

Going pear shaped in Pakistan

Cloudbase Mayhem Podcast 200 — Pierre Carter, Jeremy Holdcroft, Scott Baker & Richard Barber

Published	2023-08-04
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/200-going-pear-shaped-in-pakistan/
Duration	01:55:59
Speakers	Andy De Klerk, Gavin McClurg, Richard Barber, Scott Baker
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0200-going-pear-shaped-in-pakistan.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	7 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	27
Show notes	27
Transcript	27
Deutsch	52
Show notes	52
Transcript	52

English

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

Show notes

Pilots and friends Pierre Carter, Jeremy Holdcroft, Scott Baker, Richard "Barbs" Barber and legendary mountaineer Andy De Klerk set off this June to attempt to break the altitude record by flying up the Baltoro Glacier to K2 in Pakistan. Everything was going well...until it wasn't. Andy suffers a heart attack (in the air!), and Scott breaks the rule of not making a tricky situation worse by blowing a landing on the wrong side of the river and suffers a broken ankle and leg, which turns into an epic on its own. A wild story from a wild part of the world and we break it down into everything that went right, everything that went wrong, and lessons we can all take on board to make our community safer and more prepared in the mountains.

The post #200- Going pear shaped in Pakistan first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:23] **Gavin McClurg:** Thank you for watching. Thank you for supporting the show in whatever way you can. And thanks for the education to all the amazing guests we've had on the show and the amazing guests yet to be on the show. It has been a ball. It has been a joy. It has been a pleasure. And I'm excited to really put a lot more energy into it going forward. I've been wrapped up in this house build in the kind of last year and a half. And I always feel like these are kind of, oh, we've got to get another show out. And I haven't been able to put the energy I like to. I've got a whole huge folder of suggestions from those of you who have reached out over the months and years.

[00:01:08] And I promise to bring those shows to you. We have a lot of legends out there to interview. A lot of hang gliders and hot air balloon people that I don't typically have on the show and should. It's been one of those I need to do for a long time. And I promise I will. But... But... What I can say about this show... I'm kind of happy that it just happened to fall on the 200th. This one is very special. One, it's the first time we've ever had so many people in a single recording. I had three of the Expeditions Five on this one. We've done live shows with more than that. But I had to get these guys in South Africa and London to come on the show. And that was all thanks to Barb's, Richard Barber.

[00:01:55] Thank you, sir. But this was... This was a real treat to talk to a climbing legend, Andy DeClercq. And we didn't have Pierre Carter and Jeremy Holdcroft. We were two of the Expedition members on this one. You know, I'll know, probably recognize those names. But certainly Pierre Carter. He flew off Everest last year and partook in the Red Bull X-Alps back in the day. A couple of those. And some great stories from that. And I will get him on just independently. On the show. As soon as we can make those two things online. But in this show, I talked to Scott Baker and Andy DeClercq and Richard Barber. Andy DeClercq, you all might recognize those of you with a mountaineering background.

[00:02:44] Legendary climber. He's climbed with Alex Lowe and Conrad Anker and many others. Was on Everest and the fateful John Krakauer story. And has many hundreds of first descents. And his home of South Africa and many around the world. He's been at it a long time. He's also a skydiver and a base jumper. And a true pioneer in flight. He's been paragliding since it started. And hang gliding before that. But it was just fantastic to have him on my screen. And get to share in his joy of the mountains. These five guys went off to Pakistan this summer. To try to break the altitude. They have been inspired by all the amazing stuff that's gone on in Pakistan.

[00:03:33] Of course, Brad Sander was one of the first out there. Who I've been some flying with. And haven't seen him in an awful long time. But he was one of the original pioneers. And then in the last few years, we've seen some amazing things. By Antoine Girard and Damien Lacaze. And Fabi Buell and Aaron Durogati. Incredible. Huge triangles out there last summer. And then more recently, Horacio. And Daniel D 'Oralmes and Tom D 'Adorladeau. Who have both been out there several times. But they made their incredible film of flying out to K2. Along the Baltoro Glacier this last year. And that film is absolutely amazing. I'm sure many of you have seen it. If you haven't, make sure to do so.

[00:04:19] The link to that film will be in the show notes. But these guys are more humble, I think. And they're flying into the mountains. And they're making great endeavors. And certainly Andy is the BMF when it comes to mountaineering and climbing experience. But they'd seen this stuff and thought, Why can't a group of just blokes from South Africa get out there and go big as well? So they did. They went out there. And soon after arrival, they did their acclimatization in the Hunza. And then made their way up to the launch point. To get out to K2. And fly along the Baltoro. You hear all about that. But on the first flight of that series, things went epically sideways.

[00:05:05] And this is their story of what went right. What went wrong. Which was quite a bit. And the learning and the education that came out of it. They are all, as you will hear, still very good friends. And they have plans for the future. But this was a lot of fun. And sometimes pretty riotous. But a great education for all of us. Especially when heading off to remote, big places. Like Pakistan. It has the highest mountains in the world. So, enjoy this bicentennial episode of the Cloud Base Mayhem. With all these fine gentlemen. And enjoy their story. Cheers. Music.

[00:05:55] All right. Well, gentlemen. We've never interviewed this many people at one point. And you're spread all across the world. South Africa. And Capetown. And Barb, you're in London I guess. Well,

[00:06:08] **Richard Barber:** I'm in Nottingham today. Ah,

[00:06:09] **Gavin McClurg:** you're in Nottingham today. All right. And I'm over here in Sun Valley. So, welcome to the Mayhem. It's cool to have you guys on the show. Barb, I appreciate it. you keeping me updated both before and after. Why don't we start by just a very quick introduction from the three of you on who you are and your climbing and flying background, and then I'll ask you about the mission. But why don't we start, Barb, why don't you start, and then we'll go around my clock here, and then we'll go to Andy, and then we'll go to Scott.

[00:06:44] **Richard Barber:** Okay, cool. So Richard Barber, I've been flying since 2004. Before that, I did my pilot's license in 2008.

[00:06:54] Within a year, I lied about my hours, went to South Africa, to the Northern Cape, to a place called Doha,

[00:07:02] flew over 100 k's quite quickly, went back the next year, flew 100 k in a little over two hours, using half breaks most of the time, and sort of scaring myself stupid. Gave up for a little while while I was married, then got divorced, so I didn't have any responsibilities, so I took up the sport again. And then since then, it's just been a continuous rise with paragliding taking over more of my life.

[00:07:30] **Gavin McClurg:** Nice.

[00:07:31] **Andy De Klerk:** And Andy? Oh, that's great. Cool. So in South Africa, I would be known as an obali, which is an old man, an old guy. I started flying

[00:07:46] in the very early days, you know, prior to actual paragliders being made. We used to take the pilot shoots off our skydiving canopies and then run off hills.

[00:07:59] Started in the early days, sort of up to about 1990, was part of the early wave of flying in South Africa. And then I stopped and went to the North Cape. And then I started flying in South Africa, and then I stopped and went off to pursue my alpinism and the sort of rock climbing. I actually lived in Seattle for 10 years. I've climbed all over the world, Denali, Patagonia, a few trips to the Himalayas before. And while this was going on, I was always, you know, busy with the taken sport of skydiving, and then later base jumping. So I've kind of been around the block climbing, and then about five or six years ago, I decided I was going to get back into paragliding.

[00:08:51] I probably had about 300 hours up till 2017, and that's when I got back into it properly. And I'm really enjoying the aviation aspect. So in a way, with the rise of paragliding, I got off just when all the experimental stuff happened, and then joined the game when it was nice and safe and well as a tablet. We got

[00:09:15] **Gavin McClurg:** to do three podcasts just with you, but go ahead. There's a lot of history there I would just die to dig into, but yeah, okay, go ahead. Sorry.

what happens. I don't think they have a necessarily a mission. They just want to be in the care of quorum and fly. And they know that there's oxygen. That's kind of it.

[00:18:56] **Scott Baker:** Oxygen is a hard one. Oxygen. That was my, that was my portfolio. Make sure we have oxygen.

[00:19:05] **Andy De Klerk:** Ah, okay.

[00:19:06] **Scott Baker:** All right. I, I offloaded

[00:19:09] **Richard Barber:** that particular one to Scott. Yeah.

[00:19:13] I offloaded that pretty fast when Scott joined the trip. I was like, Scott, I've been in touch with Brad Sander and I was like, Scott, you can look after oxygen. So that was, that was that problem. But now I think first of all, you've got to get permits. Now you've had Aaron on, on the show in the past, who talked about ending up in jail and honza cause he hadn't got that bit sorted out in advance. Now all these things can be sorted out with, with time. Yeah. If you've got the time, it's not a problem. You can speak to the right people. You get when you get there, people, the Pakistani people are the most friendly, helpful people anywhere on earth. As far as I'm concerned, I've been to a lot of places, but they really were outstandingly brilliantly helpful and wonderful.

[00:20:00] Um, but you've got the, in the, for the Boutour is specifically, it's, it's a military, it's a militarized zone. Um, the only helicopters that can fly there are military helicopters. Yeah. Um, so you've got to get, uh, a bunch of different permits. You've got to get a tracking permit. First of all, from the, uh, from the government, but actually it, do you get a tracking permit or do you get a tracking and mountaineering permit? And if you don't have that, you can't go in there. If you don't have an expedition partner, that's a local partner. You can't go in there. Um, if, and then on top of that, you then need to have a permit to go flying. Now, fortunately, Tom and Horatio and Tom, um, uh, we spoke to, to, through XC mag. Um, they put me in touch with Tom and Tom.

[00:20:47] He was moving from Belgium to the Azores. Uh, and he's like, okay, I'm going to have an hour on this day at this time. I can talk to you guys. Yeah.

[00:20:58] **Gavin McClurg:** He's a busy man.

[00:21:00] **Richard Barber:** Yeah. But he gave, he gave that full hour and gave us a total undivided attention. What he didn't tell us was that he was moving house from, from Belgium to the Azores. He was, was editing the, uh, uh, flying between giants movie, which anyone who hasn't seen is an absolute must for anyone. That's amazing. The cinematography is excellent. He and Horatio just awesome. The, uh, when Morales got caught, caught up at base camp and seeing his face sort of having walked for two days back, it's, um, the whole thing's priceless. Um, so, so there was just, and, and, and Tom put us in touch with Jasmine tours, which to be honest, was probably the most important thing out of everything. Um, because they, they are, they've been established for over 20 years.

[00:21:47] They know everyone. They know the commissioners, they, they know sort of everyone that's needed. They, they know the military people. They even have a deal with the military for the helicopters so that everyone, any other group that goes there, they have to put down a 10,000 pounds deposit or \$10,000 deposit on people's own money beforehand. So if they're going to get a helicopter now, we, we didn't have to do any of that because Jasmine's so well established and Jasmine does all checks to make sure that we had the appropriate insurance and stuff and the military wasn't going to be sort of left left short. Um, if, if they did things so, so that, that was super important.

[00:22:33] But yeah, I also WhatsApp turns one Gerard because I found this number somewhere. Um, and had a WhatsApp conversation with him. Um, I found out that the guy called Sajid Shah was the head of the Pakistani paragliding association, got in touch with him and he said to me, look, if you want to go to the Valtorio glacier, you need to have a, what's your mission going to be? And so it's like, ah, okay, we need a mission. Oh, well, I guess we're going to go for the record then. Um, and so that's how it went from just wanting to go and fly in the Valtorio and flying around the month, the triangle towers and fly to brought the, to actually, let's see if we can break a record.

[00:23:14] **Gavin McClurg:** Okay. So the, the mission was to just break the record, go higher than anybody else. The record

[00:23:18] **Richard Barber:** was to, to fly onto K2 ideally. Yeah. Um, and to break the altitude record. Um, and so all the preparation really from settling from my side was to make sure I was in the best possible condition to enable me to do that safely.

[00:23:36] **Gavin McClurg:** And how was the team chosen? Um, and, and we've got a couple of people missing here, so fill in quickly. Who's the team? How is that chosen? Uh, what was, what were the different roles?

[00:23:48] **Richard Barber:** Sure. So, um, Andy and I had been talking about this for a couple of years and one of the things I've been doing was looking at weather. Um, I've always been a bit of a weather geek cause I don't have that much lead. Um, so I'm forever and I've got access to staff travel. So, um, I, uh, I bounce for, for day trips. So the outs are not desperately unusual for me. Um, because if, if it's good, then, um, I'm very happily spend twice as much on a plane ticket than I would on a train in the UK. Um, and so, so Andy and I were absolutely down for it. And at the same time, um, Pierre Carter and sort of, I guess his, his other, his sidekick, um, chap called Jeremy Holcroft up in Joe Berg.

[00:24:38] Who, and he flew off Everest last year. Um, he was the first person to do it legally. Um, they were also looking at Pakistan and what could they do? Um, and so, so we had a call between us and I didn't really, I'd never met Pierre at this stage and it was like, look, do we think we can, we can muddle along and that, you know, we're, we're going to keep each other safe. And it seemed like, yeah, this, this, this could work. And it was sort of going to be Andy and I as buddies. And then Pierre and Jeremy, Jeremy is buddies. Um, and then the autumn I was in South Africa and I got to know Scott a bit. And then at Christmas spent more time with Scott and, um, and Scott was like, I'd really like to come on this. And it's like, eh, you got the experience. Um, so it was slightly unsure.

[00:25:25] Um, and then we had had more chats and then Scott proved incredibly useful when sadly a pilot in South Africa crashed. Um, he didn't end up making it, but Scott, uh, did a hell of a lot in terms of trying to do logistic, um, to try to give him the best possible chance. and, uh, and then we sort of, we had another discussion that we think Scott could, could be good. Um, and Andy sort of broached that with Pierre and, uh, Jeremy. Um, and they said, yeah, yeah, he's welcome. And, uh, I

[00:25:58] **Scott Baker:** got in under the, under the guise of organizing things for a living is what I do. So I can organize, I can organize, I can organize.

[00:26:08] **Gavin McClurg:** You need that. You need that person on a team. I can fix,

[00:26:12] **Scott Baker:** I can, I can, I can fix is my, that's my gig.

[00:26:16] **Gavin McClurg:** You're a fixer.

[00:26:18] **Scott Baker:** I'm a fixer. Yeah.

[00:26:22] **Richard Barber:** So, so I, so I threw oxygen at, um, it's got then the, everyone else decided they would go to Hunza for two weeks before going to the Boutore. Um, I just simply couldn't do that with work. So I got an altitude tent, um, instead. So, so, um, every morning, the daily standup would start with, so what altitude were you sleeping at last night? Did you get any sleep? Um, my very first night, I may not have read the instructions quite as well as I should have done. Um, and I woke up after two hours sort of going, holy, uh, I feel, I don't feel very well. Um, so, uh, I sort of opened the, opened the tent and just was there.

[00:27:05] And, uh, I discovered that I got a, I'd gone straight to 6,000 meters. Um, perfect. So, so while,

[00:27:13] **Scott Baker:** so while, so while Bob's was sitting in an altitude tent in London, Andy, myself, Pierre and Jeremy, um, went to Hunza for 12 days. Was our major acclimatization time, um, was 12 days prior in Hunza. Um, Andy, uh, and we, we coined the house thermal Andy's thermal because, because from pretty much the first day, Andy used to would launch, go straight into the thermal and be close on 6,000 meters, sort of 20 minutes later, all in one climb. Whoa. Um, it is, yeah. So, I mean, 3000

[00:27:54] **Andy De Klerk:** meters.

[00:27:55] **Gavin McClurg:** Yeah. 3000 meters. Yeah. Okay. Wow. 3000

[00:27:59] **Scott Baker:** meters. Andy, what was the floor? The floor was, um, the bottom of the, the, the,

[00:28:07] uh,

[00:28:13] uh,

[00:28:19] uh,

[00:28:20] **Andy De Klerk:** uh, uh,

[00:28:22] uh,

[00:28:34] **Scott Baker:** uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, uh, The day's mission was to try and chase Andy in his first thermal of the day up to the top.

[00:28:41] **Gavin McClurg:** Some quick math there. That's 11,000, 12,000 feet over the valley floor. No, more, 13,000, 14,000 feet over the valley floor. That's spectacular.

[00:28:51] That's good. It's quite something. Yeah, it's quite something. So on these kind of altitude, you know, getting adjusted flights, were you pushing into the big terrain? Were you kind of, okay, let's go for some little XC? Or were you guys literally just, you know, taking what you could and getting some altitude and getting some time under your belts?

[00:29:14] **Andy De Klerk:** Well, I'll answer that. I mean, the flying in Hunters is really good. We did, in all those acclimatizing and training flights, I mean, pretty much every day we did triangles. So anything from a 60K triangle to a 100K triangle. We found. We found that when we got there, there was a lot of snow from the winter, which hadn't cleared off earlier. And actually, Antoine said it was. In the beginning of June.

[00:29:44] **Gavin McClurg:** Beginning of June,

[00:29:44] **Andy De Klerk:** okay. The beginning of June. And so we found on the snowy side of things, on the Rakipashi side, there was a lot of downdraft, katabatic winds. So we pretty much stayed on the other side, which would be the. The southeast side. And we found that, you know, we could still get pretty good, pretty decent climbs there. So it was basically, you know, 12 days of just really nice cross country flying, big triangles.

[00:30:18] And, you know, just testing out all the warm gear and the oxygen and all that sort of stuff.

[00:30:24] **Gavin McClurg:** Hmm. What would be involved in going from that? You know, 60, 100K triangles. To the mission. What needed to happen? For those like me who haven't looked very closely at maps of this area in a while. What needed to happen on the day? On the day that you're going to try to do it?

[00:30:48] **Andy De Klerk:** You mean on the record-breaking day?

[00:30:50] **Gavin McClurg:** Yeah. What would be involved in making that? Obviously good weather, but what does that route look like? How long is it? How much time would it take?

[00:31:02] **Andy De Klerk:** Well. I mean, flying from in the Baltora, flying from where you take off in Paiu to up to K2 isn't very far. It's about 50Ks.

[00:31:11] **Gavin McClurg:** Oh, okay.

[00:31:12] **Andy De Klerk:** So it's 50Ks there, 50Ks back. But in that entire flight, there's nowhere to land. It's as, you know, as Tom said, the Baltora glacier, you've got to think of it as lava. I mean, you could land there, but you'll crash and you will get injured badly. So it's highly committing. Basically, you're flying over this river of ice with boulders and rocks and lakes and all sorts of things. So the transition from Hunza to the Baltora, the flying is very similar. I mean, it's, you know, you find a nice, it's a rocky, tiny face and there'll be a climb there and, you know, you just bounce from thermal to thermal and peak to peak and so on and so on. But the difference between Hunza and the Baltora is the level

of commitment.

[00:32:01] Okay. I mean, in Hunza, there's fields to land on anyway. You're just one glide away from a landing. In the Baltora, there's nowhere to land.

[00:32:10] **Gavin McClurg:** Yeah, okay. Barb, you look like you want to talk. You keep putting your hand up. Yeah,

[00:32:14] **Richard Barber:** no, it was just, I think, so obviously Hunza is about 130 kilometers away from the Baltora glacier. Okay. So those guys spent two weeks in. In Hunza, then they spent a day in a sort of in the back of Land Rover's sort of being driven from Hunza to Skardu, which is sort of the staging post, if you like, the city that's closest to the Baltora. Okay. And then you have a day's drive up to a place called Ascoli. And on that journey, depending when you go, depends on how.

[00:33:01] How sketchy that drive is. On the way up, it was still early enough that there wasn't that much water coming down. But by the time I came out in a vehicle, there was a few landslides that had been down. There was so much water coming down the portable rivers that they were no longer portable. So you had sort of one Land Rover and then another Land Rover. You'd walk over a dodgy little couple of pieces. Of wood to get across the across this raging torrent over the top of the raging torrent. And then you get into a different Land Rover and then go down the next bit across another one and then down the next bit. And so what a company like Jasmine Doors does is they organize to have these cars which are doing shuttles between unportable rivers.

[00:33:54] And then once you've got to Ascoli, you then have a two day walk into to get to Peiu. You can do it in the day, but even if you can do it in the day, your kit and everything else isn't going to do it in a day because that's what the port is. And there's only so far when they can walk when they're carrying all this kit in 2800 meters. It's 25 degrees in the valley. Absolutely scorching. It's amazing how strong the sun is. And these these guys are carrying

[00:34:26] **Scott Baker:** 50 kilograms. They're carrying 50 kilograms per person. So they'll they'll carry two two glider bags, for example, quite comfortably when they walk in. I think the logistics smoothed over by someone like Jasmine Doors is is quite substantial. It's quite rough logistics. But I think, Gavin, your actual question was it was was towards what were the weather conditions like? As in when would you call? No, not yet.

[00:34:58] **Gavin McClurg:** Let's let's get to that. No, I'm trying to understand the logistics. So the you can't then you can't start at Hunza and do this mission. You've got to you've got to do these overland things to get into a better zone. You can't fly from Hunza and fly to Schooley, for example, or Paiu. What was the other one? The Paiu. And you can't you can't do it by air.

[00:35:21] **Scott Baker:** Yes and no. I mean, you well, it's all driven. It's all driven. So you fly from. So Andy and my logistics were we flying to we flew into Islamabad. We flew from Islamabad to Gilgit, which is a commercial flight. Beautiful through the mountains. And then from Gilgit, you take what was it? A two hour car drive to Hunza. Then we were based in Hunza. The logistics in Hunza are amazingly easy. It's a little town. You can get oxygen at the local welding shop. And it all takes a little bit longer than you would expect or than you might hope. But it's all manageable. And it all it all happens. We stayed in a really nice hotel called the Hard Rock Hotel, which is a 20 minute walk from launch, which was absolutely amazing as well.

[00:36:14] 20 minute walk up to launch. They've got a nice set of five flags outside. You can see all the wind direction. Absolutely perfect. And then flying in Hunza, as Andy was saying, is relatively easy. You've got plenty of places to land and there's plenty of big flying there. We then drove with Pierre. And Jeremy up the Karakoram Highway, which is spectacular in itself. And that we did in a minivan. Perfectly comfortable. Lots of rock falls along the way. And then we got through to Skardu. And Skardu is that town that's like the base of operations for all of the mountaineering and all of the big treks of people going to going into the Baltoro K2 and all of the peaks you were talking about earlier.

[00:36:59] And then it's a day. It's a day. On the scariest road I've ever been on. It's carved into the side of scree slopes. Like you just like the ground that the road is on is the same as the ground that's that's not down the mountain. It's like it's. Yeah. But they're there again. They're amazing. And Barb and I were with the driver that must have been in his 60s, maybe mid to late 60s, maybe the early 70s. And the guy drove. The hell. hell out of his toyota land cruiser like old

school land cruiser felt didn't feel overly safe in the beginning but then realized actually how good he was um and then you get to as bob said escoli and that's a camp in a village the most yeah that's a camp in a village and then you walk and then you walk from there and that's where so you are you the the last part of it you can't fly to bob's flew into scardu so he didn't do the whole roundabout trip he had one day's cheap drive in um and then we all started so we all did the jeep drive in together and the walk into the baltoria and

[00:38:12] **Gavin McClurg:** from from from there what are you looking at to get to launch what's what's required for the day now now i'm asking the weather question

[00:38:27] **Richard Barber:** so um the weather we worked out that i've been a fan of soaring meteo for years because it's super simple really easy to see what's what and actually i found a really quite good interpretation of how soaring meteo so what that was saying and what that meant for the conditions in the baltoria um basically if there was any sort of big lines of cloud then it was going to be overdeveloped in hell um and uh if there were little if it was saying little clouds and the cloud base was saying five and a half you could probably basically add somewhere between 500 meters to a thousand meters to whatever it was saying but within the baltoria um so that that that was that was quite helpful that was quite helpful um so on any given day when we're going to fly we walk up from base camp at payu which is at 3300 and it's the last camp before the glacier itself starts walk up to four thousand meters um we we use porters to carry out the bags up um because well why wouldn't you um at nine euros um it's uh and i i slightly messed up with kit so i ended up having to have a very heavy kit um so so i had an impress for uh

[00:39:46] and so i was carrying 28 well my kit was total was 28 kilos but porter would carry the kit and then i carried the warm kit and the oxygen that stuff up in a little day back um so you get up for about around 11 um by which time the it would be starting to come up the hill in the valley the caspatic would be still still glowing but not hard um but that's sort of almost helped with an easterly because it'd be coming down the down the glacier which is running sort of uh east west so it'd be coming down down the uh down the glacier um and then it's then actually the flying itself is pretty simple um you know it's uh at four thousand meters it's it's a pretty simple it's a pretty simple thing to do um so you're going to have to take off a thousand meters and it's hot um it you uh there isn't a lot of air um so so so take off is fast um and it's it's scree and it's steep um you know it's if you mess up the takeoff there it's gonna hurt a lot um you're probably going to be okay but being a scree slope you'll sort of bounce and slide and you're going to bounce and slide a long way it's going to you're going to smart for a while

[00:40:57] **Andy De Klerk:** yeah um

[00:40:59] **Richard Barber:** but uh but yeah once you take off then there was a thermal to the left the thermal to the right and and you kind of just pretty much certainly while we were there we just sort of pinged up pretty fast after that and then you'd sort of kind of it

[00:41:13] **Gavin McClurg:** is a lot of that is a lot of the forecasting you said soaring media worked pretty well but it's a lot of the forecasting just you know licking your finger and sticking it out in the weather or or they're pretty reliable models is it is so

[00:41:26] **Richard Barber:** sorry machine model worked really really well the big problem is once you go into the baltoro there is no mobile reception at all yeah it even the satellite reception at payu base camp is almost non-existent you have to kind of it takes 15 20 minutes for an in-reach message to get out a lot of the time because it's got to wait for a for a satellite to be in just the right place um because it's got a bloody great steep mountain behind you so so so that meant that although i had absolutely learned how to interpret the weather i was then having to ask sort of people on on uh via the in-reach going hey can you give me the weather forecast for tomorrow um this is what i'm interested in and i get some i get these different messages back and then it was a case of trying to imagine what soaring media was actually saying from that to then work out what the weather was going to be um and that was a sort of so so a learning point was you need to really have a fully briefed person who absolutely understands what it is you want from a weather forecast and the other problem was the people providing the weather forecast did not want to say it looks great if there's any risk at all because they don't want to feel responsible if you then crash and smash yourself up on the baltoro yeah once you take off as andy says you go up the baltoro there are no landing options you have to make it back so

[00:42:54] **Gavin McClurg:** you've got to make 50k you got to make 100k 50k out 50k back uh and then you have to make it back and then you have to make it back and then you have to make it back uh and then you have to make it back uh and then you have to make it back and you you've got to make it there's nowhere you're not slow planning in the scree you're not you're not landing on the glacier that's just game over you got to make it pretty

[00:43:10] **Richard Barber:** much and and certainly that should be the attitude of anyone flying there yeah um is that that that that you know um tom described as his lava and that for me was a really good description because it just said you know you don't land on lava um and and that was certainly the mindset that i went there with not that i really got to fly very far up the glacier just because of circumstances but for me that was something i never wanted to to get into a risk of yeah i mean i certainly know that andy felt the same about that and

[00:43:46] **Gavin McClurg:** andy you've got obviously the most glacier experience i'm sure of anyone here but there there were a couple of glacier crossings i had to undertake in in alaska when i did the thing up there with dave turner and luckily you know after the first one i flew over the rest because walking across this thing was just mind-bendingly difficult uh and and incredibly dangerous but it was just uh they they present things that you can't see from the air and it's just a maze i don't know how the baltoro is but i imagine if it's similar uh that was not something i ever wanted to repeat yeah

[00:44:26] **Andy De Klerk:** i know for sure i mean glacier

[00:44:29] travel is uh time consuming shall we say and yes it's just the worst maze problem ever exactly it's much easier to fly over them the baltoro um doesn't have snow on it until you know much higher up on the gashabrim side and and just underneath k2 it's basically just um ice and uh gravel and pebble and rocks and rivers yeah yeah yeah sort of rivulet so it looks brown it doesn't look white but it's it but it's not it's it's convoluted jumbled um and not something that you could ban safely um last year ramas did land in the middle of broad peak base camp he sunk out there um and also something to consider i mean the baltoro starts at 3300 and goes up to 5200 and i mean just for the air density you're flying much much faster so

[00:45:29] you know you can't just sink it into a little hot spot anymore you need a proper runway because you're going to come in fast and hard yeah

[00:45:37] **Gavin McClurg:** right yeah that that does catch a lot of people out you know places like peru and that kind of thing your your speeds are i remember john sylvestre always talking about the that you know he he really liked flying a much lower end glider in the really big terrain just because of the speeds you know you don't want the enzo speed anymore you want something that you can manage when you're trying to fly it's just a matter of time until you're going to stick it in yeah

[00:46:01] **Andy De Klerk:** for sure that's why um all of us on our trip we all had sea gliders um you know we thought about it um um basically basically barbs and jeremy had had the new proton i had an alpina and um um and then scott had a Niviuk pierre had a um here i had another zenon but it was an older one that's a d but it was four years old so i've been sort of thought it flew about yeah

[00:46:30] **Gavin McClurg:** pretty similar pretty similar machines so so when you get you know quote unquote the day it looks looks pretty good i'm imagining i've been told that flying in pakistan is in a lot of ways pretty straightforward it's kind of like beer there's there's there's not a lot of wind i mean obviously you you've got to deal with the katabatics you've got to deal with things it's big terrain but on good days it's pretty straight pretty straightforward but i would imagine there's a little pucker factor here doing that so i'm imagining that's pretty straightforward but i'm guessing there's a little pucker factor here doing that so i'm imagining there's a little this thing flying over all this terrain that's unlandable or is it that straightforward is it the kind of thing you you launch you get in the thermal and okay this is going to work this is straightforward we can do this so

[00:47:11] **Scott Baker:** i'm gonna as the as the most junior of the pilots i will say um there's definitely a pucker factor um from my point of view i suppose for from everyone you got to wrap your head around it um it's why honza was quite important because it is um it's a very important thing for me to be able to do this thing for me to be able to do this such big terrain i've flown prior to this a couple of times in the alps but not flown any really big mountains and then suddenly

when you're looking at as we discussed earlier when you're sitting at six like andy got to six and a half thousand in hunza and you're looking down at the floor it's uh two thousand it's four it's over four kilometers in that uh in that distance and so definitely a case of buck up and hack it um as well as uh obviously all the the planning and the right conditions to um to boot but one of the big one of the big warnings that uh about flying in the area that and antoine actually um said to us was it's one thing when you have over development when you have a cloud a slightly lower cloud base so um five to seven thousand and you start having over development but he really warned that he's he's flown a lot in the in the area he like strongly warned he was like when you have cloud base between seven and eight thousand and you have over development in at that height he he said it happens much quicker so much much quicker than than anything lower the over development happens much quicker so his big one of his big warnings was yeah if you if you start to see it over developing or developing um between seven and eight thousand then you need to go home yeah yeah

[00:49:04] **Gavin McClurg:** erin talked about that too you know he had those huge triangles there last year but talked about if there was any sign of over development it's game over you do you know your your exits uh start shrinking really fast because you've you're high it takes takes some time to get on the ground and i would imagine you know with this with this flight out to k2 at the baltorro if you're high enough are there places to run can you get over into another valley could you are there escape routes are your your trapped this your this is the mission you got to get in you got to get out this is you got to make it work

[00:49:42] **Richard Barber:** so so with the val turro it being this one valley that goes basically east west And then you go, as you head east, you get to a place called looking at Tom's tracks. And to an extent, Tom and Horatio have done all the hard work and Antoine as well in terms of highlighting. You can even see on some of the apps, you can see where the thermals are and they are beautifully predictable. But then you have to hop over to K2. But before that, literally, you can just run back down the Baltoro to the end of it, which is at the end of it is Peiu Camp. So as long as you're in the main valley, you can get there. In theory, the only problem is that Mascherbrum is still over 7000 meters.

[00:50:31] You've got even Peiu, which no one really bothers climbing. That's 6400 meters. And behind that is Churicho, which is 6500 meters. You've got the Trango Towers next door, which are the Trango Towers. It's just the scale of the mountains that are everywhere. So if it's ODiNG in one place, the chances are it's ODiNG everywhere. So you just don't play with that. If

[00:50:59] **Gavin McClurg:** you OD,

[00:50:59] **Richard Barber:** you're just getting home. But of course, you're going fast. I mean, our trim speed was on the hottest day. I think it was actually on the first day. We were sort of running. We were sort of turning around. OK, wind's got to be that way because I'm doing 49 k's an hour at trim.

[00:51:19] And then you turn around, you're doing 49 k's back the other way. It's like, OK, this is going to be a fast landing. And then you try pressing the speed bar and you can do over 70 in both directions.

[00:51:34] Just because you've got the height to play with when you're going out. You can. And it's quite novel.

[00:51:40] **Gavin McClurg:** I mean, so in a perfect world, you're out 50k, you're out at the end and you're tall. Assuming you picked a good day and you're trying to break the record. You're tall. You turn around and you're a glide from being back. You don't have to work very hard. Yeah. Wow. That's amazing. OK, so. What happened? Are we are we at that point yet? Can we talk about that? Yeah, I think probably beyond

[00:52:04] **Richard Barber:** it, to be honest.

[00:52:08] So let's let's let's try. Andy, I think. Andy, I think. Yeah, I think Andy should start on this. And then because really it's his it's his story combined with a bit of what I normally describe as fuckwittery. I'm not sure whether that can make it onto the. Oh, yeah.

[00:52:25] **Gavin McClurg:** Oh, yeah. Totally. Totally. We're we're actually by the way, let's go for it.

[00:52:30] **Andy De Klerk:** All right. So after being in Hunza, we we had.

[00:52:37] We made our way to the Baltora and we had a really nice check out flight. The first day.

[00:52:44] Then the next day we went up and.

[00:52:49] We had we had allowed ourselves two weeks in the Baltora. So on the second day we started the 700 meter walk up. It was quite steep. And I had very tight neck and I pulled out just a respiratory infection that we would get. And actually, Pierre had one of those as well, because it's not a very clean place. There's, you know, there's donkeys and porters and all these mountaineering expeditions come through, so it's incredibly dusty and dirty. So so then anyway, we walked up chest pain started getting worse and worse. And so I thought, let me just put some oxygen on. Then the chest pains lowered.

[00:53:35] And I mean, the wind's perfect. I've got this chest pain. I didn't think that I thought it was going to go away. We all took off and about an hour later, the triangle towers has gotten really bad on a scale of one to ten, I'd say about eight and in terms of pain, in terms of pain. And I was like, shit, I'm having a heart attack in midair above the triangle towers, which is not a nice place to have a heart attack. So I mean, the heart pumping. I'm going to. Yeah.

[00:54:10] **Scott Baker:** I'm going to back it up there a little bit and just say, give like I suppose, add a bit of the humorous side to that. And he's and he is saying that I mean, he's saying that he was a pain level eight on the radio comms and on the radio comms, he's like calm as a cucumber. He's I'm like so from as Andy climbed, as Andy climbed up and obviously started to have the chest pains. And he flew out at about five five. I think Andy, you flew out about five thousand five hundred meters. He flew out from the from the gaggle. We were in a nice gaggle flying and he flew out. And I think I radioed him. It was like, hey, Andy, where are you going?

[00:54:56] Because we were all kind of flying together. And he was like, no, I'm not feeling so good. I'm just going to put on my oxygen. So he flew out of the of the kind of more busy air. Put on his oxygen. He came back and joined us and we flew for a bit longer. And I think that was when we were in Triangle Towers and Andy flew out again. And as you heard him say, he was at pain eight. And I said to him again, hey, Andy, where are you going? Like, OK, I'd seen him knocking his chest while walking up, which was when he was it didn't really register at the time, but he was at the time, you know, and he said that he had not been feeling great.

[00:55:42] That's why he went to put the oxygen on. So I said, Andy, everything OK? And he was like, yeah, guys, I'm I'm I'm not feeling so good. I'm going to head back to camp. I'm going to go land. But don't worry about me. You guys just stay and do your thing. Enjoy your flight. And off he started.

[00:56:01] **Gavin McClurg:** But this wasn't this wasn't the flight you were going to try this on. This is just a checkout flight. You guys are just goofing around in the air, having fun or or you or you kind of playing with it. Maybe we got the day.

[00:56:12] **Andy De Klerk:** Well, what we were doing, we were basically just exploring all the thermals on the way up the Gulf. The day was pretty stable, beautiful blue sky and everything. But but I mean, you know, the top of the climbs would have been about six thousand five hundred. No more than that. That's the forecast we had. So

[00:56:34] it wasn't a day to get very high. But eight thousand meters, I think it's likely different weather conditions. You need a heat low or you need a little more instability or you need or you need a little more wind, you need different factors.

[00:56:49] **Gavin McClurg:** So, Andy, you're you're experiencing this pretty severe chest pain. Is this is this something you had experienced on previous climbing expeditions? Was this something totally new? You know, were any any red flags going off other than heart attack? Was it was it? And, you know, it was you thinking, hey, pace, were you thinking something along those lines or were you pretty clear what was going on?

[00:57:13] **Andy De Klerk:** Well, I didn't I've never had any medical problems like that before ever. And, you know, my family's got no history of heart attacks or anything. But there was just this incredibly tight chest. I didn't think of it as a heart attack at the time. I thought, well, I've just got massive angina, which is very tight chest. And as I said, you know, I've never I've in in all my prior mountaineering, I climatized easily and never had any problem. So it came as a bolt out of the blue. And funnily enough, it was one of those things. Afterwards, you can see, okay, prime risk factor, basically middle aged man,

[00:58:01] not acclimatized up high. There's not enough oxygen getting to the heart. I mean, it's clear as daylight. And we can talk about, you know, the mitigating factors that we could have taken beyond that. But the point was here I found myself at 5500 meters and it was a mortal feeling. It's like this is not right, guys. I can die from this. So all I wanted to do was get down on the ground. So that's what happened is a long 30 minute glide from five, five, six thousand meters to three thousand three hundred.

[00:58:38] And it's one of those instinctual things I need to get down on the ground. I need to sort out the chest pain. So I landed OK.

[00:58:50] Bob's also landed next to me OK. And then because we were buddy flying.

[00:58:57] The five of us would basically fly together and not, you know, for me, from a safety point of view, when I said I'm going to turn around, Bob, Bob and Scott both joined me so that, you know, after an hour and a half, that sort of cut short their flight. But as I said, it was it was a mortal feeling. I needed to get down. So we all landed. Scott, unfortunately, had

[00:59:28] I guess the word would be slightly harder landing than. Yeah, yeah. Landing.

[00:59:36] **Scott Baker:** I mean,

[00:59:39] we were chatting. So in that half an hour where Andy kind of left Trango and I think I think we left it just just under six thousand in the in the end and the long glide home.

[00:59:52] We, Bob's and I, obviously, there's like there's all this time. So it's all this. There was half and half an hour glide. And yeah, close on half an hour glide.

[01:00:03] Obviously, check in, check in, check in, check in, check in, check in, check in, check in. Check in on Andy a couple of times. Again, the radio comms is on some of our camera footage. And he always like Andy just checking in on you. And he'd be like, yeah, Chespin's still there. I'm just going to go. I want to land quickly. It was like quite a very common collective. We all, I suppose, knew that it was quite serious because no one would have landed before. And I.

[01:00:34] I was watching to see where Andy and it was my my my saying to myself is the classic airline saying with it's put your own mask on first. Like when the when the when the oxygen mask come down, put your own mask on first and then help the situation worse. Yeah. And I was watching Andy because I was like, I wasn't I wasn't totally sure how he was going to land or where he was going to land or if he was still up for landing. But I fixated on watching Andy and made the cardinal error of not putting my mask on first. And I landed a little bit quicker than what I had then than what I should have. But.

[01:01:18] I rolled my I rolled my leg over over a boulder. My my actual injury is not that bad. It's just a broken fibula. And I tore the ligaments off. But the what made it worse is the fact that I landed. I landed the other side. Andy landed one hundred two hundred meters from camp. I landed one hundred meters from Andy. But I landed the other side of the river. So it earned me a four hour walk home on a broken ankle, which I took. I took some we had some of med kit was really well organized and we all had little flying med kits as well. I had some chamazole in there.

[01:02:03] Which is like Oxycontin, which from when I did rally biking stuff. Also, you make sure you carry a bunch of really hardcore painkillers just to get you through the first part. So I ate two of those and they make you a little bit funny. So I did a video. I did like a video interview with myself where I did a splint on my leg. Andy sorted out the med all the med kits for us. We had an expedition doctor put a list together and he did all the ordering. So we had like a nice leg splint. I bandaged myself and I took I took my four hour walk home all the time chatting to the guys again. Andy in such tough nut spirit that we had a little negotiation with the porters as to what they were going to charge us to come and pick me up.

[01:02:54] And Andy in the middle of his scenario was still holding it together enough to organize to send their back to the guys. So I was kind of in the middle of my way. And by then, Bob's had landed. He took a bit of a tumble on landing as well. And then Bob's I mean, you you had you you kind of took over the

[01:03:16] you rolled with things from there. And that's I suppose where the crux of this is.

[01:03:21] **Richard Barber:** So so so yeah, so I was the last to land by about. We actually all landed within 45 seconds of each other. So Scott landed first. It was all on video. Then Andy landed about 15, 20 seconds later, but in the perfect spot. And actually, it was the best landing for the three of us. The day before, we had agreed that one of the things I'm always keen on is that everyone focuses on spot landings. So we'd agreed that he who lands the furthest from the from the windsock would have to pump the water.

