

The Most Important Flight

Cloudbase Mayhem Podcast 212 — Marcus King

Published	2024-01-25
Episode page	https://www.cloudbasemayhem.com/212-the-most-important-flight-with-marcus-king/
Duration	01:18:12
Speakers	Gavin McClurg, Marcus King
Languages	English (en) · Français (fr) · Deutsch (de)
Audio	0212-the-most-important-flight-with-marcus-king.mp3
Transcription	faster-whisper large-v3, language en
Diarization	pyannote/speaker-diarization-3.1
Translation	gemma-4-12b-it-qat-q4_0.gguf
Dictionary	42 correction(s) applied

Contents

English	2
Show notes	2
Transcript	2
Français	19
Show notes	19
Transcript	19
Deutsch	37
Show notes	37
Transcript	37

English

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

Show notes

Marcus King has been flying pretty much full time since 1991. He spent many years with the early Ozone team and has been on the design team with Cross Country Magazine for ages. All those gear and wing reviews you see in the magazine (and a TON of the photos!) are compliments of Marcus. In this chat Marcus shares his background in paragliding, his work in the industry, the rise of the sports class competitions, his involvement in the Red Bull X-Alps, and his passion for flying in the French Alps. And then we switch to a very unfortunate totally benign day back in September when Marcus hit the ground hard. Marcus shares his experience of the accident, the rescue operation, and the injuries he sustained and of course the 20-20 hindsight that are always a part of the forensics of making mistakes.

The post #212 The Most Important Flight with Marcus King first appeared on CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Transcription by CastingWords

[00:00:31] Transcription by CastingWords

[00:01:02] Transcription by CastingWords

[00:01:30] Transcription by CastingWords

[00:02:00] Transcription by CastingWords

[00:02:40] Transcription by CastingWords

[00:03:06] Transcription by CastingWords

[00:03:32] Transcription by CastingWords

[00:04:00] Transcription by CastingWords

[00:04:32] Transcription by CastingWords

[00:05:01] **Marcus King:** Transcription by CastingWords

[00:05:30] Transcription by CastingWords on a climbing tour in Chamonix we'd passed through Chamonix and I'd seen these gliders coming off the Breville but didn't know anything about it and that was probably a year or two before I saw this advert and went why not all my all my mates had gone climbing in Scotland but I had to be around to do to be on call for the company I was working for so it was kind of a bit of a loose end and then saw this advert and thought yeah why not give it a go and I had I was really lucky I had four days of beautiful weather which is quite uncommon in Breville yeah right and you know it was able to fly by the end of it so and the bug had bitten almost straight away what

[00:06:12] **Gavin McClurg:** did that instruction look like back in 91 here's this thing go yeah

[00:06:17] **Marcus King:** kind of I think we were on airwave magics and other such things so the glide angle of a brick

[00:06:28] and we were just on sloping hills so you could kind of just run down the hill you might get a bit off the ground and kind of wobble your way down and then land touchdown again I mean there was no school building or anything like that the instructor Dave Solem was my instructor turned up in his Land Rover we're back in the car park we drove up the hill and that was it I spent the day on the hill did

[00:06:50] **Gavin McClurg:** you did you have any hang background or do you start right off with PG I

[00:06:55] **Marcus King:** started straight away

[00:06:59] We've come from clay I've been to climbing a bit I went to University in North Wales which is a bit of the home of We're kind of the home We're climbing at the time We actually met Bob Jew We

[00:07:15] We We We We We We We We We

[00:07:21] **Gavin McClurg:** We We We We We We We

[00:07:25] We We We We

[00:07:28] We pilots, Roy Haggard and Tom Pagini and John Heine and those guys. And I'll be going out to California here soon to talk to them. But that documentary of the kind of the beginning of hang gliding is amazing. And the footage they have of exactly what you're talking about in the, but this was the early seventies, you know, when they're just hucking it with these crazy contraptions and, and, you know, they'll fly 10 seconds or 15 seconds and just, you know, monumentally stoked and can't wait for the next one. And it's pretty remarkable.

[00:08:05] **Marcus King:** Yeah. I mean, when I started paragliding, I passed my license in Britain, went to the local club, which was the Haven hang gliding, paragliding Haven hang gliding club, as it was then, I guess. And I turned up, there was two paraglider, three paraglider paragliders. And a room full of hang glider pilots. So hang gliding was, you know, the thing that everybody did at that time.

[00:08:31] **Gavin McClurg:** Right. Right. Sure.

[00:08:34] Fast forward a little bit. Then where

[00:08:37] **Marcus King:** did it go?

