continued working there. I met my wife, who, she's from Austria, and she's very much into skiing.

[00:04:15] And yeah, we then decided to stay in the area. I found later on a job in Valais, or Valais, I don't know what word you use in English. And yeah, when I came here to the area for the interview, I was like, wow, yeah, this place is good. I saw the high peaks with the snow and so on, although it was September. So yeah, I was straight away hooked on. And yeah, then moving to Vercorán, which is a village with a paragliding school and so on, was also not surprising. It wasn't so much my idea. We were living down in the valley in the capital, although it's a small town, it's 30,000 people. And we wanted to move to a quieter place. And my wife really pushed a bit for Vercorán because, among other things, it has a gondola that takes you from down in the valley up, so you don't depend so much on the car.

[00:05:06] And yeah, we ended up getting an apartment here, and we're really, really happy.

[00:05:12] **Gavin McClurg:** I've got this fantasy. I'm going to move the family over to the Alps after I get this house build done. We'll hopefully move in in July. And not permanently. I think this is where we're going to live. But I'd love to come over for, you know, I used to do a lot of tooling around before I had Fallon. I had the Niviuk mobile. I had this motorhome and the Hymer. And I spent a lot of years and years with Bruce, you know, in the Alps, getting to know it. And then, of course, with the ex-Alps and stuff. But I'd love to come back and just spend an entire summer. And it's good to hear that you've transplanted yourself from another country, and it's all working out. Because do you speak German?

[00:05:53] **Alejandro Barañac:** No. Yes, but not super fluently. I can go to Germany or Austria and, yeah, manage myself without needing someone to translate. But where I'm living, it's still where they speak French. And I do speak French, and that's fine. Yeah. But the German part is really, really close by.

[00:06:16] But I think I would say it's a bit different for Austria. But in Switzerland, unless you go to a very remote place, all the German speakers speak quite good English. Yeah,

[00:06:29] **Gavin McClurg:** it's pretty easy. You can get around easily. Yeah, it's also civilized in the Alps. I love it. It's so fantastic. Okay, so what's your hike and fly background? Because we're going to be talking about the Verco fly and the unfortunate incident. Was that last year?

[00:06:47] **Alejandro Barañac:** No, that was almost two years

[00:06:49] **Gavin McClurg:** ago. Two years ago, the one that Nick, the one they canceled.

[00:06:54] **Alejandro Barañac:** Yeah, yeah.

[00:06:55] **Gavin McClurg:** Okay, so we'll talk about the weather and why they did that and what was going on. I mean, I know there was a bunch of accidents, but what's your hike and fly history?

[00:07:05] **Alejandro Barañac:** So while learning how to paraglide, nothing. I learned with heavy gear the traditional way. Where I learned in the Pyrenees, it's not like the Alps. So you have to take the... The minivan up on not a great road. I don't know how they continue getting companies to rent their minivans to those schools in summertime because they just destroy them.

[00:07:29] And then when I had to buy my gear, I wanted it to have like a reversible harness. I didn't want to carry those massive backpacks, which are not so comfortable. They have changed a lot. But like 10 years ago, they were like, yeah,

just for 10 minute walks. So they were okay. But otherwise, it was horrible. But it was a heavy... It was... Yeah, on today's standard, it was a heavy kid. I think I was carrying 15 kilos around. And where I was living next to Geneva in Switzerland, there's some small mountains called the Jura Mountains. And I had maybe 800 meters of denivelation from the parking spot to the top of the mountain. And that's how I started my... Yeah, but I was a bit younger.

[00:08:15] I was stronger. And that's how I started. Might have been a bit not the most... I would not recommend the same way to start for someone that had my experience back in the day. Because, yeah, it's... The takeoff is not the easiest. Wind is always a bit cross there. But yeah, that's how I started. We didn't have so much access nearby to where I was living. To chairlifts. Or some sort of lift. And yeah, and I was always sort of attracted. I think it was around that time when I started following the X-Ups. So I'm talking about 2015. So there was not that much hike and fly back then.

[00:09:01] At least it was not that... What's the word? Yeah, trendy or... Yeah. 90 % of pilots

[00:09:10] **Gavin McClurg:** were... It wasn't a

[00:09:10] **Alejandro Barañac:** race every weekend. Yeah, exactly. COVID really kicked that off,

[00:09:15] **Gavin McClurg:** didn't it? I mean, it was interesting. It

[00:09:17] **Alejandro Barañac:** was interesting

[00:09:17] **Gavin McClurg:** to watch what happened, at least in Europe, way more than it did here. But the lockdowns and the closing of the resorts just put everybody on their feet. You know, it just closed down the gondolas and the chairs and everybody had to hike to get some. And so they did. It was... And I just... Man, it's taken off. It's pretty cool.

[00:09:40] **Alejandro Barañac:** It's true. I never thought about it. But I know that it did the same thing with ski touring. Yeah. A lot of people got into ski touring. A lot of people got into ski touring because of COVID. Yeah. Yeah, yeah. Probably also with paragliding. And around that time, a friend of mine who's become a really, really good friend who was working the same company as I was, he got into flying.

[00:10:04] He's German, did his training in Germany. He took some week or two weeks off, did the training there and then came back. And he's extremely fit. He's a biker. He really, really is fit. And we started doing hiking. Hiking and flying together. And yeah, then it continued. And I basically... I have two kits for flying, like what I call my heavy kit, which is not heavy, but it's more like a hike and fly or cross. And then the light one, which is used to be a single skin wing with a really minimalistic harness and a front container. But with the, yeah, air quotes, heavy kit, I do... Yeah. Sometimes I take the lift. Because where I'm living, there's a tiny ski resort and there's a lift that can take you up the mountain or I go hiking.

[00:10:53] And yeah, I really like that feeling that you can go a bit wherever you want and taking off.

[00:11:00] **Gavin McClurg:** And had you done other hike and fly races or events before the VercoFly two years ago?

[00:11:07] **Alejandro Barañac:** No, I had been a supporter for this friend of mine, Jochen, at the Born to Fly in Ansi the previous year. I did hike a bit with him to takeoffs and so on, but not as a race, no.

[00:11:22] **Gavin McClurg:** And I had the VercoFly founder on the show quite a while back. So people that have listened to that know, but just refresh us on how the VercoFly works because it's a really cool race. It's unsupported.

[00:11:35] **Alejandro Barañac:** Yeah, exactly. It's unsupported because it's taking place in this area of the Alps where we have so many huts. Yeah. So there are two categories, like the pro and the adventure category. The pro, it's obviously for pros or really good pilots. They don't take anyone. You have to be accepted. In that one, there's a rank at the end of the race and they get points depending on

[00:12:04] the number of flights they do per day and how big they are. It's a bit complicated to understand the ranking system. And when you follow it live, you have no idea who's first and who's second. Yeah. Yeah. It's more for the pilots than for the people at home. And then for the adventure category, there's a series of tasks to do, but there's no ranking. So no one will, you could lie if you want, but it's about having a good time. And the goal is to take as many huts as you can from a list they give you and then pass through some places. Like if you go to the top of this mountain hiking or

even flying, you get a bonus point. If you swim into this mountain. Lake, you get some more points. If you have an omelet in this hut, lost in the forest, you get also some points.

[00:12:52] So yeah, the goal is to have fun.

[00:12:55] **Gavin McClurg:** That sounds just amazing. It's what a good time. Wow. Very cool. And it's

[00:13:00] **Alejandro Barañac:** the fact that it's unsupported. It's great for people that, I mean, yeah. Having someone that will say, okay, yeah, we'll follow you during three days. And I don't care if the weather's good. I will do whatever you tell me. I'll cook for you. We'll sleep in a van. I'll. I'll, uh, I'll, um, cheer you up when you're down and I'll, uh, it's, it's not that easy for everyone, especially if you come. I mean, if it's next door, yeah, you'll find probably a friend that's able to do that. But I mean, to the VercoFly, we've had people coming all the way from Norway. So I can imagine that it's not easy for someone like that to, to find a supporter. So that the concept is really good. And, and I think they even should try to sell it a bit more from the environmentally friendly point of view, because it's a bunch of cars.

[00:13:45] That are not running around following the pilots.

[00:13:47] **Gavin McClurg:** Yeah, that's true. There, you know, uh, Hans is always talking about, wouldn't it be cool to have the noble Red Bull X-Alps, you know, just, just no rules, no, uh, no supporters, just you in the mountains and, and, and going for it. And that would be tough as a 12 day race for sure. But it would be, it would be pretty interesting, you know, cause every addition gets a little bit more strict in a sense because of the airspace and the parks and, you know, there's, there's a lot to it, but, uh, you know, a huge component, both expense wise and also just, uh, logistics wise as your team, of course, it's, it's critical and it's nice to be able to just go race. I was laughing with Ben, my supporter, all four of the races last year, because he's done all my training or sorry, last night, because he's done all my training.

[00:14:35] We were, we were talking about this race that I host called the X Red Rocks here in the fall. And, you know, in all the races I've done, I've totally had to rely on my team. Um, for pretty much everything other than flying and, you know, the cooking and the mapping and the navigate, I mean, I land and within four minutes, I've got a route to the next spot. And so to do a bunch of these without them is going to be great. Cause it's going to force me to figure all that stuff out. Yeah. I've always just relied on them for everything. And so I like these self-supported ones that are great. And it's four days, right? The Verco fly.

[00:15:09] **Alejandro Barañac:** Yeah. Four days. Yeah.

[00:15:11] **Gavin McClurg:** Okay. So this one unusually for that time of year. I had quite strong weather. Is that correct? I saw a lot of posts about it.

[00:15:20] **Alejandro Barañac:** Yeah. I wouldn't call it like that. Just, just let me go back for a second. Uh, this was my second edition of the Verco fly. I had participated the previous year.

[00:15:29] **Gavin McClurg:** Okay. In the adventure category. Both. Yeah.

[00:15:33] **Alejandro Barañac:** Yeah. Okay. Both, both, both. I don't have the physical or the flying level for the pro category. Okay. Um, yeah. Um, so looking, I have a little bit of a video. Cause I had a shitty GoPro, which, uh, uh, yeah, the battery, uh, turned off, uh, in the middle of my only flight that year. Um, but it was not that strong. Um, I do remember talking with, uh, Lauren Borella, uh, the organizer on the phone, uh, from hospital on the day after. Um, and, and he told me that it was strange. The, there was something strange in the air. Um, yeah. He could not say exactly what it was. I mean, it was thermic. It was August.

[00:16:19] Um, so it was sunny and yeah, people were going up easily, but the previous year had been much stronger with the first day we had crazy west wind and you could see people flying up to, uh, 4,000 meters and more. Sometimes only soaring on the mountain. Um, it was not that strong, but it was simply, there was something different, strange. I don't know exactly what it was. I do know that was not the cause for my accident.

[00:16:47] **Gavin McClurg:** Okay. So, um,

[00:16:48] **Alejandro Barañac:** yeah. Okay. So, um, the, the race starts at the top of the ski resort. There's a, a nice restaurant there. You do all the checkups, uh, you sign whatever you have to sign and, and then they, they do a countdown and you start hiking or you can take off if you want. Cause there's a takeoff there. And, uh, yeah, uh, my, my wife came to see the takeoff cause we, at that time she was. With my, my son who was only six months old. And I remember telling her, yeah, the goal is to have fun and to in four days, get back home in one piece. And, um, cause I wanted to take it easier than the previous year, previous year, I had been a bit stressed during the race. And so I wanted to do well, and this year I just wanted to have fun.

[00:17:38] So most of the participants just start hiking up, uh, towards a reach that's just, uh, let's say direction South. And, um, yeah, you get to, to a small mountain, like, which takes about 45 minutes hiking. That's the first of the bonus points for the adventure category. You send a selfie of yourself to, to, to the organizers and yeah, you're supposed to have the, the, that bonus. And then, uh, 10 minutes after that, there's a nice place for taking off where I have taken off plenty of times. I prepared myself, but I could see that it was a bit in a rush, but I thought it was still fine. I took off. It was a bit windy as it is usually there at around that time of the day. Um, but it was a good takeoff and then I, I sort of, uh, I thermal the beat and then I reach sort, um, following some of the pilots and, uh, in the direction of the first hut that you have to take either on the ground or on the, on the air for the adventure category, the broads have to land.

[00:18:38] And, uh, yeah, I ticked it was happy and I was direction the next one. And if you want, I can read to you my. My note that I wrote to myself two years ago after the accident, um, first flight of the Verco fly could take off flew well over Bec de Bosson, which is the first hut and one direction proflery, which is another hut didn't have enough altitude to cross the valley. So I decided to land next to the chairlift of Evelyn here. I must say that at the adventure category, they allow you to take public transport and, and chairlift or gondolas, uh, if there are. Uh, I must have been in the rotor because on final approach, I had a lot of speed, got sudden lift and Christ against two cars in the car park, broken left femur surgery, broken left collarbone, uh, T 11.

[00:19:28] So the vertebra was also cracked and compressed right ankle shit. So, yeah, to, to explain, to give a bit more of context, I w I was crossing the valley and I took a, a bad line. I saw other pilots doing well and, uh, the very good ones, uh, far away. In the distance, I could see them that they were high. I took a bad line and I had sink, but yeah, I was like, okay, well shit, I will have to land somewhere. And, uh, I had the option of landing on the mountain and then having to walk, maybe, I don't know, have an hour bit more and being in a place where I could have taken off again, the place where I could have landed on the mountain was, yeah, I mean, it was a little bit steep, but not nothing crazy, full of grass.

[00:20:15] Um, no obstacles around it, the wind was coming down the mountain at that point and I'm like, nah, nah, nah, don't complicate yourself. You can land here, but you said you wanted to make it safe, go land down in the valley. And while I was on direction to the valley, um, I had several landing options. One, which is the official in that village, which is massive. It's bigger than a football field. Um, but I wanted to take the chairlift and I'm like, ah, if I land here, it will take me. Yeah. At least have an hour to make it to the chairlift. Uh, no, let's land next to the chairlift to save this half an hour. I mean, that's really stupid when you think, yeah, when you think about it, but at that moment I'm like, nah, let's, let's save that half an hour, um, to have more time on the day for hiking and flying and so on.

[00:21:05] And I told myself, yeah, let's land next to the chairlift. You've landed there in the past.

[00:21:11] Um, and, uh, it was an event, uh, I did land there like three or four times. So I convinced myself it's going to be fine. The thing I didn't tell myself is that I landed there always in October, November, no thermal activity covered sky, um, no Valley wind. So yeah, no problem that day. Yeah. It was summer. There was thermals. Uh, there was quite some Valley wind and the place where I landed or where I crashed, um, it's just behind, uh, a cliff and when you look at it on Google maps. Uh, or sorry, on Google earth and yeah, you can share the, the flight if you want for people to, to check exactly where I crashed, it's clear that it's, it's on the Lee of, of a big obstacle that the, the chances of having rotor are really, really, really high, but I don't know why on the air, I remember seeing that cliff and telling myself, oh yeah, that's a big cliff, but I sort of convinced myself it's, it was going to be fine.

[00:22:13] And, um, I, uh, I. I was, uh, yeah, going to, to the landing spot and for some reason, I don't know. I, I always do. I always check my speed to know where the wind is coming from, but, uh, I cannot tell exactly why I didn't do it.

Maybe it was because I had landed there already in the past and I was used to land in whatever direction there, or cause I had done quite some, uh, top landings that summer. And I was confident with my landing abilities, but, um, yeah, I was doing. Uh, on the final landing approach, the, the, I don't know how you call it in English, but here they call it a Volta, like a U like aeroplanes do. So you go downwind then crosswind and then, uh, against the wind.

[00:22:58] And when I was going crosswind, um, wow, I, I just got lift and so much speed. I could feel it cause I was really close to the ground. So I had the reference to see, wow, I'm really going fast. And, uh, I totally lost control. Um, and then I don't remember the moment of the crash. I just remember a couple of seconds before, but I w I just crashed into two cars. And, uh, my Vario, uh, reading says that I went from about 45 kilometers an hour to zero at that moment. So I crashed really, really fast. Luckily, um, I saw it coming just a bit before and I had my legs out and I think that, yeah, saved me from heart, like from a bigger injury because my gear was perfect.