[01:04:02] And that's a way of just sort of getting everyone to be focused on on something that matters. So Pierre trying to nicely

[01:04:09] **Gavin McClurg:** say that Scott really messed this up.

[01:04:13] **Scott Baker:** Well, and Bob's. And Bob's not shy

[01:04:15] **Richard Barber:** of random competition. I would put it

[01:04:17] **Scott Baker:** differently to that,

[01:04:17] **Richard Barber:** but I'll come to that in a second. And Scott may want to come back at me. So so Pierre and Jeremy put the windsock up. And I said, look, the closest to the windsock is the key thing. What they didn't tell me was that put it on the edge of a boulder field.

[01:04:38] So it was a spot landing.

[01:04:40] **Scott Baker:** I'm trying to get a spot landing. You weren't meant to land in the boulder field. It was to land. I

[01:04:46] **Richard Barber:** was landing with it. I landed with it. You misinterpreted

[01:04:48] **Scott Baker:** it. You misinterpreted it. I landed within 20 feet. It's

[01:04:52] **Gavin McClurg:** a

[01:04:52] **Richard Barber:** good thing you

[01:04:52] **Gavin McClurg:** guys are all a long ways apart in South Africa. Yeah, I can see the punches are coming out.

[01:04:59] **Richard Barber:** Yeah. So I did my little roly poly down the which is on video with my 360 camera underneath me because I had it dangling down. So that gets a nice picture of me doing a roly poly. Anyway, I then sort of was that, OK, yeah, I'm all good. And I'd ask Scott if he was OK. And initially he said he was fine. Then I twisted my ankle quite badly. And then sort of later on then. So I went over and looked at Andy and he was like, yeah, no, I'm not feeling great. Just going to chill for a bit. Can you help pack up my kit? So I help him pack up his kit. I pack up my kit. I give him my oxygen, give my water. Then I run up to camp to go and get the big med kit, which was meant to have some the special heart attack spray stuff, the thing you put under your tongue.

[01:05:44] But couldn't find that. But got back down to Andy, got him some shade. And Scott comes on the radio and say, guys, I'm kind of cooking out here in the in the heat. And I'm starting to

[01:05:59] **Scott Baker:** burn. Can you see? I'm starting to burn in the pain, starting to set in. And

[01:06:05] **Richard Barber:** I was like, and I give a shit. Not at all.

[01:06:12] Bob, you were very sweet. You landed in the. Mr. Bob, you were very sweet at the time. I really wasn't. You should have heard me to Andy.

[01:06:24] I was furious.

[01:06:30] And even Andy was like, what was he thinking? Landing on the wrong side of the river? Don't ask me. So so anyway, a couple of immediate lessons were when I went up to camp. I didn't actually know exactly where the medikit was. And OK, there are only only five tents and to go through and it was in Scott's tent, but actually it was at the back underneath two other bags and it's a big medikit. So I found it. But it wasn't a case of just going and grabbing the medikit. And that was a really stupid mistake to start with. Let's let's

[01:07:10] **Gavin McClurg:** stop there for one second. You gave me a list yesterday. What you guys did right and what you did wrong. Can you pull that out? You got it in front of you.

[01:07:21] **Richard Barber:** Yeah, I do. Yeah. Can

[01:07:23] **Gavin McClurg:** you just take us through that? Because it's it's fantastic. And, you know, if certain things need need elaboration, go for it. I you know, they all seem pretty self-explanatory. But I think in terms of the takeaways here, because I want to ask more about Andy's injury and Andy, how you felt and all those kind of things, but this is a good segue. I think it's a great chance for for you all to review this as well. But also the listeners, because it's, you know, again, we always learn everything too late, we learn it afterwards, but this, you know, hopefully this can help all of us listening to learn from your mistakes. And in a sense, it wasn't a tragedy, but it was but it was, you know, things went wrong and of course, we we learned from that.

[01:08:09] So take us through that first. What did you do right?

[01:08:12] **Richard Barber:** Yeah, so I think one of the things we did right was we spoke to everyone. Yeah, I reached out reaching out to Antoine, Tom Dodorlo, Jake Holland,

[01:08:24] other people who have flown there as well. Logistics wise, speaking to the head of the Pakistani Paragliding Association advance, Jasmine Tours, Brad Sander, who was super helpful as well. I also spent a bit of time talking to Fabian Blanco just about the mental side. And, you know, what what did he see as the biggest potential gotchas for us? And he particularly talked about the exposure aspect and that you needed to be. You may not be able to get the same exposure, but make sure you have some exposure. Put yourself in situations which are uncomfortable because you don't want the first uncomfortable situation you have to be over the Baltoro

[01:09:09] at six thousand something meters and things going a bit wrong and you having no no capacity to deal with that because you've never had to deal with it before. Good. Then the next one we did right was from a medical perspective. I I reached out to me. I was Matt Wilson. He nearly joined us, but work meant that he couldn't. But he put together a comprehensive list of what we should have. And Andy's wife's actually a former expedition doctor as well, and she sort of helped, too. So so, you know, we covered that the logistics, the flying, the mental side of things. We also made sure that we all had appropriate, adequate insurance, global. We all had global rescue. We all had good travel insurance.

[01:09:54] We all had paid. We all had the government bid as well. We and we were we all knew that we all had that. That was something that was super important. We all did a lot of prep, although, you know, it was quite different in terms of what we did. And then equipment wise, we had we had an Excel spreadsheet running on Google Docs. So everyone could compare. We could see what everyone had. I think we made pretty good choices on wings and reserves. One thing I would recommend, though, is check your reserves going to fit into your harness before you buy the really expensive, really large reserve, because you're not going to be able to sell it back again. So that was a bit of an error. Then

[01:10:42] I think I was very lucky. I managed to get some sponsorship from Virgin for my wing. The few connections to in terms of Richard Branson went to the same school as me. He did. He did all sorts of aviation stuff, which is pretty crazy. And I managed to get it to someone. We used to be out there and they just loved the idea. And they were like, yeah, we'd love to support this. And for them, I wasn't asking for the trip to be sponsored. It was something that I was doing anyway. So so they were happy to. And, you know, I'm hoping to get that next year acclimatization wise. And this also goes to the exposure thing. The other guys went to to Hunza. I did a whole bunch of S.I.V. on my own, which doing S.I.V.

[01:11:27] with someone on the radio is very different from just going out and pulling stools on your own. Also, then mountain flying and with Scott and with Andy flying in the Northern Cape, sort of pushing and putting yourself somewhere where if things go wrong, it's going to be consequential very quickly.

[01:11:46] Then I would say the buddy flying, we we did. We did it. And even when Andy said, hey, you don't bother, you're only we're within gliding distance of of landing. We we we actually still stood by the the buddy flying rules. And

I think that ultimately was very important. We then with the in reaches in reach comms are not that easy if you don't get it set up properly in advance and that getting that right and having the right message in the admin section. So including your health insurance, your travel insurance details, your credit card details that with paraglider pilots, if we crashed it serious, we're going to need immediate help.

[01:12:33] And, you know, we survived. We're all alive. We're all still friends. And that's that's not always a given. So those, I think, are the things that I would say we did right. I don't know if anyone has anything they want to add to that.

[01:12:48] I

[01:12:49] **Scott Baker:** think we did. Sorry, I'm going to be a little bit more esoteric and say the the first thing we did right was to to dream big enough to go and do this because that's also it's it's it's I mean, Bob's is going to go through a very well put together list of things that we could have done better or that we did wrong. But.

[01:13:16] Going putting the effort into to doing something like this, going to everybody seems to think that Pakistan is this really far off place that is dangerous and hard to get to. Like these things are a possibility with the right things in place, with the right suppliers. I mean, we've mentioned Jasmine Tours a number of times, but also because they were so good with the organization on the front end. But when things went wrong, they were very good with things on the back end as well. And these things are like these trips are are more possible than what people think. So one thing so so back to big thing we did right is all actually put the time aside and have have and yeah, like actually have a crack at it.

[01:14:03] Yeah. Yeah.

[01:14:05] **Gavin McClurg:** We've only got this one one one time on this rock. We might as well go for it. Might as well crack, have a crack at things. But yeah, absolutely. OK. So what what did you what what things you could have improved?

[01:14:19] **Richard Barber:** Yes, so to the extent of already touched on it, we had numerous protocols in place like buddy flying and stuff. But in reality, we should have had more. And there are elements where we should have had more robust agreements in advance.

[01:14:34] And it's something I discussed with Matt Wilkes yesterday as well, just to get his take, because, you know, he's been an expedition doctor on a lot of expeditions and he flies and he's he was just I thought he'd be a useful person to bounce things off in advance and overall. His view is we did well, you know, when when when things went wrong, we did a pretty decent job between us in terms of getting getting everyone got out alive and, you know, but things we didn't do, which we should have done. We didn't all have medicals. You know, in some ways, I'm probably. Apart aside from Jeremy, probably I'm younger than Andy and Pierre and probably you middle aged, Bob's your middle age.

[01:15:21] Middle age. I do a lot. But but we didn't have an agreed fitness standard that we needed to be at and we didn't have medicals done or all of us. And we really should have done. By

[01:15:33] **Gavin McClurg:** medicals, you mean going to have a cardiac test and that kind of thing like this kind of stuff you do for the exercise.

[01:15:38] **Richard Barber:** OK, so so when I when I did an expedition race adventure race a few years ago, we all had to go and do a VO2 max test, so, you know, where they did the whole ECG and they had proper cardiologists to actually do the analysis of that to make sure that there wasn't anything funky that was going on with your heart. That's because that's obviously if you're doing anything like that, that that's kind of an important thing.

[01:16:07] So so that was something which was was really a big mess. But it's still possible that had we done that, Andy's one might not have been picked up.

[01:16:17] **Gavin McClurg:** Yeah, sure.

[01:16:18] **Richard Barber:** If if if he had really pushed it hard. Hard on the treadmill, it probably would have been particularly if a cardiologist had had had done the review and they'd been able to to look at this ischemia. According to that's what Matt said, then it would probably have been picked up. But if that hadn't been done, if it had just been a go

for a medical. Yeah, you're fit and healthy. It would he would have come out here to come out clean.

[01:16:44] **Gavin McClurg:** Yeah. And from what I from what I know, I mean, Matt would know a lot more than this. I'm sure you guys talked about it, but from what I know about. Altitude is it's it's a really fickle beast as well. You know, I mean, like you said, you know, Andy's had all this experience at altitude, spent so much time, never had any trouble. You know, I've had friends that have gotten really hypoxic at 13 grand, you know, where they where you wouldn't even usually turned on your oxygen, just a little bit too much coffee the night before, not very good sleep, maybe a beer too many. You know, there's a lot of things that can affect our physiology on the day. You know, the next day could have been totally fine at eight. From what I understand, it's just. Yeah, no, no. Things are really. No,

[01:17:27] **Richard Barber:** but it's thicker. Yeah. Because you've got extra hemoglobin, you've got extra red blood cells. So your blood becomes naturally more stodgy. And so hydration, you need to stay extra hydrated to keep your blood thin enough. And one of the things that Andy did really well was he stuffed a aspirin down his neck when when. When when he found the aspirin in the thing, didn't have the spray, but we had we had aspirin and he nailed eight aspirin. And that was that was pretty damn important to saving his life. So so. But yeah, then, you know, we.

[01:18:09] We probably we did all have we had the right equipment, the terrain, but everyone should have equipment, terrain and exposure. And I think that's a really important experience. And I think you can't necessarily get the terrain, but the exposure can always be done in a different way. And then acclimatization. I would climatized in the tent, I've done my reading on it and I was comfortable that I was happy that that was a that was a valid, proper acclimatization that I'd have done, but I never actually checked in with Andy and with Scott and Pierre and Jeremy.

[01:18:50] And I was happy with me doing that as the acclimatization. And actually, that's something that, you know, the checking in with each other and making sure that everyone is happy with each of the protocols in advance is super important because it can take a small thing that can can really derail an expedition.

[01:19:11] And that was then that brings us on to the first eight kit. We didn't actually know what was and was not in it. We we had an original list and then it was it was pared down to make make the the to make it more manageable in terms of just there's only so much stuff you can take. But.

[01:19:38] We probably was a mistake not to just have one person absolutely in charge of the the medical side of things. Talking to Matt last night, had he been the expedition doctor for us, he would have insisted that we all had medicals in advance. That's something you just would have done. But he wasn't. He was providing ad hoc advice, which was super helpful, but actually probably not the best, you know, not what he would have done if he was engaged in that in a more professional capacity, if that makes

[01:20:13] **Gavin McClurg:** sense. If you do this again, sounds like you are you're planning on doing this next year. Would you have an expedition doctor on on scene?

[01:20:21] **Richard Barber:** I'm going with Matt.

[01:20:23] **Gavin McClurg:** No, I know you are. But but I'm saying I'm saying the

[01:20:26] **Richard Barber:** expedition doctor. Yeah,

[01:20:28] **Gavin McClurg:** no, I know. But I'm saying I'm saying, you know, just in the future, let's say you didn't have access to Matt, would that be somebody you would pay for? Would that just be is that is that a mandatory or is that, you know?

[01:20:40] **Richard Barber:** No, no, not for me. I think if you've done if you've done the right things in advance and you've agreed all the protocols in advance and you have an evacuation plan. Organized and you in effect, you've done a lot of the stuff that they say an expedition doctor would do and and a lot of this is just an awful lot of this is just admin and protocols and making sure that you've done the work in advance.

[01:21:08] And that's we did quite a lot of it. We just didn't do all of it. And and the point is, it's just making sure that you've done enough. And I don't think, you know, in a lot of instances,

[01:21:20] would an expedition doctor make it make a difference? Well, if you've got the right pills there, that's going to help.

[01:21:27] If you should, you have a defect in that sort of situation. Well, in reality. Deep is going to help for a little bit, but it might it might help. But is the defect going to be with you?

[01:21:41] **Gavin McClurg:** Yeah, gotcha. So is the I mean, when we take our woofer training and paramedic training and, you know, even even first aid, you know, simple CPR at the YMCA, you know, it's always scenario based, right? They always they don't talk about it. And then you're done and you go to the next thing. You talk about it and then you do it and you have a victim and you go through it. You know, it seems to me the one the thing I hear over and over and over again in incidents like the ones that you guys had are things like the in-reach set up. You can't buy the in-reach and get the plan and assume it's all going to work. You know, you've got to go through it. You've got to make sure that you've got the check marks in your social thing.

[01:22:30] So everybody that knows where you are can also message you. And you've got to have the contact set up and you've got to have it paired with your phone and they're brilliant, amazing devices that are, you know, we had we had these cat phones for the X-Alps two weeks ago that, you know, have satellite technology. So in theory, you don't need the in-reach, but in the reality, they didn't work like that. You know, they they you know, the in-reach is still the de facto device that we all need to have, but you've also got to know how to use them. And, you know, these are these are little things that can get swept under the rug when you've got a big expedition, because there's so many things that have to go that, you know, your groups when you're flying, just a way to contact somebody.

[01:23:17] If Andy, you know, if it hadn't gone out and gone as well as it did and, you know, who to contact, you know, who who are you got to have a list, like you said. And so it sounds like you guys did a lot of that. Right. But it's just there's always these little things that are, you know, when I'm getting at is it's nice to play through, OK, what if let's actually go through the what if and get to the end and and, you know, what's in the medical kit? Let's open it up. And, you know, what what if somebody has a heart attack? You know how to deal with that?

[01:23:50] **Richard Barber:** Yeah, absolutely. And I think, you know, one of the things the first time Andy actually said heart attack was in his message to to Garmin when when he pressed the SOS button, at which point, because after he landed, I said, look, do we need to press the SOS? Said, no, I don't think so. And I was like, OK, I'm going to outsource this. I'm going to ask my brother, who's a doctor, and I'm going to ask Matt Wilkes now by out to try the fact that I had those as potential contacts meant that I sort of I kind of took that responsibility away from myself to an extent, which was which was something that. Makes me very glad that Andy's OK, because I know enough in terms of having done enough different first aid kit courses stuff that I should have known.

[01:24:38] I should have just been like, no, we're pressing the bloody button. The fact that I was like, I'm not sure about this. I want to check with a doctor is really me saying, no, I want to press the button. But

[01:24:49] I respect you and you're a bit of a legend. I'm going to. But he didn't ever tell me my pain level in the air was I thought I was going to die, though those things came out, but they didn't come out the next day. And so the other part is being really we all have egos. It was being really honest about what's happened. Scott, you know, initially is I think I've sprayed my ankle and is like, yeah, I'm in a lot of pain. But actually, realistically, he was never walking out of that. There was no way he was going to be able to walk out of that. And he was never going to be walking out of that. We should have been pressed. We should have pressed those buttons straight away. And I think we didn't have any protocols of who makes that decision. What are the circumstances? What needs to be true? And had we done that, it may have meant that he got to hospital a day earlier.

[01:25:36] It might not have done, but it could have done. And that could, in a different scenario, made the difference between life and death. And, you know, it was a pretty uncomfortable life.

[01:25:46] **Gavin McClurg:** That's that's Tom D 'Orladeau. That's Tom D 'Orladeau saying that I rely on all the time. If there is doubt, there is no doubt. And especially I think and I'm just adding, you know, you guys did an amazing job. But, you know, especially everybody's got global rescue. Why the hell not? You know, press the damn button.

[01:26:05] **Richard Barber:** Absolutely. And, you know, that that night is not a night I'll ever forget waking up every hour. Hey, Andy, you still with us? Yes, we

[01:26:16] **Scott Baker:** we took shifts. We

[01:26:18] **Richard Barber:** took shifts

[01:26:18] **Scott Baker:** every hour. One of us would

[01:26:22] shout across to Andy or go knock on his tent. Andy, you OK over there? I'm fine.

[01:26:31] **Gavin McClurg:** So, Andy, let's let's switch to you here for a second. Rich, we'll come back to the list because there's a lot more learning there. But I'm just wondering what what's your frame of mind as this is going on? How are you feeling? How scared were you? Are you feeling like you're going to pull through? Are you really kind of questionable? I mean, obviously you've got the face that you're showing to your friends and you're being brave, but how are you actually feeling?

[01:26:57] **Andy De Klerk:** OK, so I've just landed, you know, the heart's thumping away, chest pains and everything like that, I'm very good at centering and staying calm. And that's what I needed to do. So I basically put my hat on and I told Bob I'm just going to calm down. And I lay there. I'm in the blazing sun and just try to relax myself because I thought that's what it would take and it did the you know, the the chest pains and the

[01:27:31] and the breathlessness and everything came in waves and it stopped and it started and stopped and started.

[01:27:40] Because everything's internal, I was still trying to control it. I still didn't believe it was the heart attack at the time. I mean, it was dawning on me, but I but I never felt like I was going to drop dead with a catastrophic heart failure. So I was just trying to calm down, you know, slow the breathing, slow the heart rate down. What actually helped was not the oxygen, it was taking all the aspirin. You know, that's the that's that is the platelets. And then, you know, subsequent to all of this, I found out that the type of heart attack I had was called the end stomach, which is

[01:28:25] it's still life threatening, but it's not catastrophic. So it's a blockage of the one of the arterial veins. So not enough blood and oxygen is getting into your heart, but it doesn't cause muscular damage of the heart. So while I'm lying there, I'm thinking I can do this. It's going to be OK. You know, looking at the faces of my family. And, you know, just trying to get myself calmed down. So. I knew at the time that, you know, this was a serious medical emergency and I needed to get out of the sun up to the tent with a cup of hot tea inside me and then to discuss when to push the SOS button. So as it turned out, we could have pushed it an hour earlier.

[01:29:12] But as it turned out, it wasn't. It wasn't a major issue delaying. That hour, I think if I was unconscious or

[01:29:23] with greater and more severe symptoms, Bob's would definitely have come to the aid and, you know, called for rescue immediately, but I think it worked out OK anyway. So then.

[01:29:39] Once you press that SOS button, you can't unpress it, it's like, you know, it happens around the world and it's the second time I've been rescued. The first time was when I broke my knee based jumping in a remote place landing and it's and it's quite humbling, actually, knowing that it's not out of your control. You can't get I mean, there's no way I could have walked out for two days and 35 degree heat with an unstable heart. So it was really humbling to be able to basically let go and let Global Rescue, let my friends come and help me. And that's exactly what happened. So the next day. I was chopped out in a military helicopter, actually quite cool talking to the pilot

[01:30:24] to a military hospital in Skardu where they stabilized me, putting in blood thinning drugs and made it so that I was out of danger, you know, with ECG and echo scans and things. And they enabled it such that I'd be able to travel back to South Africa, which happened a few days later, and I went to see a cardiologist here in Cape South Africa, and the next day they put a stent in one of the veins in my heart. And it's a pretty common thing for middle aged men. And the prognosis is looking good. In about two weeks time, I'm going to do a stress test on the treadmill and they're going to put the electrodes on and see and I'll be able to see what I can do after that.

[01:31:09] But pretty much the outcome was great. And I'm

[01:31:17] I'm still around. We're all still friends. There was a lot that we could have done better, which Bob's is going through. But I see it as a very successful expedition. Actually, funnily enough, after my heart attack and the whole heliopathy, there were two more days of flying and then it started raining. So I actually didn't blow the rest of the holiday too badly. Yeah, nice.

[01:31:45] **Gavin McClurg:** Awesome. Awesome. And Andy, you know, prognosis sounds pretty good. What does your future expeditioning look like? Is it less? Is it the same? Can you go back? Would you want to go back? You know, I imagine the mountains are still calling just as strongly as they always have in a lifetime full of alpine.

[01:32:06] **Andy De Klerk:** Yeah, I would definitely like to go back. I would plan things differently and make a lot

[01:32:15] the camping in Paiu a lot more comfortable. It's really dusty and really dirty. And if you've got a nice, comfortable base, then it's quite nice to do that. I would do things differently, definitely with the physical. And I would acclimatize better. And that would entail spending a lot longer

[01:32:34] and acclimatizing a lot more slowly, like in a mountaineering sense. That's what Antoine and Jake and Veso were doing in Hunza. They were in Hunza for a month when we were there. And now they're in the Baltora right now also for another month. I think that

[01:32:50] for a person my age, I think you need to be a lot more focused and a lot more clued up on your acclimatization. We thought we could just swing it with oxygen, but it didn't really work. Yeah. You know, the heart attack was caused by not really being acclimatized.

[01:33:09] There weren't that many contributing factors. Smoking was one of them. I used to smoke a lot. And but ultimately, it was the altitude. So acclimatization becomes very important.

[01:33:27] **Gavin McClurg:** Yeah, yeah, yeah. Sure, sure. OK, Barb, back to your list. Let's take us through that.

[01:33:33] **Richard Barber:** Yeah, I'll try and run through it a bit quicker. So one of the other things we didn't do was really agree what is not acceptable. And that was a bit of a mistake. So, for example, on the first day, I actually because I hadn't been there, I wanted to test out my setup and I wanted to make sure I didn't suffer from altitude. So I had my oxygen on full blast from the start. So we had these two massive cylinders, but it looked like it was running low. It actually turned out it wasn't really running that low. It was just that the angle that it was in my jacket meant that it looked like it was running low, but we went back and Jeremy and Pierre carried on.

[01:34:12] And they said they got pretty close to landing on the on the Boutouro.

[01:34:18] They got they got super low, which. It sort of wasn't something I was desperately so happy about when they told us that, because that for me was with what we'd said, with what we knew about it, the fact that, you know, landing there should be almost in itself just be perceived as a major incident. But we never actually had that conversation. We never had that conversation. What would our views be if someone clear

[01:34:48] **Gavin McClurg:** directives? And yeah, it's

[01:34:50] **Richard Barber:** that. Yeah, it's up to it. It was kind of everything was kind of still up to each other, even though obviously it would potentially have a massive impact on the whole expedition and to the same extent there was

[01:35:05] how far away we're buddy flying, how far is too far? You know, when when I buddy flown in South Africa with Andy, I'm sure it's the same in some valley. You stay so far away. It's super close because it is amazing how quickly you can lose someone and you stay on the radio. And and again, we didn't have those agreed. Wasn't really a problem, but we probably should have had that. We kind of stay in the same thermal. If we're going, we say we're going the other person. It's agreed that they're coming with or if they're not happy, then they say they're not happy. We didn't have that done. So that was how much did you guys

[01:35:39] **Gavin McClurg:** the five of you? How much had you flown together before this trip?

[01:35:44] **Richard Barber:** Never. I thought I'd flown with Andy a lot. I flew with Scott quite a lot, but I hadn't really flown with the other two. I've flown a lot together. So so sort of there was that they they kind of knew how they flew

together.

[01:36:00] **Scott Baker:** But then we'd all four of us had all flown in in the 12 days together. So that's again, that's one of those that's one of those things as well is. Yeah, it would be good to spend spend a little bit more time. Some time together before you push for the for the big one.

[01:36:22] **Gavin McClurg:** You guys are all you guys are all still friends. I don't want to throw a question that would put a knife in that. But, you know, what I thought about the first thing I thought about, Richard, when you when you told me about the expedition and the number of the first the first red flag for me was that's too many people. Would you did you find too many too little, you know, just for me, me managing more than one other person gets really tricky. You know, the the the odds of an accident, something going wrong. You know, like you said, the medical kit. What if the one person that knows the medical kit, what if he's the one that has it's just there's there's just there's there's difficulty in numbers. Would you did that present itself as a problem during this?

[01:37:07] It doesn't seem like it, but I'm just wondering.

[01:37:10] **Richard Barber:** I think the fact that to its extent, we were sort of almost. Two buddy pairs, plus then Scott was sort of Andy and I in a way is was my perception. So it's kind of

[01:37:23] **Gavin McClurg:** two pairs. It was the three of you and the two of them. Yeah, it was

[01:37:26] **Richard Barber:** kind of two pairs with Scott. They're there as well was my take. I don't know if you would agree with that, guys. That's that's well, but but I think just

[01:37:35] **Scott Baker:** to Gavin's point, actually, to the contrary, I think the five of us as five people were everybody had valid input. Everybody had. Had a piece to play in the organization and the prep, you know, equipment lists and all of that. That that was very much from my perspective, easier as a group of five. I think the flying thing I mean, we we agreed that we'd split always split into two or two, three, and we agreed, you know, and we'd always split into two pairs. And then the third could choose.

[01:38:20] **Gavin McClurg:** We'd always end up end

[01:38:21] **Scott Baker:** up end up end up end up end up end up end up end up end up

[01:38:32] **Richard Barber:** end up end up end up end up end up end up end up end up end up end up end up end up
end
end
end
end
end
end
end end end end end end six months before going. And for me, before going alcohol for a day is quite a thing. I don't
really like before going alcohol. I love it.

[01:38:52] So when Andy and Scott were smoking, I was not happy. So that was an issue. That for me was just something that I wasn't very happy with. But we hadn't agreed in advance. And because we hadn't agreed in advance, I couldn't say, no, don't smoke. But that was something I felt we should have done. Then the next one, obviously don't become a casualty and then be realistic about your injuries and symptoms. That's super important. And actually one of the weird ones is speak to Garmin and Global Rescue in advance. Garmin started calling

[01:39:31] loved ones before they actually started getting onto Global Rescue. I have no idea why they were doing that. And they did this when I rescued a mate from Nepal last year.

[01:39:42] They spoke, they spent to the casualties family before they went to the insurance company. And I'm like, why would you do that? Just get on with getting the evacuation. The last thing, people don't need to know the past. By the way, your husband's having a heart attack. He's stuck in the middle of nowhere. What they want to hear is your husband's being evacuated. It would be far more useful. Wait, this is, Garmin

[01:40:07] **Gavin McClurg:** did this? Yeah. Holy crap. I got to talk to them. I was just talking to Garmin this morning. I will let them know. I would love you to talk

[01:40:15] **Richard Barber:** to them.

[01:40:15] **Gavin McClurg:** That's not how you triage.

[01:40:16] **Richard Barber:** That's crazy. It's nuts. And, you know, and then there was a whole process that went through and then it gets to Global Rescue and what have you. And it just, certainly that was what we understood happened. And it certainly seems to be what happened on the two incidents I've been involved in. Yeah. Wow. Interesting. So

[01:40:34] **Scott Baker:** Garmin phoned Andy,

[01:40:39] Andy, his button got pushed. Garmin phoned Andy's wife. She wasn't in signal. She, they then phoned second down the line, Andy's son

[01:40:50] who gave them my wife's number. They phoned my wife and all they could say was somebody's had a heart attack. So they didn't actually, so all they did was create a little bit of panic amongst everyone. Okay. Now

[01:41:06] **Gavin McClurg:** I'm thinking about this. Okay. So we put in who to contact in an emergency. And so that's obviously what they're doing. So their protocol is to, you know, if you press the SOS, you know, you have the two emergency numbers, your primary, your secondary, that must just be their protocol to do that automatically. That's interesting. Not the

[01:41:30] **Richard Barber:** one which did your notes saying, cool, here's my insurance details. Here's the insurance number.

[01:41:36] **Gavin McClurg:** Oh boy. That'd be a big thing to straighten. Now, because there's, you know, that's, that's how they have it set up. But this is an interesting, God, that is their protocol though. That's an interesting thing to.

[01:41:48] **Scott Baker:** And this, I actually said to Bob's yesterday, I said, it may be that that's their protocol because they need the next of the next of kin, the listed person to, to they need to talk to somebody that can make decisions. And that is, that would normally be your second listed person. This

[01:42:08] **Gavin McClurg:** is a fascinating subject. Would be

[01:42:11] **Scott Baker:** my, would be my interpretation of why they always phone the next of kin. Yes. They do the same in a medical, in standard, in other medical things. You know, if you go cold on the operating theater, the first thing they do is they phone the next of kin and they, they open discussions with them. But as Bob's is saying, it would be preferable that they phone their, you know, that they phone the insurance people first. And, you know, and get on the rescue side before they get on the alerting everyone. So

[01:42:42] **Gavin McClurg:** I, I think there's, there's two really good things here for all of us and for the listeners. The first thing, and that's how Richard, that's how you and I connected first. But the, the first thing we should think about as a community is who, who are the two people we want on there? You know, for example, right now I've got my wife as the primary. After hearing this story, that's the last person I want to know be told if something severe happens. I want my buddy, Nate scales, who's a paramedic, who's a pilot. He knows everything about me. He knows my risk tolerance and he knows how to get into action. And he was part of the whole Kiwi incident here. You know, I, you want people like that to know that something has happened and can put it into, you know, when I threw my reserve here before the last X-Alps, you know, I, that was the person I contacted.

[01:43:29] So maybe we as a community need to think about, okay, who do we put on as the primary and secondary? Secondly, I will call Garmin and give them this feedback. But I don't think that's going to change. I think that that's probably their, you know, higher up protocol. That's probably a legal thing or something, but it's it, but it is interesting. I mean, the first thing they should do obviously is, and I think they do do is it goes, the call Garmin doesn't do the rescue. It's the IERCC. It goes to them, you know, they take over. So it's probably for them. It's just, it's just protocol. They're

just following the ABC.

[01:44:03] **Richard Barber:** Yes. So one of the other things from that was actually, you know, having, the, we would have been better off just calling Jasmine, messaging Jasmine tours, who would have contacted the military immediately and let us send a helicopter. Yeah. Now that, that actually would have been far more effective than anything else. So this is

[01:44:25] **Gavin McClurg:** a good one. I want to stall on this, you know, that you rescues, we, we had an incident here in sun Valley a few years back where a buddy went in hard, broke his leg. And, you know, there were, there were 15 of us in the sky that day and all, but a couple knew that it was going on and we landed and we organized our own rescue. I mean, that was what the article on the website is built on was, was this incident that goes into the insurance and the whole thing, because if we had just hit the SOS relied on, on standard authorities to, to save this guy, it was the same thing with Kiwi. Our community is way more research. The paragliding community, the flying community in general is, is way more resourced than outsourcing it.

[01:45:16] You know, we've got the skills. We've all been there. We've, we have the contacts. We can do it much, much, much faster within our own community. So that is something that, you know, depending on where you are, most of the time it's hit the SOS. If there's doubt, there is no doubt, but depending on where you are, you may very well be able to organize and handle the rescue, especially if there's a search involved way faster through your own community. So that's a good point.

[01:45:46] **Richard Barber:** Yeah. So, so interconnected with that is after a couple of stories, I've got my, um, in, in the notes, I have my credit card number. So if in doubt, get a helicopter, I'll deal with it later. Here's my credit card. So the problem with that is that they don't seem to really read those notes. Uh, that seems to be the last, the last thing that, that, that happens. Um, and I also now have connected to that a Google, I have a bitly link, which goes to a Google spreadsheet of, of useful contacts, um, which just my way of trying to, trying to make sure that that can happen.

[01:46:28] It's just, just, but it only works if it gets the right person. And you know, in South Africa, I know people who press the in reach and it's not worked. I know people who are, um, they've, they've contacted the wrong, the wrong people and because in different regions, different people and do Garmin or the IRC or whoever it is, does it get to the right person? So, so now when I go there, I have a, I have the local numbers. It's like, right here are the helicopter numbers, but actually should I be putting those in my emergency contact? I don't know. And that's if, if you can help the community with that, that would be something that would be epically useful. And it would, I think, Gavin, you're

[01:47:07] **Scott Baker:** like, we've done the right

[01:47:08] **Richard Barber:** thing. Your

[01:47:08] **Scott Baker:** point is that actually that first person of contact, especially for a trip like this might be a trusted, a trusted friend, um, with, uh, who's already had a basic brief of, if you get this call, um, please, will you, will you execute these, these instructions accordingly? Um, yeah, I mean, I, I, I,

[01:47:33] **Gavin McClurg:** I, I, I, I, I, I, I, I, I, I, I, I, I, I,

[01:47:46] I, I,

[01:47:50] I, I, I, I, I, I, I, I, I, I, I, I, I, I, I,

[01:48:02] I, I,

[01:48:11] I, I,

[01:48:13] I, I, I, I, I, I, I, I, I, I, I, I, I, I, anything, but she would call my buddy, Nate. But I, so I think what I need to do is first thing she'd think of is I got to call Nate, you know, he would know how to deal with this. So I think

[01:48:28] **Scott Baker:** just having my wife did the same thing. She phoned my mate Aiden, who was sailing down the front face of table mountain at the time. Of course. Yeah. Yeah. That's the risk. Well,

[01:48:40] he looked at the phone and he was like, Sonia doesn't normally call me. There must be a problem. And he answered the phone. Yeah. And dealt with it. I guess it's just important.

[01:48:49] **Gavin McClurg:** It's important for us to know that as a community. Okay. Hey, Garmin's going to call first and then second, they're going to call your primary and secondary. Who do you want that to be? That may not be your wife. It may be, but it may be somebody who's, you know, used to dealing with these kinds of incidents on a regular basis. Might it be

[01:49:08] **Richard Barber:** the insurance company? That would be my question to them. Should we put our insurance company in there or should we put global rescue actually in that?

[01:49:16] **Gavin McClurg:** Yeah. Maybe, maybe, maybe global rescue, but then, you know, you, you want, you want to have the, you know, your policy number and all those kinds of, that's a really good question because in my experience, it really depends on who you get on the other line. Now the, the protocol, the very, very important thing, which I'm sure you guys learn from an insurance perspective, from a reimbursing perspective is when an incident happens, I've got a one pager now that we're going to be able to get to. And I'm going to be able to get to that. We're going to distribute to everybody here shortly because of these kinds of things. And it needs to be more on triaging, but the, the one pager is basically, buddy goes down, something has happened. The insurance needs to know as soon as possible, you know, they need to be notified as soon as possible, whether this should be the primary or secondary.

[01:50:05] I'm not, I have to think about that more. I don't know. That's a good, that's a really good question. I'd never thought about that. It's a really good question, but for sure, you know, someone, I think, I think that's more of a, from your group, you know, the, the spreadsheet that you created that has all the information of everybody, you know, basically it starts to get very risky. If you start taking helicopter flights and having things happen in the, in the hospital after that, and that actually that all has happened before you've contacted the insurance company, you know, the earlier they are aware of what's going on, the better it is for you to be reimbursed. That's what it comes down to.

[01:50:47] **Richard Barber:** Yeah. Yeah. But I just wonder whether, you know, if you've got the policy, because you have all that detail in the admin section, but if you have, it just, if that means it's the first people they contact.

[01:50:58] **Gavin McClurg:** It's a good, it's a good question. I just don't know. I don't know if you want them involved in that kind of a thing because it's insurance. I'm always a little wary of that, but it's a great question that I need to get a better answer to.

[01:51:10] **Richard Barber:** Cool. And I think really that's, you know, we've got, it's also just, just having that key information in there, which is just the fall from the,

[01:51:25] the, the fall from a fall from height where a paraglider pilots, let them know that it's going to be some, you know, paraglider pilots fall from height. Just so we've got that.

[01:51:35] **Gavin McClurg:** Yeah. You know, I'm a, that's what I have in my notes. You know, I'm a paraglider pilot, you know, the, the chance of a spinal injury are, are high, you know, just, just so they, just so they know that I think that that's important. Well, guys, great stuff. I'm glad everybody's still friends. And although it looks like fists are going to be thrown across the pond there, maybe a little bit in the future, but I'm glad y'all made it back and, you know, a great end to a pretty scary situation. Andy, I'm glad you're to hear you're still going to be chasing it in the mountains. The world deserves that. And you're all stellar. I'm, I'm, I look forward to, talking to Pierre and Jeremy, but especially Pierre about his ex-alps campaigns and some other stuff. So thanks for reaching out in terms of suggestions for that, but Scott heal up quick.

[01:52:25] It looks like you're, you're way more hurt than Andy. So y'all can see the little scooter that Scott's riding around on and in his wrist. And so better landings to you, my friend and in the future, but thanks for sharing your story and for all these terrific lessons. And thanks for sharing your time guys. I appreciate it.

[01:52:46] **Richard Barber:** Thank you, Andy. Thank you, Gavin. Thank you, Andy. And I'm going to, I'm going out to fly with them in November, December. So, so we are still friends. I'm sure, I'm sure I might get a dead arm from Scott, but that's fine. Bob's always deserves a bit of a beating.

[01:53:03] **Gavin McClurg:** Thanks very much, Gavin. Thanks a lot. Thanks guys. Appreciate it. Thanks a lot.

[01:53:13] If you find the CloudBase Mayhem valuable, you can support it in a lot of different ways. You can give us a rating on iTunes or Stitcher or however you get your podcast that goes a long ways and help spread the word. You can blog about it on your own website or share it on social media. You can talk about it on the way out to launch with your pilot friends. I know a lot of interesting conversations have happened that way. And of course you can support us financially. This show does take a lot of time, a lot of editing, a lot of storage and music and all kinds of behind the scenes costs. So if you can support us financially, all we've ever asked for is a buck a show. And you can do that through a one-time donation through PayPal, or you can set up a subscription service that charges you for each show that comes out. We put a new show out every two weeks. So for example, if you did a buck a show and every two weeks, it'd be about \$25 a year.

[01:54:00] So way cheaper than a magazine subscription. And it makes all of this possible. I do not want to fund this show with advertising or sponsors. We get asked about that pretty frequently, but for a whole bunch of different reasons, which I've said many times on the show, I don't want to do that. I don't like to have a show that's not going to be a good show. So if you can support us financially, that stuff at the front of the show. And I also want you to know that these are authentic conversations with real people. And these are just our opinions, but our opinions are not being skewed by sponsors or advertising dollars. I think that's a pretty toxic business model. So I hope you dig that. You can support us. If you go to cloudbasedmayhem.com, you can find the places to support. You can do it through patreon.com forward slash cloudbasedmayhem. 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 help you.

[01:54:45] So if you want to support us financially, you can do that through the website. We'll give you access to all the bonus material, a little video cast that we do and extra little nuggets that we find in conversations that don't make it into the main show, but we feel like you should hear. We don't put any of that behind a paywall. If you can't afford to support us, then just let me know and I'll set you up with an account. Of course, that'll be lifetime. And hopefully you're being in a position someday to be able to support us. But you'll find all that on the website. All of you who have supported us or even joined our newsletter or bought cloudbasedmayhem merchandise, t shirts or hats or anything, you should be all set up, you should have an account, you should be able to access all that bonus material now. Thank you so much for listening. I really appreciate your support. And we'll see you on the next show. Thank you.

[01:55:45] Thank you.

Français

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

Show notes

Les pilotes et amis Pierre Carter, Jeremy Holdcroft, Scott Baker, Richard "Barbs" Barber et le légendaire alpiniste Andy De Klerk se sont lancés en juin dernier pour tenter de battre le record d'altitude en volant le long du glacier Baltoro vers le K2 au Pakistan. Tout se passait bien... jusqu'à ce que ça ne le soit plus. Andy fait une crise cardiaque (en plein vol !), et Scott enfreint la règle de ne pas aggraver une situation délicate en ratant un atterrissage du mauvais côté de la rivière, se fracturant la cheville et la jambe, ce qui devient une épopée en soi. Une histoire incroyable venue d'une partie sauvage du monde que nous décortiquons pour voir tout ce qui s'est bien passé, tout ce qui a mal tourné, et les leçons que nous pouvons tous tirer pour rendre notre communauté plus sûre et mieux préparée en montagne.

Le post #200- Going pear shaped in Pakistan est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:23] **Gavin McClurg:** Merci d'avoir regardé. Merci de soutenir l'émission de toutes les manières possibles. Et merci pour l'enseignement apporté par tous les invités incroyables que nous avons reçus, ainsi que par ceux qui viendront. Ce fut une fête. Ce fut un plaisir. Et j'ai hâte d'y mettre vraiment beaucoup plus d'énergie à l'avenir. J'ai été absorbé par la construction de cette maison pendant environ un an et demi. Et j'ai toujours l'impression qu'on se dit : « Oh, il faut qu'on sorte une autre émission ». Mais je n'ai pas pu y consacrer l'énergie que j'aurais voulu. J'ai tout un énorme dossier de suggestions de la part de ceux d'entre vous qui m'ont contacté au fil des mois et des années.