[00:08:39] So I kind of, I met through doing the British nationals and other comps. I met Mike Kavanagh and when they set up Ozone. I spoke to him about a job there. And in the early two thousands, I ended up moving out to France with him. Well, not with him. To Ozone. To come and work for Ozone as their marketing person, doing the website, doing adverts, doing manuals. But back then there was only five, five of us, five or six of us. We were in a very small office and all the gliders came to the office to be then distributed. So it wasn't. It wasn't just doing my work. It was packing boxes.

[00:09:24] It was going out on the hill with David and Robbie, who were the test pilots at the time, helping test the bigger sizes a bit. So it was kind of, you did a bit of everything. It was really nice sort of family scene. I had a real family feel about the company and we all worked together and we played together.

[00:09:47] So that's what brought me to France. And then.

[00:09:52] I'd done.

[00:09:54] I, when I was back before that in Britain, when I was part of the club scene, I'd done the newsletter for the club. And so when I was in France and I got to meet Bob Dury, who then became the editor of Cross Country, he then asked me to join him to help with Cross Country. So I ended up moving from Ozone to become Cross Country and doing the design and layout of the magazine. But you were able to stay in

[00:10:24] **Gavin McClurg:** France to do that.

[00:10:25] **Marcus King:** Yeah. Yeah. So Bob was that we both lived in the same village. We're both in a village just behind Gordon, which is fairly well-known flying site. It's where Ozone test team test all the time and BGD are in the same area. And I think SUP Air also here. It's all part of the SUP Air test team are here. Okay. So it's a well-known flying area.

[00:10:49] **Gavin McClurg:** Yeah. I mean, he fly. I pretty much every day. Don't you? You

[00:10:54] **Marcus King:** can do. Yeah. Yeah. It's a bit more, bit more challenging in recent years with climate change, changing the winds a bit. Hmm. Definitely. When we first moved here, you'd expect 300 days a year. Oh, amazing. According to Bruce.

[00:11:09] **Gavin McClurg:** Yeah. And you, were you back then, were you also testing gliders or were you more marketing? Cause I know now you do a lot of testing and gliders.

[00:11:19] **Marcus King:** Uh, I was more. For Ozone, I was more marketing. Okay. I did get asked to test, not for, um, not for a safety point of view. So I didn't do the EN test staff line, but I did testing of the biggest sizes to see how they felt. See if they were in line with what the guys were saying for the smaller sizes. So we got involved a bit in that, but not, not proper test flying, not like not the sort of test line that Russ and. Yeah. Honor and do now, which is. Yeah. The safety tests and the. What?

[00:11:52] **Gavin McClurg:** Sure. Sure. Sure. And what was, what was your own kind of path or journey? Uh, I was thinking Jim Mallinson when I say journey, he said that's one of his least favorite words. Uh, but what, what was your, I understand you flew world cups for a while. Uh, you know, where has your passion kind of led you with the flying aspect thing? It sounds like mostly it's been marketing in terms of the work, but, uh, yeah, I know you're a very keen pilot. You. You spend a lot of time in the air.

[00:12:21] **Marcus King:** Yeah. So I started flying when I first flew, there weren't so many of us flying. So, I mean, I remember the first year of flying, I flew about 11 kilometers, I think on one flight and it was in the top 10 of the British league. I was in the top 10 of the British league. So it was very easy to get, find yourself quite highly placed. So I ended up doing the nationals, the British nationals. Oh, and then from that doing the world cup, not overly successfully. Hmm. So I found myself in this bigger pool of very good pilots from Europe and realized I didn't have the skills level that I necessarily needed, but it was fun. It was a learning process.

[00:13:07] So, and yeah, so I kept doing national level competitions, I guess. I never had amazing success. I'm not a brilliant pilot. I don't think. I enjoyed it and it taught me a huge amount. So it was a great learning process for cross country flying. Yeah. I think that's probably more of a passion. I, I like flying, flying through the mountains. So here we're lucky. We've got some great routes from the back door. Yeah. You can walk out the back door and take off and go north. And that takes you to some very nice mountains.

[00:13:42] **Gavin McClurg:** Yeah. The, the Maritimes are one of my favorite places on earth. It's just, uh, you know, I only got. To really hang out there very much for the, either the training of the races or the, or the races, but it's, uh, I always say I should spend more time down there. They're, they're just magnificent. You know, they're incredible for bivvy there. I did a, one of my favorite trips in all those years of training. I think it was for the first one in 2015, I started in Chamonix at the Bravant and hiked up the Bravant and, and had my bivvy kit and just flew down the Maritimes and got to, I don't know. 30, 40 K of, of the med and, you know, it's just incredible. You're in, you're, you're right on the, the border of France and Italy.