[00:23:44] I checked it out afterwards. Uh, well, when, uh, when it was given back to me after I got back from hospital and the harness had nothing, not even a scratch, I just landed with my, my legs against, uh, the car and yeah. And, and I broke my, my femur at, I remember sending a message to my wife, uh, when the rescuers got to me, cause until the rescuers got to me, my memory is a bit, uh, it's not very much there. I don't know if I, I passed out or it's because of the painkillers that gave me. But I remember telling my wife, Hey, I, I, I've injured my leg. They're taking me to hospital. Uh, not a big deal. Uh, I, I should be fine soon thinking, yeah, it's just maybe the, um, TBS, something like that, but it was much more than that.

[00:24:33] And I found that, that in about that in hospital.

[00:24:38] Um, and yeah, then, uh, remember again, being in the helicopter, um, completely naked, except my underwear, my phone and my wallet. And just texting my wife, like I was so high with the painkillers. It was difficult to, to focus and, and read the screen. Um, and then, yeah, um, arriving, uh, uh, the ER and getting all the tests, the x-rays, the scans and yeah. Getting given the, the bad information. I got surgery that same night and, and then, yeah, I was for a couple of days in hospital until I could go home. Um, then

[00:25:17] **Gavin McClurg:** what? What did the recovery look like? Was it a year? Was it how long it take?

[00:25:22] **Alejandro Barañac:** Um, uh, it's, it's difficult to say, so, uh, I'm not a newbie in hospitals or in injuries. So, um, I know what to do to recover fast or to at least be able to be a bit mobile, but, uh, in hospital, they told me I would have to stay one week there and then they would send me to some rehab center close to home, like have an hour from home. Um, and I was like, shit, I, I was feeling horrible because I was leaving my wife at home with a six months old kid and I'm, was being like, uh, yeah, useless. Um, I was really being bad, uh, feeling bad. And I was telling the, the doctor, no, no, no, I can, I cannot stay this long in hospital and I cannot go for a month to a rehab center. Uh, it has to be better.

[00:26:08] And he told me, Hey, look, we'll, we'll see better because this was on a Saturday. We'll see better next week on Monday or Tuesday, how you are feeling. And. I mean, three days after I could manage, uh, with one crutch, cause since I broke a collarbone, I could not use two crutches to kind of limp to the bathroom and to more or less be not super dependent. And I convinced them to let me go home. And yeah, then at home, it was not easy for the first, I would say month. Um, but yeah, after three weeks from, since the accident, I started getting physio at home. And I.

[00:26:46] If I'm not mistaken. I was not allowed to fully put all the weight of my leg for almost three months. Um, but yeah, my, my first flight is less than three months after the accident. And, uh, so that was mid November and end of November, I started skiing already. So yeah, when the physio was, uh, laughing at me for doing that, the doctor was not so happy. Um, but, but it was okay. Um, I mean, I was taking care. I was not skiing like crazy. Uh, also the flight, it was simply, um, down flights, no thermaling with a big fly, a big landing to, to land and, and taking it really, really easy. Um, and to feel fully recovered, I would say that, yeah, six months afterwards I was running without pain, uh, maybe a bit before, but yeah, after six months I was really feeling good mentally.

[00:27:45] Yeah. Mentally was a bit tougher. Uh, next summer, uh, the first flights were, were a bit difficult.

[00:27:53] Um, now I would say I feel fine from a mental point of view for flying, but yeah, it, uh, that, that, that took longer.

[00:28:02] **Gavin McClurg:** Hmm. Do you, so you had, would you define it as a fear injury?

[00:28:10] **Alejandro Barañac:** Um, so the, the cause of the injury, no, the, the, the outcome or.

[00:28:17] **Gavin McClurg:** No, just coming back to it. You know? You know, that, that we've, there, there's been some studies now and, you know, my friend Jessica loves working on it for thesis for fear injuries, but there's, you know, the, the, any kind of trauma that we experience can the, especially from the mental side can often be pretty debilitating when you're trying to partake again. And it doesn't have to be in flying. It could be in whatever, driving a car. It could be, it's kind of a, I think it's pretty tied to a PTSD type, uh, scenario. Where it's just, you know, you, you start having a lot of irrational fear.

[00:28:55] **Alejandro Barañac:** Um, no, I would not say so much for this accident, but I did, um, break my TV amphibole in a ski accident, uh, four years ago. I still don't understand how it happened. Exactly. It was with a ski touring binding and it did not release. And yeah, I broke it before falling. Um, and that, that I do have still a fear injury from that one. Um, because, uh, I, I still have not recovered my confidence while skiing. Yeah. Um, I used to push a lot and now whenever there is hard snow and I'm on touring skis, I'm, I'm scared.

[00:29:30] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. Yeah. Breaking, breaking things hurts. You don't, you don't want to break. Yeah, it does. It sucks. Sucks having surgery. Did I miss anything? Anything you wanted to add that we didn't talk about?

[00:29:42] **Alejandro Barañac:** Um, yeah, something I would tell to pilots that have gone through a serious accident like I did. Get their gear. Get their gear checked by a friend, by an instructor after the accident, I, my gear was not damaged, uh, in my crash, my, my harness was destroyed because the rescuers just got through everything. Um, but it really wasn't, there was no scratches. The wing looked fine, but when I went to ground handle, uh, before my first flight, I could see that the lines, especially close to the risers, they were quite stiff. I had no idea what it is. What, what, why was that? A friend of mine told me maybe they were in contact with, um, um, I had my, my water bottle with some, no, no, no, they didn't burn.

[00:30:29] Um, I had my water bottle with some, uh, electrolytes in, which had spilled around the harness and a friend of mine told me maybe it was that. Anyway, I sent it to, uh, get it checked by advance. Uh, yeah, my wing was an advance and, and the guy there told me I've been working here more than 10 years and I've never seen anything like this. Yeah. I recommend you to, to change the lower lines, which I did because yeah, it's not worth like, you know, it was maybe 200 Euro compared to. So the salt

[00:30:56] **Gavin McClurg:** in the electrolytes, maybe the salt. Maybe, I'm not sure. Wow.

[00:31:01] **Alejandro Barañac:** But, uh, yeah, I would recommend because my, my wing was in, in the cabinet for like three months almost before I saw that. So just get it checked while you're recovering. If it needs to get repaired, get it repaired. And then when you're better, you can straight away go fly.

[00:31:18] **Gavin McClurg:** So the, I mean, and I'm sure you've broken this down a million times, but the reason you reached out with the, the podcast we did with Nick and Russ, Nick, I think mentions, uh, he's got a better way to articulate it than I am now, but you'd never be afraid to be inconvenienced. That's one of the, one of the many, many people have gotten hurt because of doing exactly what you did, but they don't, uh, this will save me 20 minutes of walking. This'll be, it'd be better to land at the train. It'd be better to land on the road. It'd be better to, and, and we all do it. Uh, and then of course, in retrospect, especially if you get hurt, you think, yeah, that was ridiculous. Could have walked a half an hour, you know, I'm here to have fun, but there, so that's, that's the obvious one to me, but there, there are, you know, and again, it's not a knock on you.

[00:32:10] We all do it, but it's, you know, it's just the human, it's the, it's a very human thing, but yeah. What are, what are some of the other things that, you know, it sounded like maybe you were in a little bit of a hurry on launch, but what are, what are the, what are the things you've carried with you that you're trying to avoid now?

[00:32:29] **Alejandro Barañac:** Uh, complacency, just because you've landed in a, in the same spot doesn't mean it's going to be always the same. Um, so, so treat it as, as if it was a new landing spot each time, get out of the harness early. Um, if I would have stayed in the harness, probably I would have really. Injured my, my pelvis or my back. And that, that could have meant paralysis in my lower limbs. So really get out of the harness early.

[00:32:58] Um, then yeah, for hike and fly races, um, except for the pros, which will probably not pay that much attention to this episode, but like, just go to enjoy it. Just think about it. Like, yeah, for sure. It's nice to keep up with everyone and, and, and fly with more people or hike with. Other people and you can talk meanwhile, but, but if you cannot follow, cause you're not as fit as the others, or you're not as good as flying as the others, don't push it. Just bring it a little bit down. Cause you're going to be tired. It's going to be probably new terrain. Um, bring it a little bit down and just enjoy it. And if it's just, you have like an hour flying a day and you spend seven hours hiking. Yeah.

[00:33:43] It doesn't matter. Uh, what's important is to get back home in one piece. I I'm I'm. Really tailoring this to the, um, to people like me that don't make a living out of it and, and don't want to make a rank out of those competitions. Just really go there to enjoy it. And you'll have time to talk at landing with other pilots or at the hut or when the race finishes.

[00:34:06] **Gavin McClurg:** You know, that easier said than done though. Isn't it? I mean, as, as a race organizer, I'm really listening in to what you're saying because it's, it's, it's very interesting from that side of things. You know, the. The first X-ray drugs we did, we didn't score the adventure category because in our minds, we thought, you know, you remove the scoring, you remove the, the desire to go really hard and everybody will just have fun. No one will race, but everybody still raced. Didn't matter, you know, and then the feedback was, is they, they want to be scored. You know, it's, it's, it's, it's again, it's the human condition. And like you talk about it in the

[00:34:45] **Alejandro Barañac:** past. Yeah.

[00:34:46] **Gavin McClurg:** I mean, you're absolutely right. And we need to. We

[00:34:49] **Alejandro Barañac:** need to meditate

[00:34:49] **Gavin McClurg:** on that and actually live it, but the, but it's hard to do that. And the, the, the other thing, I mean, even with the Verco fly, like you're talking about, it's really geared towards fun. However, you're getting bonus points for an omelet at a, you know, you're the, it's still geared towards getting more points, even if you're only in the adventure category, if I understand that correctly. And so I, this is no knock on Laurent at all. That's awesome. It's so fun. And it's really geared towards fun. And yet if I was participating in it, I'd want the most points I'd still want to get all those points. I'd still want to, you know, I'd still want, what's great is there. It sounds like, you know, they're not rewarding top landing.

[00:35:34] It's you can, you can hit a, you can hit a, a hut or a way point in the air and the adventure category, which is exactly how we do it with the X red rock. So the pros have to land the adventure category can hit it on the ground or in the air. So they're not, they're not incentivized. They're not incentivized to, to top land, but which is in my mind where hike and fly racing gets really dangerous is the top landing. So especially when you're tired and all those things, but it's, you know, I fully hear you and there's nothing I could disagree with whatsoever, but man, it's hard to, it's hard to have a race and not have it be a race. That's the thing. I mean, or an event or whatever you want to call these things and you have the different categories. We've got three. Now we have the, we

[00:36:19] **Alejandro Barañac:** have the academy

[00:36:19] **Gavin McClurg:** and the adventure and the pro and the academy won't be scored. They can fly the same course that the adventure do, and they're getting mentoring and everything else, but I guarantee they're going to race too. You know, the ones that, because it's just the environment that the environment is, is such that I want to go have fun with my friends, but it'd be nice to beat them too. Yeah.

[00:36:41] **Alejandro Barañac:** Yeah, no, no. I understand.

[00:36:44] I fully understand. And I've been in that position of like wanting to be scored. Cause the first year I participated, there was no scoring for the adventure category. And I was like, I would, I would have liked to know how I

did compared to the other. How

[00:36:58] **Gavin McClurg:** do you shape up? You know, how did, how did you do? And it's nice to have the points thing.

[00:37:03] **Alejandro Barañac:** Yeah. So what I, there's something I proposed to Laurent last year. It was not, it did not happen. I don't know why, but I don't know how it, how you organize the X-Red Rocks, but in the VercoFly, most of the pilots, or I would say almost all of them, unless they live really nearby, they arrived to VercoFly the evening before the flight, the race starts and I proposed to him, Hey, why let's say that we can make this as an optional activity, let's have dinner at some pizza place altogether. And some pilots can give their, their experience from other, other races. And I was willing to, to give my.

[00:37:48] knowledge of how my accident happened and maybe that would count down or, or put into perspective pilots, like me, that, yeah, there are just there for fun and it's really not worth it for half an hour, like pushing it and may be having an accident like I had, but I know it's difficult. People will keep on risking, but at least. Yeah. Making them a bit more aware. And when you give maybe a, how's what's the expression? like a first-person experience yeah first-hand experience yeah um you can transmit a bit better what happened it's not simply the race organizer which is a really good pilot telling them be careful don't risk it here don't do this don't do that it's someone that just had a bad accident and it's like you the year before and yeah

[00:38:41] **Gavin McClurg:** good thoughts alejandro thanks for sharing your story i'm glad you're all recovered it's fantastic to hear the kids in the background and uh no and i'm sure they're they're they're pretty stoked to have their pops so the glad you made it through it glad you're still flying and i hope to see you in a future verco fly i've been threatening to come over and do one forever it's just always tough timing for me but if this if this alp stream that i have comes together and i move the family over there my goal is just to do all of them born to fly and splay and verco and just do a bunch of other because my only experience really is is the xl so but thanks for sharing your story and i'm glad you're all right you're

[00:39:23] **Alejandro Barañac:** welcome thank you for having me if

[00:39:31] **Gavin McClurg:** you find the cloud-based mayhem valuable you can support it in a lot of different ways you can give us a rating on itunes or stitcher however you get your podcast that goes a long ways and 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 share it on your own so 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 for example if you did a buck a show and every two weeks it'd be about twenty five dollars a year so way cheaper than a magazine subscription and it makes all of this possible i do not want to fund this show with advertising or sponsors we get asked about that pretty frequently but i for a whole bunch of different reasons which i've said many times on the show i don't want to do that i don't like having that stuff at the front of the show and i also want you to know that these are authentic conversations with real people and these are just our opinions but our opinions are not being skewed by sponsors or advertising dollars i think that's a pretty toxic business model so i hope you dig that um you can support us if you go to cloudbasemayhem.com you can find the places to support you can do it through patreon.com forward slash cloud based mayhem if you want a recurring subscription you can also do that directly through the website we've tried to make it really easy and that will give you access to all the bonus material little video 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 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 offer of course that'll be lifetime and hopefully and you're being in a position someday to be able to support us but you'll find all that on the website uh all of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloud based mayhem merchandise t-shirts or hats or anything you should be all set up you should have an account you should be able to access all that bonus material now thank you so much for listening i really appreciate your support and we'll see you on the next show thank you

Français

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

Show notes

Nous avons un dicton dans notre sport : « ne jamais éviter l'inconvénient ». Mais c'est plus facile à dire qu'à faire. Un terrain facile à un kilomètre de la gare, ou un terrain vraiment difficile juste à côté ? Atterrir avec un vent fort à travers une rivière qui signifie une longue marche, ou atterrir avec un vent fort près d'une route qui aura du rotor ? Lors du 21' Vercofly, plusieurs pilotes ont été blessés. Certains à cause de conditions agitées, mais plusieurs simplement parce que des pilotes ont pris de mauvaises décisions. Voici l'une de ces dernières histoires d'un compétiteur de hike and fly débutant, Alejandro Barañac.

Le post Episode 199- A story of avoiding inconvenience with Alejandro Barañac est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Salut tout le monde. Bienvenue dans un nouvel épisode de CloudBase Mayhem. Ce podcast a été enregistré à l'origine comme un épisode bonus. Alejandro Baraniak m'a contacté il y a un moment pour me dire : « Hé, j'écoute l'émission et j'ai une histoire à raconter, mais c'est juste à propos d'un accident. » Il s'agit d'une erreur commise en essayant de ne pas être dérangé, et de quelque chose que beaucoup d'entre nous ont déjà fait : essayer d'atterrir dans une gare et se retrouver dans un endroit exigu. Nick Greece a beaucoup parlé des dangers liés au fait de vouloir ne pas être dérangé, et Alejandro participait pour la première fois au Veraco Fly, une course de marche et vol dans les Alpes et les Volos. Nous avons beaucoup parlé du Veraco Fly dans le podcast, et c'était une année où il y a eu pas mal d'autres accidents.