[00:01:08] Et je vous promets de vous proposer ces épisodes. On a beaucoup de légendes à interviewer. Beaucoup de gens qui pratiquent la voile et les montgolfières que je n'ai pas l'habitude d'avoir dans l'émission, mais que je devrais avoir. C'est quelque chose que je dois faire depuis longtemps. Et je vous promets que je le ferai. Mais... Mais... Ce que je peux dire sur cette émission... Je suis plutôt content qu'elle tombe pile sur la 200e. Celle-ci est très spéciale. D'abord, c'est la première fois qu'on a autant de monde pour un seul enregistrement. J'avais trois membres de l'Expédition Five pour celle-ci. On a fait des émissions en direct avec plus de monde que ça. Mais j'ai dû convaincre ces gars en Afrique du Sud et à Londres de venir sur le plateau. Et tout ça, c'est grâce à Barb, Richard Barber.

[00:01:55] Merci, monsieur. Mais c'était... c'était un vrai régal de discuter avec une légende de l'alpinisme, Andy DeClercq. Et nous n'avions pas Pierre Carter et Jeremy Holdcroft. Ils étaient deux des membres de l'expédition pour celle-ci. Vous savez, vous reconnaîtrez probablement ces noms. Mais certainement Pierre Carter. Il a fait sa descente de l'Everest l'année dernière et a participé au Red Bull X-Alps à l'époque. Quelques-unes de ces fois. Et il y a de superbes histoires là-dessus. Je vais le faire venir sur l'émission, indépendamment. Dès que nous pourrions mettre ces deux choses en ligne. Mais dans cette émission, j'ai parlé à Scott Baker, Andy DeClercq et Richard Barber. Andy DeClercq, vous pourriez le reconnaître, vous qui avez un background en alpinisme.

[00:02:44] Un grimpeur légendaire. Il a grimpé avec Alex Lowe, Conrad Anker et bien d'autres. Il était sur l'Everest pour l'histoire fatidique de John Krakauer. Et il a réalisé des centaines de premières descentes. Il est originaire d'Afrique du Sud et en a beaucoup d'autres aux quatre coins du monde. Il pratique depuis longtemps. C'est aussi un parachutiste et un base jumper. Un véritable pionnier du vol. Il fait du parapente depuis ses débuts, et du deltaplane avant ça. Mais c'était tout simplement fantastique de l'avoir à l'écran et de partager sa passion pour la montagne. Ces cinq gars sont partis au Pakistan cet été pour tenter de battre des records d'altitude. Ils ont été inspirés par toutes les choses incroyables qui se sont passées au Pakistan.

[00:03:33] Bien sûr, Brad Sander a été l'un des premiers sur le terrain. J'ai fait quelques vols avec lui et je ne l'ai pas vu depuis une éternité. Mais il faisait partie des pionniers originaux. Et puis, ces dernières années, nous avons vu des choses incroyables. Par Antoine Girard et Damien Lacaze. Et Fabi Buell et Aaron Durogati. Incroyable. D'énormes triangles là-bas l'été dernier. Et plus récemment, Horacio. Et Daniel D'Oralmes et Tom D'Adorladeau, qui sont tous les deux allés là-bas plusieurs fois. Mais ils ont réalisé leur film incroyable sur le vol vers le K2, le long du glacier Baltoro, l'année

dernière. Et ce film est absolument magnifique. Je suis sûr que beaucoup d'entre vous l'ont vu. Si ce n'est pas le cas, assurez-vous de le regarder.

[00:04:19] Le lien vers ce film se trouvera dans les notes de l'épisode. Mais ces gars sont plus modestes, je pense. Ils s'envolent dans les montagnes et entreprennent de grandes choses. Et bien sûr, Andy est le meilleur quand il s'agit d'expérience en alpinisme et en escalade. Mais ils avaient vu ça et se sont dit : pourquoi un groupe de gars juste venus d'Afrique du Sud ne pourrait-il pas s'y rendre et tenter des choses aussi ambitieuses ? Alors ils l'ont fait. Ils sont partis. Peu après leur arrivée, ils ont fait leur acclimatation dans le Hunza, puis se sont dirigés vers le point de départ pour rejoindre le K2 et survoler le Baltoro. Vous en entendrez tout. Mais lors du premier vol de cette série, tout a tourné au vinaigre de manière épique.

[00:05:05] Et voici leur récit de ce qui s'est bien passé, de ce qui a mal tourné — et ça a été pas mal — ainsi que de ce qu'ils ont appris et de ce qu'ils ont retenu. Comme vous allez l'entendre, ils sont tous toujours très bons amis. Et ils ont des projets pour l'avenir. Mais ça a été très amusant, et parfois assez mouvementé. Mais c'est une excellente leçon pour nous tous, surtout quand on part vers des endroits isolés et immenses, comme le Pakistan. Il abrite les plus hautes montagnes du monde. Alors, profitez de cet épisode bicentenaire de Cloud Base Mayhem avec tous ces fins messieurs. Et profitez de leur histoire. Santé. Musique.

[00:05:55] Très bien. Eh bien, messieurs. On n'a jamais interviewé autant de personnes en même temps. Et vous êtes éparpillés aux quatre coins du monde. L'Afrique du Sud. Et Le Cap. Et Barb, tu es à Londres je suppose. Eh bien,

[00:06:08] **Richard Barber:** Je suis à Nottingham aujourd'hui. Ah,

[00:06:09] **Gavin McClurg:** Tu es à Nottingham aujourd'hui. Très bien. Et moi, je suis ici à Sun Valley. Alors, bienvenue dans Mayhem. C'est super de vous avoir dans l'émission. Barb, je t'apprécie, tu me tiens au courant avant et après. Pourquoi ne pas commencer par une très brève présentation des trois pour dire qui vous êtes et votre parcours en escalade et en pilotage, et ensuite je vous poserai des questions sur la mission. Mais pourquoi ne pas commencer par toi, Barb, puis on fera le tour de ma montre ici, puis on passera à Andy, et enfin à Scott.

[00:06:44] **Richard Barber:** D'accord, super. Alors, Richard Barber, je pilote depuis 2004. Avant ça, j'ai passé mon brevet de pilote en 2008.

[00:06:54] En moins d'un an, j'ai menti sur mes heures de vol, je suis allé en Afrique du Sud, dans le Northern Cape, dans un endroit appelé Doha,

[00:07:02] J'ai volé sur 100 km assez rapidement, j'y suis retourné l'année suivante, j'ai fait 100 km en un peu plus de deux heures, en faisant des pauses à mi-chemin la plupart du temps, et en me faisant presque peur à mort. J'ai arrêté pendant un moment quand j'étais marié, puis je me suis divorcé, donc je n'avais plus de responsabilités, alors j'ai repris le sport. Et depuis, c'est une progression continue avec le parapente qui prend de plus en plus de place dans ma vie.

[00:07:30] **Gavin McClurg:** Sympa.

[00:07:31] **Andy De Klerk:** Et Andy ? Oh, c'est super. Cool. Alors en Afrique du Sud, on m'appelait un obali, ce qui veut dire un vieux monsieur, un vieux gars. J'ai commencé à voler

[00:07:46] aux toutes premières heures, vous savez, avant même que les parapentes ne soient fabriqués. On utilisait les voiles de nos parachutes de saut en parachute et on s'élançait depuis les collines.

[00:07:59] J'ai commencé à l'époque, jusqu'en 1990 environ, j'ai fait partie de la première vague de vol en Afrique du Sud. Ensuite, j'ai arrêté et je suis allé au Cap Nord. Puis j'ai recommencé à voler en Afrique du Sud, avant de m'arrêter pour me consacrer à l'alpinisme et à l'escalade. J'ai d'ailleurs vécu à Seattle pendant 10 ans. J'ai grimpé partout dans le monde, Denali, Patagonie, et j'ai fait quelques voyages dans l'Himalaya auparavant. Et pendant que tout cela se passait, j'étais toujours, vous savez, occupé par le sport du parachutisme, puis plus tard par le base jumping. Donc j'ai fait le tour de la chose en escalade, et puis il y a cinq ou six ans, j'ai décidé de me remettre au parapente.

[00:08:51] J'avais probablement environ 300 heures jusqu'en 2017, et c'est à ce moment que j'y suis retourné sérieusement. Et j'apprécie vraiment l'aspect aviation. Donc d'une certaine manière, avec l'essor du parapente, j'ai arrêté

juste au moment où tout le côté expérimental s'est produit, et j'ai rejoint le jeu quand c'était bien sûr, sûr et bien établi. On a eu

[00:09:15] **Gavin McClurg:** On a fait trois podcasts juste avec toi, mais vas-y. Il y a tellement d'histoire là-dedans que je me donnerais un mal fou pour creuser, mais oui, d'accord, vas-y. Désolé.

[00:09:25] **Andy De Klerk:** Ouais. Et puis, j'ai Basically me marié, j'ai quatre enfants au Cap, je gère un chalet et je tiens une entreprise. Voilà, c'est moi. Tes enfants volent ? Mon plus jeune fils oui. Ouais, il a commencé il y a environ un an.

[00:09:41] **Gavin McClurg:** Trop cool.

[00:09:42] **Andy De Klerk:** Et les autres n'aiment pas le parapente.

[00:09:45] **Gavin McClurg:** C'est probablement mieux.

[00:09:46] **Andy De Klerk:** C'est probablement mieux.

[00:09:49] **Gavin McClurg:** Et Scott ?

[00:09:51] **Scott Baker:** Alors, je n'ai pas eu une carrière aussi prestigieuse, je suppose, en termes d'aviation. Je pilote depuis 2019.

[00:10:02] Je viens d'un milieu de plein air. J'ai fait beaucoup de freestyle et le kayak en eau vive a été mon truc pendant de nombreuses années, quand j'étais jeune. Un peu de rallye à vélo aussi. Donc j'ai l'habitude d'être, dans une certaine mesure, un peu kayakeur. Mais je pilote depuis 2019. Je pilote depuis 2019. Je pilote depuis 2019. Je pilote depuis 2019. Je pilote depuis 2019. Côté exposition, mais pas aussi sauvage que la carrière précédente d'Andy. Et je vis aussi à Cape Town. Je travaille dans l'industrie de la production cinématographique et médiatique et je travaille, étrangement, surtout pour des marques de mode et de luxe. Mais j'organise des choses pour gagner ma vie et je fais du bon thé. C'est mon, ouais, c'est ma vie.

[00:10:46] **Gavin McClurg:** Je trouve toujours que le lien entre le kayak et le vol est vraiment intéressant. Et il semble y avoir un état d'esprit très similaire chez ces groupes de personnes. C'était, vous savez, mon parcours était celui du pagaie avant le vol. Et ça semble vraiment être lié. Un autre cas, c'est toi, Andy. Tu sais, Will Gadd m'a toujours dit que ça le rendait nerveux quand des grimpeurs allaient faire du vol. Parce que, vous savez, le vol est très orienté vers la gravité. C'est un sport de flow, vous savez. Alors il trouve que le kayak, le skateboard, le VTT, ce sont des types de sports où l'on gère beaucoup de gravité. On gère la gravité, évidemment, en escalade, mais l'escalade est plus

[00:11:31] de précision, lent. Ce n'est pas vraiment un sport de flow. On peut bien sûr atteindre l'état de flow, dont on parle souvent dans l'émission. Mais c'est intéressant parce qu'on dirait que tu as fait l'inverse. Tu as commencé par le vol, puis tu es passé au kayak. Et donc, tu pratiques ça depuis longtemps. Je pense que c'est un très bon exemple de la manière dont tu t'es mis à l'escalade. C'est bien ça ?

[00:11:47] **Andy De Klerk:** Pas tout à fait. J'ai pratiqué l'escalade, en fait, depuis que j'étais un très jeune enfant. Et

[00:11:58] la, comment dire, la, vous savez, la combinaison du base jumping et de l'escalade fonctionne très bien ensemble. Et c'était quelque chose que j'ai toujours voulu faire. Alors j'ai commencé par le parachutisme. Et, et, et puis j'ai commencé à faire, vous savez, j'ai commencé à faire, vous savez, j'ai commencé à faire, vous savez, du parapente. Et puis aux débuts du parapente, mais c'était surtout pour me mettre au base jumping pour qu'on puisse grimper des trucs et ensuite sauter. Et c'est un peu ce qu'on faisait.

[00:12:22] **Gavin McClurg:** Donc tu étais le Dean Potter original. C'est toi qui lui as probablement donné l'idée.

[00:12:26] **Andy De Klerk:** Presque.

[00:12:28] **Gavin McClurg:** Et vos partenaires n'étaient pas des inconnus dans le monde alpin, Alex Lowe et Conrad. Et vous faites preuve d'une grande humilité, vous avez gravi énormément de sommets imposants.

[00:12:41] **Andy De Klerk:** Ouais. Eh bien, c'est très intéressant, j'ai rencontré Conrad au camp de base de Kiltner à 7 000 pieds en Alaska lors de sa toute première saison. C'était un jeune homme avec une énorme chevelure blonde. Et

puis, plus tristement, nous étions à Paiute en 1999. Nous essayions de les fendre en quatre. Et Alex Lowe était dans un...

[00:13:03] il était en expédition sur Shipton Spire et il est sorti pendant quelques jours. Je crois qu'il était malade ou quelque chose comme ça. Et c'était malheureusement la dernière fois que je l'ai vu, parce qu'il a été tué dans cet accident plus tard cette année-là. Et il était...

[00:13:31] **Gavin McClurg:** c'était un risque énorme, généralement pas tant dépendant des gens que des montagnes elles-mêmes, tout comme en vol souvent. Ce n'est pas le matériel, c'est... c'est parfois les décisions, mais le problème avec le kayak, le vol et l'escalade, c'est qu'on peut se retrouver dans des endroits où on ne peut pas s'arrêter. On ne peut pas juste appuyer sur le bouton d'éjection, je suppose, à moins d'avoir un parachute sur le dos et de pouvoir... mais lequel ? C'est une question difficile, mais lequel a pris le plus d'amis ?

[00:14:20] **Andy De Klerk:** Je dirais que globalement, plus de gens se font tuer en parapente qu'en escalade, mais j'ai fait de l'escalade bien plus longtemps, donc il y a eu beaucoup de gens venant de l'escalade, surtout de l'alpinisme, vous savez, en montagne, pas tant de l'escalade sur roche, mais encore une fois, c'est juste une question de chiffres. Je veux dire, il y a beaucoup plus de gens qui pratiquent le parapente, je pense. Et je pense que le parapente est un sport ou une activité bien plus dangereuse que l'alpinisme et l'escalade. Comme vous l'avez dit, c'est beaucoup plus dynamique.

[00:15:01] **Gavin McClurg:** C'est une

[00:15:01] **Andy De Klerk:** c'est une question difficile à beantworter, mais dans l'ensemble, je dirais le parapente.

[00:15:08] **Gavin McClurg:** Intéressant. Je n'avais pas prévu d'y aller. C'est juste une question intéressante qui m'est tombée dessus. Barb, tu nous avais contactés avant que vous ne partiez et tu m'avais dit : « Hé, il faut qu'on fasse venir Pierre dans l'émission », ce que je dois encore faire. J'espérais qu'il puisse nous rejoindre pour ça, mais pour ceux qui nous écoutent, voici Pierre Carter, qui a participé à l'X-Alps à quelques reprises et qui est un pilote et un athlète sud-africain légendaire. Alors dis-moi, l'expédition originale était, je suppose, un peu inspirée par Tonda Dorlado et ce que ces gars ont fait dans le Baltoro ou non, était-ce quelque chose que vous aviez imaginé et puis ils y sont allés et se sont lancés ? Mais dis-nous ce qui était prévu, et l'équipe, un peu sur l'équipe et quelle était la mission.

[00:15:54] **Richard Barber:** Bien sûr. Je ne suis jamais très bon quand je m'ennuie. Et le COVID était nul, surtout au début. J'ai été mis en chômage technique pendant un petit moment. C'était en juin 2020. Alors j'ai commencé à chercher, et j'avais déjà commencé en mai, juste à chercher des lignes de convergence et des bases de nuages élevés partout dans le monde. J'ai joué sur Windy, juste pour chercher la convergence et aussi regarder la base des nuages. Et les deux que j'ai trouvées, c'étaient la convergence qui se met en place au-dessus de l'Atlas.

[00:16:40] Et aussi, j'ai ensuite trouvé un peu le caracor qui en découle. J'étais déjà au courant du caracor à cause de John Sylvester, et comme vous, j'étais parti avec Sky Safaris,

[00:16:58] Jim Eddie Colvox, que je pense qu'à un moment donné, il faut que tu écoutes.

[00:17:01] **Gavin McClurg:** Ouais, carrément. Ouais.

[00:17:04] **Richard Barber:** Et évidemment John Sylvester aussi. Et puis, j'avais fini de regarder le documentaire sur le Karakoram, donc j'ai eu une sorte de déclic, et après avoir vu ce truc sur le Pakistan, j'ai recontacté Andy.

[00:17:18] C'était du genre : « Hé Andy, j'ai vu le Karakorum et j'ai aussi regardé un programme de David Attenborough en même temps. Il y a eu cette coïncidence où ils parlent de Concordia et Concordia. Tu as la vue sur Broad Peak, tu as le K2, tu as la faille de Rooms et tu as Mashup Rooms. Et c'est sorti, je crois qu'ils l'ont appelé la vallée des dieux. Et je me suis dit : OK, il faut que je fasse ça. » Alors j'ai contacté Andy. Je lui ai dit : « Hé Andy. » Et il a ri et m'a envoyé ses objectifs de parapente et son objectif ultime de parapente était de survoler la ceinture ou un... donc, c'était en 2020. Et puis en 2021, j'ai commencé à vraiment m'y pencher un peu plus.

[00:18:05] ...ensuite, en 2022, enfin, en 2021, j'ai commencé à planifier pour 2022, mais je n'ai pas réussi à m'organiser et, franchement, heureusement. Parce que je n'aurais rien accompli sans les bons contacts. Je n'avais pas réalisé à quel point il serait difficile d'organiser la logistique de quelque chose au Pakistan. C'est donc de là que tout est parti, je suppose. Et maintenant, Tom, peux-tu...

[00:18:33] **Gavin McClurg:** donne-nous quelques minutes pour expliquer ce qu'il y a dedans ? Je viens d'avoir quatre potes qui sont partis là-bas pour voler. Je ne sais pas s'ils ont fait quoi que ce soit. Je pense qu'ils y vont juste pour voir ce qui se passe. Je ne pense pas qu'ils aient forcément une mission. Ils veulent juste être sous la responsabilité de Quorum et voler. Et ils savent qu'il y a de l'oxygène. C'est à peu près ça.

[00:18:56] **Scott Baker:** L'oxygène, c'est un point délicat. L'oxygène. C'était mon, c'était mon domaine. S'assurer qu'on a de l'oxygène.

[00:19:05] **Andy De Klerk:** Ah, d'accord.

[00:19:06] **Scott Baker:** D'accord. Je me suis débarrassé de...

[00:19:09] **Richard Barber:** ce point précis à Scott. Ouais.

[00:19:13] Je me suis rapidement déchargé de ça quand Scott a rejoint le voyage. Je lui ai dit : « Scott, j'ai été en contact avec Brad Sander et je me suis dit que tu pouvais t'occuper de l'oxygène. » C'était ça, le problème. Mais maintenant, je pense qu'avant tout, il faut obtenir les permis. Tu as eu Aaron dans l'émission par le passé, qui a raconté avoir fini en prison à Hunza parce qu'il n'avait pas réglé ce point à l'avance. Maintenant, toutes ces choses peuvent être réglées avec du temps. Oui. Si on a le temps, ce n'est pas un problème. On peut parler aux bonnes personnes. Une fois sur place, les Pakistanais sont les gens les plus amicaux et serviables de la terre entière. Pour autant, j'ai été dans beaucoup d'endroits, mais ils étaient vraiment exceptionnellement serviables et merveilleux.

[00:20:00] Mais pour le Boutour spécifiquement, c'est une zone militaire, une zone militarisée. Les seuls hélicoptères qui peuvent y voler sont des hélicoptères militaires. Donc, il faut obtenir un tas de différents permis. Il faut un permis de suivi. D'abord, auprès du gouvernement, mais en fait, est-ce qu'on obtient un permis de suivi ou un permis de suivi et d'alpinisme ? Et si vous ne l'avez pas, vous ne pouvez pas y entrer. Si vous n'avez pas de partenaire d'expédition, un partenaire local, vous ne pouvez pas y aller. Et par-dessus tout ça, il faut ensuite un permis pour voler. Heureusement, Tom et Horatio et Tom, on a parlé avec eux via le magazine XC. Ils m'ont mis en contact avec Tom et Tom.

[00:20:47] Il déménageait de la Belgique vers les Açores. Et il m'a dit : « OK, j'aurai une heure à disposition ce jour-là à cette heure précise. Je peux vous parler. » Ouais.

[00:20:58] **Gavin McClurg:** C'est un homme très occupé.

[00:21:00] **Richard Barber:** Ouais. Mais il nous a accordé cette heure entière et nous a donné toute son attention. Ce qu'il ne nous a pas dit, c'est qu'il déménageait de la Belgique vers les Açores. Il était en train de monter le film Flying Between Giants, que quiconque ne l'a pas vu doit absolument voir. C'est incroyable. La cinématographie est excellente. Lui et Horatio sont juste géniaux. Quand Morales se retrouve coincé au camp de base et qu'on voit son visage après avoir marché deux jours pour revenir, c'est... toute la scène est inestimable. Donc, il y avait juste... et Tom nous a mis en contact avec Jasmine Tours, ce qui, pour être honnête, était probablement le plus important de tout. Parce qu'ils sont établis depuis plus de 20 ans.

[00:21:47] Ils connaissent tout le monde. Ils connaissent les commissaires, ils connaissent pratiquement tous ceux dont on a besoin. Ils connaissent les militaires. Ils ont même un accord avec l'armée pour les hélicoptères, donc n'importe quel autre groupe qui s'y rend doit verser un dépôt de 10 000 livres ou 10 000 dollars de leur propre argent à l'avance. Donc, s'ils doivent obtenir un hélicoptère maintenant, nous n'avons pas eu à faire tout ça parce que Jasmine est tellement bien établie et que Jasmine effectue toutes les vérifications pour s'assurer que nous avons l'assurance appropriée et tout le reste, et que l'armée ne se retrouverait pas lésée. Si, si ils ont fait les choses comme ça, c'était super important.

[00:22:33] Mais oui, j'ai aussi envoyé un message WhatsApp à Gerard parce que j'avais trouvé son numéro quelque part. Et j'ai eu une conversation avec lui sur WhatsApp. J'ai découvert que le gars qui s'appelle Sajid Shah était le président de l'association pakistanaise de parapente, je l'ai contacté et il m'a dit : « Écoute, si tu veux aller au glacier du Baltoro, il faut que tu aies... quelle sera ta mission ? » Alors je me suis dit : « Ah, d'accord, on a besoin d'une mission. » Eh bien, je suppose qu'on va tenter le record alors. Et c'est comme ça que c'est passé de vouloir juste aller voler au Baltoro, voler autour du mont, des tours triangulaires et voler jusqu'à... à voir si on peut vraiment battre un record.

[00:23:14] **Gavin McClurg:** D'accord. Donc, la mission était simplement de battre le record, d'aller plus haut que n'importe qui d'autre. Le record.

[00:23:18] **Richard Barber:** était de, de monter sur le K2 idéalement. Ouais. Et de battre le record d'altitude. Donc toute la préparation, de mon côté, consistait vraiment à m'assurer d'être dans les meilleures conditions possibles pour pouvoir le faire en toute sécurité.

[00:23:36] **Gavin McClurg:** Et comment l'équipe a-t-elle été choisie ? On a quelques personnes qui manquent ici, alors complétez vite. C'est qui l'équipe ? Comment est-elle choisie ? Quels étaient les différents rôles ?

[00:23:48] **Richard Barber:** Bien sûr. Alors, Andy et moi en avons parlé pendant quelques années et l'une des choses que je faisais, c'était de surveiller la météo. J'ai toujours été un peu passionné par la météo parce que je n'ai pas beaucoup d'avance. Donc je suis toujours dessus et j'ai accès aux billets de voyage du personnel. Du coup, je voyage pour des excursions d'une journée, donc les vols ne sont pas si inhabituels pour moi. Parce que si c'est bon, je dépense très volontiers deux fois plus pour un billet d'avion que pour un train au Royaume-Uni. Donc, Andy et moi étions carrément partants. Et en même temps, Pierre Carter et son binôme, un certain Jeremy Holdcroft chez Joe Berg, ont été contactés.

[00:24:38] Qui, et il a fait l'Everest l'année dernière. Il a été le premier à le faire légalement. Ils regardaient aussi du côté du Pakistan et ce qu'ils pourraient faire. On a donc eu un appel entre nous et je n'avais jamais rencontré Pierre à ce stade, et c'était genre : « Écoute, est-ce qu'on pense qu'on peut s'en sortir et qu'on va se protéger mutuellement ? » Et ça avait l'air de pouvoir marcher. Ça allait être Andy et moi comme partenaires, et puis Pierre et Jeremy, Jeremy est un partenaire. Et puis à l'automne, j'étais en Afrique du Sud et j'ai appris à connaître Scott un peu. Et puis à Noël, j'ai passé plus de temps avec Scott et il m'a dit qu'il aimerait vraiment participer à ça. Et je lui ai dit : « Eh bien, tu as l'expérience. » Donc c'était un peu incertain.

[00:25:25] Et puis on a discuté davantage et Scott s'est avéré incroyablement utile quand, malheureusement, un pilote en Afrique du Sud s'est écrasé. Il n'a pas réussi à finir le trajet, mais Scott a fait un boulot de dingue pour la logistique, pour essayer de lui donner les meilleures chances possibles. Et puis on a eu une autre discussion et on s'est dit que Scott pourrait être bon. Andy a abordé le sujet avec Pierre et Jeremy, et ils ont dit : « Ouais, ouais, il est le bienvenu. » Et, je...

[00:25:58] **Scott Baker:** je suis entré sous prétexte d'organiser les choses, c'est ce que je fais pour vivre. Donc je peux organiser, je peux organiser, je peux organiser.

[00:26:08] **Gavin McClurg:** Il vous faut ça. Il vous faut cette personne dans une équipe. Je peux réparer,

[00:26:12] **Scott Baker:** Je peux, je peux, je peux régler ça, c'est mon métier.

[00:26:16] **Gavin McClurg:** Tu es un "fixer".

[00:26:18] **Scott Baker:** Je suis un fixer. Ouais.

[00:26:22] **Richard Barber:** Alors, j'ai, j'ai mis de l'oxygène sur... tout le monde a décidé d'aller à Hunza pendant deux semaines avant d'aller au Boutore. Moi, je ne pouvais tout simplement pas faire ça avec le boulot. J'ai pris une tente d'altitude à la place. Du coup, chaque matin, le stand-up commençait par : à quelle altitude as-tu dormi la nuit dernière ? Est-ce que tu as dormi ? Ma toute première nuit, je n'ai peut-être pas lu les instructions aussi bien que j'aurais dû. Et je me suis réveillé après deux heures en me disant : mince, je ne me sens pas très bien. Alors, j'ai ouvert la tente et j'étais juste là.

[00:27:05] Et j'ai découvert que j'étais monté directement à 6 000 mètres. Parfait. Donc, pendant que...

[00:27:13] **Scott Baker:** donc pendant que Bob était dans une tente d'altitude à Londres, Andy, moi, Pierre et Jeremy sommes allés à Hunza pendant 12 jours. C'était notre période majeure d'acclimatation, 12 jours avant à Hunza. Andy et nous, on a baptisé la maison thermique "la thermique d'Andy" parce que, dès le premier jour pratiquement, Andy lançait, allait direct dans la thermique et se retrouvait proche des 6 000 mètres, genre 20 minutes plus tard, tout ça en une seule ascension. Waouh. C'est, ouais. Je veux dire, 3000

[00:27:54] **Andy De Klerk:** mètres.

[00:27:55] **Gavin McClurg:** Ouais. 3000 mètres. Ouais. OK. Waouh. 3000

[00:27:59] **Scott Baker:** mètres. Andy, c'était quoi le sol ? Le sol, c'était, euh, le fond du, du, du,

[00:28:07] euh,

[00:28:13] euh,

[00:28:19] euh,

[00:28:20] **Andy De Klerk:** euh, euh,

[00:28:22] euh,

[00:28:34] **Scott Baker:** La mission du jour était d'essayer de suivre Andy sur son premier thermique de la journée jusqu'au sommet.

[00:28:41] **Gavin McClurg:** Faisons un petit calcul rapide. On est à 11 000, 12 000 pieds au-dessus du fond de la vallée. Non, plus, 13 000, 14 000 pieds au-dessus du fond de la vallée. C'est spectaculaire.

[00:28:51] C'est bien. C'est assez impressionnant. Ouais, c'est assez impressionnant. Alors, sur ce genre d'altitude, lors de ces vols d'acclimatation, est-ce que vous vous aventuriez dans les grands reliefs ? Est-ce que vous vous disiez, OK, on va faire un peu de XC ? Ou est-ce que vous vous contentiez littéralement de prendre ce que vous pouviez pour gagner en altitude et accumuler des heures de vol ?

[00:29:14] **Andy De Klerk:** Eh bien, je vais répondre à ça. Le vol dans les Hunters est vraiment bon. On a fait des triangles quasiment tous les jours pendant tous ces vols d'acclimatation et d'entraînement. Tout, de triangles de 60 km à des triangles de 100 km. On a constaté qu'en arrivant là-bas, il y avait beaucoup de neige de l'hiver qui n'avait pas encore fondu. Et en fait, Antoine a dit que c'était au début du mois de juin.

[00:29:44] **Gavin McClurg:** Début juin,

[00:29:44] **Andy De Klerk:** D'accord. Début juin. Et on a constaté que du côté enneigé, du côté de Rakipashi, il y avait beaucoup de courants descendants, des vents catabatiques. On est donc restés pratiquement de l'autre côté, celui du sud-est. Et on a vu qu'on pouvait quand même faire de très bonnes, de très correctes ascensions là-bas. Donc, c'était essentiellement, vous voyez, 12 jours de très beaux vols en cross country, de grands triangles.

[00:30:18] Et, vous savez, juste tester tout l'équipement chaud, l'oxygène et tout ce genre de choses.

[00:30:24] **Gavin McClurg:** Hmm. Qu'est-ce qu'il y aurait à faire pour passer de ça ? Vous savez, 60, 100 000 triangles. À la mission. Qu'est-ce qui devait se passer ? Pour ceux qui, comme moi, n'ont pas regardé de près les cartes de cette zone depuis un moment. Qu'est-ce qu'il fallait faire le jour J ? Le jour où vous allez essayer de le faire ?

[00:30:48] **Andy De Klerk:** Tu veux dire le jour du record ?

[00:30:50] **Gavin McClurg:** Ouais. Qu'est-ce qu'il faudrait pour faire ça ? Évidemment, qu'il fasse beau, mais à quoi ressemble cette route ? C'est long ? Combien de temps ça prendrait ?

[00:31:02] **Andy De Klerk:** Eh bien. Je veux dire, voler depuis Baltora, partir de là où vous décollez à Paiu jusqu'au K2, ce n'est pas très loin. C'est environ 50 kilomètres.

[00:31:11] **Gavin McClurg:** Oh, d'accord.

[00:31:12] **Andy De Klerk:** Donc c'est 50 km là-bas, 50 km pour le retour. Mais pendant tout le vol, il n'y a aucun endroit où atterrir. C'est comme, tu sais, comme Tom l'a dit, le glacier Baltora, il faut le considérer comme de la lave. Je veux dire, tu pourrais atterrir là-bas, mais tu vas s'écraser et tu vas être gravement blessé. C'est donc un engagement total. En gros, tu voles au-dessus de cette rivière de glace avec des rochers, des pierres, des lacs et toutes sortes de choses. Alors la transition entre Hunza et le Baltora, le vol est très similaire. Je veux dire, tu sais, tu trouves une jolie petite face rocheuse, il y aura une montée là-bas et, tu sais, tu rebondis juste d'une thermique à l'autre, d'un sommet à l'autre, et ainsi de suite. Mais la différence entre Hunza et le Baltora, c'est le niveau d'engagement.

[00:32:01] D'accord. Je veux dire, à Hunza, il y a des champs où atterrir de toute façon. Vous n'êtes qu'à une seule planée d'un atterrissage. Dans le Baltoro, il n'y a aucun endroit où atterrir.

[00:32:10] **Gavin McClurg:** Ouais, d'accord. Barb, on dirait que tu veux parler. Tu n'arrêtes pas de lever la main. Ouais,

[00:32:14] **Richard Barber:** non, c'était juste, je pense, parce que évidemment Hunza est à environ 130 kilomètres du glacier de Baltoro. Bon. Alors ces gars ont passé deux semaines à Hunza, puis ils ont passé une journée genre à l'arrière de Land Rovers, transportés de Hunza à Skardu, qui est un peu le point de ralliement, si vous voulez, la ville la plus proche du Baltoro. Bon. Et ensuite, vous avez une journée de route jusqu'à un endroit appelé Ascoli. Et sur ce trajet, selon le moment où vous y allez, ça dépend de comment.

[00:33:01] À quel point cette route est périlleuse. Sur le chemin de montée, il était encore assez tôt pour qu'il n'y ait pas énormément d'eau qui descendait. Mais au moment où je suis sorti en véhicule, il y avait eu quelques éboulements. Il y avait tellement d'eau qui descendait des rivières portables qu'elles ne l'étaient plus. Du coup, il y avait une sorte de Land Rover, puis un autre Land Rover. On marchait sur quelques morceaux de bois un peu bancals pour traverser ce torrent déchaîné, par-dessus le torrent déchaîné. Et puis on montait dans un autre Land Rover, on descendait le tronçon suivant en traversant un autre, et puis on descendait le suivant. Alors, ce qu'une société comme Jasmine Doors fait, c'est qu'ils organisent ces voitures qui font des navettes entre les rivières non portables.

[00:33:54] Et une fois arrivé à Ascoli, il y a ensuite deux jours de marche pour atteindre Peiu. On peut le faire en une journée, mais même si vous y arrivez, votre équipement et tout le reste ne le fera pas en un jour parce que c'est ce que le port demande. Et il n'y a qu'une certaine distance qu'ils peuvent parcourir quand ils portent tout ce matériel à 2800 mètres. Il fait 25 degrés dans la vallée. Une chaleur accablante. C'est incroyable à quel point le soleil est fort. Et ces gars-là transportent

[00:34:26] **Scott Baker:** 50 kilos. Ils portent 50 kilos par personne. Ils peuvent donc transporter deux sacs d'aile, par exemple, assez confortablement quand ils marchent. Je pense que la logistique gérée par quelqu'un comme Jasmine Doors est assez conséquente. C'est une logistique assez rude. Mais je pense, Gavin, que ta question portait plutôt sur quelles étaient les conditions météo ? Enfin, quand est-ce que tu dirais... Non, pas encore.

[00:34:58] **Gavin McClurg:** Passons à ça. Non, j'essaie de comprendre la logistique. Donc vous ne pouvez pas commencer à Hunza et faire cette mission. Il faut faire ces étapes par voie terrestre pour atteindre une meilleure zone. Vous ne pouvez pas décoller de Hunza pour aller à Schooley, par exemple, ou Paiu. C'était quoi l'autre ? Paiu. Et vous ne pouvez pas le faire par avion.

[00:35:21] **Scott Baker:** Oui et non. Enfin, tout se fait en voiture. Tout se fait en voiture. Donc vous prenez l'avion pour... Pour Andy et moi, la logistique, c'était on a atterri à Islamabad. On a pris un vol d'Islamabad à Gilgit, c'est un vol commercial. C'est magnifique à travers les montagnes. Et puis depuis Gilgit, vous prenez quoi, c'était quoi ? Deux heures de route pour aller à Hunza. Ensuite, on était basés à Hunza. La logistique à Hunza est incroyablement facile. C'est une petite ville. On peut se procurer de l'oxygène à l'atelier de soudure local. Et tout prend un peu plus de temps que prévu ou que vous espéreriez. Mais c'est tout gérable. Et tout se passe bien. On a logé dans un très bel hôtel appelé le Hard Rock Hotel, qui est à 20 minutes à pied du site de lancement, ce qui était aussi absolument incroyable.

[00:36:14] 20 minutes à pied jusqu'au décollage. Ils ont un joli ensemble de cinq drapeaux à l'extérieur. On peut voir toutes les directions du vent. Absolument parfait. Et puis, comme Andy le disait, voler à Hunza est relativement facile. Il y a plein d'endroits où atterrir et il y a beaucoup de gros vols là-bas. Ensuite, nous avons roulé avec Pierre et Jeremy sur la Karakoram Highway, qui est spectaculaire en soi. Et nous l'avons fait dans une minivan. Parfaitement confortable. Beaucoup d'éboulements rocheux en chemin. Et puis nous sommes arrivés à Skardu. Skardu, c'est la ville qui sert de base d'opérations pour toute l'alpinisme et toutes les grandes randonnées des gens qui vont vers le Baltoro, le K2 et tous les sommets dont tu parlais tout à l'heure.

[00:36:59] Et ensuite, c'est une journée. C'est une journée sur la route la plus effrayante sur laquelle j'aie jamais été. Elle est taillée dans le flanc de pentes d'éboulis. C'est comme si le sol sur lequel la route repose était le même que celui qui n'est pas en bas de la montagne. C'est comme si... Ouais. Mais elles sont là, encore une fois. Elles sont incroyables. Et Barb et moi étions avec le chauffeur qui devait avoir la soixantaine, peut-être entre 60 et 70 ans. Et le gars a conduit

son Toyota Land Cruiser comme un fou, une vieille Land Cruiser. Au début, je ne me sentais pas vraiment en sécurité, mais j'ai réalisé à quel point il était bon. Et puis, comme l'a dit Bob, vous arrivez à Escoli, et c'est un camp dans un village, oui, c'est un camp dans un village, et ensuite vous marchez. Et vous marchez à partir de là, et c'est là que... donc pour la dernière partie, vous ne pouvez pas voler, Bob a volé jusqu'à Skardu donc il n'a pas fait tout le trajet en tournant, il a fait une journée de trajet en jeep, et ensuite on a tous commencé. On a tous fait le trajet en jeep ensemble et la marche vers le Baltoro et

[00:38:12] **Gavin McClurg:** À partir de là, qu'est-ce que tu regardes pour le décollage ? De quoi a-t-on besoin pour la journée ? Maintenant, je pose la question sur la météo.

[00:38:27] **Richard Barber:** Alors, pour la météo, on a vu que j'étais fan de Soaring Meteo depuis des années parce que c'est super simple, vraiment facile de voir ce qu'il en est, et en fait, j'ai trouvé une interprétation vraiment pas mal de ce que Soaring Meteo disait et de ce que ça signifiait pour les conditions dans le Baltoria. En gros, s'il y avait des lignes de nuages importantes, ça allait être trop développé en haut, et si ça indiquait des petits nuages avec une base de nuages à 5 500 mètres, on pouvait probablement ajouter entre 500 et 1 000 mètres à ce qui était indiqué, mais à l'intérieur du Baltoria. Donc, c'était assez utile, c'était assez utile. Alors, pour n'importe quel jour où on allait voler, on monte à pied depuis le camp de base de Payu, qui est à 3 300 mètres et c'est le dernier camp avant que le glacier lui-même ne commence, on monte à pied jusqu'à 4 000 mètres. On utilise des porteurs pour monter les sacs, parce que bon, pourquoi ne pas le faire ? À 9 heures, et j'ai un peu foiré avec le matériel, donc je me suis retrouvé avec un équipement très lourd. Du coup, j'avais un sac de type...

[00:39:46] et donc je portais 28... enfin mon équipement total faisait 28 kilos, mais le porteur portait l'équipement et moi je portais le kit chaud et l'oxygène, tout ça dans un petit sac de jour. On monte vers 11 heures environ, au moment où le soleil commence à monter sur la colline dans la vallée ; le Kaspatic est encore brillant mais pas encore dur. Mais ça aide presque avec un vent d'est parce qu'il descend le long du glacier qui court plutôt d'est en ouest, donc il descend le long du glacier. Et puis, en fait, le vol lui-même est assez simple. Vous savez, à 4 000 mètres, c'est une chose assez simple à faire. Il faut décoller à 1 000 mètres et il fait chaud, il n'y a pas beaucoup d'air, donc le décollage est rapide. C'est de l'éboulis et c'est raide ; vous savez, si vous ratez le décollage là-bas, ça va faire très mal. Vous allez probablement aller bien, mais comme c'est une pente d'éboulis, vous allez rebondir et glisser, et vous allez rebondir et glisser sur une longue distance, vous allez prendre des coups pendant un moment.

[00:40:57] **Andy De Klerk:** Ouais, enfin...

[00:40:59] **Richard Barber:** mais ouais, une fois que tu décolles, il y avait une thermique à gauche, une thermique à droite, et on a pratiquement fini par monter assez vite après ça, et ensuite, tu...