[00:14:29] And, and yet you feel like you kind of have it all yourself. It's a pretty amazing area.

[00:14:34] **Marcus King:** I mean, there's a lot

[00:14:36] **Gavin McClurg:** of terrain, a lot of terrain, a lot of big terrain and people haven't been in there. You don't realize it. It's big stuff.

[00:14:43] **Marcus King:** Yeah. Cause it's the main chain coming to the sea. So, yeah. And yeah, Tim Pantry has made some great videos, highlight some of the possibilities and, and flying through the air crown and stuff. And I remember when I first did a lot of cross country fly with Bob Drury, we did some flights through the air crown early on, probably early two thousands. And I think we were some of the first people to fly through them. And it was just, I remember Bob saying it was, it's some of the most intense terrain that he's. And he's flown in the Himalayas and other places. So it

[00:15:23] **Gavin McClurg:** really is. Uh, help me with that. Um, Ebron, the, the, the fort above Lake Ebron, uh,

[00:15:33] a real famous flying site by the castle up there, the castle. Yeah. One of my first, I used to do these trips. I did a couple of trips with Toby Cologne with passion paragliding, where he would start in Annecy and end in Nice or start in Nice. And then in Annecy. So it was kind of a van version of the Maritimes part of the X-Alps, but you would just, you would just create a task given the day and you'd go as far as you could. And then we'd stay there and then start from there the next day. It was really neat. It was a cool way to learn that part of the world. And, uh, we, we, one day, uh, we

started it at St. Vincent and flew down to San Andre and it's only, what

[00:16:12] **Marcus King:** is that? A

[00:16:12] **Gavin McClurg:** hundred K. I think it's

[00:16:13] **Marcus King:** 50 K down to San Andre. Is it only 50 K? Yeah. It's kind of a big. I remember. I remember you tricked us. It's the north of San Vincent on the top of the ridges of Dormeuse and there's a big fort on the very top of the ridge. Yep. And that's our, one of the turn points that we normally use if we're doing triangles from here.

[00:16:31] **Gavin McClurg:** Okay. Yeah. I just remember that being so awesome. I mean, some of that terrain between there, it's just gray rock and spiky and, you know, it's very much kind of like my backyard, you know, it's just, whoa, where am I? You know, this doesn't seem like France. It's really, really magnificent.

[00:16:50] **Marcus King:** It's really stunning. It's really stunning. Big rock places.

[00:16:54] **Gavin McClurg:** And the Brits have, you often have your, one of your national events there in San Andre, right? I remember Russ Ogden saying that his, his two favorite place to places to fly a comp were Chelan here in Washington and, and San Andre. And San Andre is a pretty, pretty remarkable place to fly triangles.

[00:17:15] **Marcus King:** Yeah. There's lots of opportunity now. And I think the great thing about San Andre is in the past, it was, you, those people just flew the Dormews Ridge up to San Vincent back. But now people are flying out into the flatlands and big triangles out that way, out to Cistern and then back across to the top of the Dormews. So, I mean, Luke and Honorin and others have done some big flights from Col de Blen going out towards Cistern and out almost to the big Rhone Valley.

[00:17:46] **Gavin McClurg:** Yeah. And

[00:17:47] **Marcus King:** then back across and then down to create 300K triangles. It's very impressive. Yeah. That one,

[00:17:53] **Gavin McClurg:** what Baptiste did last year, that was that 350 or something. It's just,

[00:17:57] **Marcus King:** .

[00:17:59] Even for the normal pilot. Yeah. There's the opportunity to do 200K triangles around it. Yeah, sure. Because you just shorten some of those legs and you're still using the main furraferes, but you can. Right. To come back on and

[00:18:14] **Gavin McClurg:** stuff. Magnificent place to fly. We haven't crossed that. We

[00:18:17] **Marcus King:** haven't cracked

[00:18:17] **Gavin McClurg:** that code over here yet. We just, we don't, the train doesn't quite line up for us in that way. We, we climb awful fast. We get awful high, but we just have not figured out it's there. We know it's there, but we just haven't figured out how to do it. You know, you have those early starts where you guys can fly 50, 60K without making a turn, even at 830, you know, you just stick your wing tip on the terrain, keep going. It's pretty special.