[00:01:00] C'était il y a seulement deux ans, je crois, et ils ont fini par annuler la course à cause du nombre d'accidents, mais ici, on discute avec Alejandro. C'est un court épisode, juste sur ce qui a mal tourné, les leçons à en tirer et ce qu'il en a appris. Il m'a aussi envoyé un petit e-mail après pour dire qu'on n'avait pas abordé un point important : l'importance de parler à quelqu'un, à un expert, de son accident. Il est convaincu que c'est l'une des raisons pour lesquelles il n'a pas eu de traumatisme psychologique après coup. Au final, tout s'est bien passé. Il a eu beaucoup de blessures dont il doit encore se remettre, mais c'est une bonne leçon. Alors, écoutez l'histoire d'Alejandro sur sa participation au Veraco Fly et une journée qui a tourné au vinaigre.

[00:01:50] Profitez-en bien.

[00:01:59] Bienvenue dans le chaos. Je comprends que vous soyez occupée avec des petits enfants et que vous habitiez juste là où commence le Veraco Fly. C'est bien ça ?

[00:02:11] **Alejandro Barañac:** Ouais, ouais, c'est ça. J'habite ici. J'habite ici depuis trois ans, et ça fait quelques années de plus depuis que j'ai emménagé en Suisse.

[00:02:17] **Gavin McClurg:** Et vous êtes d'Espagne ?

[00:02:20] **Alejandro Barañac:** Oui, c'est ça.

[00:02:21] **Gavin McClurg:** De quelle partie ?

[00:02:23] **Alejandro Barañac:** La Catalogne. J'ai grandi au bord de la mer, mais ma mère vient d'un village dans les Pyrénées où le parapente a commencé en Espagne. Alors, j'ai passé toutes mes vacances là-bas, et j'ai vu des gens voler depuis que j'avais, je ne sais pas, deux ou trois ans.

[00:02:37] **Gavin McClurg:** Ça fait combien de temps que tu pratiques ?

[00:02:40] **Alejandro Barañac:** Alors, officiellement, je pense que ça fait 11 ou 12 ans. D'accord. Mais je ne compte pas vraiment les cinq premières années parce que j'ai fait ma formation, mais j'étais étudiant. Je n'avais pas d'argent pour

le matériel, donc je ne volais qu'en été quand je louais du matos à mon instructeur. Et je crois que j'ai vérifié, il y a eu deux ou trois années où j'ai fait deux ou trois vols par an. Et c'était dans les Pyrénées ? Ouais, c'était dans les Pyrénées. Il y avait des vols guidés, même si j'avais fini ma formation. Mais je ne commence vraiment à compter les années de vol quand j'ai... eu mon propre matériel et que j'ai commencé à voler par moi-même, ce qui était en 2015, donc il y a huit ans.

[00:03:22] **Gavin McClurg:** Et est-ce que c'est le vol ou le travail qui a été l'élément déclencheur pour ton déménagement en Suisse ?

[00:03:27] **Alejandro Barañac:** Non, c'était plutôt pour le travail. Je finissais mon master en ingénierie et je devais faire mon mémoire en entreprise. J'ai trouvé un institut de recherche près de Genève qui m'a accepté, et j'ai emménagé là-bas. Et enfin, oui, les Alpes sont vraiment juste à côté. Il y a d'autres petites montagnes, je ne sais pas, peut-être à 10 minutes d'où j'habitais. C'était donc un gros plus pour moi parce que même si j'ai grandi au bord de la mer, j'ai toujours été plus une personne de montagne. Et oui, c'était un très, très gros plus. Et puis, là où je faisais mon mémoire, j'ai continué à travailler quelques années plus tard. J'y ai rencontré ma femme, qui est autrichienne et qui adore le ski.

[00:04:15] Et oui, on a ensuite décidé de rester dans le coin. J'ai trouvé plus tard un boulot en Valais — je ne sais pas quel mot vous utilisez en anglais. Et quand je suis venu ici pour l'entretien, je me suis dit : « Waouh, ouais, cet endroit est top ». J'ai vu les hauts sommets enneigés et tout ça, alors que c'était en septembre. Donc oui, j'ai tout de suite accroché. Et puis, déménager à Vercorin, qui est un village avec une école de parapente et tout ça, n'était pas si surprenant. Ce n'était pas vraiment mon idée. On vivait en bas dans la vallée, dans la capitale — même si c'est une petite ville, il y a 30 000 habitants. Et on voulait s'installer dans un endroit plus calme. Ma femme a vraiment insisté pour Vercorin parce que, entre autres, il y a un téléphérique qui vous emmène du bas de la vallée vers le haut, donc on ne dépend pas autant de la voiture.

[00:05:06] Et oui, on a fini par prendre un appartement ici, et on est vraiment, vraiment contents.

[00:05:12] **Gavin McClurg:** J'ai ce projet en tête. Je vais emmener la famille dans les Alpes une fois que la construction de cette maison sera terminée. On espère emménager en juillet. Et pas de façon permanente. Je pense que c'est ici qu'on va vivre. Mais j'adorerais venir pour, vous savez, je faisais beaucoup de roadtrips avant d'avoir Fallon. J'avais le mobile Niviuk. J'avais ce camping-car et le Hymer. Et j'ai passé des années et des années avec Bruce, vous savez, dans les Alpes, pour bien connaître la région. Et puis, bien sûr, avec les X-Alps et tout ça. Mais j'adorerais revenir et passer tout un été ici. Et c'est bien d'entendre que vous vous êtes installé depuis un autre pays et que tout se passe bien. Parce que, est-ce que vous parlez allemand ?

[00:05:53] **Alejandro Barañac:** Non. Oui, mais pas super couramment. Je peux aller en Allemagne ou en Autriche et, ouais, me débrouiller sans avoir besoin de quelqu'un pour traduire. Mais là où je vis, c'est encore une zone où ils parlent français. Et je parle français, donc ça va. Ouais. Mais la partie germanophone est vraiment, vraiment proche.

[00:06:16] Mais je dirais que c'est un peu différent pour l'Autriche. Par contre, en Suisse, à moins d'aller dans un endroit très isolé, tous les germanophones parlent assez bien anglais. Ouais,

[00:06:29] **Gavin McClurg:** C'est assez facile. On se déplace facilement. Ouais, c'est aussi civilisé dans les Alpes. J'adore ça. C'est tellement fantastique. OK, alors quel est ton parcours en marche et vol ? Parce qu'on va parler du vol de Verco et de l'incident malheureux. C'était l'année dernière ?

[00:06:47] **Alejandro Barañac:** Non, ça remonte à presque deux ans

[00:06:49] **Gavin McClurg:** Il y a deux ans. Celui que Nick, celui qu'ils ont annulé.

[00:06:54] **Alejandro Barañac:** Ouais, ouais.

[00:06:55] **Gavin McClurg:** D'accord, on va parler de la météo, de pourquoi ils ont fait ça et de ce qui s'est passé. Je sais qu'il y a eu pas mal d'accidents, mais c'est quoi ton historique en marche et vol ?

[00:07:05] **Alejandro Barañac:** Alors, pendant que j'apprenais le parapente, rien. J'ai appris avec du matos lourd, de la manière traditionnelle. Là où j'ai appris dans les Pyrénées, c'est pas comme dans les Alpes. Il faut prendre le... le

monospace sur une route pas terrible. Je ne sais pas comment ils arrivent à ce que les boîtes continuent de louer leurs monospaces à ces écoles en été, parce qu'ils les détruisent complètement.

[00:07:29] Et quand j'ai dû acheter mon équipement, je voulais une sellette réversible. Je ne voulais pas porter ces sacs à dos massifs qui ne sont pas très confortables. Ils ont beaucoup changé. Mais il y a 10 ans, ils étaient du genre, ouais, juste pour des marches de 10 minutes. Donc ils allaient bien. Mais sinon, c'était horrible. Mais c'était lourd... C'était... Ouais, selon les standards d'aujourd'hui, c'était un sacré poids. Je pense que je portais 15 kilos autour de moi. Et là où j'habitais, à côté de Genève en Suisse, il y a de petites montagnes appelées les montagnes du Jura. Et j'avais peut-être 800 mètres de dénivelé du parking jusqu'au sommet de la montagne. Et c'est comme ça que j'ai commencé mon... Ouais, mais j'étais un peu plus jeune.

[00:08:15] J'étais plus fort. Et c'est comme ça que j'ai commencé. Ça n'a peut-être pas été la manière la plus... Je ne recommanderais pas la même façon de commencer pour quelqu'un qui avait mon expérience à l'époque. Parce que, oui, c'est... Le décollage n'est pas le plus facile. Le vent y est toujours un peu de travers. Mais oui, c'est comme ça que j'ai commencé. On n'avait pas beaucoup d'accès à proximité de là où j'habitais. À des remontées mécaniques. Ou à n'importe quel genre de lift. Et oui, et j'ai toujours été un peu attiré. Je pense que c'était vers cette période que j'ai commencé à suivre les X-Ups. Donc on parle de 2015. Il n'y avait pas tant de marche et vol à l'époque.

[00:09:01] En tout cas, ce n'était pas très... quel est le mot ? Ouais, à la mode ou... Ouais. 90 % des pilotes

[00:09:10] **Gavin McClurg:** c'était... Ce n'était pas un

[00:09:10] **Alejandro Barañac:** une course tous les week-ends. Ouais, exactement. C'est vraiment le COVID qui a lancé ça,

[00:09:15] **Gavin McClurg:** n'est-ce pas ? Je veux dire, c'était intéressant. C'était

[00:09:17] **Alejandro Barañac:** c'était intéressant

[00:09:17] **Gavin McClurg:** pour voir ce qui s'est passé, au moins en Europe, bien plus qu'ici. Mais les confinements et la fermeture des stations ont juste mis tout le monde sur pied. Vous savez, ça a fermé les télécabines et les remontées mécaniques, et tout le monde a dû faire de la randonnée pour en profiter. Et ils l'ont fait. C'était... Et je... Mec, ça a vraiment décollé. C'est plutôt cool.

[00:09:40] **Alejandro Barañac:** C'est vrai. Je n'y avais jamais pensé. Mais je sais que ça a eu le même effet sur le ski de randonnée. Ouais. Beaucoup de gens se sont mis au ski de randonnée à cause du COVID. Ouais. Ouais, ouais. Probablement aussi avec le parapente. Et vers cette époque, un ami à moi, qui est devenu un très, très bon ami et qui travaillait dans la même boîte que moi, s'est mis au vol.

[00:10:04] Il est allemand, il a fait sa formation en Allemagne. Il a pris une ou deux semaines de congé, a fait sa formation là-bas et est ensuite revenu. Il est extrêmement en forme. C'est un biker. Il est vraiment, vraiment en forme. Et on a commencé à faire de la randonnée. De la marche et vol ensemble. Et oui, ça a continué. Et moi, en gros... j'ai deux kits pour le vol, comme ce que j'appelle mon kit lourd, qui n'est pas lourd, mais qui est plutôt pour de la marche et vol ou du cross. Et puis le léger, qui était une aile single skin avec une sellette vraiment minimaliste et un container avant. Mais avec le, oui, entre guillemets, le kit lourd, je fais... Oui. Parfois je prends le télésiège. Parce que là où j'habite, il y a une petite station de ski et il y a un télésiège qui peut vous emmener en haut de la montagne ou alors je pars en randonnée.

[00:10:53] Et ouais, j'aime vraiment cette sensation de pouvoir aller un peu où on veut et de décoller.

[00:11:00] **Gavin McClurg:** Et avais-tu participé à d'autres courses ou événements de marche et vol avant le VercoFly il y a deux ans ?

[00:11:07] **Alejandro Barañac:** Non, j'avais soutenu cet ami, Jochen, lors du Born to Fly à Ansi l'année précédente. J'ai fait un peu de randonnée avec lui pour les décollages et tout ça, mais pas en tant que course, non.

[00:11:22] **Gavin McClurg:** Et j'ai reçu le fondateur de VercoFly dans l'émission il y a quelque temps. Donc ceux qui l'ont écouté le savent, mais rafraîchissez-nous la mémoire sur le fonctionnement de VercoFly parce que c'est une course

vraiment cool. C'est en autonomie.

[00:11:35] **Alejandro Barañac:** Ouais, exactement. C'est en autonomie parce que ça se passe dans cette zone des Alpes où on a tellement de refuges. Ouais. Donc il y a deux catégories, comme la catégorie pro et la catégorie aventure. La pro, c'est évidemment pour les pros ou les très bons pilotes. Ils ne prennent pas n'importe qui. Il faut être accepté. Dans celle-là, il y a un classement à la fin de la course et ils reçoivent des points en fonction de

[00:12:04] le nombre de vols qu'ils font par jour et leur taille. C'est un peu compliqué de comprendre le système de classement. Et quand on suit ça en direct, on n'a aucune idée de qui est premier et qui est deuxième. Ouais. Ouais. C'est plus pour les pilotes que pour les gens à la maison. Et puis pour la catégorie aventure, il y a une série de manches à faire, mais il n'y a pas de classement. Donc personne ne va, on pourrait mentir si on veut, mais c'est pour s'amuser. Et le but est de prendre autant de refuges que possible sur une liste qu'ils vous donnent et ensuite de passer par certains endroits. Genre, si vous allez au sommet de cette montagne à pied ou même en volant, vous gagnez un point bonus. Si vous nagez dans ce lac de montagne, vous gagnez encore des points. Si vous mangez une omelette dans ce refuge perdu en forêt, vous gagnez aussi des points.

[00:12:52] Alors oui, le but, c'est de s'amuser.

[00:12:55] **Gavin McClurg:** Ça a l'air incroyable. C'est vraiment une super expérience. Waouh. Trop cool. Et c'est

[00:13:00] **Alejandro Barañac:** le fait que ce soit sans assistance. C'est génial pour les gens qui, enfin, oui. Avoir quelqu'un qui dira : « d'accord, on vous suit pendant trois jours. Je m'en fiche qu'il fasse beau, je ferai tout ce que vous me direz. Je cuisinerai pour vous. On dormira dans un van. Je vais... je vais, euh, je vais vous remonter le moral quand vous serez au plus bas. » Et ce n'est pas si facile pour tout le monde, surtout si vous venez de... enfin, si c'est juste à côté, oui, vous trouverez probablement un ami capable de le faire. Mais pour le VelcoFly, on a eu des gens qui sont venus de Norvège. Je peux imaginer que ce n'est pas facile pour quelqu'un comme ça de trouver un accompagnateur. Donc le concept est vraiment bon. Et je pense qu'ils devraient même essayer de le vendre un peu plus sous l'angle écologique, parce qu'il y a pas mal de voitures.

[00:13:45] Ceux qui ne courent pas après les pilotes.

[00:13:47] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est vrai. Là, tu sais, Hans parle toujours de combien ce serait cool d'avoir le Red Bull X-Alps, tu sais, juste sans règles, sans supporters, juste toi dans les montagnes et tu fonces. Et ça serait dur comme course de 12 jours, c'est sûr. Mais ce serait assez intéressant, parce que chaque ajout devient un peu plus strict en quelque sorte à cause de l'espace aérien, des parcs et, tu sais, il y a beaucoup de choses à prendre en compte, mais, tu sais, une énorme composante, tant au niveau des dépenses que de la logistique pour ton équipe, bien sûr, c'est critique et c'est sympa de pouvoir juste aller courir. Je rigolais avec Ben, mon supporter, pendant les quatre courses de l'année dernière, parce qu'il a fait tout mon entraînement... pardon, hier soir, parce qu'il a fait tout mon entraînement.

[00:14:35] On parlait de cette course que j'organise, la X Red Rocks, ici cet automne. Et, vous savez, dans toutes les courses que j'ai faites, j'ai dû totalement compter sur mon équipe. Pour pratiquement tout, à part le vol, la cuisine, la cartographie et la navigation ; je veux dire, j'atterris et en quatre minutes, j'ai une route vers le point suivant. Alors, en faire plusieurs sans eux va être génial. Parce que ça va m'obliger à trouver toutes ces solutions moi-même. Ouais. J'ai toujours compté sur eux pour tout. Du coup, j'aime bien celles en autonomie complète, elles sont super. Et ça dure quatre jours, non ? Le vol Verco.

[00:15:09] **Alejandro Barañac:** Ouais. Quatre jours. Ouais.