[00:41:13] **Gavin McClurg:** une grande partie des prévisions, tu as dit que Soaring Media fonctionnait plutôt bien, mais une grande partie des prévisions, c'est juste, tu sais, mettre le doigt sur la météo ou utiliser des modèles assez fiables, c'est ça ?

[00:41:26] **Richard Barber:** Désolé, le modèle de prévision a vraiment, vraiment bien fonctionné. Le gros problème, c'est qu'une fois que vous entrez dans le Baltoro, il n'y a aucune réception mobile du tout. Ouais, même la réception satellite au camp de base de Payu est presque inexistante. Il faut genre 15 ou 20 minutes pour qu'un message InReach parte, souvent parce qu'il doit attendre qu'un satellite soit exactement au bon endroit, parce qu'il y a une montagne hyper raide juste derrière vous. Donc, ça voulait dire que même si j'avais appris à interpréter la météo, je devais demander aux gens via l'InReach : « Hé, pouvez-vous me donner les prévisions pour demain ? Voilà ce qui m'intéresse. » Et je recevais différents messages, et il fallait alors essayer d'imaginer ce que Soaring Media disait réellement à partir de ça pour déterminer quel serait le temps. C'était donc un point d'apprentissage : il vous faut quelqu'un de parfaitement briefé qui comprenne exactement ce que vous voulez d'une prévision météo. L'autre problème, c'est que les gens qui fournissent les prévisions ne voulaient pas dire « ça a l'air super » s'il y avait le moindre risque, parce qu'ils ne veulent pas se sentir responsables si vous finissez par vous écraser et vous fracasser sur le Baltoro. Ouais, une fois que vous décollez, comme dit Andy, vous montez le Baltoro, il n'y a aucune option d'atterrissage. Vous devez réussir à revenir.

[00:42:54] **Gavin McClurg:** Il faut faire 50 000, il faut faire 100 000, 50 000 là-bas, 50 000 pour revenir, et puis il faut revenir, et puis il faut revenir, et puis il faut revenir, et il faut y arriver, il n'y a pas d'autre option, vous ne planifiez pas lentement dans les éboulis, vous ne vous posez pas sur le glacier, c'est juste la fin, il faut y arriver, c'est tout.

[00:43:10] **Richard Barber:** beaucoup et c'est certainement l'attitude qu'il faut avoir pour quiconque y vole, oui. Est-ce que c'est ce que Tom a décrit comme sa lave ? Pour moi, c'était une très bonne description parce que ça dit simplement qu'on ne se pose pas sur de la lave. C'était certainement l'état d'esprit avec lequel j'y suis allé, même si je n'ai pas vraiment pu monter très haut sur le glacier à cause des circonstances, mais pour moi, c'était quelque chose dont je n'ai jamais voulu prendre le risque. Je veux dire, je le sais bien, et Andy ressentait la même chose à ce sujet et

[00:43:46] **Gavin McClurg:** Andy, tu as évidemment le plus d'expérience des glaciers, j'en suis sûr, parmi tout le monde ici, mais il y a eu quelques traversées de glaciers que j'ai dû effectuer en Alaska quand j'ai fait le truc là-haut avec Dave Turner et heureusement, tu sais, après la première, j'ai survolé le reste parce que traverser ce truc à pied était d'une difficulté hallucinante et incroyablement dangereux. Mais c'est juste qu'ils présentent des choses que tu ne peux pas voir du ciel, c'est un vrai labyrinthe. Je ne sais pas pour le Baltoro, mais j'imagine que si c'est similaire, ce n'était pas quelque chose que je voulais jamais refaire.

[00:44:26] **Andy De Klerk:** Je sais pour sûr, je veux dire, les glaciers...

[00:44:29] voyager, c'est euh, disons, chronophage et oui, c'est juste le pire problème de labyrinthe au monde. Exactement, c'est beaucoup plus facile de survoler le Baltoro, il n'y a pas de neige dessus avant d'atteindre, tu sais, beaucoup plus haut du côté du Gasherbrum et juste sous le K2, c'est essentiellement juste de la glace et du gravier, des galets, des rochers et des rivières. Ouais, ouais, ouais, genre des ruisseaux, donc ça a l'air marron, ça n'a pas l'air blanc, mais c'est... mais ce n'est pas ça, c'est complexe, emmêlé, et ce n'est pas quelque chose que tu pourrais éviter en toute sécurité. L'année dernière, Ramas a atterri au milieu du camp de base du Broad Peak, il s'est posé là-bas. Et aussi, il y a un truc à considérer, je veux dire, le Baltoro commence à 3300 et monte jusqu'à 5200, et je veux dire, juste pour la densité de l'air, tu voles beaucoup, beaucoup plus vite, donc

[00:45:29] Tu ne peux plus simplement le poser dans un petit point chaud, il te faut une vraie piste parce que tu vas arriver vite et fort.

[00:45:37] **Gavin McClurg:** C'est vrai, ça piège beaucoup de gens, tu sais, dans des endroits comme le Pérou et ce genre de choses. Tes vitesses sont... je me souviens que John Sylvester parlait toujours de ça, tu sais, il aimait vraiment piloter une aile beaucoup plus basse de gamme dans les grands terrains, juste à cause des vitesses. Tu ne veux plus la vitesse de l'Enzo, tu veux quelque chose que tu peux gérer quand tu essaies de voler. C'est juste une question de temps avant que tu finisses par la planter, ouais.

[00:46:01] **Andy De Klerk:** C'est clair, c'est pour ça que tous ceux qui étaient avec moi pendant le voyage avaient des ailes de mer. On y avait réfléchi, en gros, Barb et Jeremy avaient la nouvelle Proton, j'avais une Alpina, et Scott avait une Niviuk, Pierre avait une... moi j'avais une autre Zenon, mais c'était un modèle plus ancien, une D, mais elle avait quatre ans, donc je me disais qu'elle volait plutôt bien, ouais.

[00:46:30] **Gavin McClurg:** Des machines assez similaires, donc quand vous avez, disons, le jour idéal, ça a l'air plutôt pas mal. On m'a dit que voler au Pakistan est, à bien des égards, assez simple. C'est un peu comme de la bière, il n'y a pas beaucoup de vent. Évidemment, il faut gérer les katabatiques, il faut gérer certaines choses, c'est un terrain immense, mais les bonnes journées, c'est assez direct, assez simple. Mais j'imagine qu'il y a quand même un petit facteur d'appréhension à faire ça. Je me dis que c'est assez simple, mais je suppose qu'il y a un petit truc qui fait peur à l'idée de voler au-dessus de tout ce terrain où on ne peut pas atterrir. Est-ce que c'est vraiment si simple ? C'est le genre de truc où tu décolles, tu rentres dans la thermique et tu te dis : « OK, ça va marcher, c'est simple, on peut le faire » ? Alors...

[00:47:11] **Scott Baker:** En tant que pilote le plus junior, je vais dire qu'il y a clairement un facteur de stress, du moins de mon point de vue, je suppose pour tout le monde. Il faut se faire à l'idée. C'est pourquoi Honza était assez important, parce que c'est une chose très importante pour moi de pouvoir faire ça, de pouvoir survoler un terrain aussi vaste. J'ai déjà volé quelques fois dans les Alpes avant ça, mais je n'avais jamais volé au-dessus de montagnes vraiment grandes. Et

puis soudain, quand on regarde, comme on en a discuté plus tôt, quand tu es à six mille comme Andy qui est monté à six mille cinq cents à Hunza et que tu regardes en bas, il y a deux mille, quatre, plus de quatre kilomètres sur cette distance. Donc c'est clairement une question de courage et de détermination, en plus bien sûr de toute la planification et des bonnes conditions pour y parvenir. Mais l'un des gros avertissements concernant le vol dans cette zone qu'Antoine nous a fait, c'est qu'il y a une chose quand on a un développement excessif, quand on a une base nuageuse légèrement plus basse, genre entre cinq et sept mille, et que le développement commence. Mais il nous a vraiment prévenus, il a volé beaucoup dans la région, il nous a fermement avertis : quand tu as une base nuageuse entre sept et huit mille et que tu as un développement excessif à cette altitude, il a dit que ça arrive beaucoup plus vite, beaucoup plus vite que n'importe quoi plus bas. Le développement excessif arrive beaucoup plus vite. Donc son gros avertissement, c'était : ouais, si tu commences à voir ça se développer entre sept et huit mille, alors il faut rentrer. Ouais, ouais.

[00:49:04] **Gavin McClurg:** Erin en a parlé aussi, vous savez, il a eu ces énormes triangles là-bas l'année dernière, mais il a dit que s'il y avait le moindre signe de développement excessif, c'est fini. Vos issues commencent à rétrécir très vite parce que vous êtes en altitude, ça prend du temps pour toucher le sol. Et je suppose qu'avec ce vol vers le K2 par le Baltoro, si vous êtes assez haut, est-ce qu'il y a des endroits où vous pouvez courir ? Pouvez-vous passer dans une autre vallée ? Est-ce qu'il y a des voies d'échappement ou êtes-vous piégés ? C'est la mission : vous devez entrer, vous devez sortir, vous devez réussir.

[00:49:42] **Richard Barber:** Alors, avec le Baltoro, c'est une vallée qui va pratiquement d'est en ouest. Et quand vous allez vers l'est, vous arrivez à un endroit appelé Looking at Tom's tracks. Dans une certaine mesure, Tom et Horatio ont fait tout le travail difficile, tout comme Antoine, en ce qui concerne le balisage. On peut même voir sur certaines applis où se trouvent les thermiques, et elles sont magnifiquement prévisibles. Mais ensuite, il faut sauter vers le K2. Mais avant ça, littéralement, vous pouvez juste redescendre le Baltoro jusqu'au bout, et à son extrémité se trouve le camp de Peiu. Donc tant que vous êtes dans la vallée principale, vous pouvez y arriver. En théorie, le seul problème est que le Masherbrum est toujours au-dessus de 7000 mètres.

[00:50:31] Il y a même le Peiu, que personne ne prend vraiment la peine de grimper. C'est à 6400 mètres. Et derrière, il y a le Churicho, qui est à 6500 mètres. Vous avez les Trango Towers juste à côté, les Trango Towers. C'est juste l'échelle des montagnes qui sont partout. Donc si ça OD à un endroit, il y a de fortes chances que ça OD partout. On ne joue pas avec ça. Si

[00:50:59] **Gavin McClurg:** tu fais un OD,

[00:50:59] **Richard Barber:** tu rentres juste à la maison. Mais bien sûr, tu vas vite. Je veux dire, notre vitesse de trim, lors de la journée la plus chaude. Je pense que c'était en fait le premier jour. On était en train de faire des allers-retours. OK, le vent doit être dans ce sens parce que je fais 49 km/h en trim.

[00:51:19] Et puis quand vous faites demi-tour, vous êtes à 49 km de l'autre côté. C'est genre, OK, ça va être un atterrissage rapide. Et là, vous essayez d'appuyer sur l'accélérateur et vous pouvez dépasser les 70 dans les deux sens.

[00:51:34] Just parce que tu as de la hauteur avec laquelle jouer quand tu pars. Tu peux le faire. Et c'est assez inédit.

[00:51:40] **Gavin McClurg:** Je veux dire, dans un monde idéal, tu es à 50 000, tu es à la fin et tu es haut. En supposant que tu aies choisi un bon jour et que tu essaies de battre le record. Tu es haut. Tu te retournes et tu es à un glissement de la fin. Tu n'as pas besoin de travailler très dur. Ouais. Waouh. C'est incroyable. OK, alors. Qu'est-ce qui s'est passé ? Est-ce qu'on en est déjà là ? On peut en parler ? Ouais, je pense probablement au-delà.

[00:52:04] **Richard Barber:** pour être honnête.

[00:52:08] Alors essayons. Andy, je pense. Andy, je pense qu'il devrait commencer par là. Et puis parce que c'est vraiment son histoire, combinée à un peu de ce que je décris habituellement comme de la connerie pure et simple. Je ne sais pas si ça peut passer à la télé. Oh, ouais.

[00:52:25] **Gavin McClurg:** Oh, ouais. Carrément. Carrément. On est, d'ailleurs, on y va.

[00:52:30] **Andy De Klerk:** D'accord. Donc après avoir été à Hunza, on a...

[00:52:37] On s'est rendu à Baltora et on a fait un super vol de reconnaissance le premier jour.

[00:52:44] Le lendemain, on est montés et.

[00:52:49] On s'était accordé deux semaines dans le Baltor. Du coup, le deuxième jour, on a commencé la montée des 700 mètres. C'était assez raide. J'avais très mal au cou et j'ai fait une petite infection respiratoire, le genre qu'on attrape là-bas. En fait, Pierre en avait eu une aussi, parce que ce n'est pas un endroit très propre. Il y a des ânes, des porteurs, et toutes ces expéditions d'alpinisme qui passent, donc c'est incroyablement poussiéreux et sale. Bref, on montait, et la douleur à la poitrine devenait de plus en plus forte. Alors je me suis dit : « Je vais juste mettre un peu d'oxygène ». Et là, la douleur a diminué.

[00:53:35] Et je veux dire, le vent est parfait. J'ai cette douleur à la poitrine. Je ne pensais pas que ça allait s'arrêter. On a tous décollé et environ une heure plus tard, la douleur est devenue vraiment forte. Sur une échelle de un à dix, je dirais environ huit en termes de douleur. Et je me suis dit : « Merde, je fais une crise cardiaque en plein vol au-dessus des Triangle Towers », ce qui n'est pas un endroit idéal pour en faire une. Enfin, le cœur qui pompe. Je vais... Ouais.

[00:54:10] **Scott Baker:** Je vais revenir un peu en arrière là et juste, je suppose, ajouter un peu de côté humoristique à tout ça. Il dit qu'il était à un niveau de douleur de huit sur la radio, mais sur la radio, il était calme comme un sou neuf. Je me disais donc, alors qu'Andy montait et qu'il a évidemment commencé à avoir des douleurs à la poitrine, il est sorti à environ 5 500 mètres, je pense. Il est sorti du groupe. On volait tranquillement en groupe et il est sorti. Et je pense que je l'ai appelé par radio : « Hé Andy, tu vas où ? »

[00:54:56] Parce qu'on volait tous ensemble, un peu. Et il m'a dit : « Non, je ne me sens pas très bien. Je vais juste mettre mon oxygène. » Il est donc sorti de la zone d'air plus dense, a mis son oxygène, est revenu nous rejoindre et on a volé encore un peu. Je pense que c'est quand on était au niveau de Triangle Towers qu'Andy est reparti. Et comme vous l'avez entendu dire, il était à un niveau de douleur huit. Je lui ai encore demandé : « Hé Andy, tu vas où ? » Genre, OK, je l'avais vu se frapper la poitrine en montant, ce qui n'avait pas vraiment fait réagir sur le moment, mais il était dans cet état-là, et il a dit qu'il ne se sentait pas très bien.

[00:55:42] C'est pour ça qu'il est allé mettre son oxygène. Alors je lui ai dit : « Andy, tout va bien ? » Et il m'a répondu : « Ouais les gars, je ne me sens pas très bien. Je vais retourner au camp, je vais atterrir. Mais ne vous inquiétez pas pour moi. Restez là et faites ce que vous avez à faire. Profitez de votre vol. » Et là, il a décollé.

[00:56:01] **Gavin McClurg:** Mais ce n'était pas le vol où tu allais essayer ça. C'est juste un vol de vérification. Vous vous amusez juste dans les airs, vous vous éclatez ou vous vous testez un peu. On a peut-être eu la journée.

[00:56:12] **Andy De Klerk:** Eh bien, ce qu'on faisait, c'était essentiellement explorer toutes les thermiques sur la montée du Gulf. La journée était plutôt stable, un magnifique ciel bleu et tout le reste. Mais je veux dire, vous savez, le sommet des montées aurait été d'environ six mille cinq cents. Pas plus que ça. C'était la prévision qu'on avait. Donc

[00:56:34] Ce n'était pas une journée pour monter très haut. Mais à huit mille mètres, je pense que les conditions météo sont différentes. Il faut un anticyclone de chaleur ou un peu plus d'instabilité, ou alors un peu plus de vent, il faut des facteurs différents.

[00:56:49] **Gavin McClurg:** Alors, Andy, tu ressens une douleur thoracique assez sévère. Est-ce que c'est quelque chose que tu avais déjà vécu lors d'expéditions précédentes ? Était-ce totalement nouveau ? Est-ce qu'il y avait d'autres signaux d'alerte à part une crise cardiaque ? Est-ce que tu te disais, « Hé, c'est le rythme », ou est-ce que tu voyais assez clairement ce qui se passait ?

[00:57:13] **Andy De Klerk:** Eh bien, je n'ai jamais eu de problèmes médicaux de ce genre auparavant. Et, vous savez, ma famille n'a aucun antécédent d'infarctus ou quoi que ce soit. Mais j'avais cette oppression thoracique incroyable. Je n'ai pas pensé à un infarctus sur le moment. Je me suis dit : « Bon, j'ai juste une angine de poitrine massive, ce qui provoque une forte oppression thoracique. » Et comme je l'ai dit, vous savez, dans toutes mes expéditions précédentes, je m'acclimatais facilement et je n'ai jamais eu de problème. Donc ça m'a tombé comme un cheveu sur la soupe. Et drôlement, c'était l'un de ces trucs. Après coup, on peut voir, d'accord, facteur de risque principal, en gros, un homme d'âge moyen,

[00:58:01] pas acclimaté en altitude. Il n'y a pas assez d'oxygène qui arrive au cœur. Je veux dire, c'est clair comme de l'eau de roche. Et on peut parler, vous savez, des facteurs atténuants qu'on aurait pu prendre au-delà de ça. Mais le point ici, c'est que je me suis retrouvé à 5 500 mètres et c'était une sensation mortelle. C'est comme si je me disais : « Ce n'est pas normal, les gars. Je peux en mourir. » Alors tout ce que je voulais, c'était me mettre au sol. Et voilà ce qui s'est passé : une longue glissade de 30 minutes de 5 500 mètres à 3 300 mètres.

[00:58:38] Et c'est l'un de ces réflexes instinctifs : je dois me mettre au sol. Je dois régler cette douleur à la poitrine. Alors, j'ai atterri, OK.

[00:58:50] Bob a atterri aussi à côté de moi, OK. Et comme on volait en binôme.

[00:58:57] On nous volait tous les cinq ensemble et, pour ma part, d'un point de vue sécuritaire, quand j'ai dit que j'allais faire demi-tour, Bob, Bob et Scott m'ont rejoint pour que, vous voyez, après une heure et demie, ça abrège leur vol. Mais comme je l'ai dit, c'était une sensation mortelle. Il fallait que je me pose. On s'est donc tous posés. Scott, malheureusement, a eu

[00:59:28] Je dirais que ce serait plutôt un atterrissage un peu difficile que... Ouais, ouais. Un atterrissage.

[00:59:36] **Scott Baker:** Je veux dire,

[00:59:39] on discutait. Donc, pendant cette demi-heure où Andy a un peu quitté Trango, je pense qu'on était juste en dessous des six mille à la fin, et avec la longue glissade pour rentrer.

[00:59:52] Bob et moi, on a évidemment eu tout ce temps. Il y a eu cette phase de planeur d'une demi-heure. Et oui, presque une demi-heure de planeur.

[01:00:03] Évidemment, je vérifiais, je vérifiais, je vérifiais, je vérifiais, je vérifiais, je vérifiais, je vérifiais. Je prenais des nouvelles d'Andy à quelques reprises. Encore une fois, les communications radio sont sur certaines de nos images. Et il disait toujours un truc du genre : « Andy, je prends juste de tes nouvelles. » Et il répondait : « Ouais, Chespín est toujours là. Je vais juste y aller. Je veux atterrir rapidement. » C'était une réaction collective assez courante. On savait tous, je suppose, que c'était assez sérieux parce que personne n'aurait atterri avant. Et moi.

[01:00:34] Je regardais pour voir où Andy allait se poser et je me disais, c'est le grand classique des compagnies aériennes : mettez d'abord votre propre masque. Comme quand le masque à oxygène tombe, mettez le vôtre avant d'aider les autres, sinon ça aggrave la situation. Ouais. Et je surveillais Andy parce que je n'étais pas tout à fait sûr de la façon dont il allait atterrir, ou de l'endroit où il allait se poser, ou s'il était encore en état de le faire. Mais je me suis focalisé sur Andy et j'ai commis l'erreur fatale de ne pas mettre mon masque en premier. J'ai atterri un peu plus vite que ce que j'aurais dû. Mais.

[01:01:18] Je me suis fait rouler la jambe sur un rocher. Ma blessure réelle n'est pas si grave. C'est juste une fracture du péroné. Et j'ai déchiré les ligaments. Mais ce qui a aggravé les choses, c'est le fait que j'ai atterri... j'ai atterri de l'autre côté. Andy a atterri à cent, deux cents mètres du camp. J'ai atterri à cent mètres d'Andy. Mais j'ai atterri de l'autre côté de la rivière. Du coup, ça m'a valu quatre heures de marche pour rentrer avec une cheville cassée, que j'ai faites. J'ai pris... on avait une partie de la trousse de secours qui était vraiment bien organisée et on avait tous de petites trousse de secours de poche aussi. J'avais de la chamoisine dedans.

[01:02:03] C'est comme l'Oxycontin, que je prenais quand je faisais du rallye à vélo. En plus, il faut être sûr d'avoir des antidouleurs vraiment puissants pour tenir sur la première partie. Du coup, j'en ai pris deux et ça te rend un peu bizarre. J'ai fait une vidéo, une sorte d'interview vidéo avec moi-même où je me suis fait une attelle sur la jambe. Andy a organisé toutes les trousse de secours pour nous. On avait un médecin d'expédition qui avait préparé une liste et il s'était occupé de toutes les commandes. On avait donc une belle attelle pour la jambe. Je me suis bandé, et j'ai fait mes quatre heures de marche pour rentrer en discutant tout le temps avec les gars. Andy était dans un état d'esprit tellement solide qu'on a même un peu négocié avec les porteurs pour savoir ce qu'ils allaient nous facturer pour venir me chercher.

[01:02:54] Et Andy, en plein milieu de son scénario, tenait encore assez la route pour organiser le retour des gars. Du coup, j'étais un peu en plein milieu de mon chemin. Et d'ici là, Bob était atterri. Il a aussi pris un petit coup de chaud à

l'atterrissage. Et puis Bob, je veux dire, tu as un peu pris le relais.

[01:03:16] tu as géré la suite à partir de là. Et c'est là, je suppose, que réside le nœud du problème.

[01:03:21] **Richard Barber:** Alors, oui, j'ai été le dernier à atterrir d'environ... En fait, on a tous atterri à moins de 45 secondes d'intervalle. Scott a atterri en premier. Tout était filmé. Ensuite, Andy a atterri environ 15, 20 secondes plus tard, mais exactement au bon endroit. Et en fait, c'était le meilleur atterrissage pour nous trois. La veille, on avait convenu que l'une des choses que je tiens toujours à ce que tout le monde se concentre sur les atterrissages précis. On avait donc décidé que celui qui atterrirait le plus loin de la manche à vent devrait pomper l'eau.

[01:04:02] Et c'est une façon de simplement faire en sorte que tout le monde se concentre sur quelque chose qui compte. Donc Pierre essaie gentiment de...

[01:04:09] **Gavin McClurg:** dire que Scott a vraiment tout gâché.

[01:04:13] **Scott Baker:** Eh bien, et celui de Bob. Et Bob n'est pas timide

[01:04:15] **Richard Barber:** de compétition aléatoire. Je dirais que

[01:04:17] **Scott Baker:** différemment de cela,

[01:04:17] **Richard Barber:** mais j'y reviendrai dans un instant. Et Scott voudra peut-être me contredire. Donc Pierre et Jeremy ont installé la manche à vent. Et j'ai dit : écoutez, le plus proche de la manche à vent, c'est le plus important. Ce qu'ils ne m'ont pas dit, c'est qu'ils l'ont placée au bord d'un champ de blocs.

[01:04:38] Donc c'était un atterrissage de précision.

[01:04:40] **Scott Baker:** J'essaie de faire un atterrissage précis. Tu n'étais pas censé atterrir dans le champ de blocs. C'était pour atterrir. Je

[01:04:46] **Richard Barber:** j'étais en train de l'atterrir. Je l'ai atterri. Tu as mal interprété

[01:04:48] **Scott Baker:** Tu l'as mal interprété. Je me suis posé à moins de 6 mètres. C'est

[01:04:52] **Gavin McClurg:** un

[01:04:52] **Richard Barber:** Heureusement que vous

[01:04:52] **Gavin McClurg:** les gars sont tous très éloignés en Afrique du Sud. Ouais, je vois que les coups commencent à tomber.

[01:04:59] **Richard Barber:** Ouais. Alors j'ai fait ma petite roulade le long du chemin, c'est sur la vidéo avec ma caméra 360 sous moi parce que je l'avais suspendue. Ça donne une belle image de moi en train de faire une roulade. Bref, j'ai fini par me dire : OK, ouais, ça va. Et j'ai demandé à Scott s'il allait bien. Au début, il a dit que ça allait. Puis je me suis assez mal tordu la cheville. Et puis, un peu plus tard, je suis allé voir Andy et il m'a dit : ouais, non, je ne me sens pas très bien. Je vais juste me reposer un peu. Tu peux m'aider à ranger mon matos ? Alors je l'ai aidé à ranger son matos. J'ai rangé le mien. Je lui ai donné mon oxygène, ma bouteille d'eau. Puis je suis couru au camp pour aller chercher la grosse trousse de secours, qui était censée contenir le spray spécial pour les crises cardiaques, le truc qu'on met sous la langue.

[01:05:44] Mais je n'ai pas pu le trouver. Je suis redescendu voir Andy et je lui ai trouvé de l'ombre. Et Scott passe à la radio et dit : « Les gars, je commence à cuire ici avec la chaleur. Et je commence à... »

[01:05:59] **Scott Baker:** brûler. Vous voyez ? Je commence à brûler, la douleur commence à s'installer. Et

[01:06:05] **Richard Barber:** J'étais en mode : et je m'en fous. Pas du tout.

[01:06:12] Bob, tu as été très gentil. Tu as atterri dans le... Monsieur Bob, tu as été très gentil à ce moment-là. Je ne l'étais vraiment pas. Tu aurais dû m'entendre dire à Andy.

[01:06:24] J'étais furieux.

[01:06:30] Et même Andy était en mode : il pensait à quoi ? Atterrir du mauvais côté de la rivière ? Ne me demandez pas. Enfin bref, deux leçons immédiates quand je suis monté au camp. Je ne savais pas exactement où était la trousse de secours. Et bon, il n'y a que cinq tentes à parcourir et elle était dans la tente de Scott, mais en fait, elle était au fond sous deux autres sacs, et c'est une grosse trousse. Alors je l'ai trouvée. Mais ce n'était pas juste une question de foncer et de prendre la trousse. Et ça, c'était une erreur vraiment stupide pour commencer. Laissez, laissez...

[01:07:10] **Gavin McClurg:** On peut s'arrêter une seconde là. Tu m'as donné une liste hier. Ce que vous avez bien fait et ce que vous avez mal fait. Tu peux la sortir ? Tu l'as sous les yeux ?

[01:07:21] **Richard Barber:** Oui, je l'ai. Oui. Est-ce que vous pouvez...

[01:07:23] **Gavin McClurg:** vous pouvez nous raconter ça ? Parce que c'est fantastique. Et, vous savez, si certains points ont besoin d'être approfondis, n'hésitez pas. Ils ont tous l'air assez explicites. Mais je pense qu'en termes de leçons à en tirer, parce que je veux poser plus de questions sur la blessure d'Andy et sur ce que vous avez ressenti, etc., c'est une bonne transition. Je pense que c'est une excellente occasion pour vous de passer en revue tout ça aussi. Mais aussi pour les auditeurs, parce que, une fois de plus, on apprend toujours tout trop tard, on apprend après coup, mais j'espère que ça pourra nous aider tous ceux qui écoutent à apprendre de vos erreurs. Et en quelque sorte, ce n'était pas une tragédie, mais c'est vrai que les choses ont mal tourné et, bien sûr, on en a tiré des leçons.

[01:08:09] Alors, racontez-nous ça d'abord. Qu'est-ce que vous avez bien fait ?

[01:08:12] **Richard Barber:** Ouais, je pense que l'une des choses qu'on a bien faites, c'est qu'on a parlé à tout le monde. Ouais, j'ai contacté Antoine, Tom Dodorlo, Jake Holland,

[01:08:24] d'autres personnes qui y ont déjà volé. Côté logistique, j'ai parlé au responsable de la Pakistani Paragliding Association, à Advance, Jasmine Tours, et à Brad Sander, qui a aussi été super utile. J'ai aussi passé un peu de temps à discuter avec Fabian Blanco, juste pour le côté mental. Et, vous savez, quels étaient pour lui les plus gros pièges potentiels pour nous ? Il a particulièrement parlé de l'aspect exposition et du fait qu'il fallait être... vous ne pourrez peut-être pas avoir la même exposition, mais assurez-vous d'en avoir un peu. Mettez-vous dans des situations inconfortables parce que vous ne voulez pas que la première situation inconfortable soit au-dessus du Baltoro.

[01:09:09] à plus de six mille mètres d'altitude, quand les choses tournent mal et que vous n'avez aucune capacité à gérer ça parce que vous n'avez jamais eu à le faire auparavant. Bien. Ensuite, la chose suivante qu'on a bien faite, c'est d'un point de vue médical. J'ai contacté Matt Wilson. Il a failli nous rejoindre, mais son travail l'en a empêché. Par contre, il a préparé une liste complète de ce qu'on devrait avoir. Et la femme d'Andy est aussi une ancienne médecin d'expédition, elle nous a un peu aidés aussi. Donc, vous voyez, on a couvert la logistique, le vol, le côté mental. On s'est aussi assurés que nous avions tous une assurance appropriée et adéquate, mondiale. On avait tous Global Rescue. On avait tous une bonne assurance voyage.

[01:09:54] On avait tous payé. On avait tous la licence gouvernementale aussi. On savait tous qu'on l'avait. C'était quelque chose de super important. On a tous fait beaucoup de préparation, même si, vous savez, c'était assez différent selon ce qu'on a fait. Et pour le matériel, on avait un tableur Excel sur Google Docs. Comme ça, tout le monde pouvait comparer. On pouvait voir ce que chacun avait. Je pense qu'on a fait de pretty bons choix pour les ailes et les parachutes de secours. Une chose que je recommanderais, par contre, c'est de vérifier que vos parachutes de secours vont rentrer dans votre sellette avant d'acheter le parachute de secours vraiment cher et vraiment grand, parce que vous ne pourrez pas le revendre ensuite. C'était une petite erreur. Ensuite

[01:10:42] Je pense que j'ai eu beaucoup de chance. J'ai réussi à obtenir un sponsoring de Virgin pour mon aile. J'avais quelques contacts, car Richard Branson est allé dans la même école que moi. Il a fait plein de trucs dans l'aviation, ce qui est assez dingue. Et j'ai réussi à le présenter à quelqu'un. On était souvent sur place et ils ont adoré l'idée. Ils m'ont dit : « Ouais, on aimerait beaucoup soutenir ça. » Et pour eux, je ne demandais pas que le voyage soit sponsorisé. C'était quelque chose que je faisais de toute façon. Donc ils étaient contents de le faire. Et, vous savez, j'espère obtenir ça l'année prochaine pour l'acclimatation. Ça va aussi dans le sens de la visibilité. Les autres gars sont allés à Hunza. Moi, j'ai fait toute une série de S.I.V. tout seul, ce qui, faire du S.I.V.

[01:11:27] avoir quelqu'un à la radio est très différent de sortir tout seul et se laisser porter par le vent. De plus, il y a le vol en montagne, et avec Scott et Andy dans le Northern Cape, on se pousse et on se met dans des situations où, si quelque chose tourne mal, les conséquences seront très rapides.

[01:11:46] Ensuite, je dirais que pour le vol en binôme, on l'a fait. On l'a respecté. Et même quand Andy a dit : « Hé, ne te prends pas la tête, on est à portée de vol en aile pour atterrir », on est restés fidèles aux règles du vol en binôme. Je pense que c'était finalement très important. Ensuite, avec les radios InReach, ce n'est pas si facile si on ne les configure pas correctement à l'avance, et il fallait que ce soit bien fait avec le bon message dans la section admin. Donc, inclure vos coordonnées d'assurance santé, d'assurance voyage, vos coordonnées de carte de crédit... pour les pilotes de parapente, si on s'écrasait gravement, on aurait besoin d'une aide immédiate.

[01:12:33] Et, vous savez, on a survécu. On est tous en vie. On est toujours amis. Et ce n'est pas toujours acquis. Alors, je pense que ce sont les choses que j'estime comme ayant bien fonctionné. Je ne sais pas si quelqu'un a quelque chose à ajouter à tout ça.

[01:12:48] Je

[01:12:49] **Scott Baker:** Je pense qu'on l'a fait. Désolé, je vais être un peu plus ésotérique et dire que la première chose qu'on a bien faite, c'est d'avoir osé rêver assez grand pour aller faire ça, parce que c'est aussi... enfin, Bob va passer en revue une liste très bien préparée de choses qu'on aurait pu mieux faire ou qu'on a mal faites. Mais.

[01:13:16] Le fait de s'investir dans un projet comme celui-ci. Tout le monde semble penser que le Pakistan est un endroit très lointain, dangereux et difficile d'accès. Mais ces choses sont possibles avec les bons paramètres et les bons fournisseurs. Je veux dire, on a mentionné Jasmine Tours à plusieurs reprises, mais c'est aussi parce qu'ils ont été excellents pour l'organisation initiale. Et quand les choses ont mal tourné, ils ont aussi été très bons pour la gestion de la suite. Ces voyages sont plus réalisables que ce que les gens pensent. Donc, pour revenir à ce qu'on a bien fait, c'est d'avoir vraiment pris le temps de s'y mettre et d'essayer concrètement.

[01:14:03] Ouais. Ouais.

[01:14:05] **Gavin McClurg:** On n'a qu'une seule chance sur ce caillou. On pourrait tout bien tenter. On pourrait bien se lancer. Mais ouais, absolument. OK. Alors, qu'est-ce que tu aurais pu améliorer ?

[01:14:19] **Richard Barber:** Oui, donc pour ce qui est de ce que j'ai déjà abordé, nous avons de nombreux protocoles en place, comme le vol en binôme et tout ça. Mais en réalité, nous aurions dû en avoir plus. Et il y a des éléments pour lesquels nous aurions dû avoir des accords plus solides à l'avance.

[01:14:34] Et c'est quelque chose dont j'ai discuté avec Matt Wilkes hier aussi, juste pour avoir son avis, parce que, vous savez, il a été médecin d'expédition sur beaucoup d'expéditions et il vole, et je me suis dit que ce serait une personne utile pour faire des retours en amont et globalement. Son point de vue est que nous avons bien fait, vous savez, quand les choses ont mal tourné, nous avons fait un travail assez correct entre nous pour que tout le monde s'en sorte vivant, mais il y a des choses que nous n'avons pas faites et que nous aurions dû faire. Nous n'avons pas tous passé d'examens médicaux. Vous savez, d'une certaine manière, je suis probablement, à part Jeremy, probablement plus jeune qu'Andy et Pierre et probablement d'âge moyen, Bob's your middle age.

[01:15:21] L'âge moyen. J'en fais beaucoup. Mais on n'avait pas de norme de condition physique convenue à atteindre et on n'a pas tous passé d'examens médicaux. Et on aurait vraiment dû le faire. D'ici...

[01:15:33] **Gavin McClurg:** des examens médicaux, tu veux dire passer un test cardiaque et ce genre de trucs, comme ce que tu fais pour le sport.

[01:15:38] **Richard Barber:** OK, alors quand j'ai fait une course d'expédition, une adventure race, il y a quelques années, on a tous dû passer un test de VO2 max. Vous savez, ils ont fait tout l'ECG et ils avaient de vrais cardiologues pour analyser ça, pour s'assurer qu'il n'y avait rien de bizarre avec le cœur. Parce que c'est évidemment important si vous faites ce genre de choses.

[01:16:07] C'était vraiment un gros bazar. Mais il est toujours possible que si on l'avait fait, on n'aurait pas détecté celui d'Andy.

[01:16:17] **Gavin McClurg:** Ouais, bien sûr.

[01:16:18] **Richard Barber:** S'il avait vraiment forcé, surtout sur le tapis roulant, ça aurait probablement été remarqué, particulièrement si un cardiologue avait fait la révision et pu examiner cette ischémie. D'après ce que Matt a dit, ça aurait été repéré. Mais si ça n'avait pas été fait, s'il avait juste passé un examen médical classique, genre « oui, vous êtes en bonne santé », il serait ressorti d'ici avec un bilan vierge.

[01:16:44] **Gavin McClurg:** Ouais. Et d'après ce que je sais, enfin, Matt en saurait bien plus que ça. Je suis sûr que vous en avez parlé, mais d'après ce que je sais sur l'altitude, c'est une bête vraiment capricieuse. Enfin, comme tu l'as dit, Andy a toute cette expérience en altitude, il y a passé tellement de temps, et il n'a jamais eu de problèmes. Tu sais, j'ai eu des amis qui ont fait des hypoxies sévères à 13 000 pieds, là où on n'aurait normalement même pas allumé l'oxygène, juste à cause d'un peu trop de café la veille, un sommeil pas très bon, ou peut-être une bière de trop. Tu sais, il y a beaucoup de choses qui peuvent affecter notre physiologie le jour J. Tu sais, le lendemain aurait pu être totalement normal à 8 000 pieds. D'après ce que je comprends, c'est juste... Ouais, non, non. Les choses sont vraiment... Non,

[01:17:27] **Richard Barber:** mais c'est plus épais. Ouais. Parce que tu as plus d'hémoglobine, plus de globules rouges. Du coup, ton sang devient naturellement plus visqueux. Et pour l'hydratation, il faut rester extra hydraté pour garder le sang assez fluide. L'une des choses qu'Andy a vraiment bien fait, c'est qu'il a avalé une aspirine quand... quand il a trouvé l'aspirine dans le truc, il n'avait pas le spray, mais on avait de l'aspirine et il en a pris huit d'un coup. Et ça, c'était sacrément important pour lui sauver la vie. Donc, ouais. Mais bon, ensuite, tu sais, on...

[01:18:09] On avait probablement le bon équipement, le bon terrain, mais tout le monde devrait avoir l'équipement, le terrain et l'exposition. Et je pense que c'est une expérience vraiment importante. Et je pense qu'on ne peut pas forcément avoir le terrain, mais l'exposition peut toujours être faite d'une autre manière. Et puis l'acclimatation. Je me serais acclimaté dans la tente, j'ai fait mes recherches là-dessus et j'étais serein, je savais que c'était une acclimatation valide et correcte que j'aurais faite, mais je n'ai jamais vraiment fait le point avec Andy, Scott, Pierre et Jeremy.

[01:18:50] Et j'étais content de considérer ça comme mon acclimatation. En fait, c'est quelque chose de super important, vous savez, de se consulter les uns les autres et de s'assurer que tout le monde est d'accord avec chaque protocole à l'avance, parce qu'un petit détail peut vraiment faire dérailler une expédition.

[01:19:11] Et ça nous amène au kit de huit jours. On ne savait pas exactement ce qu'il y avait dedans ou pas. On avait une liste initiale, puis elle a été réduite pour la rendre plus gérable, parce qu'on ne peut prendre qu'une certaine quantité de choses. Mais.

[01:19:38] C'était probablement une erreur de ne pas avoir une seule personne absolument responsable du côté médical. En discutant avec Matt hier soir, s'il avait été notre médecin d'expédition, il aurait insisté pour que nous passions tous des examens médicaux au préalable. C'est quelque chose que vous auriez simplement fait. Mais ce n'était pas le cas. Il nous donnait des conseils au cas par cas, ce qui était super utile, mais ce n'était probablement pas la meilleure approche, vous savez, pas ce qu'il aurait fait s'il avait été engagé à ce titre de manière plus professionnelle, si vous voyez ce que je veux dire.

[01:20:13] **Gavin McClurg:** Si vous refaites ça, on dirait que vous prévoyez de le faire l'année prochaine. Est-ce que vous auriez un médecin d'expédition sur place ?

[01:20:21] **Richard Barber:** Je vais avec Matt.

[01:20:23] **Gavin McClurg:** Non, je sais que tu l'es. Mais je dis, je dis que le

[01:20:26] **Richard Barber:** médecin d'expédition. Ouais,

[01:20:28] **Gavin McClurg:** non, je sais. Mais je dis, tu sais, pour le futur, disons que tu n'avais pas accès à Matt, est-ce que ce serait quelqu'un que tu paierais ? Est-ce que ce serait obligatoire ou est-ce que, tu sais ?

[01:20:40] **Richard Barber:** Non, non, pas pour moi. Je pense que si vous avez fait les choses nécessaires à l'avance, si vous avez convenu de tous les protocoles au préalable et que vous avez un plan d'évacuation organisé, et que vous avez fait en fait une grande partie de ce qu'on attend d'un médecin d'expédition, alors une grande partie de tout ça n'est que de l'administratif, des protocoles et s'assurer que vous avez fait le travail en amont.

[01:21:08] Et on en a fait pas mal. On n'a pas tout fait, tout simplement. L'idée, c'est juste de s'assurer que vous en avez fait assez. Et je ne pense pas que, dans beaucoup de cas,

[01:21:20] est-ce qu'un médecin d'expédition ferait une différence ? Eh bien, si vous avez les bonnes pilules avec vous, ça va aider.