[00:15:11] **Gavin McClurg:** D'accord. Donc, pour cette année-là, il a fait particulièrement beau pour la saison. C'est bien ça ? J'ai vu passer beaucoup de publications à ce sujet.

[00:15:20] **Alejandro Barañac:** Ouais. Je ne dirais pas ça. Laisse-moi juste revenir en arrière une seconde. Euh, c'était ma deuxième édition du Verco fly. J'avais participé l'année précédente.

[00:15:29] **Gavin McClurg:** D'accord. Dans la catégorie aventure. Les deux. Ouais.

[00:15:33] **Alejandro Barañac:** Ouais. D'accord. Les deux, les deux, les deux. Je n'ai pas le niveau physique ou technique pour la catégorie pro. D'accord. Ouais. Alors, en regardant, j'ai un petit bout de vidéo. Parce que j'avais une GoPro pourrie qui, euh, ouais, la batterie s'est coupée en plein milieu de mon seul vol de l'année. Mais ce n'était pas si fort. Je me souviens avoir parlé avec Lauren Borella, l'organisateur, au téléphone depuis l'hôpital le lendemain. Et il m'a dit que c'était bizarre. Il y avait quelque chose de bizarre dans l'air. Ouais. Il ne pouvait pas dire exactement quoi. Je veux dire, c'était thermique. C'était en août.

[00:16:19] C'était ensoleillé et oui, les gens montaient facilement, mais l'année précédente avait été beaucoup plus forte avec un vent d'ouest de dingue le premier jour, et on pouvait voir des gens monter jusqu'à 4 000 mètres et plus. Parfois, ils ne faisaient que planer sur la montagne. Ce n'était pas si fort, mais c'était simplement... il y avait quelque chose de différent, de bizarre. Je ne sais pas exactement ce que c'était. Je sais par contre que ce n'était pas la cause de mon accident.

[00:16:47] **Gavin McClurg:** D'accord. Alors, euh,

[00:16:48] **Alejandro Barañac:** Ouais. D'accord. Alors, la course commence au sommet de la station de ski. Il y a un bon resto là-bas. On fait tous les contrôles, on signe ce qu'il faut, et ensuite ils font un compte à rebours et on commence à monter à pied ou on peut décoller si on veut, parce qu'il y a une zone de décollage là. Et, ouais, ma femme est venue voir le décollage parce qu'à ce moment-là, elle était avec mon fils qui n'avait que six mois. Je me souviens lui avoir dit : « Écoute, le but c'est de s'amuser et de rentrer à la maison en un seul morceau dans quatre jours. » Et comme je voulais prendre les choses plus doucement que l'année dernière — l'année dernière, j'avais été un peu stressé pendant la course — je voulais bien faire, et cette année, je voulais juste m'amuser.

[00:17:38] Alors, la plupart des participants commencent à monter à pied vers une crête qui se trouve, disons, vers le sud. Et, ouais, vous arrivez sur une petite montagne, genre, ce qui prend environ 45 minutes de marche. C'est le premier des points bonus pour la catégorie aventure. Vous envoyez un selfie de vous-même aux organisateurs et, ouais, vous êtes censés obtenir ce bonus. Et puis, 10 minutes après ça, il y a un bel endroit pour le décollage où j'ai décollé plein de fois. Je me suis préparé, mais je voyais que c'était un peu précipité, mais je pensais que ça allait quand même. J'ai décollé. Il y avait un peu de vent, comme c'est souvent le cas là-bas à cette heure de la journée. Mais c'était un bon décollage et ensuite, j'ai, j'ai genre fait de la thermique et j'ai atteint, disons, en suivant certains pilotes, dans la direction du premier refuge que vous devez atteindre soit au sol, soit par les airs pour la catégorie aventure, les pilotes doivent atterrir.

[00:18:38] Et, ouais, j'ai coché ça, j'étais content et je me dirigeais vers le suivant. Si vous voulez, je peux vous lire ma note que je me suis écrite il y a deux ans après l'accident : premier vol du Verco fly, décollage réussi, vol bien au-dessus du Bec de Bosson, qui est la première cabane, et direction Proflery, qui est une autre cabane, mais je n'avais pas assez d'altitude pour traverser la vallée. J'ai donc décidé d'atterrir à côté du télésiège d'Evelyne ici. Je dois dire que dans la catégorie aventure, ils vous autorisent à prendre les transports en commun et les télésièges ou les télécabines, s'il y en a. Je dois avoir été dans le rotor parce qu'en approche finale, j'avais beaucoup de vitesse, j'ai eu une portance soudaine et paf, contre deux voitures sur le parking, fémur gauche cassé, chirurgie, clavicule gauche cassée, T11.

[00:19:28] La vertèbre était aussi fissurée et compressée, et une sacrée galère à la cheville. Donc, oui, pour expliquer, pour donner un peu plus de contexte, je traversais la vallée et j'ai pris une mauvaise trajectoire. J'ai vu d'autres pilotes bien faire, et les très bons, au loin. Je pouvais les voir, ils étaient haut. J'ai pris une mauvaise trajectoire et j'ai perdu de l'altitude, mais bon, je me suis dit : « Ok, merde, je vais devoir atterrir quelque part. » Et j'avais l'option d'atterrir sur la montagne et de devoir marcher, je ne sais pas, peut-être une heure de plus, et d'être dans un endroit où j'aurais pu redécoller. L'endroit où j'aurais pu atterrir sur la montagne était, enfin, c'était un peu raide, mais pas de la folie, plein d'herbe.

[00:20:15] Il n'y avait pas d'obstacles autour, le vent descendait la montagne à ce moment-là et je me dis : non, non, non, ne te complique pas la vie. Tu peux atterrir ici, mais tu as dit que tu voulais faire ça en sécurité, va atterrir plus bas dans la vallée. Et pendant que je me dirigeais vers la vallée, j'avais plusieurs options d'atterrissage. L'une d'elles, qui est la zone officielle dans ce village, est massive. Elle est plus grande qu'un terrain de foot. Mais je voulais prendre le télésiège et je me suis dit : ah, si j'atterris ici, ça va me prendre... enfin, au moins une heure pour atteindre le télésiège. Non, atterrissons à côté du télésiège pour gagner cette demi-heure. Je veux dire, c'est vraiment stupide quand on y pense, mais

à ce moment-là, je me suis dit : non, gagnons cette demi-heure pour avoir plus de temps dans la journée pour la randonnée, le vol, et tout ça.

[00:21:05] Et je me suis dit : « Ouais, on atterrit à côté du télésiège. Tu as déjà atterri là-bas par le passé. »

[00:21:11] Et, c'était un événement, j'ai atterri là-bas genre trois ou quatre fois. Alors je me suis convaincu que ça allait aller. Ce que je ne me suis pas dit, c'est que j'ai toujours atterri là-bas en octobre ou novembre, sans aucune activité thermique couvrant le ciel, sans brise de vallée. Donc ouais, pas de problème ce jour-là. Ouais. C'était l'été. Il y avait des thermiques. Il y avait pas mal de brise de vallée et l'endroit où j'ai atterri ou où j'ai crashé, c'est juste derrière une falaise et quand on regarde sur Google Maps... ou pardon, sur Google Earth, et ouais, vous pouvez partager le vol si vous voulez pour que les gens vérifient exactement où j'ai crashé, on voit clairement que c'est à l'abri d'un gros obstacle où les chances d'avoir du rotor sont vraiment, vraiment, vraiment élevées, mais je ne sais pas pourquoi, en l'air, je me souviens avoir vu cette falaise et je me suis dit : oh ouais, c'est une grosse falaise, mais je me suis quand même convaincu que ça allait aller.

[00:22:13] Et, euh, je, je, j'allais, j'allais vers la zone d'atterrissage et pour une raison quelconque, je ne sais pas. Je le fais toujours. Je vérifie toujours ma vitesse pour savoir d'où vient le vent, mais, euh, je ne peux pas dire exactement pourquoi je ne l'ai pas fait. C'était peut-être parce que j'avais déjà atterri là par le passé et que j'avais l'habitude d'atterrir peu importe la direction, ou parce que j'avais fait pas mal d'atterrissages au décollage cet été. Et j'avais confiance en mes capacités d'atterrissage, mais, euh, oui, je faisais... Sur l'approche finale, le, je ne sais pas comment on appelle ça en anglais, mais ici ils appellent ça une Volta, comme un U comme font les avions. Donc tu vas avec le vent arrière, puis de travers, et ensuite, euh, face au vent.

[00:22:58] Et quand je faisais le vent de travers, wow, j'ai juste pris de la portance et tellement de vitesse. Je pouvais le sentir parce que j'étais vraiment proche du sol. J'avais donc la référence pour voir, wow, je vais vraiment vite. Et j'ai totalement perdu le contrôle. Et puis, je ne me rappelle pas le moment du crash. Je me souviens juste de quelques secondes avant, mais je me suis juste écrasé sur deux voitures. Et la lecture de mon Vario indique que je suis passé d'environ 45 kilomètres par heure à zéro à ce moment-là. Donc je me suis crashé vraiment, vraiment vite. Heureusement, je l'ai vu arriver juste un peu avant et j'avais les jambes dehors, et je pense que ça m'a sauvé d'une blessure plus grave parce que mon équipement était parfait.

[00:23:44] Je l'ai vérifié après. Enfin, quand on me l'a rendu après mon retour de l'hôpital, la sellette n'avait rien, pas même une égratignure, alors que j'ai atterri avec mes jambes contre la voiture. Et j'ai cassé mon fémur. Je me souviens avoir envoyé un message à ma femme quand les secouristes sont arrivés, parce qu'avant qu'ils arrivent, ma mémoire est un peu... elle n'est pas très présente. Je ne sais pas si je me suis évanoui ou si c'est à cause des antidouleurs qu'ils m'ont donnés. Mais je me souviens avoir dit à ma femme : « Hé, je me suis blessé à la jambe. Ils m'emmènent à l'hôpital. Ce n'est pas grave. Je devrais aller mieux bientôt », en pensant que c'était peut-être juste le TBS ou quelque chose comme ça, mais c'était bien plus que ça.

[00:24:33] Et j'ai découvert ça, en fait, à l'hôpital.

[00:24:38] Et ouais, et puis, je me rappelle encore d'être dans l'hélicoptère, complètement nu, à part mes sous-vêtements, mon téléphone et mon portefeuille. Et je textais ma femme, genre j'étais tellement défoncé par les antidouleurs. C'était difficile de se concentrer et de lire l'écran. Et puis, ouais, l'arrivée aux urgences, tous les examens, les radios, les scanners et ouais. On m'a donné la mauvaise nouvelle. J'ai été opéré le soir même, et puis, ouais, je suis resté quelques jours à l'hôpital jusqu'à ce que je puisse rentrer chez moi. Et puis

[00:25:17] **Gavin McClurg:** Quoi ? Ça a été quoi, la convalescence ? Ça a duré un an ? Combien de temps ça a pris ?

[00:25:22] **Alejandro Barañac:** C'est difficile à dire, donc, je ne suis pas un débutant pour les hôpitaux ou les blessures. Je sais ce qu'il faut faire pour récupérer vite ou au moins être un peu mobile, mais à l'hôpital, ils m'ont dit que je devais rester une semaine là-bas, puis qu'ils m'enverraient dans un centre de rééducation près de chez moi, à environ une heure de route. Et je me suis dit, merde, je me sentais horrible parce que je laissais ma femme à la maison avec un bébé de six mois et moi, j'étais genre, ouais, inutile. Je me sentais vraiment mal, j'étais vraiment mal en point. Et je disais au médecin : non, non, non, je ne peux pas rester aussi longtemps à l'hôpital et je ne peux pas aller dans un centre de

rééducation pendant un mois. Il faut que ce soit mieux.

[00:26:08] Et il m'a dit : « Écoute, on verra ça plus précisément parce que c'était un samedi. On verra comment tu te sens lundi ou mardi prochain. » Et, je veux dire, trois jours après, j'arrivais à me débrouiller avec une seule béquille, parce que comme je m'étais cassé la clavicule, je ne pouvais pas utiliser deux béquilles pour boiter jusqu'à la salle de bain et être plus ou moins autonome. Et je les ai convaincus de me laisser rentrer à la maison. Et ouais, ensuite à la maison, ça n'a pas été facile pendant le premier, je dirais, mois. Mais bon, trois semaines après l'accident, j'ai commencé la kiné à domicile. Et j'ai...

[00:26:46] Si je ne m'abuse, on ne m'a pas permis de mettre tout le poids de ma jambe pendant presque trois mois. Mais oui, mon premier vol a eu lieu moins de trois mois après l'accident. Donc, c'était à la mi-novembre et fin novembre, j'avais déjà commencé à skier. Alors oui, quand le kiné se moquait de moi parce que je faisais ça, le médecin n'était pas très content. Mais bon, c'était correct. Je faisais attention, je ne skiais pas comme un fou. Aussi, pour le vol, c'était simplement des vols en descente, pas de thermique avec un grand vol, une grosse approche pour atterrir, et je prenais vraiment, vraiment ça tranquillement. Et pour me sentir complètement rétabli, je dirais que oui, six mois après, je courais sans douleur, peut-être un peu avant, mais oui, après six mois, je me sentais vraiment bien mentalement.

[00:27:45] Ouais. Mentalement, c'était un peu plus dur. L'été prochain, les premiers vols ont été un peu difficiles.

[00:27:53] Euh, maintenant je dirais que je me sens bien mentalement pour voler, mais ouais, ça, ça a pris plus de temps.

[00:28:02] **Gavin McClurg:** Hmm. Alors, est-ce que vous le définiriez comme une blessure liée à la peur ?

[00:28:10] **Alejandro Barañac:** Euh, donc la, la cause du traumatisme, non, le, le, le résultat ou.

[00:28:17] **Gavin McClurg:** Non, je reviens juste là-dessus. Vous savez, il y a eu des études maintenant, et vous savez, mon amie Jessica adore travailler sur les blessures liées à la peur pour sa thèse, mais n'importe quel genre de traumatisme que nous vivons peut être, surtout sur le plan mental, assez invalidant quand on essaie de recommencer. Et ça ne doit pas être forcément en avion. Ça peut être n'importe quoi, conduire une voiture. C'est un peu lié, je pense, à un scénario de type SSPT, où on commence tout simplement à avoir beaucoup de peurs irrationnelles.

[00:28:55] **Alejandro Barañac:** Euh, non, je ne dirais pas pour cet accident-là, mais j'ai, euh, fracturé mon fémur lors d'un accident de ski, il y a, euh, quatre ans. Je ne comprends toujours pas comment c'est arrivé. Exactement. C'était avec une fixation de ski de randonnée et elle ne s'est pas libérée. Et oui, je me suis fracturé avant de tomber. Euh, et pour ça, j'ai toujours une peur résiduelle. Euh, parce que, euh, je n'ai toujours pas retrouvé confiance en moi en ski. Ouais. Euh, j'avais l'habitude de me pousser beaucoup et maintenant, dès qu'il y a de la neige dure et que je suis en skis de randonnée, j'ai, j'ai peur.

[00:29:30] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. Ouais. Se blesser, se casser des trucs, ça fait mal. On n'a pas envie de se blesser. Ouais, ça le fait. C'est nul. C'est nul de devoir subir une chirurgie. Est-ce que j'ai raté quelque chose ? Quelque chose que tu voulais ajouter et dont on n'a pas parlé ?

[00:29:42] **Alejandro Barañac:** Euh, ouais, quelque chose que je dirais aux pilotes qui ont vécu un accident grave comme le mien. Faites vérifier votre matériel. Faites vérifier votre matériel par un ami, par un moniteur après l'accident. Mon matériel n'était pas endommagé, euh, dans ma chute, ma sellette était détruite parce que les secouristes ont tout traversé. Euh, mais vraiment, il n'y avait pas de rayures. L'aile avait l'air correcte, mais quand je suis allé au débridage, euh, avant mon premier vol, j'ai pu voir que les lignes, surtout près des élévateurs, étaient assez rigides. Je n'avais aucune idée de ce que c'était. Quoi, pourquoi était-ce ainsi ? Un ami m'a dit que c'était peut-être parce qu'elles étaient en contact avec, euh, euh, j'avais ma bouteille d'eau avec des, non, non, non, elles n'étaient pas brûlées.