[01:21:27] Si vous avez un défaut dans ce genre de situation... enfin, en réalité, le Deep va aider pendant un petit moment, mais ça pourrait aider. Mais est-ce que le défaut sera avec vous ?

[01:21:41] **Gavin McClurg:** Ouais, je vois. Je veux dire, quand on suit nos formations de secouristes, d'infirmiers, ou même de premiers secours, genre le massage cardiaque de base au YMCA, c'est toujours basé sur des scénarios, non ? Ils ne parlent pas de ça. Et puis c'est fini, on passe à la suite. Vous en discutez, puis vous le faites, vous avez une victime et vous passez en revue tout ça. À mon avis, le truc que j'entends encore et encore dans des incidents comme ceux que vous avez eus, ce sont des choses comme la configuration de l'InReach. On ne peut pas juste acheter l'InReach, avoir le plan et supposer que tout va fonctionner. Il faut le tester. Il faut s'assurer que toutes les cases sont cochées dans votre protocole.

[01:22:30] Tout le monde peut aussi vous envoyer un message s'il sait où vous êtes. Et il faut que la connexion soit configurée, qu'elle soit appairée avec votre téléphone, et ce sont des appareils brillants, incroyables, qui, vous savez, on en avait pour l'X-Alps il y a deux semaines, qui ont une technologie satellite. Donc en théorie, on n'a pas besoin de l'in-reach, mais dans la réalité, ça n'a pas fonctionné comme ça. Vous savez, l'in-reach reste l'appareil de fait qu'on doit tous avoir, mais il faut aussi savoir comment les utiliser. Et ce sont des petits détails qui peuvent passer inaperçus quand on a une grosse expédition, parce qu'il y a tellement de choses à gérer que, vous savez, quand vos groupes sont en vol, il faut juste un moyen de contacter quelqu'un.

[01:23:17] Si ça n'avait pas été aussi bien que ça pour Andy, tu sais, à qui contacter ? Tu dois avoir une liste, comme tu l'as dit. On dirait que vous avez fait pas mal de choses là-dessus. C'est juste qu'il y a toujours ces petits détails... ce que je veux dire, c'est que c'est bien de simuler, d'okay, de se dire : "Et si ?", de vraiment passer en revue les scénarios jusqu'au bout, et "qu'est-ce qu'il y a dans la trousse médicale ?". On l'ouvre. Et "et si quelqu'un fait une crise cardiaque ?". Est-ce que tu sais comment réagir ?

[01:23:50] **Richard Barber:** Ouais, absolument. Et je pense que, tu sais, l'une des premières fois qu'Andy a parlé d'une crise cardiaque, c'était dans son message à Garmin quand il a appuyé sur le bouton SOS. À ce moment-là, parce qu'après son atterrissage, j'avais dit : « Écoute, est-ce qu'on doit appuyer sur le SOS ? » Il a répondu : « Non, je ne pense pas. » Et j'ai dit : « OK, je vais déléguer ça. Je vais demander à mon frère, qui est médecin, et je vais demander à Matt Wilkes. » Le fait que j'aie ces contacts potentiels a fait que je me suis, d'une certaine manière, déchargé de cette responsabilité, ce qui me rend très content qu'Andy aille bien, parce que je sais assez de choses, vu le nombre de différents cours de premiers secours que j'ai suivis, pour avoir dû le savoir.

[01:24:38] J'aurais dû juste dire : non, on appuie sur ce foutu bouton. Le fait que j'aie dit : je ne suis pas sûr, je veux vérifier avec un médecin, c'était en fait ma façon de dire : non, je veux appuyer sur le bouton. Mais

[01:24:49] Je vous respecte, vous êtes une sorte de légende. Je vais le faire. Mais il ne m'a jamais dit quel était mon niveau de douleur, alors que je pensais que j'allais mourir, même si ces choses sont sorties, mais elles ne sont pas sorties le lendemain. Et l'autre point, c'est d'être vraiment honnête sur ce qui s'est passé. Scott, au début, je pense qu'il s'est dit : « J'ai mal à la cheville », et genre : « Ouais, j'ai très mal ». Mais en réalité, concrètement, il n'allait jamais sortir de là. Il n'y avait aucun moyen qu'il puisse sortir de là. Et il n'allait jamais sortir de là. On aurait dû appuyer. On aurait dû appuyer sur ces boutons immédiatement. Et je pense qu'on n'avait aucun protocole sur qui prend cette décision. Quelles sont les circonstances ? Quelles conditions doivent être remplies ? Et si on l'avait fait, ça aurait pu signifier qu'il serait arrivé à l'hôpital un jour plus tôt.

[01:25:36] Ça n'a peut-être pas fonctionné, mais ça aurait pu le faire. Et ça aurait pu, dans un scénario différent, faire la différence entre la vie et la mort. Et, vous savez, c'était une situation assez inconfortable.

[01:25:46] **Gavin McClurg:** C'est Tom D 'Orladeau. C'est Tom D 'Orladeau qui dit que je m'appuie sur lui tout le temps. S'il y a un doute, il n'y en a pas. Et surtout, je pense et je rajoute juste, vous avez fait un travail incroyable. Mais, vous savez, tout le monde a le Global Rescue. Pourquoi diable ne pas l'utiliser ? Appuyez sur ce foutu bouton.

[01:26:05] **Richard Barber:** Absolument. Et, vous savez, cette nuit-là, je ne l'oublierai jamais, à me réveiller toutes les heures. Hé, Andy, tu es toujours avec nous ? Oui, nous

[01:26:16] **Scott Baker:** on s'est relayé. On

[01:26:18] **Richard Barber:** on s'est relayé

[01:26:18] **Scott Baker:** chaque heure. L'un de nous allait

[01:26:22] crier à Andy ou aller frapper à sa tente. Andy, ça va là-bas ? Je vais bien.

[01:26:31] **Gavin McClurg:** Alors, Andy, on va passer à toi un instant. Rich, on reviendra sur la liste parce qu'il y a encore beaucoup de choses à apprendre là-dessus. Mais je me demande quel est ton état d'esprit pendant que tout ça se passe ? Comment te sens-tu ? À quel point as-tu eu peur ? Est-ce que tu as l'impression que tu vas t'en sortir ? Ou est-ce que c'est vraiment assez incertain ? Je veux dire, évidemment, tu as le visage que tu montres à tes amis et tu te montres courageux, mais comment te sens-tu vraiment ?

[01:26:57] **Andy De Klerk:** OK, alors je viens juste d'atterrir, vous savez, le cœur qui bat la chamade, des douleurs à la poitrine et tout ça. Je suis très doué pour me recentrer et rester calme. Et c'est ce que je devais faire. Du coup, je me suis juste mis mon chapeau et j'ai dit à Bob que j'allais essayer de me calmer. Et je me suis allongé là. Je suis sous un soleil de plomb et j'ai juste essayé de me détendre parce que je pensais que c'était ce qu'il fallait faire, et ça a marché, vous savez, les douleurs à la poitrine et les...

[01:27:31] et l'essoufflement et tout ça arrivait par vagues, ça s'arrêtait et ça recommençait, ça s'arrêtait et ça recommençait.

[01:27:40] Comme tout était interne, j'essayais encore de garder le contrôle. Je ne croyais pas encore que c'était une crise cardiaque à ce moment-là. Je veux dire, je commençais à le réaliser, mais je n'ai jamais eu l'impression que j'allais mourir d'une défaillance cardiaque catastrophique. Alors j'essayais juste de me calmer, tu sais, de ralentir ma respiration, de faire baisser mon rythme cardiaque. Ce qui a vraiment aidé, ce n'était pas l'oxygène, mais le fait de prendre toutes les aspirines. Tu sais, c'est pour les plaquettes. Et puis, après tout ça, j'ai appris que le type de crise cardiaque que j'ai eue s'appelait l'infarctus du myocarde, qui est

[01:28:25] C'est toujours vital, mais ce n'est pas catastrophique. C'est un blocage de l'une des artères coronaires. Donc, pas assez de sang et d'oxygène arrivent au cœur, mais ça ne cause pas de dommages musculaires au cœur. Alors, pendant que je suis allongé là, je me dis que je peux le faire. Ça va aller. Vous savez, en regardant les visages de ma famille et en essayant juste de me calmer. Donc, je savais à ce moment-là que c'était une urgence médicale grave et que je devais sortir du soleil pour aller à la tente avec une tasse de thé chaud à l'intérieur, et ensuite discuter du moment où appuyer sur le bouton SOS. Comme il s'est avéré, on aurait pu appuyer une heure plus tôt.

[01:29:12] Mais en fait, ce n'était pas le cas. Ce n'était pas un problème majeur de retarder cette heure-là ; je pense que si j'avais été inconscient ou

[01:29:23] avec des symptômes plus graves et plus sévères, Bob serait certainement venu m'aider et, vous savez, aurait appelé les secours immédiatement, mais je pense que ça s'est quand même bien passé. Alors, ensuite.

[01:29:39] Une fois que vous avez appuyé sur le bouton SOS, on ne peut plus revenir en arrière. Ça arrive partout dans le monde et c'est la deuxième fois que je suis secouru. La première fois, c'était quand je me suis cassé le genou en atterrissant dans un endroit isolé. C'est assez humiliant, en fait, de savoir que ce n'est pas sous votre contrôle. Je ne pouvais pas, je veux dire, il n'y avait aucun moyen que je puisse marcher pendant deux jours sous 35 degrés avec un

cœur instable. C'était vraiment humiliant de pouvoir, en gros, lâcher prise et laisser Global Rescue et mes amis venir m'aider. Et c'est exactement ce qui s'est passé. Le lendemain, je suis été évacué en hélicoptère militaire, ce qui était plutôt cool, de discuter avec le pilote.

[01:30:24] ...dans un hôpital militaire à Skardu où ils m'ont stabilisé, m'ont administré des médicaments anticoagulants et ont fait en sorte que je ne sois plus en danger, vous savez, avec des ECG, des échographies et tout ça. Ils ont fait en sorte que je puisse retourner en Afrique du Sud, ce qui s'est produit quelques jours plus tard, et je suis allé voir un cardiologue ici au Cap, et le lendemain, ils m'ont posé un stent dans l'une des veines de mon cœur. C'est quelque chose de très courant pour les hommes d'âge moyen. Et le pronostic est bon. Dans environ deux semaines, je vais passer un test d'effort sur un tapis roulant, ils vont me mettre les électrodes et on verra, et je pourrai voir ce que je suis capable de faire après ça.

[01:31:09] Mais dans l'ensemble, le résultat a été excellent. Et je suis

[01:31:17] Je suis toujours là. On est tous toujours amis. Il y a eu beaucoup de choses qu'on aurait pu mieux faire, ce que Bob est en train de traiter. Mais je considère ça comme une expédition très réussie. En fait, c'est assez drôle, après mon infarctus et toute l'histoire de l'évacuation par hélicoptère, il y a eu encore deux jours de vol et ensuite il a commencé à pleuvoir. Donc je n'ai pas vraiment gâché le reste des vacances. Ouais, c'est cool.

[01:31:45] **Gavin McClurg:** Génial. Génial. Et Andy, tu sais, le pronostic est plutôt bon. À quoi ressembleront tes prochaines expéditions ? Est-ce que ça va être moins... ou pareil ? Est-ce que tu pourras y retourner ? Est-ce que tu voudrais y retourner ? Je suppose que les montagnes t'appellent toujours aussi fort qu'elles l'ont fait tout au long d'une vie passée en haute montagne.

[01:32:06] **Andy De Klerk:** Ouais, j'aimerais vraiment y retourner. Je planifierais les choses différemment et je ferais beaucoup de

[01:32:15] le camping à Paiu serait beaucoup plus confortable. C'est vraiment poussiéreux et très sale. Et si on a une base sympa et confortable, c'est assez agréable de faire ça. Je ferais les choses différemment, surtout pour le physique. Et je m'acclimaterais mieux. Ça impliquerait de passer beaucoup plus de temps

[01:32:34] et s'acclimater beaucoup plus lentement, comme dans le sens de l'alpinisme. C'est ce que faisaient Antoine, Jake et Veso à Hunza. Ils sont restés à Hunza pendant un mois quand on y était. Et maintenant, ils sont à Baltora aussi pour un autre mois. Je pense que

[01:32:50] pour une personne de mon âge, je pense qu'il faut être beaucoup plus concentré et bien mieux informé sur l'acclimatation. On pensait qu'on pourrait s'en sortir avec de l'oxygène, mais ça n'a pas vraiment marché. Ouais. Vous savez, la crise cardiaque a été causée par le fait de ne pas être vraiment acclimaté.

[01:33:09] Il n'y avait pas énormément de facteurs contributifs. Le tabac en était un. Je fumais beaucoup avant. Mais au final, c'est l'altitude. Donc l'acclimatation devient très importante.

[01:33:27] **Gavin McClurg:** Ouais, ouais, bien sûr. OK Barb, on revient à ta liste. Fais-nous un tour de ça.

[01:33:33] **Richard Barber:** Ouais, je vais essayer d'aller un peu plus vite. Alors, une autre chose qu'on n'a pas vraiment faite, c'est définir ce qui n'est pas acceptable. Et ça, c'était une petite erreur. Par exemple, le premier jour, comme je n'y étais pas allé, je voulais tester mon installation et m'assurer que l'altitude ne me poserait pas de problème. Du coup, j'ai mis mon oxygène à fond dès le début. On avait ces deux énormes bouteilles, mais on aurait dit qu'elles étaient presque vides. En fait, elles n'étaient pas si basses que ça. C'était juste l'angle dans ma veste qui donnait cette impression, mais on est revenus en arrière et Jeremy et Pierre ont continué.

[01:34:12] Et ils ont dit qu'ils ont failli se poser sur le Boutouro.

[01:34:18] Ils sont descendus super bas, ce qui... ce n'était pas quelque chose qui m'a vraiment ravi quand ils nous l'ont dit, parce que pour moi, par rapport à ce qu'on avait dit, à ce qu'on savait, le fait de se poser là devrait être perçu en soi comme un incident majeur. Mais on n'a jamais vraiment eu cette conversation. On ne l'a jamais eue. Quel serait notre avis si quelqu'un était clair

[01:34:48] **Gavin McClurg:** des directives ? Et oui, c'est

[01:34:50] **Richard Barber:** ça. Ouais, c'est à chacun. C'était un peu comme si tout dépendait de l'autre, même si évidemment ça aurait pu avoir un impact massif sur toute l'expédition et, dans la même mesure, il y avait

[01:35:05] jusqu'où on s'éloigne en vol en binôme, quelle est la distance limite ? Vous savez, quand j'ai fait du vol en binôme en Afrique du Sud avec Andy, je suis sûr que c'est pareil dans certaines vallées. On reste tellement loin. C'est super proche parce qu'il est incroyable à quel point on peut perdre quelqu'un si vite et rester sur la radio. Et encore une fois, on ne l'avait pas convenu. Ce n'était pas vraiment un problème, mais on aurait probablement dû le faire. On reste dans la même thermique. Si on y va, on dit qu'on y va, l'autre personne a convenu qu'elle vient avec ou, si elle n'est pas contente, alors elle dit qu'elle n'est pas contente. On ne l'avait pas fait. Alors, c'est à quel point vous...

[01:35:39] **Gavin McClurg:** Vous cinq ? Combien de fois aviez-vous volé ensemble avant ce voyage ?

[01:35:44] **Richard Barber:** Jamais. Je pensais avoir beaucoup volé avec Andy. J'ai volé pas mal avec Scott, mais je n'avais pas vraiment volé avec les deux autres. On a beaucoup volé ensemble. Donc, il y avait ce côté où ils savaient un peu comment ils volaient ensemble.

[01:36:00] **Scott Baker:** Mais on était tous les quatre partis ensemble pendant les 12 jours. Donc, encore une fois, c'est aussi l'un de ces facteurs. Ouais, ce serait bien de passer un peu plus de temps ensemble avant de se lancer dans le gros morceau.

[01:36:22] **Gavin McClurg:** Vous êtes tous encore amis ? Je ne veux pas poser une question qui viendrait gâcher ça. Mais, vous savez, la première chose à laquelle j'ai pensé, Richard, quand tu m'as parlé de l'expédition, c'est que le nombre de personnes était le premier signal d'alarme pour moi. Est-ce que vous avez trouvé qu'il y en avait trop ou pas assez ? Pour ma part, gérer plus d'une autre personne devient vraiment délicat. Vous savez, les risques d'accident, que quelque chose tourne mal. Comme tu l'as dit, la trousse médicale. Et si la seule personne qui connaît la trousse médicale était celle qui l'avait ? Il y a juste une difficulté liée au nombre. Est-ce que ça s'est présenté comme un problème pendant cette expédition ?

[01:37:07] Ça n'a pas l'air d'être le cas, mais je me pose juste la question.

[01:37:10] **Richard Barber:** Je pense que dans la mesure où, on était presque... deux binômes, et puis Scott était un peu comme Andy et moi d'une certaine manière, c'était ma perception. Donc c'est un peu

[01:37:23] **Gavin McClurg:** deux binômes. C'était vous trois et eux deux. Ouais, c'était ça.

[01:37:26] **Richard Barber:** Genre deux binômes avec Scott. Ils étaient là aussi, c'était mon analyse. Je ne sais pas si vous êtes d'accord avec ça, les gars. Enfin, c'est... mais je pense juste que

[01:37:35] **Scott Baker:** Pour rebondir sur ce que dit Gavin, en fait, c'est plutôt le contraire. Je pense que nous étions cinq et que chacun a apporté une contribution valable. Tout le monde a eu un rôle à jouer dans l'organisation et la préparation, vous savez, les listes de matériel et tout ça. De mon point de vue, c'était beaucoup plus simple en tant que groupe de cinq. Pour ce qui est du vol, je veux dire, on était d'accord pour se diviser, toujours en deux ou trois, et on était d'accord pour se séparer en deux binômes. Et ensuite, le troisième pouvait choisir.

[01:38:20] **Gavin McClurg:** On se retrouvait toujours à la fin.

[01:38:21] **Scott Baker:** on finit par, on finit par, on finit par, on finit par, on finit par, on finit par, on finit par, on finit par, on finit par

[01:38:32] **Richard Barber:** six mois avant de partir. Et pour moi, avant de partir, l'alcool pendant une journée, c'est assez important. Je n'aime pas vraiment avant de partir l'alcool. J'adore ça.

[01:38:52] Alors quand Andy et Scott fumaient, je n'étais pas content. C'était donc un problème. Pour moi, c'était juste quelque chose qui ne me plaisait pas vraiment. Mais on n'avait pas convenu de ça à l'avance. Et comme on n'avait pas convenu de ça à l'avance, je ne pouvais pas dire : non, ne fumez pas. Mais c'était quelque chose que j'aurais aimé qu'on fasse. Ensuite, le suivant, évidemment, ne devenir pas une victime et être réaliste sur ses blessures et ses symptômes.

C'est super important. Et en fait, l'un des plus bizarres, c'est de parler à Garmin et Global Rescue à l'avance. Garmin a commencé à appeler

[01:39:31] les proches avant de commencer à contacter Global Rescue. Je n'ai aucune idée de pourquoi ils faisaient ça. Et ils ont fait ça quand j'ai secouru un pote au Népal l'année dernière.

[01:39:42] Ils ont parlé, ils ont dépensé de l'argent pour la famille des victimes avant d'aller voir la compagnie d'assurance. Et je me suis dit : pourquoi feraient-ils ça ? Contentez-vous de gérer l'évacuation. La dernière chose dont les gens ont besoin, c'est de connaître le passé. "Au fait, votre mari fait une crise cardiaque. Il est coincé au milieu de nulle part." Ce qu'ils veulent entendre, c'est que votre mari est en cours d'évacuation. Ce serait bien plus utile. Attendez, c'est Garmin.

[01:40:07] **Gavin McClurg:** tu as fait ça ? Ouais. Putain. Je dois leur parler. Je viens juste de parler à Garmin ce matin. Je vais les prévenir. J'aimerais que tu leur parles

[01:40:15] **Richard Barber:** à eux.

[01:40:15] **Gavin McClurg:** Ce n'est pas comme ça qu'on fait un triage.

[01:40:16] **Richard Barber:** C'est dingue. C'est de la folie. Et, vous savez, il y a eu tout un processus qui s'est enclenché, puis ça arrive à Global Rescue et tout le reste. Et c'est, certainement, ce que nous avons compris avoir été le cas. Et ça semble être ce qui s'est passé lors des deux incidents auxquels j'ai été impliqué. Ouais. Waouh. Intéressant. Alors

[01:40:34] **Scott Baker:** Garmin a appelé Andy,

[01:40:39] Andy, son bouton a été activé. Garmin a appelé la femme d'Andy. Elle n'avait pas de réseau. Ils ont alors appelé la deuxième personne dans la liste, le fils d'Andy.

[01:40:50] qui leur a donné le numéro de ma femme. Ils ont appelé ma femme et tout ce qu'ils ont pu dire, c'est que quelqu'un faisait un infarctus. Donc ils ne se sont pas vraiment... tout ce qu'ils ont fait, c'est créé un peu de panique chez tout le monde. OK. Maintenant

[01:41:06] **Gavin McClurg:** Je réfléchis à ça. Bon, on a indiqué qui contacter en cas d'urgence. Donc c'est évidemment ce qu'ils font. Leur protocole est donc de, vous savez, si vous appuyez sur le SOS, vous avez les deux numéros d'urgence, votre numéro principal et votre numéro secondaire, ça doit être leur protocole de le faire automatiquement. C'est intéressant. Pas le

[01:41:30] **Richard Barber:** un dans lequel vous avez noté : « cool, voici mes coordonnées d'assurance. Voici le numéro d'assurance. »

[01:41:36] **Gavin McClurg:** Oh là là. Ça va être un sacré bazar à régler. Parce que, vous savez, c'est comme ça qu'ils ont organisé les choses. Mais c'est intéressant, mon Dieu, c'est leur protocole. C'est un truc assez particulier.

[01:41:48] **Scott Baker:** Et ça, j'ai dit à Bob hier, j'ai dit que c'était peut-être leur protocole parce qu'ils ont besoin du prochain de la liste des proches, la personne indiquée, ils ont besoin de parler à quelqu'un qui peut prendre des décisions. Et normalement, ce serait votre deuxième personne indiquée. Ceci

[01:42:08] **Gavin McClurg:** c'est un sujet fascinant. Ce serait

[01:42:11] **Scott Baker:** ce serait mon interprétation de pourquoi ils appellent toujours les proches. Oui. Ils font la même chose dans le milieu médical, dans les procédures standards, dans d'autres cas médicaux. Vous savez, si vous faites un arrêt cardiaque en salle d'opération, la première chose qu'ils font, c'est d'appeler les proches et ils entament des discussions avec eux. Mais comme le dit Bob, il serait préférable qu'ils appellent d'abord les gens de l'assurance. Et, vous savez, qu'ils s'occupent du côté du sauvetage avant de passer à l'alerte générale. Donc

[01:42:42] **Gavin McClurg:** Je pense qu'il y a deux points vraiment importants ici pour nous tous et pour les auditeurs. Le premier, et c'est comme ça que Richard, c'est comme ça que tu et moi nous sommes connectés au début. Mais la

première chose à laquelle nous devrions penser en tant que communauté, c'est : qui sont les deux personnes qu'on veut y mettre ? Tu vois, par exemple, pour l'instant, j'ai ma femme comme contact principal. Après avoir entendu cette histoire, c'est la dernière personne que je veux être prévenue si quelque chose de grave arrive. Je veux mon pote, Nate Scales, qui est ambulancier et pilote. Il sait tout sur moi. Il connaît ma tolérance au risque et il sait comment passer à l'action. Et il a fait partie de tout l'incident Kiwi ici. Tu vois, on veut des gens comme ça qui sachent que quelque chose s'est produit et qui puissent mettre ça en perspective, tu vois, quand j'ai utilisé mon parachute de secours avant le dernier X-Alps, tu vois, c'est la personne que j'ai contactée.

[01:43:29] Alors, peut-être que nous, en tant que communauté, devons réfléchir à : d'accord, qui mettons-nous comme contact principal et secondaire ? Deuxièmement, je vais appeler Garmin pour leur faire part de ce retour. Mais je ne pense pas que ça va changer. Je pense que c'est probablement leur protocole de niveau supérieur. C'est sans doute une question juridique ou quelque chose du genre, mais c'est intéressant. Je veux dire, la première chose qu'ils devraient faire, et je pense qu'ils le font, c'est que l'appel va à... Garmin ne fait pas le sauvetage. C'est l'IERCC. Ça leur arrive, ils prennent le relais. Donc c'est probablement pour eux. C'est juste le protocole. Ils suivent simplement les règles.

[01:44:03] **Richard Barber:** Oui. Du coup, une autre chose par rapport à ça, c'est qu'on aurait mieux fait d'appeler directement Jasmine Tours, qui auraient contacté les militaires immédiatement pour nous envoyer un hélicoptère. Ouais. Ça aurait été bien plus efficace que n'importe quoi d'autre. Donc, c'est...

[01:44:25] **Gavin McClurg:** C'est un bon point. Je veux m'attarder là-dessus, vous savez, sur les secours. On a eu un incident ici à Sun Valley il y a quelques années où un pote s'est crashé sévèrement et s'est cassé la jambe. Il y avait 15 d'entre nous dans le ciel ce jour-là, et même si seulement quelques-uns savaient ce qui se passait, on a atterri et on a organisé notre propre secours. Je veux dire, c'est sur cet incident que repose l'article sur le site, celui qui traite de l'assurance et de tout le reste, parce que si on avait juste activé l'SOS et compté sur les autorités standards pour sauver ce gars, ce serait la même chose qu'avec Kiwi. Notre communauté est bien plus outillée. La communauté du parapente, la communauté des pilotes en général, est bien plus outillée que de sous-traiter ça.

[01:45:16] Vous savez, on a les compétences. On est tous déjà passés par là. On a les contacts. On peut le faire beaucoup, beaucoup, beaucoup plus vite au sein de notre propre communauté. Donc c'est quelque chose qui, vous savez, selon l'endroit où vous êtes, la plupart du temps, ça passe par l'SOS. S'il y a un doute, il n'y en a pas, mais selon l'endroit où vous êtes, vous pouvez très bien être capable d'organiser et de gérer le sauvetage, surtout s'il y a une recherche impliquée, bien plus rapidement via votre propre communauté. C'est un bon point.

[01:45:46] **Richard Barber:** Ouais. Et c'est étroitement lié à ça : après quelques histoires, j'ai mis dans mes notes mon numéro de carte de crédit. Du coup, en cas de doute, prenez un hélicoptère, je m'en occuperai plus tard. Voici ma carte de crédit. Le problème, c'est qu'ils ne semblent pas vraiment lire ces notes. Ça a l'air d'être la dernière chose qui se passe. Et j'ai aussi ajouté à cela un lien Bitly qui mène vers un tableur Google avec des contacts utiles, c'est juste ma façon d'essayer de m'assurer que ça puisse arriver.

[01:46:28] C'est juste, mais ça ne marche que si ça arrive à la bonne personne. Et vous savez, en Afrique du Sud, je connais des gens qui ont appuyé sur le bouton d'urgence et ça n'a pas fonctionné. Je connais des gens qui ont, euh, qui ont contacté les mauvaises personnes et comme il y a différentes régions, différentes personnes, est-ce que Garmin ou l'IRC ou qui que ce soit, ça arrive à la bonne personne ? Donc, maintenant quand j'y vais, j'ai les numéros locaux. C'est genre, voilà les numéros de l'hélicoptère, mais est-ce que je devrais vraiment les mettre dans mes contacts d'urgence ? Je ne sais pas. Et si, si vous pouvez aider la communauté avec ça, ce serait quelque chose d'épiquement utile. Et ça serait, je pense, Gavin, tu es

[01:47:07] **Scott Baker:** genre, on a fait le bon

[01:47:08] **Richard Barber:** truc. Votre

[01:47:08] **Scott Baker:** le point est qu'en fait, la première personne à contacter, surtout pour un voyage comme celui-ci, pourrait être un ami de confiance, un ami de confiance qui a déjà reçu un bref de base, du genre : si vous recevez cet appel, s'il vous plaît, pourriez-vous exécuter ces instructions en conséquence ? Enfin, oui, je veux dire, je, je, je,

[01:47:33] **Gavin McClurg:** Je, je, je, je, je, je, je, je, je, je, je, je, je,

[01:47:46] Je, je,

[01:47:50] Je, je, je, je, je, je, je, je, je, je, je, je, je, je,

[01:48:02] Je, je,

[01:48:11] Je, je,

[01:48:13] n'importe quoi, mais elle appellerait mon pote Nate. Donc, je pense que la première chose à laquelle elle penserait, c'est : je dois appeler Nate, tu sais, il saurait comment gérer ça. Alors je pense que

[01:48:28] **Scott Baker:** C'est juste que ma femme a fait la même chose. Elle a appelé mon pote Aiden, qui était en train de naviguer sur la face avant de Table Mountain à ce moment-là. Évidemment. Ouais. Ouais. C'est ça le risque. Enfin,

[01:48:40] il a regardé le téléphone et il s'est dit : Sonia ne m'appelle pas d'habitude. Il doit y avoir un problème. Et il a décroché. Ouais. Et il a géré ça. Je suppose que c'est juste important.

[01:48:49] **Gavin McClurg:** C'est important pour nous de le savoir en tant que communauté. D'accord. Écoutez, Garmin va appeler d'abord, puis ils appelleront vos contacts principaux et secondaires. Qui voulez-vous que ce soit ? Ce ne sera peut-être pas votre femme. Ça peut l'être, mais ça peut aussi être quelqu'un qui a, vous savez, l'habitude de gérer ce genre d'incidents régulièrement. Est-ce que ça pourrait être...

[01:49:08] **Richard Barber:** l'assurance ? Ce serait ma question à leur sujet. Est-ce qu'on devrait mettre notre compagnie d'assurance ou est-ce qu'on devrait mettre Global Rescue à la place ?

[01:49:16] **Gavin McClurg:** Ouais. Peut-être, peut-être Global Rescue, mais alors, vous savez, vous voulez avoir votre numéro de police et tout ça. C'est une très bonne question parce que, d'après mon expérience, ça dépend vraiment de la personne à qui vous tombez au téléphone. Maintenant, le protocole, le point très, très important, que je suis sûr que vous apprenez du point de vue de l'assurance, du remboursement, c'est quand un incident survient. J'ai maintenant une fiche d'une page qu'on va pouvoir consulter. Je vais pouvoir la récupérer. On va la distribuer à tout le monde ici d'ici peu à cause de ce genre de choses. Elle doit être plus axée sur le triage, mais la fiche est essentiellement : un pote s'écroule, il s'est passé quelque chose. L'assurance doit le savoir dès que possible, ils doivent être informés le plus tôt possible, que ce soit le premier ou le second intervenant.

[01:50:05] Je dois y réfléchir davantage. Je ne sais pas. C'est une très bonne question, je n'y avais jamais pensé. C'est une excellente question, mais c'est sûr que, je pense, ça relève plus de votre groupe, vous savez, le tableur que vous avez créé avec toutes les informations de tout le monde. En gros, ça devient très risqué si vous commencez à prendre des vols en hélicoptère et qu'il arrive des choses à l'hôpital après, et que tout cela s'est produit avant que vous ayez contacté la compagnie d'assurance. Plus tôt ils sont au courant de ce qui se passe, mieux c'est pour être remboursé. C'est à ça que ça revient.

[01:50:47] **Richard Barber:** Ouais. Ouais. Mais je me demande si, tu sais, si tu as la police, parce que tu as tous ces détails dans la section admin, mais si ça veut dire que ce sont les premières personnes qu'ils contactent.

[01:50:58] **Gavin McClurg:** C'est une bonne question. Je ne sais pas. Je ne sais pas si vous voulez qu'ils soient impliqués dans ce genre de chose parce qu'il s'agit d'assurance. J'en suis toujours un peu méfiant, mais c'est une excellente question pour laquelle je dois trouver une meilleure réponse.

[01:51:10] **Richard Barber:** Cool. Et je pense vraiment que c'est, vous savez, on a aussi juste, c'est juste d'avoir cette information clé dedans, qui est juste la chute du,

[01:51:25] la chute d'une hauteur où pilotent les parapentes, pour leur faire savoir que ce sera, vous savez, des chutes de hauteur de la part de pilotes de parapente. Juste pour qu'on ait ça.

[01:51:35] **Gavin McClurg:** Ouais. Vous savez, c'est ce que j'ai dans mes notes. Je suis un pilote de parapente, et les risques de blessures à la colonne vertébrale sont élevés, juste pour qu'ils le sachent, je pense que c'est important. Eh bien,

les gars, super boulot. Je suis content que tout le monde soit toujours ami. Et même si on dirait que des coups de poing vont être échangés de l'autre côté de la frontière, peut-être un peu plus tard, je suis content que vous soyez tous revenus et que ce soit une belle fin pour une situation assez effrayante. Andy, je suis content d'apprendre que tu vas continuer à enchaîner les sommets en montagne. Le monde en a besoin. Et vous êtes tous excellents. J'ai hâte de discuter avec Pierre et Jeremy, mais surtout avec Pierre au sujet de ses campagnes X-Alps et d'autres trucs. Merci donc de m'avoir contacté pour les suggestions à ce sujet, mais Scott, remets-toi vite.

[01:52:25] On dirait que tu es bien plus blessé qu'Andy. Vous pouvez voir le petit scooter sur lequel Scott se déplace et son poignet. Alors, bon rétablissement à toi, mon ami, pour la suite. Mais merci d'avoir partagé ton histoire et toutes ces leçons formidables. Et merci d'avoir partagé votre temps, les gars. J'apprécie.

[01:52:46] **Richard Barber:** Merci, Andy. Merci, Gavin. Merci, Andy. Et je vais aller voler avec eux en novembre et décembre. Donc, on est toujours amis. Je suis sûr que je vais me prendre un coup de Scott sur le bras, mais c'est pas grave. Bob mérite toujours de se faire un peu tabasser.

[01:53:03] **Gavin McClurg:** Merci beaucoup, Gavin. Merci infiniment. Merci les gars. J'apprécie. Merci beaucoup.

[01:53:13] Si vous trouvez CloudBase Mayhem utile, vous pouvez nous soutenir de bien des façons. Vous pouvez nous laisser une note sur iTunes ou Stitcher, ou peu importe la plateforme que vous utilisez pour écouter le podcast ; ça aide énormément à faire connaître l'émission. Vous pouvez en parler sur votre propre blog ou le partager sur les réseaux sociaux. Vous pouvez aussi en discuter en sortant avec vos amis de la communauté. Je sais que beaucoup de conversations intéressantes ont eu lieu de cette manière. Et bien sûr, vous pouvez nous soutenir financièrement. Cette émission demande beaucoup de temps, beaucoup de montage, de stockage, de musique et toutes sortes de frais logistiques. Alors, si vous pouvez nous soutenir financièrement, tout ce que nous avons jamais demandé, c'est un dollar par épisode. Vous pouvez le faire via un don unique sur PayPal, ou mettre en place un abonnement qui vous facturera chaque nouvel épisode. Nous publions un nouvel épisode toutes les deux semaines. Par exemple, si vous donnez un dollar par épisode toutes les deux semaines, cela revient à environ 25 dollars par an.

[01:54:00] C'est donc bien moins cher qu'un abonnement à un magazine. Et ça rend tout cela possible. Je ne veux pas financer cette émission avec de la publicité ou des sponsors. On nous pose souvent la question, mais pour une multitude de raisons que j'ai déjà mentionnées à plusieurs reprises dans l'émission, je ne veux pas faire ça. Je ne veux pas d'une émission qui ne serait pas une bonne émission. Donc, si vous pouvez nous soutenir financièrement, c'est ce qui est mentionné au début de l'émission. Et je veux aussi que vous sachiez qu'il s'agit de conversations authentiques avec de vraies personnes. Ce ne sont que nos opinions, mais nos opinions ne sont pas biaisées par des sponsors ou des dollars publicitaires. Je pense que c'est un modèle économique assez toxique. J'espère donc que vous appréciez ça. Vous pouvez nous soutenir. Si vous allez sur cloudbasedmayhem.com, vous trouverez les liens pour nous soutenir. Vous pouvez le faire via patreon.com/cloudbasedmayhem. Si vous voulez un abonnement récurrent, vous pouvez aussi le faire directement sur le site web. Nous avons essayé de rendre les choses vraiment simples. Et cela vous aidera.

[01:54:45] Donc, si vous voulez nous soutenir financièrement, vous pouvez le faire via le site web. Nous vous donnerons accès à tout le contenu bonus, au petit podcast vidéo que nous faisons et aux petits extra que nous trouvons dans les conversations et qui n'intègrent pas l'émission principale, mais que nous pensons que vous devriez entendre. Nous ne mettons rien de tout cela derrière un paywall. Si vous ne pouvez pas nous soutenir, dites-le-moi simplement et je vous créerai un compte. Bien sûr, ce sera pour la vie. Et j'espère que vous serez en position de pouvoir nous soutenir un jour. Mais vous trouverez tout cela sur le site web. Tous ceux qui nous ont soutenus ou même qui se sont abonnés à notre newsletter ou qui ont acheté des produits Cloudbasedmayhem, des t-shirts ou des casquettes ou n'importe quoi, vous devriez tous être installés, 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 au prochain épisode. Merci.

[01:55:45] Merci.

Deutsch

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

Show notes

Piloten und Freunde Pierre Carter, Jeremy Holdcroft, Scott Baker, Richard "Barbs" Barber und der legendäre Bergsteiger Andy De Klerk brachen diesen Juni auf, um den Höhenrekord zu brechen, indem sie den Baltoro Glacier bis zum K2 in Pakistan flogen. Alles lief gut... bis es nicht mehr so war. Andy erleidet einen Herzinfarkt (in der Luft!), und Scott verstößt gegen die Regel, eine schwierige Situation nicht zu verschlimmern, indem er eine Landung auf der falschen Seite des Flusses verpatzt und sich den Knöchel und das Bein bricht, was zu einer eigenen epischen Geschichte wird. Eine wilde Geschichte aus einem wilden Teil der Welt, und wir analysieren alles, was richtig lief, alles, was schiefging, und die Lehren, die wir alle mitnehmen können, um unsere Community in den Bergen sicherer und besser vorbereitet zu machen.

Der Beitrag #200- Going pear shaped in Pakistan erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:23] **Gavin McClurg:** Danke fürs Zuschauen. Danke, dass ihr die Show auf irgendeine Weise unterstützt. Und danke für die Bildung durch all die tollen Gäste, die wir bereits hatten, und die tollen Gäste, die noch kommen werden. Es war ein Fest. Es war eine Freude. Es war ein Vergnügen. Und ich freue mich darauf, in Zukunft wirklich viel mehr Energie hineinzustecken. Ich war im letzten anderthalb Jahren total in den Hausbau vertieft. Und ich habe immer das Gefühl, dass wir da so denken: Oh, wir müssen noch eine Folge rausbringen. Aber ich konnte nicht die Energie aufbringen, die ich mir vornehme. Ich habe einen riesigen Ordner mit Vorschlägen von euch, die mich über die Monate und Jahre hinweg kontaktiert haben.

[00:01:08] Und ich verspreche euch, dass ich diese Folgen für euch bringen werde. Wir haben da draußen viele Legenden zu interviewen. Viele Gleitschirm- und Heißluftballon-Leute, die ich normalerweise nicht in der Show habe, aber haben sollte. Das ist eine der Sachen, die ich schon lange machen wollte. Und ich verspreche euch, dass ich das tun werde. Aber... Aber... Was ich zu dieser Folge sagen kann... Ich bin irgendwie froh, dass sie zufällig auf die 200. gefallen ist. Diese hier ist sehr besonders. Erstens ist es das erste Mal, dass wir so viele Leute in einer einzigen Aufnahme hatten. Ich hatte drei der Expedition Five dabei. Wir haben schon Live-Shows mit mehr Leuten gemacht. Aber ich musste diese Typen aus Südafrika und London dazu bringen, in der Show zu sein. Und das war alles dank Barb's, Richard Barber.

[00:01:55] Danke, Sir. Aber das hier war... das war ein echtes Vergnügen, mit einer Kletterlegende wie Andy DeClercq zu sprechen. Und wir hatten Pierre Carter und Jeremy Holdcroft nicht dabei. Wir waren zwei der Expeditionsmitglieder bei dieser. Wisst ihr, ihr werdet diese Namen wahrscheinlich kennen. Aber sicher Pierre Carter. Er ist letztes Jahr vom Everest abgehoben und hat früher an der Red Bull X-Alps teilgenommen. Ein paar Mal sogar. Und da gibt es einige großartige Geschichten aus dieser Zeit. Ich werde ihn unabhängig davon in die Show holen, sobald wir diese beiden Dinge online haben. Aber in dieser Folge habe ich mit Scott Baker, Andy DeClercq und Richard Barber gesprochen. Andy DeClercq – ihr werdet ihn vielleicht alle erkennen, die einen Hintergrund im Bergsteigen haben.

[00:02:44] Legendärer Bergsteiger. Er ist mit Alex Lowe, Conrad Anker und vielen anderen gestiegen. Er war auf dem Everest und Teil der tragischen Geschichte um John Krakauer. Und er hat hunderte von Erstabfahrten hinter sich. Er stammt aus Südafrika, und viele andere kommen von dort oder aus der ganzen Welt. Er ist schon lange dabei. Er ist auch Fallschirmspringer und Basejumper. Und ein wahrer Pionier im Flugsport. Er geht schon seit den Anfängen des Gleitschirmfliegens und davor noch beim Hängegleiten. Aber es war einfach fantastisch, ihn auf meinem Bildschirm zu haben und an seiner Leidenschaft für die Berge teilzuhaben. Diese fünf Typen sind diesen Sommer nach Pakistan geflogen, um die Höhenrekorde zu brechen. Sie wurden von all den unglaublichen Dingen inspiriert, die in Pakistan passiert sind.

[00:03:33] Natürlich war Brad Sander einer der Ersten dort draußen, mit dem ich schon mal geflogen bin und den ich eine Ewigkeit nicht mehr gesehen habe. Er war einer der ursprünglichen Pioniere. Und in den letzten Jahren haben wir einige erstaunliche Dinge gesehen. Von Antoine Girard und Damien Lacaze. Und von Fabi Buell und Aaron Durogati. Unglaublich. Riesige Triangles dort draußen letzten Sommer. Und vor kurzem noch Horacio. Und Daniel D'Oralmes und Tom D'Adorladeau, die beide schon mehrmals dort waren. Aber sie haben letztes Jahr ihren unglaublichen Film über den Flug zum K2 entlang des Baltoro-Gletschers gedreht. Und dieser Film ist absolut fantastisch. Ich bin sicher, viele von euch haben ihn gesehen. Falls nicht, schaut ihn euch unbedingt an.

[00:04:19] Der Link zu diesem Film wird in den Shownotes stehen. Aber diese Typen sind meiner Meinung nach eher bescheiden. Sie fliegen in die Berge und unternehmen großartige Vorhaben. Und Andy ist definitiv der BMF, wenn es um Bergsteiger- und Klettererfahrung geht. Aber sie hatten das schon gesehen und sich gedacht: Warum kann eine Gruppe von Typen aus Südafrika nicht auch da rausgehen und richtig großspurig was abziehen? Also haben sie es getan. Sie sind losgezogen. Kurz nach der Ankunft haben sie ihre Akklimatisierung im Hunza gemacht und sich dann zum Startpunkt hochgearbeitet, um zum K2 zu gelangen und entlang des Baltoro zu fliegen. Davon werdet ihr alles hören. Aber beim ersten Flug dieser Serie ist alles auf epische Weise schiefgegangen.

[00:05:05] Und das ist ihre Geschichte darüber, was gut lief, was schiefging – und das war ziemlich viel – sowie die Lehren und Erfahrungen, die daraus resultierten. Wie ihr hören werdet, sind sie alle noch immer sehr gute Freunde. Und sie haben Pläne für die Zukunft. Aber das war eine Menge Spaß, und manchmal ziemlich wild. Aber eine großartige Lehre für uns alle, besonders wenn man in abgelegene, große Gebiete aufbricht, wie etwa nach Pakistan. Dort befinden sich die höchsten Berge der Welt. Also genießt diese zweihundertjährige Episode von Cloud Base Mayhem mit all diesen feinen Herren. Und genießt ihre Geschichte. Prost. Musik.

[00:05:55] Alles klar. Nun, meine Herren. Wir haben noch nie so viele Leute gleichzeitig interviewt. Und ihr seid über die ganze Welt verteilt. Südafrika. Und Kapstadt. Und Barb, du bist wohl in London. Nun,

[00:06:08] **Richard Barber:** Ich bin heute in Nottingham. Ah,

[00:06:09] **Gavin McClurg:** Du bist heute in Nottingham. Alles klar. Und ich bin hier in Sun Valley. Also, willkommen bei Mayhem. Es ist cool, euch in der Show zu haben. Barb, danke dir. Du hältst mich sowohl vorher als auch nachher auf dem Laufenden. Wollen wir nicht mit einer ganz kurzen Vorstellung der drei von euch beginnen, wer ihr seid und welchen Hintergrund ihr im Klettern und Fliegen habt, und dann werde ich euch zur Mission befragen? Aber warum fängst du nicht an, Barb, und dann gehen wir hier im Uhrzeigersinn weiter, dann zu Andy und dann zu Scott.

[00:06:44] **Richard Barber:** Okay, cool. Also Richard Barber, ich fliege seit 2004. Davor habe ich 2008 meine Pilotenlizenz gemacht.

[00:06:54] Innerhalb eines Jahres habe ich über meine Flugstunden gelogen, bin nach Südafrika ins Northern Cape geflogen, an einen Ort namens Doha,

[00:07:02] bin ziemlich schnell über 100 Kilometer geflogen, bin im nächsten Jahr zurückgegangen, bin 100 Kilometer in etwas mehr als zwei Stunden geflogen, wobei ich meistens die Hälfte der Zeit Pausen gemacht habe und mich dabei fast zu Tode erschreckt habe. Ich habe es eine Weile aufgegeben, als ich verheiratet war, dann habe ich mich geschieden und hatte keine Verpflichtungen mehr, also habe ich den Sport wieder aufgenommen. Und seitdem ist es ein stetiger Aufstieg gewesen, wobei das Gleitschirmfliegen immer mehr Raum in meinem Leben einnimmt.

[00:07:30] **Gavin McClurg:** Schön.

[00:07:31] **Andy De Klerk:** Und Andy? Oh, das ist klasse. Cool. Also in Südafrika würde ich als ein Obali bekannt sein, was ein alter Mann, ein alter Typ ist. Ich habe angefangen zu fliegen

[00:07:46] in der ganz frühen Zeit, wissen Sie, noch bevor es richtige Gleitschirme gab. Wir haben die Pilotenschirme von unseren Fallschirmen abgenommen und sind dann von Hügeln abgehoben.

[00:07:59] Ich habe in der Anfangszeit angefangen, so bis etwa 1990, und war Teil der ersten Welle des Fliegens in Südafrika. Dann habe ich aufgehört und bin zum Nordkap gegangen. Danach habe ich wieder in Südafrika geflogen,

dann aufgehört und mich dem Alpinismus und dem Klettern gewidmet. Ich habe tatsächlich zehn Jahre in Seattle gelebt. Ich bin auf der ganzen Welt geklettert, Denali, Patagonien, ein paar Reisen in den Himalaya davor. Und während das alles lief, war ich immer, wissen Sie, mit dem Extremsport Fallschirmspringen und später Basejumping beschäftigt. Ich habe also schon einiges im Klettern hinter mir, und dann habe ich vor etwa fünf oder sechs Jahren beschlossen, wieder mit dem Gleitschirmfliegen anzufangen.

[00:08:51] Ich hatte bis 2017 wahrscheinlich etwa 300 Stunden, und das war der Zeitpunkt, an dem ich wieder richtig damit angefangen habe. Und ich genieße den Luftfahrtspekt wirklich sehr. In gewisser Weise bin ich mit dem Aufkommen des Gleitschirmfliegens genau dann ausgestiegen, als das ganze experimentelle Zeug passierte, und bin erst wieder eingestiegen, als es schön sicher und etabliert war. Wir haben

[00:09:15] **Gavin McClurg:** wir machen drei Podcasts nur mit dir, aber schieß los. Da steckt so viel Geschichte drin, in die ich unbedingt mal eintauchen würde, aber ja, okay, schieß los. Sorry.

[00:09:25] **Andy De Klerk:** Ja. Und dann bin ich im Grunde verheiratet, habe vier Kinder in Kapstadt und betreibe eine Hütte und ein Unternehmen. Das bin ich also. Fliegen deine Kinder? Mein jüngster Sohn tut es. Ja, er hat vor etwa einem Jahr angefangen.

[00:09:41] **Gavin McClurg:** Sehr cool.

[00:09:42] **Andy De Klerk:** Und die anderen mögen Gleitschirmfliegen nicht.

[00:09:45] **Gavin McClurg:** Wahrscheinlich besser.

[00:09:46] **Andy De Klerk:** Wahrscheinlich besser.

[00:09:49] **Gavin McClurg:** Und Scott?

[00:09:51] **Scott Baker:** Also, ich habe in aviationsbezogenen Begriffen wohl keine allzu glanzvolle Karriere im Fliegen hinter mir. Ich fliege erst seit 2019.

[00:10:02] Ich komme aus dem Outdoor-Bereich. Ich habe viel Freestyle gemacht und Wildwasser-Kayaking war über viele Jahre, so in meiner Jugend, mein Ding. Ein bisschen Rallye-Biken auch. Also bin ich bis zu einem gewissen Grad ein Kayakfahrer gewohnt. Aber ich fliege seit 2019. Ich fliege seit 2019. Was die Exposition angeht, bin ich draußen, aber nicht so wild wie Andys vorherige Karriere. Und ich lebe auch in Kapstadt. Ich arbeite in der Film- und Medienproduktionsbranche und betreue, seltsamerweise, meistens Mode- und Luxusmarken. Aber ich organisiere Dinge zum Broterwerb und mache guten Tee. Das ist mein, ja, das ist mein Leben.

[00:10:46] **Gavin McClurg:** Ich finde die Verbindung zwischen Kajakfahren und Fliegen immer wieder extrem interessant. Und es scheint in diesen Personengruppen eine sehr ähnliche Denkweise zu geben. Das war, also, mein Hintergrund war definitiv das Paddeln vor dem Fliegen. Und das scheint wirklich zusammenzuhängen. Ein anderer Fall bist du, Andy. Weißt du, Will Gadd hat mir immer erzählt, dass es ihn nervös gemacht hat, wenn Kletterer zum Fliegen gingen. Weil Fliegen eben sehr sehr ein Gravitationssport ist. Es ist ein Flow-Sport, weißt du. Er findet also, dass Kajakfahren, Skaten, Mountainbiken – diese Art von Sportarten, bei denen man viel mit der Schwerkraft zu tun hat. Man hat offensichtlich mit der Schwerkraft zu tun, aber Klettern ist mehr

[00:11:31] Präzision, langsam. Es ist nicht so sehr ein Flow-Sport. Man kann natürlich in den Flow-Zustand kommen, worüber wir in der Show oft sprechen. Aber es ist interessant, dass du es eigentlich umgekehrt gemacht hast. Du hast mit dem Fliegen angefangen und bist dann zum Paddeln übergegangen. Und du machst das ja schon lange. Ich denke, das ist ein wirklich gutes Beispiel dafür, wie du zum Klettern gekommen bist. Stimmt das?

[00:11:47] **Andy De Klerk:** Nicht ganz. Ich bin im Grunde schon geklettert, seit ich ein ganz junges Kind war. Und

[00:11:58] die, wie soll ich sagen, die, wissen Sie, die Kombination aus Basejumping und Klettern funktioniert sehr gut zusammen. Und das war etwas, das ich schon immer machen wollte. Also habe ich zuerst mit Fallschirmspringen angefangen. Und dann habe ich angefangen, wissen Sie, ich habe angefangen, wissen Sie, ich habe angefangen, wissen Sie, Gleitschirmfliegen zu machen. Und dann in der Anfangszeit Gleitschirmfliegen, aber das war hauptsächlich, um in

[00:16:58] Jim Eddie Colvox, auf den muss man irgendwann einfach mal aufmerksam werden.

[00:17:01] **Gavin McClurg:** Ja, auf jeden Fall. Ja.

[00:17:04] **Richard Barber:** Und natürlich auch John Sylvester. Und dann hatte ich das Ende von Karakoram gesehen und hatte so eine Art... nachdem ich das Teil für Pakistan gesehen hatte, habe ich dann Andy kontaktiert.

[00:17:18] Es war so: Hey Andy, ich habe den Karakorum gesehen und gleichzeitig eine Sendung mit David Attenborough geschaut. Da gab es diesen Zufall, dass darin über Concordia gesprochen wurde. Man hat den Blick auf den Broad Peak, den K2, die Gashröm und Mashpbröm. Und es war da draußen und es nannte es, ich glaube, den Wert der Götter. Und ich dachte mir: Okay, das muss ich machen. Also habe ich Kontakt zu Andy aufgenommen. Ich sagte: Hey Andy. Und er lachte und schickte mir seine Ziele für das Gleitschirmfliegen und sein ultimatives Ziel beim Gleitschirmfliegen war es, den Gürtel zu fliegen oder einen... das war also 2020. Und dann 2021 habe ich angefangen, es mir so richtig genauer anzusehen.

[00:18:05] Dann, ähm, 2022, äh, ja, 21, äh, ich habe angefangen, für 2022 zu planen, konnte es aber nicht organisieren – und Gott sei Dank, denn ich wäre nicht vorangekommen, weil ich nicht die richtigen Kontakte hatte. Mir war nicht ganz klar, wie schwierig es wäre, die Logistik für etwas in Pakistan zu organisieren. Also, das war wohl der Ursprung von allem. Und dann, Tom, kannst du...

[00:18:33] **Gavin McClurg:** Kannst du uns ein paar Minuten dazu geben, was da alles involved ist? Ich hatte gerade vier Kumpels, die abgehoben sind, um dorthin zu fliegen. Und ich weiß nicht, ob die überhaupt was gemacht haben. Ich glaube, die gehen da einfach hin und schauen, was passiert. Ich glaube nicht, dass die unbedingt eine Mission haben. Die wollen einfach unter der Obhut von Quorum sein und fliegen. Und sie wissen, dass es Sauerstoff gibt. Das ist eigentlich alles.

[00:18:56] **Scott Baker:** Sauerstoff ist eine schwierige Sache. Sauerstoff. Das war mein, das war mein Bereich. Sicherstellen, dass wir Sauerstoff haben.

[00:19:05] **Andy De Klerk:** Ah, okay.

[00:19:06] **Scott Baker:** Alles klar. Ich habe abgeladen

[00:19:09] **Richard Barber:** diese Sache an Scott abgegeben. Ja.

[00:19:13] Das habe ich ziemlich schnell abgegeben, als Scott zur Reise gestoßen ist. Ich sagte zu ihm: Scott, ich war mit Brad Sander in Kontakt und ich sagte, Scott, du kannst dich um den Sauerstoff kümmern. Das war also das Problem. Aber jetzt denke ich, erstens musst du Genehmigungen besorgen. Du hattest doch Aaron in der Show, der davon erzählt hat, wie er in Honza im Gefängnis gelandet ist, weil er diesen Teil nicht im Voraus geklärt hatte. Aber all diese Dinge lassen sich mit Zeit regeln. Wenn du die Zeit hast, ist es kein Problem. Du kannst mit den richtigen Leuten sprechen. Wenn du dort ankommst, sind die Pakistaner die freundlichsten und hilfreichsten Menschen auf der ganzen Welt. Meiner Meinung nach, ich war an vielen Orten, aber sie waren wirklich außergewöhnlich hilfsbereit und wunderbar.

[00:20:00] Aber für den Boutour ist es speziell eine Militärzone, eine militarisierte Zone. Die einzigen Hubschrauber, die dort fliegen dürfen, sind Militärhubschrauber. Ja. Du musst also eine ganze Reihe verschiedener Genehmigungen besorgen. Du brauchst eine Tracking-Genehmigung. Zuerst von der Regierung, aber eigentlich – bekommt man eine Tracking-Genehmigung oder eine Tracking- und Bergsteigergenehmigung? Und wenn du die nicht hast, kannst du nicht hinein. Wenn du keinen Expeditionspartner hast, also einen lokalen Partner, kannst du nicht hinein. Und obendrein brauchst du dann noch eine Genehmigung zum Fliegen. Glücklicherweise haben Tom und Horatio und Tom – wir haben über das XC Magazin gesprochen – sie haben mich mit Tom und Tom in Kontakt gebracht.

[00:20:47] Er ist gerade von Belgien auf die Azoren umgezogen. Und er meinte so: Okay, an diesem Tag um diese Uhrzeit habe ich eine Stunde Zeit. Da kann ich mit euch sprechen. Ja.

[00:20:58] **Gavin McClurg:** Er ist ein beschäftigter Mann.

[00:21:00] **Richard Barber:** Ja. Aber er hat uns die ganze Stunde gegeben und uns seine volle, ungeteilte Aufmerksamkeit schenkt. Was er uns nicht erzählt hat, war, dass er gerade umgezogen ist, von Belgien auf die Azoren. Er hat den Film Flying Between Giants bearbeitet, den jeder, der ihn noch nicht gesehen hat, unbedingt sehen muss. Das ist fantastisch. Die Kinematografie ist exzellent. Er und Horatio sind einfach klasse. Als Morales im Basislager erwischt wurde und man sein Gesicht sah, nachdem er zwei Tage lang zurückgelaufen war, das Ganze ist einfach unbezahlbar. Also, Tom hat uns mit Jasmine Tours in Kontakt gebracht, was ehrlich gesagt wahrscheinlich das Wichtigste von allem war. Denn die sind schon seit über 20 Jahren etabliert.

[00:21:47] Die kennen jeden. Sie kennen die Kommissare, sie kennen quasi jeden, den man braucht. Sie kennen die Militärleute. Sie haben sogar eine Vereinbarung mit dem Militär für die Hubschrauber, sodass jede andere Gruppe, die dorthin geht, vorher eine Kautions von 10.000 Pfund oder 10.000 Dollar aus eigener Tasche hinterlegen muss. Wenn die jetzt einen Hubschrauber bekommen wollen, mussten wir das alles nicht machen, weil Jasmine so etabliert ist und Jasmine alle Prüfungen durchführt, um sicherzustellen, dass wir die passende Versicherung und so weiter haben und das Militär nicht im Stich gelassen wird. Wenn sie das so machen, war das super wichtig.

[00:22:33] Aber ja, ich habe auch Gerard über WhatsApp kontaktiert, weil ich diese Nummer irgendwo gefunden habe, und mit ihm eine WhatsApp-Unterhaltung geführt. Ich habe herausgefunden, dass der Typ namens Sajid Shah der Leiter des pakistanischen Verbandes für Gleitschirmfliegen war, habe ihn kontaktiert und er sagte zu mir: „Schau, wenn du zum Valtorio-Gletscher willst, musst du haben, was wird deine Mission sein?“ Und dann war das so: „Ah, okay, wir brauchen eine Mission.“ „Oh, gut, ich schätze, dann werden wir versuchen, den Rekord zu brechen.“ Und so ging es von dem bloßen Wunsch, im Valtorio zu fliegen und um den Berg, die Dreieckstürme zu fliegen und zum gebracht zu fliegen, dazu über, zu schauen, ob wir tatsächlich einen Rekord brechen können.

[00:23:14] **Gavin McClurg:** Okay. Also die Mission war einfach, den Rekord zu brechen, höher zu fliegen als jeder andere. Der Rekord

[00:23:18] **Richard Barber:** war, um idealerweise auf den K2 zu fliegen. Ja. Und um den Höhenrekord zu brechen. Und die gesamte Vorbereitung meinerseits bestand also darin, sicherzustellen, dass ich in der bestmöglichen Verfassung bin, um das sicher zu schaffen.

[00:23:36] **Gavin McClurg:** Und wie wurde das Team ausgewählt? Wir haben hier ein paar Leute fehlen lassen, also füllt das bitte kurz auf. Wer ist im Team? Wie wurde das entschieden? Und was waren die verschiedenen Rollen?

[00:23:48] **Richard Barber:** Klar. Also, Andy und ich haben schon seit ein paar Jahren darüber gesprochen, und eine Sache, die ich gemacht habe, war das Wetter zu checken. Ich war schon immer ein kleiner Wetter-Freak, weil ich nicht so viel Vorlauf habe. Also bin ich ständig dran und habe Zugriff auf die Mitarbeiterreisen. Ich nehme also oft Flüge für Tagesausflüge, daher sind die Kosten für mich nicht extrem ungewöhnlich. Denn wenn das Wetter gut ist, gebe ich sehr gerne das Doppelte für ein Flugticket aus, als ich es für einen Zug in Großbritannien tun würde. Und Andy und ich waren also absolut dabei. Gleichzeitig haben Pierre Carter und sein... ich schätze, sein Sidekick, der Typ Jeremy Holcroft von Joe Berg, angerufen.

[00:24:38] Der, der ist letztes Jahr vom Everest geflogen. Er war der erste Mensch, der das legal gemacht hat. Sie haben sich auch Pakistan angeschaut und überlegt, was sie dort machen könnten. Wir hatten also einen Call und ich hatte Pierre zu diesem Zeitpunkt noch nie getroffen, und es ging darum, ob wir glauben, dass wir das irgendwie hinkriegen und uns gegenseitig sicher halten können. Und es schien so, als ob das funktionieren könnte. Es sollte so sein, dass Andy und ich ein Team sind und Pierre und Jeremy ein Team. Und dann war ich im Herbst in Südafrika und habe Scott ein bisschen kennengelernt. Und zu Weihnachten habe ich mehr Zeit mit Scott verbracht, und Scott meinte, er würde wirklich gerne bei dieser Tour mitmachen. Und ich dachte mir, na ja, du hast die Erfahrung. Es war also noch etwas unsicher.

[00:25:25] Und dann hatten wir noch mehr Gespräche, und Scott erwies sich als unglaublich nützlich, als in Südafrika leider ein Pilot abstürzte. Er hat es nicht geschafft, aber Scott hat verdammt viel getan, was die Logistik angeht, um ihm die bestmögliche Chance zu geben. Und dann hatten wir noch eine weitere Diskussion und dachten, dass Scott gut sein könnte. Andy hat das dann bei Pierre und Jeremy angesprochen. Und die sagten: Ja, ja, er ist willkommen. Und ich...

[00:25:58] **Scott Baker:** ich kam unter dem Vorwand rein, dass ich Dinge organisiere – das ist mein Job. Also kann ich organisieren, ich kann organisieren, ich kann organisieren.

[00:26:08] **Gavin McClurg:** Du brauchst das. Du brauchst so jemanden im Team. Ich kann das fixen,

[00:26:12] **Scott Baker:** Ich kann, ich kann, ich kann das fixen, das ist mein Ding.

[00:26:16] **Gavin McClurg:** Du bist ein Fixer.

[00:26:18] **Scott Baker:** Ich bin ein Fixer. Ja.

[00:26:22] **Richard Barber:** Also, ich habe dann Sauerstoff benutzt, und dann haben alle anderen beschlossen, zwei Wochen nach Hunza zu gehen, bevor sie zum Boutore aufbrechen. Ich konnte das mit der Arbeit einfach nicht machen. Also habe ich mir stattdessen ein Höhenzelt besorgt. Jeden Morgen begann das Daily Standup dann mit der Frage: Auf welcher Höhe hast du letzte Nacht geschlafen? Hast du überhaupt geschlafen? In meiner allerersten Nacht habe ich die Anleitung vielleicht nicht so genau gelesen, wie ich hätte sollen. Und nach zwei Stunden bin ich aufgewacht und dachte mir so: Oh Gott, ich fühle mich, ich fühle mich nicht gut. Also habe ich das Zelt irgendwie geöffnet und stand einfach da.

[00:27:05] Und ich habe festgestellt, dass ich direkt auf 6.000 Meter hochgekommen bin. Perfekt. Also, während...

[00:27:13] **Scott Baker:** während, während Bob also in einem Höhenzelt in London saß, sind Andy, ich, Pierre und Jeremy für 12 Tage nach Hunza geflogen. Das war unsere Hauptzeit zur Akklimatisierung, also 12 Tage vorab in Hunza. Andy und wir haben das Haus Thermik von Andy genannt, weil Andy von pretty much dem ersten Tag an direkt in die Thermik geflogen ist und nach etwa 20 Minuten in einem einzigen Aufstieg fast schon bei 6.000 Metern war. Wahnsinn. Ja, also ich meine, 3000

[00:27:54] **Andy De Klerk:** Meter.

[00:27:55] **Gavin McClurg:** Ja. 3000 Meter. Ja. Okay. Wow. 3000

[00:27:59] **Scott Baker:** Meter. Andy, wie war die Tiefe? Die Tiefe war, ähm, der Boden von dem, dem, dem,

[00:28:07] äh,

[00:28:13] äh,

[00:28:19] äh,

[00:28:20] **Andy De Klerk:** äh, äh,

[00:28:22] äh,

[00:28:34] **Scott Baker:** Die heutige Mission bestand darin, zu versuchen, Andy in seiner ersten Thermik des Tages bis nach oben zu verfolgen.

[00:28:41] **Gavin McClurg:** Kurze Rechnung dazu: Das sind 11.000, 12.000 Fuß über dem Talboden. Nein, mehr, 13.000, 14.000 Fuß über dem Talboden. Das ist spektakulär.

[00:28:51] Das ist gut. Das ist echt was Besonderes. Ja, das ist echt was Besonderes. Also bei diesen Höhen, bei diesen Anpassungsflügen, seid ihr in das große Gelände vorgedrungen? Wart ihr eher so: Okay, lass uns ein bisschen XC fliegen? Oder habt ihr buchstäblich nur das genommen, was möglich war, um etwas Höhe zu sammeln und etwas Flugzeit zu sammeln?

[00:29:14] **Andy De Klerk:** Nun, dazu kann ich sagen: Das Fliegen in Hunters ist wirklich gut. Bei all diesen Akklimatisierungs- und Trainingsflügen haben wir praktisch jeden Tag Dreiecke geflogen. Also alles von einem 60-Kilometer-Dreieck bis zu einem 100-Kilometer-Dreieck. Wir haben festgestellt, dass es, als wir dort ankamen, noch viel Schnee vom Winter gab, der vorher nicht abgetaut war. Und eigentlich meinte Antoine, dass es Anfang Juni war.

[00:29:44] **Gavin McClurg:** Anfang Juni,

[00:29:44] **Andy De Klerk:** Okay. Anfang Juni. Und wir haben auf der schneebedeckten Seite, auf der Rakipashi-Seite, viel Fallwind festgestellt, katabatische Winde. Also sind wir größtenteils auf der anderen Seite geblieben, also der Südostseite. Und wir haben festgestellt, dass wir dort immer noch ziemlich gute, ziemlich ordentliche Aufstiege bekommen haben. Es waren also im Grunde, wissen Sie, 12 Tage mit richtig schönem cross country Fliegen, große Dreiecke.

[00:30:18] Und natürlich auch das Testen der gesamten Warmkleidung, des Sauerstoffs und all dieser Sachen.

[00:30:24] **Gavin McClurg:** Hmm. Was wäre nötig, um von dort wegzukommen? Also von den 60, 100.000 Dreiecken zur Mission. Was musste passieren? Für diejenigen wie mich, die sich schon länger nicht mehr die Karten dieser Gegend genau angesehen haben. Was musste am Tag selbst passieren? An dem Tag, an dem ihr versuchen wollt, es zu schaffen?

[00:30:48] **Andy De Klerk:** Meinst du an dem Tag, an dem der Rekord gebrochen wurde?

[00:30:50] **Gavin McClurg:** Ja. Was wäre dafür nötig? Natürlich gutes Wetter, aber wie sieht diese Route aus? Wie lang ist sie? Wie viel Zeit würde das in Anspruch nehmen?

[00:31:02] **Andy De Klerk:** Nun, ich meine, der Flug von Baltora, also von dort, wo man in Paiu abhebt, bis zum K2 ist nicht sehr weit. Es sind etwa 50 Kilometer.

[00:31:11] **Gavin McClurg:** Oh, okay.

[00:31:12] **Andy De Klerk:** Also sind es 50 Kilometer dorthin und 50 Kilometer zurück. Aber während des gesamten Fluges gibt es nirgendwo eine Landeoption. Es ist, wie Tom schon sagte, beim Baltora-Gletscher muss man sich das wie Lava vorstellen. Ich meine, man könnte dort landen, aber man würde abstürzen und sich schwer verletzen. Es ist also eine extrem verbindliche Entscheidung. Im Grunde fliegt man über diesen Eisfluss mit Felsen, Steinen, Seen und all dergleichen. Der Übergang von Hunza zum Baltora ist beim Fliegen sehr ähnlich. Ich meine, man findet eine schöne, kleine, felsige Wand, da gibt es einen Aufstieg und man hüpfte einfach von Thermik zu Thermik, von Gipfel zu Gipfel und so weiter. Aber der Unterschied zwischen Hunza und dem Baltora ist das Maß an Risiko.

[00:32:01] Okay. Ich meine, in Hunza gibt es sowieso Flächen zum Landen. Man ist nur einen Gleitflug von der Landung entfernt. In Baltora gibt es nirgendwo, wo man landen kann.

[00:32:10] **Gavin McClurg:** Ja, okay. Barb, du siehst aus, als würdest du etwas sagen wollen. Du hebst ständig die Hand. Ja,

[00:32:14] **Richard Barber:** Nein, es war einfach, ich denke, Hunza ist offensichtlich etwa 130 Kilometer vom Baltora-Gletscher entfernt. Okay. Also haben diese Leute zwei Wochen in Hunza verbracht, dann einen Tag in so einer Art Land Rover auf der Rückbank, während sie von Hunza nach Skardu gefahren wurden, was sozusagen der Sammelpunkt ist, wenn man so will, die Stadt, die dem Baltora am nächsten liegt. Okay. Und dann hast du einen Tagesausflug zu einem Ort namens Ascoli. Und auf dieser Reise, je nachdem wann du gehst, hängt es davon ab, wie.

[00:33:01] Wie gefährlich diese Fahrt ist. Auf dem Weg hinauf war es noch früh genug, dass nicht so viel Wasser herabkam. Aber als ich mit dem Fahrzeug draußen war, waren ein paar Erdrutsche passiert. Es kam so viel Wasser in den Gebirgsbächen herunter, dass sie nicht mehr befahrbar waren. Man hatte also quasi einen Land Rover und dann einen anderen Land Rover. Man musste über ein paar wackelige Holzstücke laufen, um über diesen tosenden Strom zu gelangen, und dann in den nächsten Land Rover steigen und den nächsten Abschnitt über einen anderen Strom und dann den nächsten hinunterfahren. Was eine Firma wie Jasmine Doors also macht, ist, dass sie organisieren, dass diese Autos Shuttlefahrten zwischen den unbefahrbaren Flüssen machen.

[00:33:54] Und wenn du dann in Ascoli bist, hast du noch zwei Tage Fußmarsch bis nach Peiu. Man kann es zwar an einem Tag schaffen, aber selbst wenn du das kannst, wird deine Ausrüstung und alles andere das nicht in einem Tag schaffen, weil das der Port ist. Und bis zu einem gewissen Grad können sie nur so weit laufen, wenn sie die ganze Ausrüstung in 2800 Metern tragen. Im Tal sind es 25 Grad. Absolut sengend. Es ist erstaunlich, wie stark die Sonne ist. Und diese Typen tragen

[00:34:26] **Scott Baker:** 50 Kilogramm. Sie tragen 50 Kilogramm pro Person. Sie können also zum Beispiel zwei Gleitschirmtaschen ziemlich bequem tragen, wenn sie zu Fuß gehen. Ich denke, die Logistik, die von jemandem wie Jasmine Doors abgefedert wird, ist ziemlich umfangreich. Es ist eine ziemlich harte Logistik. Aber ich glaube, Gavin, deine eigentliche Frage war eher, wie die Wetterbedingungen waren? Also, wann würdest du sagen? Nein, noch nicht.

[00:34:58] **Gavin McClurg:** Lass uns dazu kommen. Nein, ich versuche die Logistik zu verstehen. Man kann also nicht in Hunza starten und diese Mission durchführen. Man muss diese Landwege nehmen, um in eine bessere Zone zu gelangen. Man kann nicht von Hunza aus nach Schooley fliegen, zum Beispiel, oder nach Paiu. Wie hieß der andere noch? Paiu. Und man kann es nicht mit dem Flugzeug machen.

[00:35:21] **Scott Baker:** Ja und nein. Ich meine, es wird alles mit dem Auto gemacht. Es wird alles mit dem Auto gemacht. Man fliegt also von... Also, die Logistik für Andy und mich war, wir flogen nach Islamabad. Wir flogen von Islamabad nach Gilgit, was ein Linienflug ist. Wunderschön durch die Berge. Und von Gilgit aus nimmt man, wie war das? Eine zweistündige Autofahrt nach Hunza. Dann waren wir in Hunza stationiert. Die Logistik in Hunza ist erstaunlich einfach. Es ist eine kleine Stadt. Man bekommt Sauerstoff in der örtlichen Schweißwerkstatt. Und alles dauert ein bisschen länger als man erwartet oder hofft. Aber es ist alles machbar. Und es funktioniert alles. Wir übernachteten in einem wirklich schönen Hotel namens Hard Rock Hotel, das 20 Minuten zu Fuß vom Startplatz entfernt ist, was ebenfalls absolut toll war.

[00:36:14] 20 Minuten zu Fuß zum Startplatz. Vorne haben sie eine schöne Reihe von fünf Flaggen stehen. Man kann die Windrichtung sehen. Absolut perfekt. Und dann ist das Fliegen in Hunza, wie Andy schon sagte, relativ einfach. Man hat genug Landeplätze und es gibt dort viel Platz zum Fliegen. Danach sind wir mit Pierre und Jeremy die Karakoram Highway hochgefahren, was an sich schon spektakulär ist. Und das haben wir in einem Minivan gemacht. Perfekt komfortabel. Entlang des Weges gab es viele Steinschläge. Dann kamen wir nach Skardu. Und Skardu ist diese Stadt, die quasi die Basis für den gesamten Bergsport und alle großen Trekkingtouren ist, wenn Leute ins Baltoro, zum K2 und zu all den Gipfeln aufbrechen, von denen du vorhin gesprochen hast.

[00:36:59] Und dann war es ein Tag. Ein Tag auf der gruseligsten Straße, auf der ich je war. Sie ist direkt in die Schutthalden geschlagen. Es ist so, als wäre der Boden, auf dem die Straße liegt, derselbe wie der Boden, der nicht den Berg hinuntergeht. Es ist wie... Ja. Aber sie sind wieder da. Sie sind der Wahnsinn. Und Barbes und ich waren mit dem Fahrer, der muss in seinen 60ern gewesen sein, vielleicht Mitte bis Ende 60, vielleicht Anfang 70. Und der Typ hat den Toyota Land Cruiser gefahren – so ein alter Land Cruiser – das fühlte sich am Anfang nicht besonders sicher an, aber dann merkte ich eigentlich, wie gut er war. Und dann kommt man, wie Bob sagte, nach Escoli, und das ist ein Camp in einem Dorf, ja, das ist ein Camp in einem Dorf, und dann geht man zu Fuß und dann geht man von dort aus weiter, und das ist wo... also du, der letzte Teil davon, du kannst nicht fliegen, Bob ist nach Skardu geflogen, also hat er nicht die ganze Umrundung gemacht, er hatte einen Tag mit dem Jeep gefahren, und dann haben wir alle angefangen, wir haben alle zusammen die Jeep-Fahrt gemacht und den Marsch ins Baltoro und

[00:38:12] **Gavin McClurg:** Von dort aus, worauf schaust du, um zum Start zu gelangen? Was wird für den Tag benötigt? Jetzt stelle ich die Wetterfrage.

[00:38:27] **Richard Barber:** Also, was das Wetter angeht, haben wir das so gelöst: Ich bin seit Jahren ein Fan von Soaring Meteo, weil es super einfach ist, wirklich leicht zu sehen, was Sache ist. Und ich habe tatsächlich eine ziemlich gute Interpretation gefunden, wie man Soaring Meteo so liest und was das für die Bedingungen im Baltoria bedeutet. Im Grunde galt: Wenn es irgendwelche großen Wolkenbänder gab, dann wäre es im Hell überentwickelt gewesen. Und wenn es kleine Wolken anzeigte und die Wolkenbasis bei fünf fünfhalf lag, konnte man wahrscheinlich einfach irgendwo zwischen 500 und 1000 Metern zu dem Wert addieren, der dort stand, aber innerhalb des Baltoria. Das war ziemlich hilfreich, das war ziemlich hilfreich. An jedem Tag, an dem wir fliegen wollten, sind wir vom Basislager in Payu auf, das auf 3300 Metern liegt und das letzte Lager ist, bevor der Gletscher selbst beginnt, und laufen bis auf 4000 Meter hoch. Wir haben Träger benutzt, um die Taschen hochzutragen, weil – warum sollte man das nicht tun? Um neun Uhr morgens... und ich habe beim Equipment leicht dasolippiert, sodass ich am Ende ein sehr schweres Set haben musste. Also hatte ich ein Impress für...

[00:39:46] Und ich trug 28 – also mein ganzes Gepäck wog insgesamt 28 Kilo – aber der Träger hat das Gepäck getragen und ich habe die warme Ausrüstung und den Sauerstoff in einem kleinen Tagesrucksack hochgetragen. Man kommt dann gegen 11 Uhr oben an, zu der Zeit würde es am Hang im Tal anfangen hochzuziehen. Der Kaspatic würde noch leuchten, aber nicht hart. Aber das hat irgendwie fast bei einem Ostwind geholfen, weil er den Gletscher hinunterkommen würde, der so von Ost nach West verläuft, also würde er den Gletscher hinunterkommen. Und dann ist das Fliegen selbst ziemlich einfach. Weißt du, auf 4000 Metern ist es eine ziemlich einfache Sache. Du musst auf 1000 Metern abheben und es ist heiß, es ist nicht viel Luft, also ist der Start schnell. Und es ist Geröll und steil. Wenn du beim Start dort einen Fehler machst, wird es ordentlich wehtun. Wahrscheinlich geht es dir gut, aber da es ein Geröllhang ist, wirst du so ein bisschen hüpfen und rutschen, und du wirst eine ganze Weile hüpfen und rutschen, du wirst eine Weile schmerzhaft aufschlagen.

[00:40:57] **Andy De Klerk:** Ja, ähm

[00:40:59] **Richard Barber:** aber ja, sobald man abhebt, war da eine Thermik links, eine Thermik rechts und man ist dann quasi ziemlich sicher, während wir da waren, danach einfach ziemlich schnell hochgezogen und dann war es so...

[00:41:13] **Gavin McClurg:** Ein Großteil der Vorhersagen, von denen du sagtest, dass Soaring Media ziemlich gut funktioniert hat, ist ja eigentlich nur ein bisschen „mit dem Finger im Wind tasten“, oder sind es ziemlich zuverlässige Modelle? Es ist so...

[00:41:26] **Richard Barber:** Entschuldigung, das Modell hat wirklich, wirklich gut funktioniert. Das große Problem ist, dass man im Baltoro überhaupt keinen Mobilfunkempfang hat. Ja, sogar der Satellitenempfang im Payu-Basislager ist fast nicht vorhanden. Es dauert etwa 15 bis 20 Minuten, bis eine InReach-Nachricht rausgeht, weil sie warten muss, bis ein Satellit genau an der richtigen Stelle ist – weil man ja diesen verdammt steilen Berg hinter sich hat. Das bedeutete also, dass ich zwar gelernt hatte, das Wetter zu interpretieren, ich dann aber über das InReach Leute fragen musste wie: „Hey, kannst du mir die Wettervorhersage für morgen geben? Das ist das, was mich interessiert.“ Und dann bekam ich diese verschiedenen Nachrichten zurück, und es war eine Frage des Vorstellens, was Soaring Media eigentlich damit sagen wollte, um dann herauszufinden, wie das Wetter werden würde. Das war also ein wichtiger Lernpunkt: Man braucht jemanden, der voll instruiert ist und absolut versteht, was man von einer Wettervorhersage will. Das andere Problem war, dass die Leute, die die Wettervorhersage lieferten, nicht sagen wollten, dass es toll aussieht, wenn es irgendein Risiko gibt, weil sie nicht verantwortlich gemacht werden wollen, wenn man dann im Baltoro abstürzt und sich völlig zerlegt. Ja, sobald man abhebt, wie Andy sagt, geht es hoch ins Baltoro, da gibt es keine Landeoptionen. Man muss zurückkommen.

[00:42:54] **Gavin McClurg:** Du musst 50.000 machen, du musst 100.000 machen, 50.000 hin, 50.000 zurück, und dann musst du zurück, und dann musst du zurück, und dann musst du zurück, und dann musst du zurück, und du musst es schaffen, es gibt keinen Ort, an dem du nicht langsam planst, im Geröll bist du nicht, du landest nicht auf dem Gletscher, das wäre einfach das Aus, du musst es schaffen, ziemlich...

[00:43:10] **Richard Barber:** absolut und das sollte die Einstellung von jedem sein, der dort fliegt, ja. Ist das nicht das, was Tom als seine Lava beschrieben hat? Und das war für mich eine wirklich gute Beschreibung, weil es einfach sagt, dass man nicht auf Lava landet. Und das war definitiv die Einstellung, mit der ich dorthin gegangen bin. Nicht, dass ich wegen der Umstände wirklich weit oben auf dem Gletscher fliegen konnte, aber für mich war das etwas, bei dem ich niemals in ein solches Risiko geraten wollte. Ich meine, das weiß ich definitiv, und Andy hat sich da genauso gefühlt, und

[00:43:46] **Gavin McClurg:** Andy, du hast offensichtlich die meiste Gletschererfahrung von allen hier, aber ich musste in Alaska ein paar Gletscherüberquerungen machen, als ich das Ding dort mit Dave Turner gemacht habe, und zum Glück bin ich nach der ersten Überquerung über den Rest geflogen, weil das Überqueren von diesem Teil einfach bewusstig schwer und unglaublich gefährlich war. Es gibt einfach Dinge, die man aus der Luft nicht sehen kann, und es ist wie ein Labyrinth. Ich weiß nicht, wie der Baltoro ist, aber ich stelle mir vor, wenn er ähnlich ist, war das nichts, was ich jemals wiederholen wollte.

[00:44:26] **Andy De Klerk:** Ich weiß es sicher, ich meine, Gletscher...