[00:30:29] J'avais ma gourde avec des électrolytes dedans, qui s'étaient renversés autour de la sellette, et un ami m'a dit que c'était peut-être ça. Enfin, je l'ai envoyée pour qu'elle soit vérifiée par un expert. Ouais, mon aile était une Advance, et le gars là-bas m'a dit : « Je travaille ici depuis plus de 10 ans et je n'ai jamais vu quelque chose comme ça. » Ouais. Il m'a recommandé de changer les lignes inférieures, ce que j'ai fait parce que, ouais, ça ne valait pas le coup, vous savez, c'était peut-être 200 euros par rapport à... Alors le sel

[00:30:56] **Gavin McClurg:** dans les électrolytes, peut-être le sel. Peut-être, je ne suis pas sûr. Waouh.

[00:31:01] **Alejandro Barañac:** Mais, euh, ouais, je recommanderais parce que mon aile est restée dans le placard pendant presque trois mois avant que je voie ça. Alors, fais-la vérifier pendant que tu te rétablis. Si elle doit être réparée, fais-la réparer. Et quand tu iras mieux, tu pourras repartir en vol tout de suite.

[00:31:18] **Gavin McClurg:** Alors, je veux dire, je suis sûr que tu l'as déjà analysé un million de fois, mais la raison pour laquelle tu m'as contacté après le podcast qu'on a fait avec Nick et Russ... Nick, je pense qu'il a une meilleure façon de l'exprimer que moi maintenant, mais c'est que tu n'as jamais peur d'être dérangé. C'est l'une des... il y a énormément de gens qui se sont blessés en faisant exactement ce que tu as fait, mais ils ne se disent pas : « ça va m'économiser 20 minutes de marche », ou « ce serait mieux d'atterrir sur le train », ou « ce serait mieux d'atterrir sur la route », ou « ce serait mieux de... ». Et on le fait tous. Et puis bien sûr, avec le recul, surtout si tu te blesses, tu te dis : « ouais, c'était ridicule. J'aurais pu marcher une demi-heure ». Tu sais, je suis là pour m'amuser, mais bon, c'est ce qui m'est évident, mais il y a aussi... et encore une fois, ce n'est pas une critique contre toi.

[00:32:10] On le fait tous, mais c'est, vous savez, c'est très humain, c'est une réaction très humaine, mais oui. Quelles sont les autres choses qui, vous savez, on aurait dit que vous étiez un peu pressé au décollage, mais quelles sont les choses que vous avez vécues et que vous essayez d'éviter maintenant ?

[00:32:29] **Alejandro Barañac:** L'autosatisfaction. Ce n'est pas parce que vous avez atterri au même endroit que ça sera toujours pareil. Alors, traitez chaque atterrissage comme s'il était nouveau, sortez de la sellette rapidement. Si j'étais resté dans la sellette, je me serais probablement vraiment blessé au bassin ou au dos. Et ça aurait pu signifier une paralysie des membres inférieurs. Alors, sortez vraiment de la sellette rapidement.

[00:32:58] Alors oui, pour les courses de marche et vol, à part les pros qui ne prêteront probablement pas beaucoup d'attention à cet épisode, mais allez-y juste pour le plaisir. Réfléchissez-y. Oui, c'est sûr, c'est sympa de rester en contact avec tout le monde, de voler avec plus de monde ou de marcher avec d'autres personnes et de pouvoir discuter en même temps, mais si vous ne pouvez pas suivre parce que vous n'êtes pas aussi en forme que les autres ou que vous n'êtes pas aussi bon en vol, ne vous forcez pas. Calmez un peu le rythme. Parce que vous allez être fatigué. Ce sera probablement un nouveau terrain. Calmez un peu le rythme et profitez-en simplement. Et si vous n'avez qu'une heure de vol par jour et que vous passez sept heures à marcher. Ouais.

[00:33:43] Ça n'a pas d'importance. L'essentiel, c'est de rentrer chez soi en un seul morceau. Je m'adresse vraiment à des gens comme moi, qui n'en vivent pas et qui ne cherchent pas à se classer dans ces compétitions. Allez-y juste pour le plaisir. Vous aurez le temps de discuter à l'atterrissage avec les autres pilotes, au refuge ou quand la course sera terminée.

[00:34:06] **Gavin McClurg:** C'est plus facile à dire qu'à faire, non ? Je veux dire, en tant qu'organisateur de course, j'écoute attentivement ce que vous dites parce que c'est très intéressant sous cet angle. Vous savez, pour les premiers X-ray drugs, nous n'avions pas de score pour la catégorie aventure parce que, dans notre esprit, on se disait qu'en supprimant le score, on supprimait l'envie d'aller à fond et que tout le monde s'amuserait simplement. Personne ne ferait de compétition, mais tout le monde ferait quand même la course. Ça n'avait pas d'importance, et puis les retours ont été qu'ils voulaient être notés. C'est encore une fois la condition humaine. Et comme vous en parlez dans le...

[00:34:45] **Alejandro Barañac:** le passé. Ouais.

[00:34:46] **Gavin McClurg:** Je veux dire, tu as tout à fait raison. Et on doit le faire. On...

[00:34:49] **Alejandro Barañac:** il faut méditer

[00:34:49] **Gavin McClurg:** on ça et de le vivre concrètement, mais c'est difficile à faire. Et l'autre chose, je veux dire, même avec le Verco fly dont tu parles, c'est vraiment orienté vers le plaisir. Pourtant, tu gagnes des points bonus pour un omelette à un, tu sais, c'est toujours orienté vers l'obtention de plus de points, même si tu es seulement dans la catégorie aventure, si j'ai bien compris. Et donc, je ne veux pas du tout critiquer Laurent, c'est génial. C'est tellement amusant. Et c'est vraiment orienté vers le plaisir. Et pourtant, si j'y participais, je voudrais le plus de points possible, je voudrais quand même obtenir tous ces points. Je voudrais quand même, tu sais, ce qui est super là, c'est qu'on dirait qu'ils ne

récompensent pas l'atterrissage au décollage.

[00:35:34] Tu peux, tu peux atteindre une cabane ou un point de passage en l'air et la catégorie aventure, c'est exactement comme nous le faisons avec le X Red Rock. Donc les pros doivent atterrir la catégorie aventure, ils peuvent le faire au sol ou en l'air. Ils ne sont donc pas, ils ne sont pas incités à faire un atterrissage au décollage, ce qui, à mon avis, est là où la course de marche et vol devient vraiment dangereuse : l'atterrissage au décollage. Surtout quand on est fatigué et avec tout ça, mais tu sais, je te comprends parfaitement et je ne peux absolument pas être en désaccord, mais purée, c'est dur d'avoir une course sans que ce soit une course. C'est ça le truc. Je veux dire, ou un événement ou peu importe comment vous appelez ces choses, et vous avez les différentes catégories. On en a trois. Maintenant on a le...

[00:36:19] **Alejandro Barañac:** on a catégorie Academy

[00:36:19] **Gavin McClurg:** et l'aventure et le pro et l'académie ne seront pas notés. Ils peuvent suivre le même parcours que l'aventure et ils bénéficient de mentorat et de tout le reste, mais je vous garantis qu'ils vont aussi faire la course. Vous savez, ceux qui, parce que c'est juste l'environnement, l'environnement est tel que je veux m'amuser avec mes amis, mais ce serait sympa de les battre aussi. Ouais.

[00:36:41] **Alejandro Barañac:** Ouais, non, je comprends.

[00:36:44] Je comprends tout à fait. Et je me suis déjà retrouvé dans cette situation où j'aurais voulu être noté. Parce que la première année où j'ai participé, il n'y avait pas de score pour la catégorie aventure. Et je me disais que j'aurais aimé savoir comment je me suis comparé aux autres. Comment

[00:36:58] **Gavin McClurg:** te faire une idée ? Tu sais, comment tu t'en es sorti ? Et c'est sympa d'avoir le système de points.

[00:37:03] **Alejandro Barañac:** Ouais. Alors, j'ai proposé quelque chose à Laurent l'année dernière. Ça n'a pas eu lieu. Je ne sais pas pourquoi, mais je ne sais pas comment vous organisez le X-Red Rocks, mais pour le VercoFly, la plupart des pilotes, ou je dirais presque tous, sauf ceux qui vivent vraiment à côté, arrivent au VercoFly la veille du vol, quand la course commence. Et je lui ai proposé : « Hé, pourquoi ne pas dire qu'on peut faire ça comme une activité optionnelle, on pourrait dîner tous ensemble dans une pizzeria. » Et certains pilotes pourraient raconter leur expérience d'autres courses. Et j'étais prêt à raconter la mienne.

[00:37:48] ...connaîtrait comment mon accident s'est produit, et ça permettrait peut-être de mettre les pilotes, comme moi, dans la bonne perspective : que oui, on est là pour s'amuser et que ça ne vaut vraiment pas la peine de se mettre en danger pendant une demi-heure, de pousser les limites et de risquer un accident comme le mien, même si je sais que c'est difficile. Les gens continueront de prendre des risques, mais au moins, ça les sensibilisera un peu plus. Et quand tu donnes, comment on dit ? une expérience directe, oui, une expérience de première main, tu peux mieux transmettre ce qui s'est passé. Ce n'est pas simplement l'organisateur de la course, qui est un très bon pilote, qui leur dit de faire attention, de ne pas prendre de risques ici, de ne pas faire ça ou ça ; c'est quelqu'un qui vient de vivre un grave accident, et c'est comme si tu étais là l'année précédente, et oui.

[00:38:41] **Gavin McClurg:** Bonnes réflexions, Alejandro. Merci d'avoir partagé ton histoire. Je suis content que tu sois complètement rétabli, c'est génial d'entendre les enfants en arrière-plan. Et non, je suis sûr qu'ils sont super contents d'avoir leur papa avec eux. Je suis content que tu t'en sois sorti, content que tu continues à voler et j'espère te voir lors d'un futur vol Verco. Je menace de venir en faire un depuis toujours, mais c'est toujours compliqué pour mon emploi du temps. Mais si mon projet d'Alpine Stream se concrétise et que je déménage la famille là-bas, mon objectif est de faire tous les modèles : Born to Fly, Splay, Verco, et bien d'autres, parce que ma seule expérience réelle est sur le XL. Mais merci d'avoir partagé ton histoire, je suis content que tu ailles bien. Tu es

[00:39:23] **Alejandro Barañac:** Bienvenue, merci de m'accueillir si

[00:39:31] **Gavin McClurg:** Si vous trouvez Cloud-based Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous donner une note sur iTunes ou Stitcher, peu importe votre plateforme de podcast, ça compte beaucoup et ça aide à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre site web ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez en discuter en sortant avec vos amis de Launch ; je sais que beaucoup de conversations

intéressantes ont eu lieu de cette manière. Et bien sûr, vous pouvez le partager par vous-même. Pour nous soutenir financièrement, cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, de stockage, de musique et toutes sortes de coûts logistiques. Si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par émission. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal ou en mettant en place un service d'abonnement qui vous facturera chaque émission. Nous sortons une nouvelle émission toutes les deux semaines, donc par exemple, si vous donnez un dollar par émission, cela reviendrait à environ vingt-cinq dollars par an. C'est bien moins cher qu'un abonnement à un magazine et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour une multitude de raisons que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je n'aime pas avoir ce genre de trucs au début de l'émission, et je veux aussi que vous sachiez qu'il s'agit de conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce 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 commercial assez toxique, donc j'espère que vous comprenez. Vous pouvez nous soutenir en allant sur cloudbasemayhem.com, vous y trouverez les différents moyens de le faire. Vous pouvez passer par patreon.com/cloud-based-mayhem si vous voulez un abonnement récurrent, ou vous pouvez aussi le faire directement sur le site web. Nous avons essayé de rendre cela 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 et qui n'entrent pas dans l'émission principale mais que nous pensons que vous devriez entendre. Nous ne mettons rien de tout cela derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir, faites-le-moi savoir et je vous proposerai une offre, bien sûr ce sera pour la vie, et j'espère que vous serez en position de pouvoir nous soutenir un jour. Vous trouverez tout cela sur le site web. Tous ceux qui nous ont soutenus, ou même qui se sont inscrits à notre newsletter ou ont acheté des produits dérivés Cloud-based Mayhem, des t-shirts, des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez déjà être configurés. Vous devriez avoir un compte et pouvoir accéder à tout ce contenu bonus dès maintenant. Merci beaucoup de nous avoir écoutés, j'apprécie vraiment votre soutien et on se voit à la prochaine émission. Merci.

Deutsch

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

Show notes

Wir haben in unserem Sport ein Sprichwort: „Vermeide niemals Unannehmlichkeiten.“ Aber das ist leichter gesagt als getan. Ein einfaches Feld einen Kilometer vom Bahnhof entfernt oder ein wirklich schwieriges Feld direkt daneben? In starkem Wind über einen Fluss landen, was einen langen Fußweg bedeutet, oder in starkem Wind in der Nähe einer Straße landen, die Rotor verursachen wird? Beim 21' Vercofly wurden mehrere Piloten verletzt. Einige aufgrund der unruhigen Bedingungen, aber mehrere einfach nur, weil Piloten schlechte Entscheidungen getroffen haben. Dies ist eine der letzteren Geschichten von einem Erstteilnehmer beim Hike and Fly, Alejandro Barañac.

Der Beitrag zu Episode 199- A story of avoiding inconvenience mit Alejandro Barañac erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:10] **Gavin McClurg:** Hallo zusammen. Willkommen zu einer weiteren Episode von CloudBase Mayhem. Diese Show wurde ursprünglich als Bonusfolge aufgenommen. Alejandro Baraniak hatte mich vor geraumer Zeit kontaktiert und gesagt: Hey, ich höre die Show und habe auch eine eigene Geschichte, aber es geht nur um einen Unfall. Es geht darum, einen Fehler zu machen, versucht zu sein, niemanden zu belästigen, und etwas, das viele von uns getan haben: versucht zu landen, um einen Bahnhof zu erreichen, und dabei auf engem Raum landet. Nick Greece hat viel über die Gefahren gesprochen, versucht zu sein, niemanden zu belästigen, und er nahm zum ersten Mal am Veraco Fly teil, einem Hike-and-Fly-Rennen in den Alpen und den Volos. Wir haben im Podcast viel über den Veraco Fly gesprochen, und es war ein Jahr, in dem es ziemlich viele andere Unfälle gab.

[00:01:00] Das war gerade erst vor zwei Jahren, ich glaube, und sie haben das Rennen letztendlich abgesagt, weil es so viele gab, aber das hier ist ein Gespräch mit Alejandro. Es ist kurz, es geht nur darum, was schiefgelaufen ist, um einige Erkenntnisse und darum, was er daraus gelernt hat. Er hat mir danach auch eine kleine E-Mail geschickt, in der er schrieb, dass eine Sache, über die wir nicht gesprochen haben, die Bedeutung ist, mit jemandem zu reden, mit einem Experten über seinen Unfall zu sprechen, und er ist fest davon überzeugt, dass dies einer der Gründe war, warum er danach keine Angstverletzung hatte. Am Ende ist alles gut ausgegangen. Er hatte viele Verletzungen, mit denen er sich auseinandersetzen musste und mit denen er immer noch zu kämpfen hat, aber das ist eine gute Lehre. Also hört euch Alejandros Geschichte über seine Teilnahme am Veraco Fly und einen Tag an, der etwas schiefgelaufen ist, an.

[00:01:50] Viel Spaß beim Hören.

[00:01:59] Willkommen im Chaos. Ich verstehe, dass Sie mit ein paar kleinen Kindern beschäftigt sind und direkt dort wohnen, wo der Veraco Fly startet. Stimmt das?

[00:02:11] **Alejandro Barañac:** Ja, ja, genau. Ich wohne hier. Ich lebe hier schon seit drei Jahren, und es sind noch ein paar Jahre dazwischen, seit ich nach die Schweiz gezogen bin.

[00:02:17] **Gavin McClurg:** Und du kommst aus Spanien?

[00:02:20] **Alejandro Barañac:** Ja, genau.

[00:02:21] **Gavin McClurg:** Welcher Teil?

[00:02:23] **Alejandro Barañac:** Katalonien. Ich bin am Meer aufgewachsen, aber meine Mutter kommt aus einem Dorf in den Pyrenäen, wo das Gleitschirmfliegen in Spanien begann. Also habe ich all meine Ferien dort verbracht und Leute fliegen sehen, seit ich, ich weiß nicht, zwei oder drei Jahre alt war.

[00:02:37] **Gavin McClurg:** Wie lange fliegst du schon?

[00:02:40] **Alejandro Barañac:** Offiziell sind es, glaube ich, 11 oder 12 Jahre. Okay. Aber die ersten fünf Jahre zähle ich nicht wirklich mit, weil ich zwar meine Ausbildung gemacht habe, aber dann war ich noch Student. Ich hatte kein Geld für Ausrüstung, also bin ich nur im Sommer geflogen, als ich mir etwas von meinem Instruktor geliehen habe. Ich habe nachgeschaut, und es gab zwei oder drei Jahre, in denen ich nur zwei oder drei Flüge pro Jahr gemacht habe. Und war das in den Pyrenäen? Ja, das war in den Pyrenäen. Das waren geführte Flüge, obwohl ich meine Ausbildung oder mein Training abgeschlossen hatte. Aber ich zähle das Fliegen erst dann, als ich... meine eigene Ausrüstung hatte und angefangen habe, selbstständig zu fliegen, was 2015 war, also vor acht Jahren.

[00:03:22] **Gavin McClurg:** Und war der Anstoß für den Umzug in die Schweiz das Fliegen oder die Arbeit?

[00:03:27] **Alejandro Barañac:** Nein, es war eher die Arbeit. Ich habe gerade meinen Master in Ingenieurwesen abgeschlossen und musste meine Masterarbeit in einem Unternehmen schreiben. Ich habe ein Forschungsinstitut in der Nähe von Genf gefunden, das mich aufgenommen hat, und bin dorthin gezogen. Und ich meine, ja, die Alpen sind wirklich ganz nah. Es gibt da noch einige andere kleinere Berge, ich weiß nicht, vielleicht 10 Minuten von dort, wo ich gewohnt habe. Das war also ein großer Pluspunkt für mich, denn obwohl ich am Meer aufgewachsen bin, war ich schon immer eher ein Bergmensch. Und ja, das war ein riesiger, riesiger Pluspunkt. Und dann bin ich dort, wo ich meine Masterarbeit geschrieben habe, ein paar Jahre später weitergearbeitet. Dort habe ich meine Frau kennengelernt, die aus Österreich kommt und total gerne Ski fährt.

[00:04:15] Und ja, wir haben uns dann entschieden, in der Gegend zu bleiben. Später habe ich einen Job im Wallis gefunden – oder Wallis, ich weiß nicht, wie man das auf Englisch sagt. Und ja, als ich für das Vorstellungsgespräch hier in die Gegend kam, dachte ich mir: Wow, ja, dieser Ort ist gut. Ich sah die hohen Gipfel mit dem Schnee und so weiter, obwohl es September war. Also ja, ich war sofort begeistert. Und ja, der Umzug nach Vercoran, das ist ein Dorf mit einer Gleitschirmschule und so weiter, war auch nicht überraschend. Es war nicht wirklich meine Idee. Wir haben unten im Tal in der Hauptstadt gewohnt, obwohl es eine kleine Stadt ist, mit 30.000 Einwohnern. Und wir wollten an einen ruhigeren Ort ziehen. Und meine Frau hat Vercoran ziemlich durchgedrückt, weil es unter anderem eine Gondel hat, die einen aus dem Tal nach oben bringt, sodass man nicht so sehr vom Auto abhängig ist.

[00:05:06] Und ja, wir haben schließlich eine Wohnung hier bekommen und wir sind wirklich, wirklich glücklich.

[00:05:12] **Gavin McClurg:** Ich habe da so eine Fantasie. Ich werde die Familie in die Alpen ziehen, sobald das Haus fertig gebaut ist. Hoffentlich ziehen wir im Juli ein. Und nicht dauerhaft. Ich denke, hier werden wir wohnen. Aber ich würde gerne rüberkommen, um, wisst ihr, früher habe ich viel herumgeirrt, bevor ich Fallon hatte. Ich hatte den Niviuk Mobile. Ich hatte dieses Wohnmobil und den Hymer. Und ich habe viele Jahre mit Bruce in den Alpen verbracht, um sie kennenzulernen. Und dann natürlich mit den X-Alps und so weiter. Aber ich würde gerne zurückkommen und einfach einen ganzen Sommer verbringen. Und es ist schön zu hören, dass du dich aus einem anderen Land umgesiedelt hast und alles klappt. Aber sprichst du Deutsch?

[00:05:53] **Alejandro Barañac:** Nein. Ja, aber nicht super fließend. Ich kann nach Deutschland oder Österreich fahren und mich ja, ohne dass jemand für mich übersetzen muss, zurechtfinden. Aber dort, wo ich lebe, wird immer noch Französisch gesprochen. Und ich spreche Französisch, das ist okay. Ja. Aber der deutschsprachige Teil ist wirklich, wirklich nah dran.

[00:06:16] Aber ich würde sagen, für Österreich ist es etwas anders. Aber in der Schweiz sprechen, sofern man nicht an einen sehr abgelegenen Ort fährt, alle Deutschsprachigen ziemlich gutes Englisch. Ja,

[00:06:29] **Gavin McClurg:** Es ist ziemlich einfach. Man kommt gut zurecht. Ja, es ist auch zivilisiert in den Alpen. Ich liebe es. Es ist so fantastisch. Okay, also, wie sieht dein Hike-and-Fly-Hintergrund aus? Denn wir werden über den Verco-Flug und den unglücklichen Vorfall sprechen. War das letztes Jahr?

[00:06:47] **Alejandro Barañac:** Nein, das war vor fast zwei Jahren

[00:06:49] **Gavin McClurg:** Ja, vor zwei Jahren. Vor zwei Jahren, die, die Nick, die sie abgesetzt haben.

[00:06:54] **Alejandro Barañac:** Ja, ja.

[00:06:55] **Gavin McClurg:** Okay, wir werden über das Wetter sprechen und warum sie das getan haben und was da los war. Ich meine, ich weiß, dass es eine Menge Unfälle gab, aber wie sieht deine Hike-and-Fly-Historie aus?

[00:07:05] **Alejandro Barañac:** Als ich Paragliding gelernt habe, also gar nichts. Ich habe auf die traditionelle Weise mit schwerer Ausrüstung gelernt. Dort, wo ich es in den Pyrenäen gelernt habe, ist es nicht wie in den Alpen. Man muss den Minivan auf einer nicht gerade tollen Straße hochfahren. Ich weiß nicht, wie die es schaffen, im Sommer weiterhin Firmen dazu zu bringen, ihre Minivans an diese Schulen zu vermieten, weil die sie einfach zerstören.

[00:07:29] Und als ich meine Ausrüstung kaufen musste, wollte ich ein umkehrbares Gurtzeug haben. Ich wollte nicht diese massiven Rucksäcke tragen, die nicht gerade bequem sind. Die haben sich viel verändert. Aber vor so 10 Jahren waren die so, ja, nur für 10-minütige Spaziergänge. Also waren sie okay. Aber ansonsten war es schrecklich. Aber es war schwer... Es war... Ja, nach heutigem Standard war das ein schweres Teil. Ich glaube, ich habe so 15 Kilo mit mir herumgetragen. Und wo ich wohnte, neben Genf in der Schweiz, gibt es einige kleine Berge namens Jura Mountains. Und ich hatte vielleicht 800 Meter Höhenunterschied vom Parkplatz bis zum Gipfel. Und so habe ich angefangen mit meinem... Ja, aber ich war ein bisschen jünger.

[00:08:15] Ich war stärker. Und so fing ich an. Es war vielleicht nicht gerade der... ich würde den gleichen Einstieg nicht empfehlen für jemanden, der damals meine Erfahrung hatte. Denn ja, es ist... der Start ist nicht das Einfachste. Der Wind ist dort immer etwas seitlich. Aber ja, so fing ich an. Wir hatten in der Nähe von dort, wo ich wohnte, nicht so viel Zugang zu Sesselliften oder irgendeiner Art von Lift. Und ja, und ich war immer irgendwie angezogen davon. Ich glaube, das war um die Zeit, als ich anfang, den X-Ups zu folgen. Also ich rede von 2015. Da gab es noch nicht so viel Hike-and-Fly.

[00:09:01] Es war zumindest nicht so... wie sagt man? Ja, trendy oder... Ja. 90 % der Piloten

[00:09:10] **Gavin McClurg:** waren... Es war kein

[00:09:10] **Alejandro Barañac:** jedes Wochenende ein Rennen. Ja, genau. COVID hat das wirklich ausgelöst,

[00:09:15] **Gavin McClurg:** nicht wahr? Ich meine, es war interessant. Es

[00:09:17] **Alejandro Barañac:** war interessant

[00:09:17] **Gavin McClurg:** um zu sehen, was passiert ist, zumindest in Europa, viel mehr als hier. Aber die Lockdowns und die Schließungen der Skigebiete haben alle auf die Beine gebracht. Wisst ihr, die Gondeln und Sessellifte waren geschlossen und alle mussten wandern, um etwas zu erleben. Und das haben sie auch. Es war... und ich... Mann, das ist richtig abgegangen. Es ist ziemlich cool.

[00:09:40] **Alejandro Barañac:** Das stimmt. Ich habe nie darüber nachgedacht. Aber ich weiß, dass es beim Skitouren das Gleiche bewirkt hat. Ja. Viele Leute sind zum Skitouren gekommen. Viele Leute sind wegen Corona zum Skitouren gekommen. Ja. Ja, ja. Wahrscheinlich auch beim Gleitschirmfliegen. Und um die Zeit herum fing ein Freund von mir an, der ein wirklich, wirklich guter Freund geworden ist und im selben Unternehmen wie ich gearbeitet hat, mit dem Fliegen an.

[00:10:04] Er ist Deutscher und hat seine Ausbildung in Deutschland gemacht. Er hat sich ein oder zwei Wochen freigenommen, die Ausbildung dort absolviert und dann zurückgekommen. Und er ist extrem fit. Er ist Biker. Er ist wirklich, wirklich fit. Und wir haben angefangen zu wandern. Zusammen Hike-and-Fly zu machen. Und ja, dann ging das weiter. Und ich habe im Grunde... ich habe zwei Sets zum Fliegen, so etwas, das ich mein schweres Set nenne – obwohl es nicht schwer ist, aber eher so ein Hike-and-Fly oder Cross. Und dann das leichte, das früher ein Single-Skin-Schirm mit einem wirklich minimalistischen Gurtzeug und einem Frontcontainer war. Aber mit dem, ja, in Führungszeichen, schweren Set, mache ich... Ja. Manchmal nehme ich die Bahn. Weil dort, wo ich wohne, gibt es eine winzige Skistation und da gibt es eine Bahn, die dich den Berg hochfahren kann, oder ich gehe wandern.

[00:10:53] Und ja, ich mag dieses Gefühl wirklich sehr, dass man ein bisschen überall hin gehen kann und dann abhebt.

[00:11:00] **Gavin McClurg:** Und hattest du vor dem VercosFly vor zwei Jahren schon andere Hike-and-Fly-Rennen oder -Events gemacht?

[00:11:07] **Alejandro Barañac:** Nein, ich habe vor dem VercoFly vor zwei Jahren nur einen Freund von mir, Jochen, beim Born to Fly in Ansi im Vorjahr unterstützt. Ich bin ein bisschen mit ihm zu den Startplätzen gewandert und so weiter, aber nicht als Rennen, nein.

[00:11:22] **Gavin McClurg:** Und ich hatte den Gründer von VercoFly vor einer Weile in der Show. Also die Leute, die das gehört haben, wissen Bescheid, aber frische uns mal kurz auf, wie VercoFly funktioniert, weil es ein echt cooles Rennen ist. Es ist unbegleitet.

[00:11:35] **Alejandro Barañac:** Ja, genau. Es ist unsupported, weil es in diesem Teil der Alpen stattfindet, wo wir so viele Hütten haben. Ja. Es gibt also zwei Kategorien, so wie die Pro- und die Adventure-Kategorie. Die Pro-Kategorie ist offensichtlich für Profis oder wirklich gute Piloten. Die nehmen jeden nicht auf. Man muss akzeptiert werden. In dieser Kategorie gibt es am Ende des Rennens ein Ranking und sie bekommen Punkte, je nachdem...

[00:12:04] die Anzahl der Flüge, die sie pro Tag machen, und wie groß sie sind. Das Ranking-System ist etwas kompliziert zu verstehen. Und wenn man es live verfolgt, hat man keine Ahnung, wer auf dem ersten und wer auf dem zweiten Platz liegt. Ja. Ja. Das ist mehr für die Piloten als für die Leute zu Hause. Und dann gibt es für die Adventure-Kategorie eine Reihe von Tasks zu erledigen, aber da gibt es keine Rangliste. Also niemand wird – man könnte lügen, wenn man wollte – aber es geht darum, eine gute Zeit zu haben. Und das Ziel ist es, so viele Hütten wie möglich von einer Liste abzuarbeiten, die sie einem geben, und dann an einigen Orten vorbeizukommen. Wenn man zum Beispiel den Gipfel dieses Berges zu Fuß oder sogar fliegend erreicht, bekommt man einen Bonuspunkt. Wenn man in diesen Bergsee schwimmt, bekommt man noch mehr Punkte. Wenn man in dieser Hütte, tief im Wald, ein Omelett isst, bekommt man auch Punkte.

[00:12:52] Also ja, das Ziel ist es, Spaß zu haben.

[00:12:55] **Gavin McClurg:** Das klingt einfach fantastisch. Das ist genau das, was eine gute Zeit ausmacht. Wow. Sehr cool. Und es ist

[00:13:00] **Alejandro Barañac:** dass es unbegleitet ist. Das ist toll für Leute, die – ich meine, ja, jemanden zu haben, der sagt: Okay, ja, wir begleiten euch drei Tage lang. Und mir ist egal, ob das Wetter gut ist. Ich mache, was ihr mir sagt. Ich koche für euch. Wir schlafen in einem Van. Ich werde, ich werde, äh, ich werde euch aufheitern, wenn ihr mal einen Tiefpunkt habt. Und das ist nicht für jeden einfach, besonders wenn man von weit her kommt. Ich meine, wenn es nebenan ist, ja, dann findet man wahrscheinlich einen Freund, der das kann. Aber ich meine, zur VercoFly sind Leute aus Norwegen gekommen. Ich kann mir vorstellen, dass es für jemanden in dieser Situation nicht einfach ist, einen Supporter zu finden. Also ist das Konzept wirklich gut. Und ich denke, sie sollten es sogar noch etwas mehr aus der umweltfreundlichen Perspektive verkaufen, weil es ja eine ganze Reihe von Autos sind.

[00:13:45] Die, die nicht hinter den Piloten herlaufen.

[00:13:47] **Gavin McClurg:** Ja, das stimmt. Hans redet ja ständig davon, wie cool es wäre, die Red Bull X-Alps ohne Regeln, ohne Unterstützer, einfach nur du in den Bergen und du gehst aufs Ganze. Und das wäre als 12-Tage-Rennen sicher hart. Aber es wäre ziemlich interessant, weil jede zusätzliche Etappe in gewisser Weise etwas strenger wird wegen des Luftraums und der Parks und da steckt viel dahinter, aber ein riesiger Faktor ist – sowohl kostentechnisch als auch logistisch für dein Team – natürlich, es ist entscheidend und es ist schön, einfach nur rennen zu können. Ich habe mit Ben, meinem Supporter, bei allen vier Rennen letztes Jahr gelacht, weil er mein ganzes Training gemacht hat – nein, gestern Abend, weil er mein ganzes Training gemacht hat.