[00:44:29] Reisen ist, sagen wir mal, zeitaufwendig, und ja, es ist einfach das schlimmste Labyrinth überhaupt. Genau, es ist viel einfacher, über sie hinwegzufliegen. Der Baltoro hat erst viel weiter oben auf der Gashabrim-Seite Schnee, und direkt unter dem K2 besteht er im Grunde nur aus Eis, Schotter, Kieselsteinen und Felsen und Flüssen. Ja, ja, ja, so eine Art Rinnsal, also sieht er braun aus, nicht weiß, aber er ist es nicht. Er ist verwinkelt, durcheinander und nicht etwas, was man sicher landen könnte. Letztes Jahr ist Ramas mitten im Basislager des Broad Peak gelandet, er ist dort runtergekommen. Und auch etwas zu bedenken: Der Baltoro beginnt bei 3300 und geht bis auf 5200 hoch, und allein wegen der Luftdichte fliegt man viel, viel schneller, also...

[00:45:29] Du kannst es nicht mehr einfach in so einen kleinen Thermikpunkt setzen, du brauchst eine richtige Landebahn, weil du wirst ziemlich schnell und hart reinkommen.

[00:45:37] **Gavin McClurg:** Stimmt, ja, das bringt viele Leute in Schwierigkeiten, weißt du, an Orten wie Peru und so weiter. Deine Geschwindigkeiten – ich erinnere mich, dass John Sylvester immer darüber gesprochen hat, dass er es wirklich gerne mochte, in wirklich großem Gelände einen viel langsameren Gleitschirm zu fliegen, nur wegen der Geschwindigkeiten. Du willst die Geschwindigkeit des Enzo nicht mehr, du willst etwas, das du kontrollieren kannst, wenn du versuchst zu fliegen. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis du ihn irgendwo reinhackst.

[00:46:01] **Andy De Klerk:** Auf jeden Fall, deshalb hatten wir auf unserer Reise alle Gleitschirme. Wir haben uns überlegt, dass Barb und Jeremy den neuen Proton hatten, ich hatte eine Alpina und Scott hatte eine Niviuk. Pierre hatte eine, ich hatte noch eine andere Zenon, aber das war ein älteres Modell, es war vier Jahre alt, also habe ich mir gedacht, dass sie sich gut fliegen lässt.

[00:46:30] **Gavin McClurg:** ziemlich ähnliche, ziemlich ähnliche Maschinen. Also, wenn man den sogenannten Tag hat, an dem es ziemlich gut aussieht – ich habe gehört, dass das Fliegen in Pakistan in vielerlei Hinsicht ziemlich unkompliziert ist, so ähnlich wie in Beer, da gibt es nicht viel Wind. Ich meine, offensichtlich muss man mit den Katabatiken umgehen, man muss mit Dingen fertigwerden, es ist großes Gelände, aber an guten Tagen ist es ziemlich direkt, ziemlich unkompliziert. Aber ich stelle mir vor, dass es hier einen kleinen Pucker-Faktor gibt, das zu tun. Ich stelle mir vor, das ist ziemlich unkompliziert, aber ich vermute, dass es hier einen kleinen Pucker-Faktor gibt, das zu tun. Ich stelle mir vor, da ist so eine Sache, über dieses ganze Gelände zu fliegen, das nicht landbar ist, oder ist das wirklich so unkompliziert? Ist es die Art von Sache, bei der man startet, in die Thermik kommt und denkt: Okay, das wird funktionieren, das ist unkompliziert, das können wir schaffen? Also

[00:47:11] **Scott Baker:** Als der jüngste der Piloten werde ich sagen, dass es definitiv einen Schreckfaktor gibt – aus meiner Sicht, ich nehme an, für jeden. Man muss es erst mal begreifen. Deshalb war Honza ziemlich wichtig, weil es für mich eine sehr wichtige Sache ist, das zu schaffen, dieses riesige Gelände zu fliegen. Ich bin davor schon ein paar Mal in den Alpen geflogen, aber noch nie in wirklich großen Bergen. Und dann plötzlich, wenn man das sieht, wie wir vorhin besprochen haben, wenn man auf sechstausend sitzt – Andy kam auf sechseinhalbttausend in Hunza – und man nach unten schaut, sind es zweitausend, viertausend, über vier Kilometer in dieser Entfernung. Also definitiv eine Sache von „Stärke sammeln und durchziehen“, sowie natürlich die ganze Planung und die richtigen Bedingungen, um das überhaupt zu schaffen. Aber eine der großen Warnungen, die Antoine uns tatsächlich über das Fliegen in dieser Gegend gegeben hat, war: Es ist eine Sache, wenn man Überentwicklung hat, wenn man eine etwas niedrigere Wolkenbasis hat, also so fünf bis siebentausend, und man anfängt, Überentwicklung zu haben. Aber er hat wirklich gewarnt, er ist viel in der Gegend geflogen, er hat stark gewarnt: Wenn du eine Wolkenbasis zwischen sieben und achttausend hast und in dieser Höhe Überentwicklung hast, dann passiert das viel schneller. Viel, viel schneller als bei allem, was niedriger ist. Die Überentwicklung passiert viel schneller. Seine große Warnung war also: Ja, wenn du anfängst, Überentwicklung zu sehen oder sich entwickelnd zu sehen zwischen sieben und achttausend, dann musst du nach Hause. Ja, genau.

[00:49:04] **Gavin McClurg:** Erin hat das auch erwähnt, weißt du, er hatte letztes Jahr diese riesigen Wolkenformationen dort, aber er sprach davon, dass es vorbei ist, sobald es Anzeichen für eine Überentwicklung gibt. Deine Auswege schrumpfen dann extrem schnell, weil du so hoch bist und es eine Weile dauert, bis du auf dem Boden bist. Und ich kann mir vorstellen, bei diesem Flug zum K2 über das Baltoro – wenn man hoch genug ist, gibt es dann Orte, auf denen man wegrennen kann? Kann man in ein anderes Tal ausweichen? Gibt es Fluchtwege oder seid ihr gefangen? Das ist die Mission: Ihr müsst rein, ihr müsst raus, ihr müsst es schaffen.

[00:49:42] **Richard Barber:** Also, beim Baltoro-Tal, das im Grunde von Ost nach West verläuft, und wenn du nach Osten gehst, kommst du an einen Ort namens Looking at Tom's Tracks. In gewissem Maße haben Tom und Horatio die ganze harte Arbeit geleistet, und Antoine auch, was die Markierungen angeht. In einigen Apps kann man sogar sehen, wo die Thermik ist, und sie ist wunderbar vorhersehbar. Aber dann musst du zum K2 überqueren. Davor kannst du aber buchstäblich einfach zurück ins Baltoro-Tal bis zum Ende laufen, und am Ende des Tals ist das Peiu Camp. Solange du also im Haupttal bist, kommst du dorthin. Theoretisch ist das einzige Problem, dass der Masherbrum immer noch über 7000 Meter hoch ist.

[00:50:31] Du hast da sogar den Peiu, den eigentlich niemand bestiegen hat. Der liegt auf 6400 Metern. Und dahinter ist der Churicho mit 6500 Metern. Direkt daneben hast du die Trango Towers, die Trango Towers. Es ist einfach die schiere Größe der Berge, die überall sind. Wenn es an einer Stelle zu viel wird, stehen die Chancen gut, dass es überall zu viel wird. Also spielt man damit nicht. Wenn

[00:50:59] **Gavin McClurg:** du kriegst einen OD,

[00:50:59] **Richard Barber:** du kommst gerade nach Hause. Aber natürlich bist du schnell unterwegs. Ich meine, unsere Trim-Geschwindigkeit war am heißesten Tag. Ich glaube, das war tatsächlich am ersten Tag. Wir sind irgendwie gefahren, wir sind irgendwie umgekehrt. Okay, der Wind muss so sein, weil ich bei Trim 49 km pro Stunde schaffe.

[00:51:19] Und dann drehst du um und fährst mit 49 km/h zurück. Man denkt sich so: Okay, das wird eine schnelle Landung. Und dann versuchst du, den Beschleuniger zu drücken, und du kannst in beide Richtungen über 70 erreichen.

[00:51:34] Nur weil du die Höhe hast, mit der du beim Hinausfliegen spielen kannst. Das kannst du. Und es ist ziemlich neuartig.

[00:51:40] **Gavin McClurg:** Ich meine, in einer perfekten Welt bist du 50.000 Meter draußen, am Ende bist du hoch und du bist groß. Angenommen, du hast einen guten Tag erwischt und versuchst den Rekord zu brechen. Du bist groß. Du drehst dich um und bist nur einen Gleitflug davon, zurück zu sein. Du musst nicht besonders hart arbeiten. Ja. Wow. Das ist erstaunlich. Okay, also. Was ist passiert? Sind wir schon an diesem Punkt? Können wir darüber reden? Ja, ich denke wahrscheinlich darüber hinaus.

[00:52:04] **Richard Barber:** ehrlich gesagt schon.

[00:52:08] Also, lass uns mal versuchen... Andy, ich denke, Andy sollte damit anfangen. Und weil es im Grunde seine Geschichte ist, kombiniert mit ein bisschen von dem, was ich normalerweise als „Fuckwittery“ bezeichne. Ich bin mir nicht sicher, ob das in die... Oh, ja.

[00:52:25] **Gavin McClurg:** Oh ja. Absolut. Absolut. Wir sind übrigens, lass uns einfach machen.

[00:52:30] **Andy De Klerk:** Alles klar. Also nachdem wir in Hunza waren, hatten wir.

[00:52:37] Wir sind zum Baltora gefahren und hatten am ersten Tag einen wirklich schönen Check-out-Flug.

[00:52:44] Am nächsten Tag sind wir weiter hochgegangen und.

[00:52:49] Wir hatten uns zwei Wochen in Baltor erlaubt. Also haben wir am zweiten Tag mit dem 700 Meter langen Aufstieg begonnen. Es war ziemlich steil. Und ich hatte einen sehr verspannten Nacken und bekam gerade eine Atemwegsinfektion, die wir da immer bekommen. Eigentlich hatte Pierre auch eine davon, weil es dort nicht gerade sauber ist. Da sind, wissen Sie, Esel und Träger und all diese Bergsteigerexpeditionen unterwegs, es ist also unglaublich staubig und dreckig. Also, jedenfalls sind wir hochgelaufen und die Brustschmerzen wurden immer schlimmer. Da dachte ich mir, ich setz mal etwas Sauerstoff auf. Dann wurden die Brustschmerzen weniger.

[00:53:35] Und ich meine, der Wind ist perfekt. Ich habe diese Brustschmerzen. Ich dachte nicht, dass sie weggehen würden. Wir sind alle abgeflogen und etwa eine Stunde später wurden die Schmerzen an den Triangle Towers richtig schlimm. Auf einer Skala von eins bis zehn würde ich sagen, so eine acht, was die Schmerzen angeht. Und ich dachte mir: Mist, ich habe mitten in der Luft über den Triangle Towers einen Herzinfarkt, was kein guter Ort für einen Herzinfarkt ist. Also ich meine, das Herz pumpt. Ich werde... Ja.

[00:54:10] **Scott Baker:** Ich möchte das kurz zurückdrehen und vielleicht noch die humorvolle Seite dazu bringen. Er sagt also, dass er über Funk eine Schmerzstufe acht hatte, aber über Funk war er ruhig wie ein Stein. Also, während Andy hochstieg und offensichtlich mit den Brustschmerzen anfang, flog er bei etwa fünftausendfünfhundert Metern aus der Gruppe raus. Wir flogen in einer schönen Gruppe und er flog heraus. Und ich glaube, ich habe ihn über Funk gefragt: „Hey Andy, wo willst du hin?“

[00:54:56] Weil wir eigentlich alle zusammen geflogen sind. Und er meinte: Nein, mir geht's nicht so gut, ich setz nur mal meinen Sauerstoff auf. Also flog er aus dem etwas belebteren Luftraum raus, setzte seinen Sauerstoff auf, kam zurück und schloss sich uns wieder an, und wir flogen noch eine Weile weiter. Ich glaube, das war, als wir bei den Triangle Towers waren, und Andy flog wieder raus. Und wie ihr gehört habt, sagte er, er sei bei Schmerzlevel acht. Und ich sagte ihm wieder: Hey Andy, wo willst du hin? Also, okay, ich hatte gesehen, wie er sich beim Aufstieg auf die Brust geschlagen hat, was mir zum Zeitpunkt eigentlich nicht so aufgefallen ist, aber er war ja gerade dabei, und er sagte, dass es ihm nicht so gut ging.

[00:55:42] Deshalb hat er sich die Sauerstoffmaske aufgesetzt. Ich habe dann gefragt: „Andy, alles okay?“ Und er meinte: „Ja, Leute, mir geht's nicht so gut. Ich werde zum Camp zurückfliegen und landen. Aber macht euch keine Sorgen um mich. Bleibt einfach da und macht euer Ding. Genießt den Flug.“ Und dann ist er losgegangen.

[00:56:01] **Gavin McClurg:** Aber das war nicht der Flug, an dem du das ausprobieren wolltest. Das ist nur ein Testflug. Ihr macht in der Luft einfach nur ein bisschen Quatsch, habt Spaß oder oder ihr spielt irgendwie damit. Vielleicht haben wir den Tag erwischt.

[00:56:12] **Andy De Klerk:** Nun, was wir gemacht haben, war im Grunde nur das Erkunden all der Thermik auf dem Weg nach oben über den Gulf. Der Tag war ziemlich stabil, wunderschöner blauer Himmel und alles andere auch. Aber ich meine, die Gipfel der Aufstiege wären bei etwa sechstausendfünfhundert gelegen. Nicht mehr als das. Das war die Vorhersage, die wir hatten. Also

[00:56:34] Es war kein Tag, um sehr hoch zu kommen. Aber bei achtausend Metern sind die Wetterbedingungen wahrscheinlich anders. Man braucht ein Hitzetief oder etwas mehr Instabilität oder etwas mehr Wind, man braucht andere Faktoren.

[00:56:49] **Gavin McClurg:** Also, Andy, du hast diese ziemlich schweren Brustschmerzen. Hast du das schon bei früheren Kletterexpeditionen erlebt? War das etwas völlig Neues? Gab es abgesehen von einem Herzinfarkt irgendwelche Warnsignale? Und hast du dir gedacht, hey, das ist die Pace, oder hast du dir so etwas gedacht, oder war dir ziemlich klar, was da gerade los war?

[00:57:13] **Andy De Klerk:** Nun, ich hatte noch nie zuvor solche medizinischen Probleme. Und meine Familie hat auch keine Vorgeschichte mit Herzinfarkten oder Ähnlichem. Aber da war einfach dieses unglaubliche Engegefühl in der Brust. Damals dachte ich nicht an einen Herzinfarkt. Ich dachte mir, ich habe einfach eine massive Angina pectoris, was ein sehr enges Gefühl in der Brust ist. Und wie ich schon sagte, habe ich mich in all meinen vorherigen Bergtouren immer leicht akklimatisiert und nie Probleme gehabt. Es kam also völlig aus dem Nichts. Und lustigerweise war es eine dieser Sachen. Danach sieht man ja, okay, der Hauptrisikofaktor, im Grunde ein Mann mittleren Alters,

[00:58:01] nicht akklimatisiert in der Höhe. Es kommt nicht genug Sauerstoff zum Herzen. Ich meine, das ist offensichtlich. Und wir können über die mildernden Faktoren sprechen, die wir darüber hinaus hätten berücksichtigen können. Aber der Punkt war hier, dass ich mich auf 5500 Metern befand und es sich wie ein tödliches Gefühl anfühlte. Es war so, als würde ich denken: Das stimmt nicht, Leute. Ich kann daran sterben. Also wollte ich nur noch auf den Boden. Und das ist dann passiert: ein langer 30-minütiger Gleitflug von 5500 Metern auf 3300 Meter.

[00:58:38] Und das ist so eine instinktive Sache – ich muss auf den Boden. Ich muss diese Schmerzen in der Brust klären. Also bin ich gelandet, okay.

[00:58:50] Bob ist auch neben mir okay gelandet. Und weil wir im Buddy-Flight waren.

[00:58:57] Wir fünf sind dann im Grunde zusammen geflogen und nicht, wisst ihr, aus Sicherheitsgründen, als ich sagte, dass ich umkehren werde, sind Bob, Bob und Scott mir beigetreten, damit ihr Flug nach anderthalb Stunden sozusagen

abgekürzt wurde. Aber wie ich schon sagte, war es ein Todesgefühl. Ich musste runter. Also sind wir alle gelandet. Scott hatte leider

[00:59:28] Ich würde sagen, es war eine etwas härtere Landung als... Ja, ja. Landung.

[00:59:36] **Scott Baker:** Ich meine,

[00:59:39] wir haben gequatscht. Also in der halben Stunde, in der Andy Trango verlassen hat, und ich glaube, wir haben am Ende gerade unter sechstausend Metern gelandet und dann den langen Gleitflug nach Hause gemacht.

[00:59:52] Wir, Bob und ich, natürlich, da war diese ganze Zeit. Es gab diesen Gleitflug von etwa einer halben Stunde. Und ja, fast eine halbe Stunde Gleitflug.

[01:00:03] Natürlich, ich habe mich immer wieder, immer wieder, immer wieder bei Andy gemeldet. Auf einigen unserer Kameraaufnahmen hört man die Funkkommunikation. Und er war immer so: „Ja, Chespin ist noch da. Ich werde einfach weiterfliegen. Ich will schnell landen.“ Es war eine sehr verbreitete kollektive Wahrnehmung. Ich nehme an, wir alle wussten, dass es ziemlich ernst war, weil vorher niemand gelandet wäre. Und ich...

[01:00:34] Ich habe beobachtet, wo Andy ist, und ich habe mir dabei diesen klassischen Flugzeugspruch gesagt: Setz zuerst deine eigene Maske auf. Also, wenn die Sauerstoffmaske herunterfällt, setz zuerst deine eigene auf und dann hilf anderen. Ja. Und ich habe Andy beobachtet, weil ich mir nicht ganz sicher war, wie er landen würde, wo er landen würde oder ob er überhaupt noch zum Landen in der Lage war. Aber ich habe mich darauf fixiert, Andy zu beobachten, und habe den fatalen Fehler gemacht, meine Maske nicht zuerst aufzusetzen. Ich bin dann ein bisschen schneller gelandet, als ich hätte sollen. Aber.

[01:01:18] Ich habe mir das Bein über einen Fels umgeknickt. Meine eigentliche Verletzung ist nicht so schlimm. Es ist nur ein gebrochenes Wadenbein. Und ich habe mir die Bänder gerissen. Aber was es schlimmer gemacht hat, ist die Tatsache, dass ich gelandet bin. Ich bin auf die andere Seite gelandet. Andy ist einhundert, zweihundert Meter vom Lager entfernt gelandet. Ich bin hundert Meter von Andy entfernt gelandet. Aber ich bin auf die andere Seite des Flusses gelandet. Das hat mir einen vierstündigen Fußmarsch nach Hause mit einem gebrochenen Knöchel eingebracht, den ich gegangen bin. Ich hatte da ein paar Sachen aus dem Verbandkasten dabei, der wirklich gut organisiert war, und wir hatten alle auch kleine Notfall-Verbandkoffer. Ich hatte da etwas Chamazole drin.

[01:02:03] Das ist wie Oxycontin, das ich damals beim Rallye-Biken benutzt habe. Man muss auch darauf achten, eine Menge richtig heftiger Schmerzmittel dabei zu haben, um den ersten Teil zu überstehen. Ich habe zwei davon genommen und die machen einen ein bisschen komisch. Also habe ich ein Video gemacht, so ein Video-Interview mit mir selbst, in dem ich mein Bein geschient habe. Andy hat die ganzen Verbandkasten für uns sortiert. Wir hatten einen Expeditionsarzt, der eine Liste zusammengestellt hat, und er hat die ganze Bestellung übernommen. Also hatten wir so einen ordentlichen Beinschiene. Ich habe mich selbst verbunden und bin meine vierstündige Wanderung nach Hause gegangen, während ich die ganze Zeit mit den Jungs gequatscht habe. Andy war in so einem zähen Geisteszustand, dass wir eine kleine Verhandlung mit den Trägern geführt haben, was sie uns berechnen würden, um mich abzuholen.

[01:02:54] Und Andy hat mitten in seinem Szenario noch genug zusammengehalten, um zu organisieren, dass sie uns zurückschicken. Ich war also irgendwie auf halbem Weg. Und bis dahin war Bob gelandet. Er ist bei der Landung auch ein bisschen gestolpert. Und dann hat Bob – ich meine, du hast dann irgendwie die Leitung übernommen.

[01:03:16] du hast die Dinge von da an einfach mitgemacht. Und genau da liegt meiner Meinung nach der Kern der Sache.

[01:03:21] **Richard Barber:** Also, also ja, ich war der Letzte, der etwa... Eigentlich sind wir alle innerhalb von 45 Sekunden gelandet. Scott ist zuerst gelandet, das war alles auf Video. Dann ist Andy etwa 15, 20 Sekunden später gelandet, aber an der perfekten Stelle. Und eigentlich war das die beste Landung von uns dreien. Am Tag davor hatten wir vereinbart, dass eine Sache, auf die ich immer Wert lege, ist, dass sich jeder auf Spot-Landungen konzentriert. Wir hatten also vereinbart, dass derjenige, der am weitesten von der Windsocke entfernt landet, das Wasser pumpen muss.

[01:04:02] Und das ist eine Art, alle auf etwas zu fokussieren, das wichtig ist. Also versucht Pierre ganz nett...

[01:04:09] **Gavin McClurg:** sagen, dass Scott das total vermässelt hat.

[01:04:13] **Scott Baker:** Nun, und Bobs auch. Und Bob ist nicht schüchtern

[01:04:15] **Richard Barber:** von zufälligem Wettbewerb. Ich würde es eher als

[01:04:17] **Scott Baker:** anders dazu,

[01:04:17] **Richard Barber:** aber darauf komme ich gleich noch mal zu sprechen. Und Scott möchte mich vielleicht noch einmal unterbrechen. Also, Pierre und Jeremy haben die Windfahne aufgestellt. Und ich sagte: Schaut her, das Wichtigste ist, dass man so nah wie möglich an der Windfahne landet. Was sie mir nicht gesagt haben, war, dass sie sie am Rand eines Geröllfeldes aufgestellt haben.

[01:04:38] Es war also eine Spot-Landing.

[01:04:40] **Scott Baker:** Ich versuche, eine Spot-Landung zu machen. Du solltest nicht im Blockfeld landen. Es ging darum zu landen. Ich

[01:04:46] **Richard Barber:** ich bin damit gelandet. Ich bin damit gelandet. Du hast es missverstanden.

[01:04:48] **Scott Baker:** das. Du hast es falsch interpretiert. Ich bin innerhalb von 20 Fuß gelandet. Es ist

[01:04:52] **Gavin McClurg:** ein

[01:04:52] **Richard Barber:** schön, dass du

[01:04:52] **Gavin McClurg:** Die Jungs sind in Südafrika alle weit auseinander. Ja, ich sehe, die Schläge kommen jetzt.

[01:04:59] **Richard Barber:** Ja. Also ich habe meine kleine Rolle runtergemacht, was auf Video ist mit meiner 360-Kamera unter mir, weil ich sie runterhängen hatte. Das ergibt ein schönes Bild davon, wie ich mich abrolle. Wie auch immer, dann war ich so, okay, ja, mir geht's gut. Und ich habe Scott gefragt, ob es ihm gut geht. Anfangs meinte er, es sei okay. Dann habe ich mir aber ziemlich schlimm den Knöchel verdreht. Und dann später so. Also bin ich zu Andy gegangen und er meinte so, ja, nein, ich fühle mich nicht gut. Ich werde mich nur kurz ausruhen. Kannst du mir helfen, mein Equipment einzupacken? Also habe ich ihm geholfen, sein Zeug einzupacken. Ich packe mein Zeug ein. Ich gebe ihm meinen Sauerstoff, gebe ihm mein Wasser. Dann renne ich zum Camp, um das große Notfallset zu holen, das eigentlich das spezielle Herzinfarkt-Spray haben sollte, das Teil, das man unter die Zunge legt.

[01:05:44] Aber ich konnte das nicht finden. Ich bin dann zurück zu Andy gegangen und habe ihm Schatten gesichert. Und dann kommt Scott über Funk und sagt: „Jungs, ich koche hier draußen in der Hitze fast weg. Und ich fange an zu...“

[01:05:59] **Scott Baker:** verbrennen. Könnt ihr das sehen? Ich fange an zu verbrennen, der Schmerz fängt an sich einzustellen. Und

[01:06:05] **Richard Barber:** Ich dachte mir so: Ich schere mich nicht darum. Überhaupt nicht.

[01:06:12] Bob, du warst sehr lieb. Du bist in der. Herr Bob, du warst zu der Zeit sehr lieb. Ich war es wirklich nicht. Du hättest mich zu Andy hören sollen.

[01:06:24] Ich war stinksauer.

[01:06:30] Und sogar Andy war so: Was hat er sich dabei gedacht? Auf der falschen Seite des Flusses landen? Frag mich nicht. Also, jedenfalls gab es ein paar sofortige Lehren, als ich zum Camp hochging. Ich wusste eigentlich nicht genau, wo das Notfallset war. Und okay, es gibt nur fünf Zelte und ich musste sie alle durchsuchen, und es war in Scotts Zelt, aber eigentlich war es hinten unter zwei anderen Taschen, und es ist ein großes Notfallset. Also habe ich es gefunden. Aber es war nicht so, dass ich einfach hingehen und das Set schnappen konnte. Und das war ein wirklich dummer Fehler für den Anfang. Lass uns...

[01:07:10] **Gavin McClurg:** Halt mal kurz inne. Du hast mir gestern eine Liste gegeben, was ihr richtig und was ihr falsch gemacht habt. Kannst du die mal rausholen? Du hast sie doch vor dir liegen.

[01:07:21] **Richard Barber:** Ja, das habe ich da. Ja. Kann ich...

[01:07:23] **Gavin McClurg:** Fährst du uns da einfach mal durch? Denn es ist fantastisch. Und, weißt du, wenn bestimmte Dinge genauer erläutert werden müssen, dann mach das ruhig. Ich meine, sie scheinen alle ziemlich selbsterklärend zu sein. Aber was die wichtigsten Erkenntnisse angeht, weil ich später mehr über Andys Verletzung und wie du dich gefühlt hast und all das fragen möchte, ist das ein guter Übergang. Ich denke, das ist eine tolle Gelegenheit für euch alle, das auch noch einmal Revue passieren zu lassen. Aber auch für die Hörer, denn wir lernen ja wieder einmal alles zu spät, wir lernen es erst danach, aber das kann uns allen, die zuhören, hoffentlich helfen, aus euren Fehlern zu lernen. Und in gewisser Weise war es keine Tragödie, aber es ist eben so, dass die Dinge schiefgelaufen sind und wir natürlich daraus gelernt haben.

[01:08:09] Erzähl uns das zuerst. Was habt ihr richtig gemacht?

[01:08:12] **Richard Barber:** Ja, ich denke, eine Sache, die wir richtig gemacht haben, war, dass wir mit jedem gesprochen haben. Ja, ich habe Antoine, Tom Dodorlo, Jake Holland kontaktiert,

[01:08:24] and other people who have flown there as well. Logistisch gesehen habe ich mit dem Leiter der Pakistan Paragliding Association gesprochen, mit Advance, Jasmine Tours, Brad Sander, der auch super hilfreich war. Ich habe auch etwas Zeit mit Fabian Blanco verbracht, nur um über die mentale Seite zu sprechen. Und, wissen Sie, was er als die größten potenziellen Fallstricke für uns sah? Er sprach insbesondere über den Aspekt der Exposition und dass man diese haben muss. Man bekommt vielleicht nicht die gleiche Exposition, aber stellen Sie sicher, dass Sie welche haben. Bringen Sie sich in Situationen, in denen Sie sich unwohl fühlen, denn Sie wollen nicht, dass die erste unangenehme Situation über dem Baltoro stattfindet.

[01:09:09] auf über sechstausend Metern und wenn etwas schiefgeht und du keine Kapazität hast, damit umzugehen, weil du es noch nie vorher erleben musstest. Gut. Dann war das Nächste, was wir richtig gemacht haben, die medizinische Seite. Ich habe Matt Wilson kontaktiert. Er wollte eigentlich mitkommen, aber wegen der Arbeit konnte er nicht. Er hat aber eine umfassende Liste zusammengestellt, was wir haben sollten. Und Andys Frau ist auch eine ehemalige Expeditionsärztin und hat uns ebenfalls geholfen. Also, ihr wisst schon, wir haben die Logistik, das Fliegen und die mentale Seite abgedeckt. Wir haben auch sichergestellt, dass wir alle eine angemessene, ausreichende Versicherung hatten, global. Wir hatten alle Global Rescue. Wir hatten alle eine gute Reiseversicherung.

[01:09:54] Wir hatten alle eine Versicherung. Wir hatten auch alle die Regierungsgarantie, und wir wussten alle, dass wir die hatten. Das war etwas super wichtiges. Wir haben alle viel vorbereitet, obwohl es, wie ihr wisst, in Bezug auf das, was wir gemacht haben, ziemlich unterschiedlich war. Und was die Ausrüstung angeht, hatten wir eine Excel-Tabelle in Google Docs laufen. So konnte jeder vergleichen. Wir konnten sehen, was jeder hatte. Ich denke, wir haben ziemlich gute Entscheidungen bei Schirmen und Rettungsschirmen getroffen. Eine Sache, die ich jedoch empfehlen würde, ist zu prüfen, ob eure Rettungsschirme in euer Gurtzeug passen, bevor ihr den wirklich teuren, wirklich großen Rettungsschirm kauft, denn ihr werdet ihn nicht wieder verkaufen können. Das war ein kleiner Fehler. Dann

[01:10:42] Ich denke, ich hatte viel Glück. Ich habe es geschafft, ein Sponsoring von Virgin für meinen Schirm zu bekommen. Die wenigen Kontakte, die ich zu Richard Branson hatte, weil er auf dieselbe Schule wie ich ging. Er hat die ganze Menge an Luftfahrt-Sachen gemacht, was ziemlich verrückt ist. Und ich habe es bei jemandem untergebracht. Wir waren mal dort und die haben die Idee einfach geliebt. Und die waren so: Ja, wir würden das gerne unterstützen. Und für sie habe ich nicht darum gebeten, die Reise zu sponsern. Das war etwas, das ich sowieso machen würde. Also waren sie froh, das zu tun. Und, wissen Sie, ich hoffe, das nächste Jahr in Bezug auf die Akklimatisierung zu schaffen. Und das geht auch auf das Thema Sichtbarkeit. Die anderen Jungs sind nach Hunza geflogen. Ich habe eine ganze Menge S.I.V. alleine gemacht, was das Fliegen von S.I.V. bedeutet.

[01:11:27] mit jemandem im Funk zu sein, ist etwas ganz anderes, als einfach alleine rauszugehen und die Kappe aufzusetzen. Außerdem das Bergfliegen mit Scott und Andy im Northern Cape, wo man sich in Situationen bringt, in denen es bei Problemen sehr schnell Konsequenzen haben kann.

[01:11:46] Dann würde ich sagen, das Buddy-Fliegen haben wir gemacht. Wir haben es durchgezogen. Und selbst als Andy sagte: Hey, mach dir keine Sorgen, wir sind nur noch in Gleitdistanz zur Landung. Wir sind tatsächlich immer noch den Buddy-Flugregeln gefolgt. Und ich denke, das war letztendlich sehr wichtig. Dann mit den InReach-Kommunikationsgeräten – die sind nicht so einfach, wenn man sie vorher nicht richtig einrichtet, und es ist wichtig, das richtig zu machen und die richtige Nachricht im Admin-Bereich zu haben. Also inklusive deiner Krankenversicherung, deiner Reiseversicherungsdaten, deiner Kreditkartendaten, damit Gleitschirmpiloten wissen: Wenn wir ernsthaft abstürzen, brauchen wir sofort Hilfe.

[01:12:33] Und, ihr wisst ja, wir haben es überlebt. Wir sind alle am Leben. Wir sind alle noch befreundet. Und das ist nicht immer selbstverständlich. Also, das sind meiner Meinung nach die Dinge, die wir richtig gemacht haben. Ich weiß nicht, ob jemand von euch noch etwas dazu sagen möchte.

[01:12:48] Ich

[01:12:49] **Scott Baker:** ich denke, das haben wir. Entschuldigung, ich werde jetzt etwas esoterischer und sagen, das Erste, was wir richtig gemacht haben, war, groß genug zu träumen, um das hier überhaupt anzugehen, denn das ist auch... ich meine, Bob wird gleich eine sehr gut zusammengestellte Liste von Dingen vorlesen, die wir besser hätten machen oder die wir falsch gemacht haben. Aber.

[01:13:16] Die Mühe in so etwas wie das hier zu stecken. Es scheint so, als würden alle denken, dass Pakistan ein weit entfernter Ort ist, der gefährlich und schwer zu erreichen ist. Aber solche Dinge sind bei den richtigen Voraussetzungen und den richtigen Lieferanten durchaus möglich. Ich meine, wir haben Jasmine Tours schon öfter erwähnt, aber das war auch deshalb, weil sie bei der Organisation am Anfang so gut waren. Aber als die Dinge schiefgingen, waren sie auch im Nachhinein sehr gut damit umgegangen. Solche Reisen sind also machbarer, als die Leute denken. Also, um zum großen Punkt zurückzukommen, was wir richtig gemacht haben: Wir haben uns tatsächlich die Zeit genommen und es einfach mal versucht.

[01:14:03] Ja. Ja.

[01:14:05] **Gavin McClurg:** Wir haben nur diese eine einzige Chance auf diesem Felsen. Wir könnten es genauso gut versuchen. Wir könnten es einfach mal angehen. Aber ja, absolut. Okay. Also, was was was hättest du verbessern können?

[01:14:19] **Richard Barber:** Ja, also, soweit wir das schon angesprochen haben, hatten wir zahlreiche Protokolle wie das Buddy-Fliegen und so weiter. Aber in der Realität hätten wir mehr haben müssen. Und es gibt Punkte, bei denen wir im Vorfeld robustere Vereinbarungen hätten treffen müssen.

[01:14:34] Und das ist etwas, das ich gestern auch mit Matt Wilkes besprochen habe, nur um seine Meinung zu hören, weil er, wie ihr wisst, auf vielen Expeditionen als Expeditionsarzt war und fliegt, und ich dachte, er wäre eine nützliche Person, um Dinge im Vorfeld und insgesamt abzustimmen. Seine Ansicht ist, dass wir gut abgeschnitten haben, als die Dinge schiefgelaufen sind; wir haben als Team eine ziemlich ordentliche Arbeit geleistet, um sicherzustellen, dass alle lebend herauskamen, aber es gibt Dinge, die wir nicht getan haben, die wir aber hätten tun sollen. Wir hatten nicht alle medizinische Untersuchungen. In gewisser Weise bin ich wahrscheinlich – abgesehen von Jeremy – wahrscheinlich jünger als Andy und Pierre und wahrscheinlich im mittleren Alter, da ist Bob dein mittleres Alter.

[01:15:21] Mittleres Alter. Ich mache viel. Aber wir hatten keinen vereinbarten Fitnessstandard, den wir hätten erreichen müssen, und wir hatten nicht alle medizinische Untersuchungen. Und die hätten wir wirklich machen sollen. Bis

[01:15:33] **Gavin McClurg:** Medizinische Untersuchungen, meinst du, einen Herztest und so etwas in der Art, wie man das bei Sportarten macht.

[01:15:38] **Richard Barber:** Alles klar, also als ich vor ein paar Jahren bei einem Expedition Race, einem Adventure Race, mitgemacht habe, mussten wir alle einen VO2max-Test machen. Da haben sie also das komplette EKG gemacht und hatten richtige Kardiologen, die die Analyse durchgeführt haben, um sicherzustellen, dass mit dem Herzen nichts Seltsames nicht los war. Das liegt daran, dass das bei so etwas offensichtlich eine ziemlich wichtige Sache ist.

[01:16:07] Das war also eine ziemlich große Sache. Aber es ist trotzdem möglich, dass Andy's Einschränkung nicht aufgefallen wäre, wenn wir das gemacht hätten.

[01:16:17] **Gavin McClurg:** Ja, klar.

[01:16:18] **Richard Barber:** Wenn er es wirklich hart auf dem Laufband gegeben hätte, wäre es wahrscheinlich besonders dann aufgefallen, wenn ein Kardiologe die Auswertung gemacht hätte und sich diese Ischämie hätte ansehen können. Laut Matt wäre das dann wahrscheinlich aufgefallen. Aber wenn das nicht gemacht worden wäre, wenn es nur eine medizinische Untersuchung gewesen wäre – ja, du bist fit und gesund – dann wäre er hier mit einem sauberen Ergebnis rausgekommen.

[01:16:44] **Gavin McClurg:** Ja. Und von dem, was ich weiß – ich meine, Matt weiß natürlich viel mehr darüber. Ich bin sicher, ihr habt darüber gesprochen, aber von dem, was ich über die Höhe weiß, ist sie ein wirklich launisches Biest. Du weißt schon, wie du gesagt hast, Andy hat all diese Erfahrung in der Höhe gesammelt, hat so viel Zeit dort verbracht und nie Probleme gehabt. Ich hatte Freunde, die in 13.000 Fuß richtig hypoxisch wurden, wo man normalerweise nicht mal den Sauerstoff einschalten würde, nur weil man am Abend ein bisschen zu viel Kaffee hatte, nicht sehr gut geschlafen hat oder vielleicht ein Bier zu viel. Es gibt viele Dinge, die unsere Physiologie an einem Tag beeinflussen können. Am nächsten Tag könnte es in 8.000 Fuß völlig in Ordnung gewesen sein. Soweit ich das verstehe, ist es einfach... Ja, nein, nein. Die Dinge sind wirklich... Nein,

[01:17:27] **Richard Barber:** aber es ist dicker. Ja. Weil du zusätzliches Hämoglobin hast, zusätzliche rote Blutkörperchen. Dein Blut wird also natürlich zäher. Und was die Flüssigkeitszufuhr angeht, musst du besonders gut hydriert bleiben, um das Blut dünn genug zu halten. Eine Sache, die Andy wirklich gut gemacht hat, war, dass er sich eine Aspirin runtergezwungen hat, als er die Aspirin in dem Teil gefunden hat, er hatte das Spray nicht, aber wir hatten Aspirin und er hat acht Aspirin genommen. Und das war verdammt wichtig, um sein Leben zu retten. Also ja, dann, weißt du, wir.

[01:18:09] Wir hatten wahrscheinlich alle die richtige Ausrüstung und das Gelände, aber jeder sollte Ausrüstung, Gelände und Exposition haben. Und ich denke, das ist eine wirklich wichtige Erfahrung. Und ich denke, das Gelände kann man nicht unbedingt bekommen, aber die Exposition kann immer auf eine andere Weise absolviert werden. Und dann die Akklimatisierung. Ich würde im Zelt akklimatisieren, ich habe mich dazu informiert und ich war sicher und zufrieden damit, dass das eine gültige, ordnungsgemäße Akklimatisierung gewesen wäre, die ich gemacht hätte, aber ich habe mich nie mit Andy und mit Scott und Pierre und Jeremy abgestimmt.

[01:18:50] Und ich war damit zufrieden, das als Akklimatisierung zu machen. Und eigentlich ist das etwas, bei dem – ihr wisst schon – das Abgleichen miteinander und sicherzustellen, dass jeder im Voraus mit den jeweiligen Protokollen einverstanden ist, super wichtig ist, weil eine Kleinigkeit eine Expedition komplett zum Scheitern bringen kann.

[01:19:11] Und das bringt uns zum First Aid Kit. Wir wussten eigentlich gar nicht, was darin war und was nicht. Wir hatten eine ursprüngliche Liste, die dann aber gekürzt wurde, um es handhabbarer zu machen, weil man eben nur eine begrenzte Menge an Zeug mitnehmen kann. Aber.

[01:19:38] Es war wahrscheinlich ein Fehler, dass nicht eine einzige Person die absolute Leitung für den medizinischen Bereich übernommen hat. Als ich gestern Abend mit Matt gesprochen habe, hätte er, wenn er unser Expeditionsarzt gewesen wäre, darauf bestanden, dass wir alle vorab medizinische Untersuchungen machen lassen. Das wäre einfach etwas gewesen, das man gemacht hätte. Aber das war er nicht. Er hat uns ad hoc beraten, was super hilfreich war, aber eigentlich wahrscheinlich nicht das Beste, weißt du, nicht das, was er getan hätte, wenn er in einer professionelleren Kapazität dafür verantwortlich gewesen wäre, falls das Sinn ergibt.

[01:20:13] **Gavin McClurg:** Wenn das Sinn ergibt. Wenn ihr das wieder macht – es klingt so, als würdet ihr das nächste Jahr planen – hättet ihr dann einen Expeditionsarzt vor Ort?

[01:20:21] **Richard Barber:** Ich gehe mit Matt.

[01:20:23] **Gavin McClurg:** Nein, ich weiß, dass du das bist. Aber ich sage, ich sage, dass die

[01:20:26] **Richard Barber:** Expeditionsarzt. Ja,

[01:20:28] **Gavin McClurg:** Nein, ich weiß. Aber ich meine, sagen wir mal, für die Zukunft: Wenn du keinen Zugang zu Matt hättest, wäre das jemand, den du bezahlen würdest? Wäre das eine Pflicht oder ist das, weißt du?

[01:20:40] **Richard Barber:** Nein, nein, nicht für mich. Ich denke, wenn man die richtigen Dinge im Voraus erledigt hat, alle Protokolle vorab vereinbart hat und einen organisierten Evakuierungsplan hat und man im Grunde viel von dem Zeug gemacht hat, das ein Expeditionsarzt machen würde, dann ist ein Großteil davon einfach nur Verwaltung, Protokolle und die Sicherstellung, dass man die Vorarbeit geleistet hat.

[01:21:08] Und das haben wir ziemlich viel davon gemacht. Wir haben nur nicht alles gemacht. Und der Punkt ist, man muss nur sicherstellen, dass man genug getan hat. Und ich glaube nicht, dass das in vielen Fällen,

[01:21:20] würde ein Expeditionsarzt einen Unterschied machen? Nun, wenn du die richtigen Pillen dabei hast, wird das helfen.

[01:21:27] Wenn du in so einer Situation einen Defekt hast. Also in der Realität. Deep wird für eine Weile helfen, aber es könnte helfen. Aber wird der Defekt bei dir sein?

[01:21:41] **Gavin McClurg:** Ja, verstehe. Also, wenn wir unsere Ausbildung als Bergretter und Sanitäter machen, und sogar bei der Ersten Hilfe, also bei einfacher CPR im YMCA, ist das immer szenariobasiert, oder? Die reden es immer vorher durch. Und dann bist du fertig und gehst zum nächsten Punkt. Du besprichst es, dann machst du es, du hast ein Opfer und ihr geht es durch. Weißt du, mir scheint das eine Sache zu sein, die ich bei Vorfällen wie den, die ihr hattet, immer wieder und wieder höre – Dinge wie das InReach-Setup. Man kann das InReach nicht einfach kaufen, den Plan haben und davon ausgehen, dass alles funktionieren wird. Du musst es durchspielen. Du musst sicherstellen, dass du alle Häkchen in deiner Checkliste gesetzt hast.

[01:22:30] Also kann jeder, der weiß, wo ihr seid, euch eine Nachricht schicken. Und ihr müsst den Kontakt eingerichtet und mit eurem Handy gekoppelt haben. Das sind brillante, erstaunliche Geräte – wir hatten vor zwei Wochen diese Satellitentelefone für die X-Alps, die Satellitentechnologie haben. Theoretisch braucht man das InReach also nicht, aber in der Realität haben sie nicht so funktioniert. Das InReach ist immer noch das Gerät, das wir faktisch alle haben müssen, aber man muss auch wissen, wie man sie benutzt. Und das sind diese kleinen Dinge, die bei einer großen Expedition unter den Teppich gekehrt werden können, weil so viele Dinge laufen müssen, dass eure Gruppen beim Fliegen einfach nur einen Weg brauchen, um jemanden zu kontaktieren.

[01:23:17] Wenn es bei Andy, weißt du, nicht so gut gelaufen wäre wie es war, dann stellt sich die Frage, wen man kontaktieren muss – man muss eine Liste haben, wie du schon sagtest. Es klingt so, als hättet ihr das viel vorbereitet. Aber es gibt immer diese kleinen Dinge, auf die ich hinauswill: Es ist gut, das mal durchzuspielen, okay, was wäre wenn? Lasst uns das „Was wäre wenn“ mal durchgehen bis zum Ende und was ist im Sanitätskasten? Lasst uns ihn aufmachen. Und was wäre, wenn jemand einen Herzinfarkt hat? Wisst ihr, wie man damit umgeht?

[01:23:50] **Richard Barber:** Ja, absolut. Und ich denke, eine der ersten Male, als Andy tatsächlich „Herzinfarkt“ sagte, war in seiner Nachricht an Garmin, als er den SOS-Knopf gedrückt hat. Zu diesem Zeitpunkt, nachdem er gelandet war, sagte ich: „Schau mal, müssen wir den SOS-Knopf drücken?“ Er sagte: „Nein, ich glaube nicht.“ Und ich dachte mir: „Okay, das delegiere ich jetzt.“ Ich werde meinen Bruder fragen, der Arzt ist, und ich werde Matt Wilkes fragen. Die Tatsache, dass ich die als potenzielle Kontakte hatte, bedeutete, dass ich mir diese Verantwortung bis zu einem gewissen Grad irgendwie abgenommen habe, was mich sehr froh macht, dass es Andy gut geht, weil ich weiß, dass ich genug verschiedene Erste-Hilfe-Kurse gemacht habe, um es eigentlich wissen zu müssen.

[01:24:38] Ich hätte einfach sagen müssen: Nein, wir drücken das verdammt Teil. Dass ich so war wie: Ich bin mir da nicht sicher, ich will das mit einem Arzt abklären, ist eigentlich nur mein Weg zu sagen: Nein, ich will den Knopf drücken. Aber

[01:24:49] Ich respektiere dich, und du bist eine kleine Legende. Ich werde es tun. Aber er hat mir nie gesagt, wie hoch mein Schmerzpegel war; ich dachte, ich würde sterben, obwohl diese Dinge herauskamen, aber sie kamen am nächsten Tag nicht heraus. Und der andere Teil ist, dass wir alle ein Ego haben. Es ging darum, wirklich ehrlich zu sein, was

passiert ist. Scott, du weißt, anfangs war es so, ich denke, ich habe mir den Knöchel verstaucht und sage: Ja, ich habe große Schmerzen. Aber eigentlich, realistisch gesehen, wäre er da nie herausgelaufen. Es gab keine Möglichkeit, dass er da herauslaufen könnte. Und er wäre niemals da herausgelaufen. Wir hätten die Knöpfe drücken müssen. Wir hätten diese Knöpfe sofort drücken müssen. Und ich glaube, wir hatten keine Protokolle darüber, wer diese Entscheidung trifft. Was sind die Umstände? Was muss erfüllt sein? Und hätten wir das getan, hätte es vielleicht dazu geführt, dass er einen Tag früher im Krankenhaus war.

[01:25:36] Es hätte vielleicht nichts gebracht, aber es hätte gebracht sein können. Und das hätte in einem anderen Szenario den Unterschied zwischen Leben und Tod ausgemacht. Und wisst ihr, es war ein ziemlich unangenehmes Leben.

[01:25:46] **Gavin McClurg:** Das ist Tom D 'Orladeau. Das ist Tom D 'Orladeau, der sagt, dass ich mich ständig darauf verlasse. Wenn es Zweifel gibt, dann gibt es keine Zweifel. Und besonders, ich füge nur hinzu, ihr habt einen tollen Job gemacht. Aber, wisst ihr, jeder hat Global Rescue. Warum zum Teufel nicht? Drückt verdammt noch mal auf den Knopf.

[01:26:05] **Richard Barber:** Absolut. Und wisst ihr, diese Nacht werde ich nie vergessen, jede Stunde aufzuwachen. Hey, Andy, bist du noch dabei? Ja, wir

[01:26:16] **Scott Baker:** wir haben uns abgewechselt. Wir

[01:26:18] **Richard Barber:** haben uns abgewechselt

[01:26:18] **Scott Baker:** jede Stunde. Einer von uns würde

[01:26:22] jemandem über den Platz zugejagt oder an seinem Zelt angeklopft. Andy, alles okay bei dir? Mir geht's gut.

[01:26:31] **Gavin McClurg:** Also, Andy, lass uns kurz zu dir wechseln. Rich, wir kommen später noch auf die Liste zurück, weil da noch viel mehr zu lernen ist. Aber ich frage mich einfach, wie ist deine Einstellung, während das hier gerade abläuft? Wie fühlst du dich? Wie sehr hattest du Angst? Hast du das Gefühl, dass du das durchstehen wirst? Oder ist es eher fragwürdig? Ich meine, offensichtlich zeigst du deinen Freunden das Gesicht, das sie sehen sollen, und du bist tapfer, aber wie fühlst du dich eigentlich?

[01:26:57] **Andy De Klerk:** Also, ich bin gerade gelandet, weißt du, das Herz klopft wie verrückt, Brustschmerzen und so weiter, aber ich bin sehr gut darin, mich zu zentrieren und ruhig zu bleiben. Und genau das musste ich tun. Also habe ich quasi meine Mütze aufgesetzt und Bob gesagt, dass ich mich erst mal beruhigen werde. Und ich lag da. Ich bin in der prallen Sonne und habe einfach versucht, mich zu entspannen, weil ich dachte, das wäre das, was nötig ist, und es hat funktioniert, du weißt schon, die Brustschmerzen und die...

[01:27:31] und die Atemnot und alles kam in Wellen, es hörte auf und fing wieder an, und hörte auf und fing wieder an.

[01:27:40] Da alles im Inneren abspielte, habe ich noch versucht, es zu kontrollieren. Ich habe damals immer noch nicht geglaubt, dass es ein Herzinfarkt war. Ich meine, es kam mir langsam klar, aber ich hatte nie das Gefühl, dass ich gleich an einem katastrophalen Herzversagen sterben würde. Also habe ich nur versucht, mich zu beruhigen, weißt du, die Atmung zu verlangsamen, den Herzschlag zu senken. Was tatsächlich geholfen hat, war nicht der Sauerstoff, sondern das Einnehmen von all dem Aspirin. Weißt du, das sind die Blutplättchen. Und dann, weißt du, im Anschluss an all das habe ich erfahren, dass die Art des Herzinfarkts, den ich hatte, als Endothelinfarkt bezeichnet wird, was ist

[01:28:25] Es ist immer noch lebensbedrohlich, aber nicht katastrophal. Es ist also eine Blockade einer der Arterien. Es gelang nicht genug Blut und Sauerstoff in das Herz, aber es verursacht keine Muskelschäden am Herzen. Während ich da liege, denke ich mir, ich schaffe das. Es wird schon gut gehen. Ich sehe mir die Gesichter meiner Familie an und versuche einfach, mich zu beruhigen. Ich wusste damals, dass das ein ernster medizinischer Notfall war und ich aus der Sonne ins Zelt musste, eine Tasse heißen Tee trinken und dann besprechen, wann wir den SOS-Knopf drücken sollten. Wie sich herausstellte, hätten wir ihn eine Stunde früher drücken können.

[01:29:12] Aber wie sich herausstellte, war das nicht der Fall. Es war kein großes Problem, die Stunde hinauszuzögern. Ich denke, wenn ich bewusstlos gewesen wäre oder

[01:29:23] mit schwereren und ausgeprägteren Symptomen wäre Bob definitiv zu Hilfe gekommen und sofort die Rettung gerufen haben, aber ich denke, es ist trotzdem gut ausgefallen. Also dann.

[01:29:39] Sobald man diesen SOS-Knopf gedrückt hat, kann man ihn nicht mehr zurückdrücken. Das passiert weltweit, und es ist das zweite Mal, dass ich gerettet wurde. Das erste Mal war, als ich mir beim Springen in einer abgelegenen Gegend das Knie gebrochen habe. Es ist eigentlich ziemlich demütig zu wissen, dass man nicht alles unter Kontrolle hat. Man kann nicht – ich meine, es gäbe keine Möglichkeit, dass ich bei einem instabilen Herzen zwei Tage lang bei 35 Grad Hitze zu Fuß weitergegangen wäre. Es war also wirklich demütig, mich im Grunde einfach loszulassen und Global Rescue und meine Freunde kommen zu lassen, um mir zu helfen. Und genau das ist passiert. Am nächsten Tag wurde ich mit einem Militärhubschrauber abgeholt, was eigentlich ziemlich cool war, mit dem Piloten zu sprechen.

[01:30:24] ...in ein Militärkrankenhaus in Skardu, wo sie mich stabilisiert, mir Blutverdünner verabreicht und dafür gesorgt haben, dass ich außer Gefahr war, wissen Sie, mit EKG, Ultraschall und so weiter. Und sie haben es so vorbereitet, dass ich zurück nach Südafrika reisen konnte, was ein paar Tage später geschah, und ich bin hier in Kapstadt zu einem Kardiologen gegangen, und am nächsten Tag haben sie einen Stent in eine der Venen meines Herzens gesetzt. Das ist bei Männern mittleren Alters ziemlich häufig. Und die Prognose sieht gut aus. In etwa zwei Wochen werde ich einen Belastungstest auf dem Laufband machen, sie werden die Elektroden anbringen und schauen, und danach werde ich sehen, was ich leisten kann.

[01:31:09] Aber im Großen und Ganzen war das Ergebnis super. Und ich bin...

[01:31:17] Ich bin noch da. Wir sind alle noch befreundet. Es gab vieles, was wir besser hätten machen können, was Bob gerade durchmacht. Aber ich sehe es als eine sehr erfolgreiche Expedition. Eigentlich, lustigerweise, nach meinem Herzinfarkt und der ganzen Heli-Evakuierung gab es noch zwei Tage Flug und dann fing es an zu regnen. Ich habe den Rest des Urlaubs also eigentlich nicht so schlimm vermasselt. Ja, schön.

[01:31:45] **Gavin McClurg:** Genial. Genial. Und Andy, weißt du, die Prognose klingt ziemlich gut. Wie sieht deine zukünftige Expeditionstätigkeit aus? Ist sie weniger? Bleibt sie gleich? Kannst du zurückkehren? Würdest du zurückkehren wollen? Ich kann mir vorstellen, dass die Berge immer noch genauso stark rufen wie in einem Leben voller Alpinismus.

[01:32:06] **Andy De Klerk:** Ja, ich würde definitiv gerne zurückgehen. Ich würde die Dinge anders planen und viel mehr

[01:32:15] das Camping in Paiu wäre viel komfortabler. Es ist wirklich staubig und total dreckig. Und wenn man eine schöne, gemütliche Basis hat, ist es ganz nett, das so zu machen. Ich würde die Dinge anders angehen, definitiv was das Körperliche angeht. Und ich würde mich besser akklimatisieren. Das würde bedeuten, viel länger zu bleiben

[01:32:34] und viel langsamer akklimatisieren, so wie man es beim Bergsteigen macht. Genau das haben Antoine, Jake und Veso in Hunza gemacht. Sie waren einen Monat in Hunza, als wir dort waren. Und jetzt sind sie auch wieder für einen Monat in Baltora. Ich denke, dass

[01:32:50] Für eine Person in meinem Alter muss man meiner Meinung nach viel konzentrierter und besser informiert über die Akklimatisierung sein. Wir dachten, wir könnten das mit Sauerstoff irgendwie abfedern, aber das hat nicht wirklich funktioniert. Ja. Weißt du, der Herzinfarkt wurde dadurch verursacht, dass man nicht wirklich akklimatisiert war.

[01:33:09] Es gab nicht so viele Faktoren, die dazu beigetragen haben. Rauchen war einer davon. Ich habe früher viel geraucht. Aber letztendlich war es die Höhe. Daher wird die Akklimatisierung sehr wichtig.

[01:33:27] **Gavin McClurg:** Ja, ja, klar, verstehe. Okay, Barb, zurück zu deiner Liste. Führe uns da mal durch.

[01:33:33] **Richard Barber:** Ja, ich werde versuchen, das etwas schneller durchzugehen. Eine der anderen Dinge, die wir nicht gemacht haben, war wirklich zu vereinbaren, was nicht akzeptabel ist. Und das war ein kleiner Fehler. Also, zum Beispiel wollte ich am ersten Tag, weil ich noch nicht dort gewesen war, mein Setup testen und sicherstellen, dass ich nicht unter der Höhe leide. Deshalb hatte ich von Anfang an meine Sauerstoffzufuhr auf Anschlag. Wir hatten diese

zwei riesigen Zylinder, aber es sah so aus, als ob er fast leer wäre. Es stellte sich dann heraus, dass er gar nicht so leer war. Es war nur der Winkel, in dem er in meiner Jacke saß, der dazu führte, dass es so aussah, aber wir sind zurückgegangen und Jeremy und Pierre haben weitergemacht.

[01:34:12] Und sie sagten, sie wären ziemlich nah an einer Landung auf dem Boutouro gewesen.

[01:34:18] Sie kamen extrem tief, was... ich war nicht gerade überglücklich, als sie uns das erzählten, weil das für mich – mit dem, was wir gesagt hatten, mit dem, was wir darüber wussten – bedeutet hat, dass eine Landung dort an sich schon als schwerwiegender Vorfall wahrgenommen werden sollte. Aber wir haben dieses Gespräch nie geführt. Wir haben dieses Gespräch nie geführt. Wie wäre unsere Meinung gewesen, wenn jemand klar...

[01:34:48] **Gavin McClurg:** Anweisungen? Und ja, es ist...

[01:34:50] **Richard Barber:** das. Ja, das liegt an einem selbst. Es hing irgendwie immer noch von jedem Einzelnen ab, obwohl das offensichtlich massive Auswirkungen auf die gesamte Expedition hätte haben könnte, und im gleichen Maße gab es auch

[01:35:05] Wie weit weg wir beim Buddy-Fliegen sind, wie weit ist zu weit? Wisst ihr, als ich mit Andy in Südafrika Buddy-gefliegen bin, bin ich sicher, dass es in manchen Tälern genauso ist. Man bleibt so weit weg. Es ist super nah, weil es erstaunlich ist, wie schnell man jemanden verlieren kann, während man noch über Funk verbunden ist. Und nochmal, wir hatten das nicht vereinbart. Es war nicht wirklich ein Problem, aber wir hätten das wahrscheinlich haben sollen. Wir bleiben in der gleichen Thermik. Wenn wir fliegen, sagen wir es der anderen Person. Es wird vereinbart, dass sie mitkommen, oder wenn sie nicht einverstanden sind, dann sagen sie das. Wir hatten das nicht festgelegt. Also, wie viel habt ihr...

[01:35:39] **Gavin McClurg:** Wie oft seid ihr zu fünft geflogen? Wie viel seid ihr vor dieser Reise schon zusammen geflogen?

[01:35:44] **Richard Barber:** Nie. Ich dachte, ich hätte oft mit Andy geflogen. Mit Scott bin ich ziemlich oft geflogen, aber mit den anderen beiden nicht wirklich. Wir sind viel zusammen geflogen. Also, die beiden wussten irgendwie, wie sie zusammen fliegen.

[01:36:00] **Scott Baker:** Aber wir hatten alle vier in den 12 Tagen zusammen geflogen. Das ist also wieder eine dieser Sachen, die auch... Ja, es wäre gut, ein bisschen mehr Zeit zusammen zu verbringen, bevor man sich an die große nimmt.

[01:36:22] **Gavin McClurg:** Seid ihr eigentlich alle noch befreundet? Ich möchte keine Frage stellen, die da einen Keil hinein treibt. Aber, weißt du, was ich als Erstes gedacht habe, Richard, als du mir von der Expedition erzählt hast: Die erste Warnflagge für mich war, dass das zu viele Leute sind. Hatet ihr das als zu viele oder zu wenige empfunden? Nur für mich persönlich wird es schon sehr knifflig, wenn ich mehr als eine andere Person managen muss. Weißt du, die Wahrscheinlichkeit für einen Unfall, dass etwas schiefgeht – wie du schon sagtest, das Notfallset. Was, wenn die eine Person, die das Notfallset kennt, diejenige ist, die es gerade nicht dabei hat? Es gibt einfach diese Schwierigkeit durch die Anzahl. Hat sich das währenddessen als Problem herausgestellt?

[01:37:07] Es sieht nicht danach aus, aber ich frage mich nur.

[01:37:10] **Richard Barber:** Ich denke, in dem Maße, in dem wir so gut wie zwei Buddy-Paare waren, plus dann war Scott irgendwie Andy und ich, in gewisser Weise war das meine Wahrnehmung. Also ist das so eine Art...

[01:37:23] **Gavin McClurg:** zwei Paare. Es waren ihr drei und die beiden. Ja, das war es.

[01:37:26] **Richard Barber:** sozusagen zwei Paare mit Scott. Die waren auch dabei, war meine Sichtweise. Ich weiß nicht, ob ihr dem zustimmt, Leute. Das ist nun ja, aber ich denke einfach nur

[01:37:35] **Scott Baker:** Um Gavins Punkt zu kommen, eigentlich im Gegenteil: Ich denke, wir fünf als Gruppe hatten alle valide Beiträge. Jeder hatte seinen Teil in der Organisation und der Vorbereitung, ihr wisst schon, die Ausrüstungslisten und all das. Aus meiner Perspektive war das als Gruppe von fünf Personen sehr viel einfacher. Was das Fliegen angeht, ich meine, wir haben uns darauf geeinigt, uns immer in zwei oder dreier Gruppen aufzuteilen, und

wir haben uns darauf geeinigt, uns immer in zwei Paaren aufzuteilen. Und dann konnte der Dritte wählen.

[01:38:20] **Gavin McClurg:** Wir wären am Ende immer

[01:38:21] **Scott Baker:** am Ende, am Ende, am Ende, am Ende, am Ende, am Ende, am Ende, am Ende, am Ende

[01:38:32] **Richard Barber:** sechs Monate vor der Abreise. Und für mich ist es vor der Abreise ziemlich eine Sache mit dem Alkohol. Ich mag Alkohol vor der Abreise nicht wirklich. Ich liebe ihn.

[01:38:52] Als Andy und Scott geraucht haben, war ich nicht glücklich. Das war also ein Problem. Für mich war das einfach etwas, mit dem ich nicht sehr zufrieden war. Aber wir hatten das vorher nicht vereinbart. Und weil wir es vorher nicht vereinbart hatten, konnte ich nicht sagen: Nein, raucht nicht. Aber das war etwas, von dem ich fand, dass wir es hätten tun sollen. Dann das Nächste: offensichtlich nicht zum Opfer werden und dann realistisch mit seinen Verletzungen und Symptomen umgehen. Das ist super wichtig. Und eine der seltsamen Sachen ist, vorher mit Garmin und Global Rescue zu sprechen. Garmin fing an anzurufen...

[01:39:31] die Angehörigen, bevor sie sich überhaupt bei Global Rescue gemeldet haben. Ich habe keine Ahnung, warum die das gemacht haben. Und das haben sie auch gemacht, als ich letztes Jahr einen Kumpel aus Nepal gerettet habe.

[01:39:42] Sie haben mit den Familien der Opfer gesprochen, bevor sie sich an die Versicherungsgesellschaft gewandt haben. Und ich dachte mir, warum machen die das? Konzentriert euch doch einfach auf die Evakuierung. Das Letzte, was die Leute wissen müssen, ist die Vergangenheit. „Übrigens hat Ihr Mann einen Herzinfarkt und steckt mitten im Nirgendwo fest.“ Was sie hören wollen, ist, dass Ihr Mann evakuiert wird. Das wäre viel hilfreicher. Moment, das ist Garmin.

[01:40:07] **Gavin McClurg:** das gemacht? Ja. Heilige Scheiße. Ich muss mit ihnen sprechen. Ich habe gerade heute Morgen mit Garmin gesprochen. Ich werde sie informieren. Ich würde mich freuen, wenn du mit ihnen sprechen würdest

[01:40:15] **Richard Barber:** mit ihnen.

[01:40:15] **Gavin McClurg:** So triage macht man nicht so.

[01:40:16] **Richard Barber:** Das ist verrückt. Einfach irre. Und, wissen Sie, dann gab es diesen ganzen Prozess, der durchlief, und dann geht es an Global Rescue und was auch immer noch folgt. Und das war zumindest das, was wir verstanden haben, dass passiert ist. Und es scheint definitiv das zu sein, was bei den zwei Vorfällen passiert ist, an denen ich beteiligt war. Ja. Wow. Interessant. Also

[01:40:34] **Scott Baker:** Garmin rief Andy an,

[01:40:39] Andy, sein Knopf wurde gedrückt. Garmin hat Andys Frau angerufen. Sie hatte kein Signal. Sie haben dann die nächste Person in der Kette angerufen, Andys Sohn.

[01:40:50] wer ihnen die Nummer meiner Frau gegeben hat. Sie haben meine Frau angerufen und konnten nur sagen, dass jemand einen Herzinfarkt hatte. Sie haben also nicht wirklich... alles, was sie getan haben, war ein wenig Panik bei allen zu verbreiten. Okay. Jetzt

[01:41:06] **Gavin McClurg:** Ich denke darüber nach. Okay. Also wir geben an, wen man im Notfall kontaktieren soll. Und das ist offensichtlich das, was sie tun. Ihr Protokoll ist also, wenn man den SOS-Knopf drückt, haben sie die zwei Notfallnummern, die primäre und die sekundäre, und das muss einfach ihr Protokoll sein, das automatisch zu tun. Das ist interessant. Nicht die

[01:41:30] **Richard Barber:** einer, in dem deine Notizen sagten: „Cool, hier sind meine Versicherungsdaten. Hier ist die Versicherungsnummer.“

[01:41:36] **Gavin McClurg:** Oh je, das wäre eine große Sache zu klären. Weil, ja, so haben die das aufgebaut. Aber das ist interessant, Gott, das ist aber ihr Protokoll. Das ist eine interessante Sache.

[01:41:48] **Scott Baker:** Und das habe ich gestern tatsächlich zu Bob gesagt, ich meinte, es könnte sein, dass das ihr Protokoll ist, weil sie den nächsten nächsten Angehörigen brauchen, die aufgeführte Person, weil sie mit jemandem sprechen müssen, der Entscheidungen treffen kann. Und das wäre normalerweise deine zweite aufgeführte Person. Diese

[01:42:08] **Gavin McClurg:** ist ein faszinierendes Thema. Es wäre

[01:42:11] **Scott Baker:** das wäre meine Interpretation, warum sie immer die nächsten Angehörigen anrufen. Ja. Das machen sie auch im medizinischen Bereich, bei Standardverfahren oder anderen medizinischen Dingen. Wenn man zum Beispiel auf dem Operationstisch plötzlich keine Vitalfunktionen mehr hat, ist das Erste, was sie tun, die nächsten Angehörigen anrufen und mit ihnen Gespräche beginnen. Aber wie Bob sagt, wäre es vorzuziehen, dass sie zuerst die Versicherungsleute anrufen. Und wissen Sie, dass sie die Rettungsseite angehen, bevor sie alle alarmieren. Also

[01:42:42] **Gavin McClurg:** Ich denke, es gibt hier zwei wirklich gute Punkte für uns alle und für die Zuhörer. Das Erste – und das ist auch die Art, wie Richard, wie du und ich uns zuerst vernetzt haben – ist das Erste, worüber wir uns als Community Gedanken machen sollten: Wer sind die zwei Personen, die wir dort hinterlegen wollen? Weißt du, im Moment habe ich meine Frau als primäre Kontaktperson. Nachdem ich diese Geschichte gehört habe, ist sie die letzte Person, die ich wissen lassen möchte, wenn etwas Schlimmes passiert. Ich möchte meinen Kumpel Nate Scales, der Sanitäter und Pilot ist. Er weiß alles über mich. Er kennt meine Risikotoleranz und er weiß, wie man sofort handelt. Und er war Teil des gesamten Kiwi-Vorfalles hier. Weißt du, man will Leute wie ihn wissen lassen, dass etwas passiert ist, damit sie es einordnen können – weißt du, als ich hier vor der letzten X-Alps meinen Rettungsschirm geworfen habe, war das die Person, die ich kontaktiert habe.

[01:43:29] Also müssen wir uns als Community vielleicht überlegen: Okay, wen setzen wir als primäre und sekundäre Kontaktperson ein? Zweitens werde ich Garmin anrufen und ihnen dieses Feedback geben. Aber ich glaube nicht, dass sich das ändern wird. Ich denke, das ist wahrscheinlich ihr Protokoll in den höheren Ebenen. Das ist wahrscheinlich eine rechtliche Sache oder so, aber es ist interessant. Ich meine, das Erste, was sie offensichtlich tun sollten – und ich denke, das tun sie auch –, ist, dass der Anruf bei Garmin nicht die Rettung auslöst. Es ist die IERCC. Der Anruf geht zu ihnen, sie übernehmen dann. Es ist also wahrscheinlich für sie einfach das Protokoll. Sie folgen einfach den ABCs.

[01:44:03] **Richard Barber:** Ja. Eine der anderen Erkenntnisse daraus war eigentlich, dass wir besser dran gewesen wären, wenn wir einfach Jasmine Tour kontaktiert hätten, die dann sofort das Militär informiert hätten, damit sie einen Hubschrauber schicken können. Ja, das wäre tatsächlich viel effektiver gewesen als alles andere. Also ist das...

[01:44:25] **Gavin McClurg:** ein guter Punkt. Ich möchte hier kurz innehalten, wisst ihr, bei diesen Rettungen – wir hatten hier vor ein paar Jahren in Sun Valley einen Vorfall, bei dem ein Kumpel hart abgestürzt ist und sich das Bein gebrochen hat. Und, wisst ihr, wir waren an dem Tag zu 15 in der Luft, aber ein paar wussten, dass das passiert ist, und wir sind gelandet und haben unsere eigene Rettung organisiert. Ich meine, genau auf diesem Vorfall basiert der Artikel auf der Website, der in die Versicherung und das Ganze eingeht, denn wenn wir einfach nur den SOS-Knopf gedrückt und auf die Standardbehörden vertraut hätten, um diesen Typen zu retten, wäre es beim Kiwi dasselbe gewesen. Unsere Community ist viel besser ausgestattet. Die Gleitschirmflieger-Community, die Flieger-Community im Allgemeinen, ist viel besser ausgestattet als wenn man es auslagert.

[01:45:16] Wir haben die Fähigkeiten. Wir waren alle schon mal in so einer Situation. Wir haben die Kontakte. Wir können das innerhalb unserer eigenen Community viel, viel, viel schneller erledigen. Das ist also etwas, das – je nachdem, wo man sich befindet – meistens über den SOS-Notruf läuft. Wenn Zweifel bestehen, dann gibt es keine Zweifel, aber je nachdem, wo man ist, kann man die Rettung sehr wohl selbst organisieren und abwickeln, besonders wenn eine Suche involviert ist, und das viel schneller über die eigene Community. Das ist ein guter Punkt.

[01:45:46] **Richard Barber:** Ja. Und damit also eng verknüpft ist, dass ich nach ein paar Geschichten in meinen Notizen meine Kreditkartennummer stehen habe. Also, im Zweifel einfach einen Hubschrauber rufen, ich kümmere mich später darum. Hier ist meine Kreditkarte. Das Problem dabei ist, dass die diese Notizen anscheinend gar nicht lesen. Das scheint das Letzte zu sein, was passiert. Und ich habe jetzt auch noch einen Bitly-Link dazu verknüpft, der zu einer Google-Tabelle mit nützlichen Kontakten führt – das ist einfach meine Art zu versuchen sicherzustellen, dass das auch wirklich klappt.

[01:46:28] Es ist nur – es funktioniert nur, wenn es die richtige Person erreicht. Und ihr wisst, in Südafrika kenne ich Leute, die den Notruf drücken und es hat nicht funktioniert. Ich kenne Leute, die die falschen Personen kontaktiert haben, und weil es in verschiedenen Regionen verschiedene Leute sind – ob Garmin oder das IRC oder wer auch immer – kommt es dann zur richtigen Person? Also, wenn ich jetzt dorthin gehe, habe ich die lokalen Nummern. Es ist so, als hieße es: Hier sind die Hubschrauber-Nummern, aber sollte ich die eigentlich in meine Notfallkontakte aufnehmen? Ich weiß es nicht. Und wenn ihr der Community damit helfen könnt, wäre das etwas episch Nützliches. Und das wäre, ich denke, Gavin, du bist...

[01:47:07] **Scott Baker:** wie, wir haben das Richtige gemacht

[01:47:08] **Richard Barber:** Sache. Deine

[01:47:08] **Scott Baker:** dein Punkt ist eigentlich, dass die erste Kontaktperson, besonders für eine Reise wie diese, ein vertrauenswürdiger Freund sein sollte, der bereits eine kurze Einweisung erhalten hat, in der es heißt: Wenn du diesen Anruf erhältst, bitte, wirst du diese Anweisungen entsprechend ausführen? Ja, ich meine, ich, ich, ich,

[01:47:33] **Gavin McClurg:** Ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich,

[01:47:46] Ich, ich,

[01:47:50] Ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich,

[01:48:02] Ich, ich,

[01:48:11] Ich, ich,

[01:48:13] Ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, ich, irgendwas, aber sie würde meinen Kumpel Nate anrufen. Aber ich, also denke ich, das Erste, woran sie denken würde, ist: Ich muss Nate anrufen, weißt du, er wüsste, wie man damit umgeht. Also denke ich,

[01:48:28] **Scott Baker:** meine Frau hat genau dasselbe gemacht. Sie hat meinen Kumpel Aiden angerufen, der zu diesem Zeitpunkt gerade die Frontseite vom Table Mountain hinuntergesegelt ist. Natürlich. Ja. Ja. Das ist das Risiko. Also,

[01:48:40] Er hat auf das Telefon geschaut und dachte sich: Sonia ruft mich normalerweise nicht an. Da muss ein Problem sein. Und er hat abgenommen. Ja. Und sich darum gekümmert. Ich schätze, das ist einfach wichtig.

[01:48:49] **Gavin McClurg:** Es ist wichtig für uns als Gemeinschaft zu wissen. Okay. Hey, Garmin wird zuerst anrufen und dann zweitens deine primäre und sekundäre Kontaktperson. Wen willst du das sein lassen? Das muss nicht deine Frau sein. Es kann sie sein, aber es könnte auch jemand sein, der, du weißt schon, regelmäßig mit solchen Vorfällen zu tun hat. Könnte es sein...

[01:49:08] **Richard Barber:** die Versicherungsgesellschaft? Das wäre meine Frage an sie. Sollten wir unsere Versicherungsgesellschaft dort angeben oder sollten wir tatsächlich Global Rescue dort eintragen?

[01:49:16] **Gavin McClurg:** Ja. Vielleicht, vielleicht Global Rescue, aber dann willst du ja deine Policennummer und all das haben, das ist eine wirklich gute Frage, weil es meiner Erfahrung nach ganz darauf ankommt, mit wem du am anderen Ende der Leitung landest. Das Protokoll, die ganz, ganz wichtige Sache, die ihr euch sicher aus der Perspektive der Versicherung, also der Rückerstattung, anlernt, ist, wenn ein Vorfall passiert. Ich habe jetzt ein einseitiges Dokument, auf das wir zugreifen können. Ich werde das gleich bekommen und wir werden es in Kürze an alle hier verteilen, wegen solcher Dinge. Es muss eher um die Triage gehen, aber das einseitige Dokument besagt im Grunde: Ein Kumpel geht um, etwas ist passiert. Die Versicherung muss es so schnell wie möglich wissen, sie müssen so schnell wie möglich benachrichtigt werden, ob dies die primäre oder sekundäre Versicherung sein soll.

[01:50:05] Darüber muss ich noch mal nachdenken. Ich weiß nicht. Das ist eine wirklich gute Frage, darüber habe ich noch nie nachgedacht. Aber sicher, ich denke, das ist eher eine Sache für deine Gruppe – also die Tabelle, die ihr erstellt habt und die alle Informationen über jeden enthält. Im Grunde wird es sehr riskant, wenn man anfängt, Hubschrauberflüge zu unternehmen und danach Vorfälle im Krankenhaus passieren, und das alles passiert, bevor ihr die

Versicherung kontaktiert habt. Je früher die wissen, was los ist, desto besser ist es für euch, die Kosten erstattet zu bekommen. Letztlich kommt es darauf an.

[01:50:47] **Richard Barber:** Ja. Ja. Aber ich frage mich nur, ob, wissen Sie, wenn Sie die Police haben, weil Sie all diese Details im Verwaltungsbereich haben, aber ob das bedeutet, dass sie die ersten Leute sind, die sie kontaktieren.

[01:50:58] **Gavin McClurg:** Das ist eine gute Frage. Ich weiß es einfach nicht. Ich weiß nicht, ob man sie in so eine Angelegenheit einbeziehen möchte, weil es um Versicherungen geht. Da bin ich immer etwas vorsichtig, aber das ist eine super Frage, auf die ich eine bessere Antwort finden muss.

[01:51:10] **Richard Barber:** Cool. Und ich denke, das ist wirklich, wissen Sie, wir haben, es ist auch einfach nur, diese Schlüsselinformation darin zu haben, nämlich den Sturz aus der...

[01:51:25] der Sturz aus der Höhe, aus dem Gleitschirmpiloten stürzen, damit sie wissen, dass es um Stürze aus der Höhe von Gleitschirmpiloten geht. Nur damit wir das haben.

[01:51:35] **Gavin McClurg:** Ja. Wisst ihr, das steht in meinen Notizen: Ich bin ein Gleitschirmpilot, und die Chance auf eine Rückenmarksverletzung ist hoch. Ich denke, das ist wichtig, damit sie das wissen. Also, Leute, großartige Sache. Ich bin froh, dass alle noch befreundet sind. Und obwohl es so aussieht, als würden da über den Teich bald mal die Fäuste fliegen, bin ich froh, dass ihr alle zurückgekommen seid – ein tolles Ende für eine ziemlich beängstigende Situation. Andy, ich freue mich zu hören, dass du weiterhin in den Bergen unterwegs sein wirst. Die Welt hat das verdient. Und ihr seid alle klasse. Ich freue mich darauf, mit Pierre und Jeremy zu sprechen, besonders mit Pierre über seine X-Alps-Kampagnen und andere Dinge. Danke also für die Vorschläge dazu, aber Scott, werd schnell wieder gesund.

[01:52:25] Es sieht so aus, als wärst du viel mehr verletzt als Andy. Ihr seht ja den kleinen Roller, auf dem Scott herumfährt, und seinen Handgelenk. Also, gute Besserung, mein Freund, und für die Zukunft auch. Aber danke, dass du deine Geschichte und all diese großartigen Lehren mit uns geteilt hast. Und danke, dass ihr euch die Zeit genommen habt, Leute. Ich schätze das sehr.

[01:52:46] **Richard Barber:** Danke, Andy. Danke, Gavin. Danke, Andy. Und ich werde im November und Dezember mit ihnen fliegen gehen. Also, wir sind immer noch befreundet. Ich bin mir sicher, dass ich mir von Scott einen toten Arm holen könnte, aber das ist okay. Bob verdient immer ein bisschen Tritt.

[01:53:03] **Gavin McClurg:** Vielen Dank, Gavin. Danke schön. Danke, Leute. Ich weiß das zu schätzen. Vielen Dank.

[01:53:13] Wenn du CloudBase Mayhem wertvoll findest, kannst du uns auf viele verschiedene Arten unterstützen. Du kannst uns auf iTunes oder Stitcher oder wo auch immer du deinen Podcast hörst eine Bewertung geben – das hilft enorm und verbreitet die Mundpropaganda. Du kannst darüber auf deiner eigenen Website bloggen oder es in den sozialen Medien teilen. Du kannst darüber reden, wenn du mit deinen Freunden unterwegs bist. Ich weiß, dass so viele interessante Gespräche auf diese Weise entstanden sind. Und natürlich kannst du uns finanziell unterstützen. Diese Show kostet viel Zeit, viel Schnitt, viel Speicherplatz, Musik und all die anderen Kosten hinter den Kulissen. Wenn du uns also finanziell unterstützen kannst, haben wir bisher nur um einen Dollar pro Folge gebeten. Das kannst du über eine einmalige Spende via PayPal machen oder du richtest einen Abonnement-Service ein, der dich für jede veröffentlichte Folge belastet. Wir bringen alle zwei Wochen eine neue Folge heraus. Wenn du also einen Dollar pro Folge und alle zwei Wochen zahlst, wären das etwa 25 Dollar im Jahr.

[01:54:00] Das ist also viel billiger als ein Magazin-Abo. Und es macht all das möglich. Ich möchte diese Show nicht durch Werbung oder Sponsoren finanzieren. Das wird uns ziemlich häufig gefragt, aber aus vielen verschiedenen Gründen, die ich in der Show schon oft erwähnt habe, möchte ich das nicht tun. Ich möchte keine Show haben, die nicht gut ist. Wenn ihr uns also finanziell unterstützen könnt, dann das Zeug am Anfang der Show. Und ich möchte auch, dass ihr wisst, dass dies authentische Gespräche mit echten Menschen sind. Das sind nur unsere Meinungen, aber unsere Meinungen werden nicht durch Sponsoren oder Werbegelder verzerrt. Ich halte das für ein ziemlich toxisches Geschäftsmodell. Ich hoffe, das gefällt euch. Ihr könnt uns unterstützen. Wenn ihr auf cloudbasedmayhem.com geht, findet ihr die Möglichkeiten zur Unterstützung. Ihr könnt es über patreon.com/cloudbasedmayhem machen. Wenn ihr

ein wiederkehrendes Abonnement wollt, könnt ihr das auch direkt über die Website tun. Wir haben versucht, es wirklich einfach zu machen. Und das wird euch helfen.

[01:54:45] Wenn ihr uns also finanziell unterstützen wollt, könnt ihr das über die Website tun. Wir geben euch Zugriff auf alle Bonusinhalte, den kleinen Videocast, den wir machen, und zusätzliche kleine Anekdoten, die wir in Gesprächen finden, die nicht in die Hauptshow kommen, von denen wir aber finden, dass ihr sie hören solltet. Wir stellen nichts davon hinter eine Paywall. Wenn ihr es euch nicht leisten könnt, uns zu unterstützen, lasst es mich einfach wissen und ich richte euch ein Konto ein. Natürlich wird das lebenslang sein. 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 Cloudbasedmayhem-Merchandise, T-Shirts oder Hüte oder irgendetwas gekauft haben, sollten bereits eingerichtet sein, ein Konto haben und jetzt auf all diese Bonusinhalte zugreifen können. Vielen Dank fürs Zuhören. Ich schätze eure Unterstützung wirklich sehr. Und wir sehen uns in der nächsten Folge. Danke.

[01:55:45] Danke.