[00:14:35] Wir haben über dieses Rennen gesprochen, das ich hier im Herbst veranstalte, das X Red Rocks. Und weißt du, bei all den Rennen, die ich gemacht habe, musste ich mich total auf mein Team verlassen. Für fast alles außer dem Fliegen und dem Kochen und dem Mapping und der Navigation – ich meine, ich lande und innerhalb von vier Minuten habe ich eine Route zum nächsten Punkt. Also, eine ganze Reihe davon ohne sie zu machen, wird super sein. Weil es mich dazu zwingen wird, mir das alles selbst zu überlegen. Ja, ich habe mich immer auf sie für alles verlassen. Und deshalb mag ich diese selbstversorgten Rennen, die sind klasse. Und es sind vier Tage, oder? Der Verco-Flug.

[00:15:09] **Alejandro Barañac:** Ja. Vier Tage. Ja.

[00:15:11] **Gavin McClurg:** Okay. Also dieses Mal, ungewöhnlich für die Jahreszeit, hatte ich ziemlich gutes Wetter. Stimmt das? Ich habe viele Posts darüber gesehen.

[00:15:20] **Alejandro Barañac:** Ja. Ich würde es nicht so nennen. Lass mich nur kurz zurückgehen. Das war meine zweite Ausgabe der Verco Fly. Ich hatte im Vorjahr teilgenommen.

[00:15:29] **Gavin McClurg:** Okay. In der Adventure-Kategorie. Beide. Ja.

[00:15:33] **Alejandro Barañac:** Ja. Okay. Beides, beides, beides. Ich habe weder die körperliche noch die fliegerische Leistung für die Pro-Kategorie. Okay. Ähm, ja. Also, wenn ich schaue, habe ich ein kleines Video. Weil ich eine beschissene GoPro hatte, die, äh, ja, der Akku, äh, ging aus, äh, mitten in meinem einzigen Flug in diesem Jahr. Ähm, aber es war nicht so stark. Ähm, ich erinnere mich, mit, äh, Lauren Borella, äh, dem Organisator, am Telefon gesprochen zu haben, äh, aus dem Krankenhaus am Tag danach. Ähm, und, und er sagte mir, dass es seltsam war. Da war etwas Seltsames in der Luft. Ähm, ja. Er konnte nicht genau sagen, was es war. Ich meine, es war thermisch. Es war August.

[00:16:19] Es war sonnig und ja, die Leute sind problemlos nach oben gekommen, aber im Vorjahr war es viel stärker; am ersten Tag hatten wir einen verrückten Westwind und man konnte sehen, wie Leute bis auf 4.000 Meter und mehr geflogen sind, manchmal nur im Gleitflug am Berg. Es war nicht so stark, aber es war einfach irgendwie anders, seltsam. Ich weiß nicht genau, was es war. Ich weiß aber, dass das nicht die Ursache für meinen Unfall war.

[00:16:47] **Gavin McClurg:** Okay. Also,

[00:16:48] **Alejandro Barañac:** Ja. Okay. Also, das Rennen startet oben im Skigebiet. Da gibt es ein schönes Restaurant. Man macht alle Checks, unterschreibt, was man unterschreiben muss, und dann zählen sie runter und man beginnt zu wandern oder man kann direkt abheben, wenn man will. Weil es da einen Startplatz gibt. Und ja, meine Frau kam zum Startplatz, weil sie zu der Zeit mit meinem Sohn war, der erst sechs Monate alt war. Und ich erinnere mich, ihr gesagt zu haben: Ja, das Ziel ist, Spaß zu haben und in vier Tagen heil nach Hause zu kommen. Und weil ich es entspannter angehen wollte als im Vorjahr – letztes Jahr war ich während des Rennens etwas gestresst. Also wollte ich gut abschneiden, aber dieses Jahr wollte ich einfach nur Spaß haben.

[00:17:38] Die meisten Teilnehmer fangen an, in Richtung Süden zu wandern. Und ja, man kommt nach etwa 45 Minuten zu einem kleinen Berg. Das ist der erste Bonuspunkt für die Adventure-Kategorie. Man schickt ein Selfie von sich an die Organisatoren und ja, dann sollte man diesen Bonus haben. Und dann, 10 Minuten danach, gibt es einen schönen Startplatz, von dem ich schon oft gestartet bin. Ich habe mich vorbereitet, aber ich konnte sehen, dass es etwas hektisch war, aber ich dachte, es war noch okay. Ich bin gestartet. Es war etwas windig, wie es dort um diese Tageszeit normalerweise ist. Aber es war ein guter Start und dann bin ich irgendwie in die Thermik geflogen und habe den Berg erreicht, sozusagen, indem ich einigen Piloten gefolgt bin, in Richtung der ersten Hütte, die man für die Adventure-Kategorie entweder am Boden oder in der Luft erreichen muss, bevor die Piloten landen müssen.

[00:18:38] Und ja, ich hab's abgehakt und war auf dem Weg zum nächsten. Wenn ihr wollt, kann ich euch meine Notiz vorlesen, die ich mir vor zwei Jahren nach dem Unfall geschrieben habe: Erster Flug mit der Verco Fly, konnte gut über Bec de Bosson abheben, was die erste Hütte ist, und in Richtung Proflery, was eine andere Hütte ist, hatte ich nicht genug Höhe, um das Tal zu überqueren. Also entschied ich mich, neben der Sesselbahn von Evelyn zu landen. Ich muss sagen, dass man in der Adventure-Kategorie öffentliche Verkehrsmittel und Sesselbahnen oder Gondeln nutzen darf, falls vorhanden. Ich muss wohl im Rotor gewesen sein, weil ich beim Endanflug viel Geschwindigkeit hatte, plötzlich Auftrieb bekam und gegen zwei Autos auf dem Parkplatz krachte. Gebrochener linker Oberschenkelknochen, OP, gebrochene linke Schlüsselbein, T11.

[00:19:28] Die Wirbel hatten auch einen Bruch und waren komprimiert, und der rechte Knöchel war auch im Eimer. Also ja, um das Ganze etwas besser zu erklären und etwas mehr Kontext zu geben: Ich habe das Tal überquert und eine schlechte Linie geflogen. Ich habe andere Piloten gesehen, die gut flogen, und die sehr guten waren weit weg. In der Ferne konnte ich sehen, dass sie hoch waren. Ich habe eine schlechte Linie gewählt und hatte Sink, aber ja, ich dachte mir: Okay, Mist, ich muss irgendwo landen. Und ich hatte die Option, auf dem Berg zu landen und dann vielleicht, ich weiß nicht, eine Stunde länger zu laufen und an einem Ort zu sein, von dem aus ich wieder abheben könnte. Der Ort, an

dem ich auf dem Berg hätte landen können, war, ja, ich meine, er war ein bisschen steil, aber nicht völlig verrückt, voll mit Gras.

[00:20:15] Um, keine Hindernisse drumherum, der Wind kam zu diesem Zeitpunkt den Berg runter und ich dachte mir so: Nein, nein, nein, mach es dir nicht kompliziert. Du kannst hier landen, aber du hast gesagt, du willst es sicher machen, lande unten im Tal. Und während ich in Richtung Tal flog, hatte ich mehrere Landeoptionen. Eine, die offizielle in diesem Dorf, die ist riesig. Sie ist größer als ein Fußballfeld. Aber ich wollte zur Sesselbahn und dachte mir: Ah, wenn ich hier lande, wird es mich ... Ja, mindestens eine Stunde dauern, bis ich zur Sesselbahn komme. Nein, lass uns neben der Sesselbahn landen, um diese halbe Stunde zu sparen. Ich meine, das ist echt blöd, wenn man darüber nachdenkt, aber in dem Moment dachte ich mir: Nein, lass uns diese halbe Stunde sparen, um am Tag mehr Zeit für Wandern und Fliegen und so zu haben.

[00:21:05] Und ich sagte mir: Ja, lass uns neben der Sesselbahn landen. Da bist du ja schon mal gelandet.

[00:21:11] Und es war ein Ereignis, ich bin dort schon drei oder vier Mal gelandet. Also habe ich mich davon überzeugt, dass alles gut gehen wird. Was ich mir nicht gesagt habe, ist, dass ich dort immer im Oktober oder November gelandet bin, wenn keine Thermik den Himmel bedeckt hat, also kein Talwind. Also ja, an dem Tag war kein Problem. Ja, es war Sommer. Da gab es Thermik. Es gab ziemlich viel Talwind und der Ort, an dem ich gelandet bin oder abgestürzt bin, liegt direkt hinter einer Klippe, und wenn man es auf Google Maps anschaut – oder Verzeihung, auf Google Earth – und ja, man kann den Flug teilen, wenn man möchte, damit die Leute genau sehen können, wo ich abgestürzt bin, dann ist klar, dass es auf der Lee-Seite eines großen Hindernisses liegt, wo die Chance auf Rotor wirklich, wirklich, wirklich hoch ist. Aber ich weiß nicht, warum ich in der Luft diese Klippe gesehen habe und mir gesagt habe: Oh ja, das ist eine große Klippe, aber ich habe mich irgendwie davon überzeugt, dass alles gut gehen würde.

[00:22:13] Und, ähm, ich, äh, ich, ich bin, äh, ja, zum Landeplatz geflogen und aus irgendeinem Grund, ich weiß nicht. Ich, ich mache das immer. Ich checke immer meine Geschwindigkeit, um zu wissen, woher der Wind kommt, aber, äh, ich kann nicht genau sagen, warum ich es nicht getan habe. Vielleicht war es, weil ich dort in der Vergangenheit schon mal gelandet war und es gewohnt war, in welche Richtung es auch immer war, zu landen, oder weil ich in diesem Sommer schon ziemlich viele Toplandings gemacht hatte. Und ich war zuversichtlich mit meinen Landefähigkeiten, aber, ähm, ja, ich habe, äh, auf dem letzten Landeansatz, die, die, ich weiß nicht, wie man das auf Englisch nennt, aber hier nennen sie es eine Volta, wie ein U wie Flugzeuge machen. Also fliegst du mit dem Rücken zum Wind, dann quer zum Wind und dann, äh, gegen den Wind.

[00:22:58] Und als ich im Querwind flog, wow, ich bekam einfach so viel Auftrieb und so viel Geschwindigkeit. Ich konnte es spüren, weil ich dem Boden schon richtig nahe war. Ich hatte also den Bezug dazu und sah: Wow, ich werde echt schnell. Und ich habe die Kontrolle komplett verloren. Und dann erinnere ich mich nicht an den Moment des Aufpralls. Ich erinnere mich nur an ein paar Sekunden davor, aber ich bin einfach in zwei Autos gestürzt. Und mein Vario zeigt an, dass ich in diesem Moment von etwa 45 Kilometern pro Stunde auf Null abgebremst bin. Ich bin also wirklich, wirklich schnell gestürzt. Zum Glück habe ich es kurz vorher kommen sehen und hatte meine Beine ausgestreckt, und ich denke, das hat mich vor einer, also vor einer größeren Verletzung bewahrt, weil meine Ausrüstung perfekt war.

[00:23:44] Ich habe es danach überprüft. Also, als es mir nach meiner Rückkehr aus dem Krankenhaus zurückgegeben wurde und das Gurtzeug nichts hatte, nicht einmal einen Kratzer, ich bin einfach mit meinen Beinen gegen das Auto gelandet und ja. Und ich habe mir den Oberschenkel gebrochen, ich erinnere mich, meiner Frau eine Nachricht geschickt zu haben, als die Retter bei mir ankamen, denn bis die Retter bei mir waren, ist meine Erinnerung ein bisschen, es ist nicht sehr präsent. Ich weiß nicht, ob ich ohnmächtig wurde oder ob es an den Schmerzmitteln lag, die sie mir gaben. Aber ich erinnere mich, meiner Frau gesagt zu haben: Hey, ich habe mir das Bein verletzt. Sie bringen mich ins Krankenhaus. Ist keine große Sache. Ich sollte bald wieder fit sein, dachte ich, ja, vielleicht ist es nur das TBS oder so etwas, aber es war viel mehr als das.

[00:24:33] Und ich habe das dann im Krankenhaus herausgefunden.

[00:24:38] Und ja, dann, äh, erinnert euch noch mal daran, im Hubschrauber zu sein, ähm, komplett nackt, bis auf meine Unterwäsche, mein Handy und meine Brieftasche. Und ich habe meiner Frau einfach nur Textnachrichten geschickt, weil ich von den Schmerzmitteln so fertig war. Es war schwierig, mich zu konzentrieren und, und den Bildschirm zu lesen. Ähm, und dann, ja, ähm, die Ankunft in der Notaufnahme und alle Untersuchungen, die Röntgenaufnahmen, die Scans und ja. Die schlechten Nachrichten zu bekommen. Ich hatte in derselben Nacht eine Operation und, und dann, ja, war ich ein paar Tage im Krankenhaus, bis ich nach Hause durfte. Ähm, dann

[00:25:17] **Gavin McClurg:** Was? Wie sah die Genesung aus? War es ein Jahr? Wie lange hat es gedauert?

[00:25:22] **Alejandro Barañac:** Es ist schwer zu sagen, also, ich bin kein Anfänger, was Krankenhäuser oder Verletzungen angeht. Ich weiß also, was zu tun ist, um schnell zu genesen oder zumindest ein bisschen mobil zu sein, aber im Krankenhaus sagten sie mir, ich müsste eine Woche bleiben und dann würden sie mich in ein Rehabilitationszentrum in der Nähe schicken, so etwa eine Stunde von zu Hause entfernt. Und ich dachte mir, Mist, mir ging es schrecklich, weil ich meine Frau mit einem sechs Monate alten Kind zu Hause allein lassen würde und ich wäre einfach nur nutzlos. Mir ging es wirklich schlecht, ich fühlte mich richtig schlecht. Und ich sagte dem Arzt: Nein, nein, nein, ich kann nicht so lange im Krankenhaus bleiben und ich kann nicht einen Monat in ein Reha-Zentrum gehen. Es muss eine bessere Lösung geben.

[00:26:08] Und er sagte mir: „Hey, schau mal, wir werden das besser sehen, weil das heute Samstag ist. Wir sehen nächste Woche am Montag oder Dienstag mal, wie du dich fühlst.“ Und ich meine, drei Tage später konnte ich es mit einer Unterarmgehstütze schaffen, weil ich mir seit dem Bruch des Schlüsselbeins keine zwei Stützen benutzen konnte, um irgendwie zum Bad zu humpeln und nicht so extrem abhängig zu sein. Und ich habe sie davon überzeugt, mich nach Hause zu lassen. Und ja, dann war es zu Hause für den ersten, ich würde sagen, Monat nicht einfach. Aber ja, drei Wochen nach dem Unfall habe ich mit der Physiotherapie zu Hause angefangen. Und ich...

[00:26:46] Wenn ich mich nicht irreke, durfte ich fast drei Monate lang nicht mein volles Gewicht auf das Bein geben. Aber ja, mein erster Flug war weniger als drei Monate nach dem Unfall. Und also, Mitte November und Ende November habe ich schon wieder Ski gefahren. Also ja, als der Physiotherapeut mich dafür ausgelacht hat, war der Arzt nicht so begeistert. Aber es war okay. Ich meine, ich war vorsichtig. Ich bin nicht wie verrückt Ski gefahren. Auch der Flug war einfach nur ein Abflug, kein Thermikfliegen mit einem großen Gleitflug, eine große Landung, um zu landen, und ich habe es wirklich, wirklich entspannt angegangen. Und um mich voll erholt zu fühlen, würde ich sagen, ja, sechs Monate später bin ich ohne Schmerzen gelaufen, vielleicht ein bisschen vorher, aber ja, nach sechs Monaten habe ich mich mental wirklich gut gefühlt.

[00:27:45] Ja. Mental war es ein bisschen härter. Im nächsten Sommer waren die ersten Flüge etwas schwierig.

[00:27:53] Also, ich würde sagen, mental fühle ich mich beim Fliegen mittlerweile gut, aber ja, das hat länger gedauert.

[00:28:02] **Gavin McClurg:** Hmm. Also, würdest du es als eine Verletzung durch Angst definieren?

[00:28:10] **Alejandro Barañac:** Ähm, also die Ursache der Verletzung, nein, das Ergebnis oder...

[00:28:17] **Gavin McClurg:** Nein, ich komme nur darauf zurück. Weißt du? Weißt du, es gibt mittlerweile Studien dazu, und meine Freundin Jessica arbeitet zum Beispiel an ihrer Abschlussarbeit über Angstverletzungen, aber jede Art von Trauma, die wir erleben, kann – besonders auf der mentalen Seite – oft ziemlich lähmend sein, wenn man wieder versuchen möchte, teilzunehmen. Und es muss nicht beim Fliegen sein. Es könnte beim Autofahren sein. Es ist irgendwie, ich denke, es hängt ziemlich mit einem PTSD-ähnlichen Szenario zusammen, bei dem man einfach anfängt, viel irrationale Angst zu haben.

[00:28:55] **Alejandro Barañac:** Ähm, nein, ich würde nicht sagen, dass das bei diesem Unfall so war, aber ich habe mir vor vier Jahren bei einem Skiunfall das Schienbein gebrochen. Ich verstehe immer noch nicht genau, wie das passiert ist. Es war mit einer Skitourenbindung, die nicht ausgelöst hat. Und ja, ich habe es mir vor dem Sturz gebrochen. Und ja, davon habe ich immer noch eine Angststörung. Weil ich beim Skifahren immer noch nicht mein Vertrauen zurückgewonnen habe. Ich habe früher viel geschoben und jetzt, wenn der Schnee hart ist und ich auf Skitourenski bin, habe ich Angst.

[00:29:30] **Gavin McClurg:** Ja. Ja. Ja. Etwas kaputtzubrechen, das tut weh. Man will nicht kaputtgehen. Ja, das stimmt. Es ist beschissen. Eine OP zu haben, ist beschissen. Habe ich etwas verpasst? Möchtest du noch etwas hinzufügen, worüber wir nicht gesprochen haben?

[00:29:42] **Alejandro Barañac:** Ähm, ja, etwas, das ich Piloten sagen würde, die einen schweren Unfall wie meinen hatten: Lasst euer Equipment checken. Lasst es nach dem Unfall von einem Freund oder einem Instruktor überprüfen. Mein Equipment war bei meinem Absturz nicht beschädigt, ähm, mein Gurtzeug war zerstört, weil die Retter einfach durch alles durchgegangen sind. Ähm, aber es war wirklich nicht, da waren keine Kratzer. Der Schirm sah gut aus, aber als ich zum Groundhandle ging, äh, vor meinem ersten Flug, konnte ich sehen, dass die Leinen, besonders in der Nähe der Tragegurte, ziemlich steif waren. Ich hatte keine Ahnung, was das war. Was, warum war das so? Ein Freund von mir sagte mir, vielleicht waren sie in Kontakt mit, ähm, ähm, ich hatte meine Wasserflasche mit etwas, nein, nein, nein, sie waren nicht verbrannt.

[00:30:29] Ich hatte meine Wasserflasche mit etwas Elektrolyten dabei, die sich um das Gurtzeug verteilt hatten, und ein Freund sagte mir, vielleicht lag es daran. Wie auch immer, ich habe es zur Überprüfung an Advance geschickt. Ja, mein Schirm war von Advance, und der Typ dort sagte mir, er arbeite seit über 10 Jahren hier und hätte so etwas noch nie gesehen. Ja. Er empfahl mir, die unteren Leinen zu wechseln, was ich auch tat, weil es ja nicht wert war, weißt du, es waren vielleicht 200 Euro im Vergleich zu. Also das Salz

[00:30:56] **Gavin McClurg:** in den Elektrolyten, vielleicht das Salz. Vielleicht, ich bin mir nicht sicher. Wow.

[00:31:01] **Alejandro Barañac:** Aber ja, ich würde es empfehlen, weil mein Schirm fast drei Monate lang im Schrank lag, bevor ich das gesehen habe. Lass es also während der Genesung überprüfen. Wenn es repariert werden muss, lass es reparieren. Und wenn du wieder fit bist, kannst du direkt wieder fliegen.

[00:31:18] **Gavin McClurg:** Also, ich meine, ich bin sicher, du hast das schon millionenfach analysiert, aber der Grund, warum du dich wegen des Podcasts mit Nick und Russ gemeldet hast – Nick, ich glaube, er kann das besser ausdrücken als ich jetzt, aber du hast nie Angst davor, dich umständlich zu bewegen. Das ist eine von den vielen Dingen, weil sich so viele Leute verletzt haben, weil sie genau das getan haben, was du getan hast, aber sie denken sich: „Das spart mir 20 Minuten Gehen.“ „Es wäre besser, am Bahnhof zu landen.“ „Es wäre besser, auf der Straße zu landen.“ „Es wäre besser zu...“ Und das machen wir alle. Und natürlich denkt man im Nachhinein, besonders wenn man sich verletzt, „Ja, das war lächerlich. Ich hätte eine halbe Stunde laufen können.“ Du weißt schon, ich bin hier, um Spaß zu haben, aber genau das ist für mich der offensichtliche Punkt. Aber da gibt es noch andere Dinge, und nochmals, das ist kein Vorwurf gegen dich.

[00:32:10] Das machen wir alle, aber es ist eben eine sehr menschliche Eigenschaft. Aber ja, was sind noch andere Dinge – es klang so, als hättest du beim Start ein wenig Eile, aber was sind die Dinge, die du mit dir mitgetragen hast und die du jetzt vermeiden willst?

[00:32:29] **Alejandro Barañac:** Diese Selbstgefälligkeit, nur weil man an demselben Ort gelandet ist, heißt das nicht, dass es immer gleich sein wird. Behandle es also so, als wäre es jedes Mal ein neuer Landeplatz, und komm früh aus dem Gurtzeug. Wenn ich im Gurtzeug geblieben wäre, hätte ich mir wahrscheinlich das Becken oder den Rücken ernsthaft verletzt. Und das hätte eine Lähmung der unteren Gliedmaßen bedeuten können. Also komm wirklich früh aus dem Gurtzeug.

[00:32:58] Also ja, bei Hike-and-Fly-Rennen, außer bei den Profis, die dieser Folge wahrscheinlich nicht so viel Aufmerksamkeit schenken werden, aber geht einfach hin, um es zu genießen. Denkt mal darüber nach. Klar, es ist schön, mit allen in Kontakt zu bleiben und mit mehr Leuten zu fliegen oder mit anderen zu wandern und dabei zu quatschen, aber wenn ihr nicht mithalten könnt, weil ihr nicht so fit seid wie die anderen oder nicht so gut fliegen könnt, dann übertreibt es nicht. Geht lieber ein bisschen runter. Denn ihr werdet müde sein. Es wird wahrscheinlich neues Gelände sein. Geht ein bisschen runter und genießt es einfach. Und wenn ihr zum Beispiel nur eine Stunde am Tag fliegt und sieben Stunden wandert. Ja.

[00:33:43] Das ist egal. Wichtig ist, dass man heil nach Hause kommt. Ich passe das wirklich für Leute wie mich an, die damit keinen Lebensunterhalt verdienen und bei diesen Wettbewerben keinen Rang erreichen wollen. Man geht einfach

hin, um es zu genießen. Und man hat Zeit, nach der Landung mit anderen Piloten zu quatschen, oder in der Hütte oder wenn das Rennen vorbei ist.

[00:34:06] **Gavin McClurg:** Das ist aber leichter gesagt als getan, oder? Ich meine, als Rennveranstalter höre ich dir sehr aufmerksam zu, weil das aus dieser Perspektive sehr interessant ist. Weißt du, bei den ersten X-ray-Rennen haben wir die Adventure-Kategorie nicht gewertet, weil wir dachten, wenn man die Wertung weglässt, nimmt man auch den Drang, richtig Gas zu geben, und jeder wird einfach nur Spaß haben. Niemand wird mehrrennen, aber trotzdem werden alle noch Rennen fliegen. Es war egal, weißt du, und dann kam das Feedback, dass sie doch gewertet werden wollen. Es ist eben wieder die menschliche Natur. Und wie du darüber sprichst in der

[00:34:45] **Alejandro Barañac:** Vergangenheit. Ja.

[00:34:46] **Gavin McClurg:** Ich meine, du hast absolut recht. Und wir müssen das. Wir

[00:34:49] **Alejandro Barañac:** man muss meditieren

[00:34:49] **Gavin McClurg:** wir haben das und erleben es tatsächlich, aber es ist schwer, das umzusetzen. Und die andere Sache ist, ich meine, selbst beim Verco Fly, von dem du sprichst, ist es wirklich auf Spaß ausgelegt. Allerdings bekommt man Bonuspunkte für ein Omelett bei einem, du weißt schon, es ist immer noch darauf ausgelegt, mehr Punkte zu sammeln, selbst wenn man nur in der Adventure-Kategorie ist, wenn ich das richtig verstehe. Und das ist kein Angriff auf Laurent, das ist absolut toll. Es macht so viel Spaß und ist wirklich auf den Spaß ausgerichtet. Und trotzdem würde ich, wenn ich teilnehmen würde, die meisten Punkte wollen. Ich würde immer noch all diese Punkte wollen. Ich würde immer noch, was toll ist, da scheint es so zu sein, dass sie Toplanding nicht belohnen.

[00:35:34] Man kann eine Hütte oder einen Waypoint in der Luft treffen, und in der Adventure-Kategorie machen wir das genau so wie beim X Red Rock. Die Profis müssen in der Adventure-Kategorie landen, können sie aber am Boden oder in der Luft treffen. Sie sind also nicht dazu animiert, eine Toplanding zu machen, was meiner Meinung nach der Punkt ist, an dem Hike-and-Fly-Rennen wirklich gefährlich wird – die Toplanding. Besonders wenn man müde ist und all das andere, aber ich verstehe dich voll und ganz und ich kann dir in keiner Weise widersprechen, aber Mann, es ist schwer, ein Rennen zu haben, das nicht wie ein Rennen wirkt. Das ist das Problem. Ich meine, oder ein Event, wie auch immer man diese Dinge nennt, und du hast die verschiedenen Kategorien. Wir haben drei. Jetzt haben wir die, wir...

[00:36:19] **Alejandro Barañac:** haben die Academy

[00:36:19] **Gavin McClurg:** und das Adventure und das Pro und die Academy werden nicht gewertet. Sie können die gleiche Strecke wie das Adventure fliegen und bekommen Mentoring und alles andere dazu, aber ich garantiere euch, sie werden auch mitrennen. Wisst ihr, die, weil die Umgebung einfach so ist, dass ich zwar Lust habe, mit meinen Freunden Spaß zu haben, aber es wäre auch schön, sie zu schlagen. Ja.

[00:36:41] **Alejandro Barañac:** Ja, nein, nein. Ich verstehe das.

[00:36:44] Ich verstehe das vollkommen. Und ich war schon in der Situation, in der man gerne eine Bewertung hätte. Denn im ersten Jahr, als ich teilgenommen habe, gab es für die Adventure-Kategorie keine Punktevergabe. Und ich dachte mir, ich hätte gerne gewusst, wie ich im Vergleich zu den anderen abgeschnitten habe. Wie

[00:36:58] **Gavin McClurg:** Wie schlägt man sich so? Weißt du, wie bist du abgeschnitten? Und es ist schön, diese Punkte zu haben.

[00:37:03] **Alejandro Barañac:** Ja. Also, ich habe letztes Jahr Laurent etwas vorgeschlagen. Es ist nicht passiert. Ich weiß nicht warum, aber ich weiß nicht, wie man das X-Red Rocks organisiert, aber beim VercoFly sind die meisten Piloten, oder ich würde sagen fast alle, sofern sie nicht direkt in der Nähe wohnen, am Abend vor dem Flug zum VercoFly gekommen, wenn das Rennen beginnt. Und ich habe ihm vorgeschlagen: Hey, warum machen wir das nicht als optionale Aktivität? Lass uns alle zusammen in einer Pizzeria essen. Und einige Piloten können von ihren Erfahrungen aus anderen Rennen berichten. Und ich wäre bereit, meine zu teilen.

[00:37:48] ...ihr wisst, wie mein Unfall passiert ist, und vielleicht würde das Piloten wie mich dazu bringen, das Ganze realistischer einzuschätzen – also, dass man das ja nur zum Spaß macht und es wirklich nicht wert ist, für eine halbe

Stunde alles zu geben, sich zu pushen und vielleicht einen Unfall zu haben wie ich. Aber ich weiß, dass es schwierig ist. Die Leute werden weiterhin Risiken eingehen, aber zumindest... ja, sie werden ein bisschen bewusster sein. Und wenn man vielleicht eine... wie ist da der Ausdruck? Eine Erfahrung aus erster Hand, ja, Erfahrung aus erster Hand... dann kann man besser vermitteln, was passiert ist. Es ist nicht einfach nur der Rennveranstalter, der ein wirklich guter Pilot ist, der ihnen sagt: „Seid vorsichtig, geht hier kein Risiko ein, macht das nicht und das nicht.“ Es ist jemand, der gerade einen schweren Unfall hatte, und es ist wie im Vorjahr und ja...

[00:38:41] **Gavin McClurg:** Gute Gedanken, Alejandro. Danke fürs Teilen deiner Geschichte. Ich bin froh, dass du wieder ganz gesund bist. Es ist toll, die Kinder im Hintergrund zu hören – und ja, ich bin sicher, sie freuen sich riesig, ihren Papa wiederzuhaben. Schön, dass du es durchgestanden hast und immer noch fliegst. Ich hoffe, dich bei einem zukünftigen Verco-Flug zu sehen. Ich drohe schon ewig damit, vorbeizukommen und eins zu machen, aber das Timing passt bei mir einfach nie. Aber wenn mein Alp-Stream klappt und ich die Familie dorthin ziehe, ist mein Ziel, alle zu machen – Born to Fly, Splay und Verco – und noch eine Menge andere, weil meine einzige Erfahrung eigentlich nur mit der XL ist. Aber danke fürs Teilen deiner Geschichte, ich bin froh, dass es dir gut geht.

[00:39:23] **Alejandro Barañac:** Willkommen, danke, dass ihr mich dabei habt, wenn

[00:39:31] **Gavin McClurg:** Wenn euch Cloud-based Mayhem wertvoll erscheint, könnt ihr uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Ihr könnt uns auf iTunes oder Stitcher bewerten – egal, wo ihr euren Podcast bezieht –, das hilft enorm, die Mundpropaganda zu verbreiten. Ihr könnt darüber auf eurer eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Ihr könnt auch mit euren Freunden beim Ausgehen darüber sprechen; ich weiß, dass so schon viele interessante Gespräche entstanden sind. Und natürlich könnt ihr es auch einfach mit anderen teilen. Wenn ihr uns finanziell unterstützen wollt: Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn ihr uns finanziell unterstützen könnt, haben wir bisher nur einen Dollar pro Folge gebeten. Das könnt ihr über eine einmalige Spende via PayPal tun oder ihr richtet einen Abonnement-Service ein, der euch für jede veröffentlichte Folge berechnet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus, also wären bei einem Dollar pro Folge alle zwei Wochen etwa 25 Dollar im Jahr. Das ist viel günstiger als ein Magazin-Abo und macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Wir werden deshalb ziemlich häufig gefragt, aber ich möchte das aus vielen verschiedenen Gründen nicht tun, was ich in der Show schon oft erwähnt habe. Ich mag es nicht, wenn so etwas am Anfang der Show steht. Außerdem möchte ich, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind und das nur unsere Meinungen sind – aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell, also hoffe ich, ihr versteht das. Ihr könnt uns unterstützen, wenn ihr auf cloudbasemayhem.com geht; dort findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt es über patreon.com/cloud-based-mayhem machen, wenn ihr ein wiederkehrendes Abonnement wollt. 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 denken, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr euch die Unterstützung nicht leisten könnt, lasst es mich einfach wissen und ich werde euch ein Angebot machen. Natürlich wäre das auf Lebenszeit und hoffentlich seid ihr irgendwann in der Lage, uns zu unterstützen, aber ihr findet das alles auf der Website. Alle, die uns unterstützt haben oder sogar unseren Newsletter abonniert oder Cloud-based Mayhem-Merchandise wie T-Shirts oder Hüte gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein. Ihr solltet ein Konto haben und jetzt auf all diese Bonusmaterialien zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören, ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.