[00:18:43] Okay. Switching to the mag. Yeah. And. And you, you know, you are the guy who does a lot of wing reports and wing testing. I would imagine that's tricky from a perspective of the magazine. You know, you want to be honest, but you also want to be, you know, you don't want to potentially ruin a relationship with a, with a manufacturer. How does that work in the back end? I think a lot of people are curious about that. You know, you want to put out a report that is. Accurate, but you know, gear reviews can often be swayed. How does that work?

[00:19:23] **Marcus King:** Yeah. I think we have to be very careful about what we say about wings as in, I don't think you can be overly negative because obviously manufacturers will not take kindly to that. It's not just because yeah, they're paying, they are paying us money for efforts, but we try to be totally truthful about reviews.

[00:19:46] We consider much more!!!!

[00:20:16] !!! For the lower class wings, you don't get that information because it's all subjective.

[00:20:23] Unless you're flying exactly the same harness and clothes even, you can't compare performance. If you talk to the guys at Ozone, they spend a lot of time trying to compare two wings together on glide, and it's really hard. Yeah. Yeah, it was interesting. The pilots and the harness, even the clothing, even if you've got a beard, can affect the glide.

[00:20:47] **Gavin McClurg:** Yeah, it's crazy. Just down at the Menarca in Valle, there were quite a few pilots flying the GR-5, the gen version of the submarine. It's so interesting because none of us really know how good it goes. I was flying the Drifter II, and I think the only one on that harness. We all kind of went, yeah, but we won't know for a year, really. You've got to put a lot of people on this thing and fly it around and see, you know, does it have an advantage on the sub? Is it a disadvantage? Can we even tell? You can do all the wind tunnel testing and everything else and get the numbers, but like you said, it's pretty hard, isn't it? It's got to be, from where you're sitting, it's got to be nearly impossible.

[00:21:34] It's also

[00:21:34] **Marcus King:** how usable that performance is, isn't it? Right. For a glider, definitely. Obviously, the harness is slightly different.

[00:21:43] And I think, yeah. Again, time gives you that information if it's used a lot in competitions. So I guess now with the sports class competitions, we're going to get that information for that level of glider as well. Sure. Whereas before, it was only really, we were only getting that for the top-end gliders. Now we're seeing the true performance of gliders.

[00:22:03] **Gavin McClurg:** The sports class thing, I've been meaning to do a show specifically on it. It's really exciting, isn't it? I mean, one of the things that I love, about sports like baseball and basketball and football is there's not really gear. It doesn't matter. I mean, unless the shoes, okay. I mean, maybe a pair of Air Jordans is a little bit better, but it's really down to the athlete. And this has been one of the, it's hard when you get into sports like skiing and paragliding, where the equipment is a really big deal. You know, Michaela Schiffrin, you know, she ships a container of skis everywhere she goes, and she's got a tuner just for her.

[00:22:48] He only does her skis. And so, you know, it's a, it's a marketable advantage. When you, when you have, when you're relying on equipment and our sport really relies on equipment. And so, you know, I've, I've often thought, wouldn't it be great if we were all flying the exact same thing? And then we could really see, you know, who is the best pilot, you know, then we would see that honor and still win. But, but probably exactly, but it's, it, it, the sports class is really cool because it's, it allows competition at not such a fierce end of the spectrum where you're not totally reliant on gear. It's exciting. I'm really glad that this is happening. It's a

[00:23:33] **Marcus King:** very exciting new way for the competitions. And I did a couple of the comps this year, last year, sorry. And it was really nice to be there. Yeah. Yeah. really really made me enthusiastic for competition flying again because i didn't have to be on the whizzy machine i could be on a fair you know relatively safe machine yes

[00:23:53] **Gavin McClurg:** i feel

[00:23:54] **Marcus King:** comfortable on it and they go good

[00:23:56] **Gavin McClurg:** uh you know we were just down there there were quite a few people on the on the arctic and the photon and you know the kind of the new enc two liners and you know they're they're you never see them take a hit you know they're they're incredibly uh robust in the air and and you know but they have that two-liner feel that we all love who fly two-liner control as well so and the two-liner control which is a big difference yeah which is a big difference you can feel it and and you can push them which is it's pretty neat

[00:24:32] **Marcus King:** i've really i flew the photon last year mainly and really enjoyed flying that like in italy at jambona and we can go on these long glides and you can use rear risers all the time to control the wing and you feel safe because you've got that control yeah you have that level of extra level of control that you then you had before on seas so yeah

[00:24:57] **Gavin McClurg:** i mean i remember back in in the this has been a long time but uh you know when i flew the arctic two you know enc back in the day you know it was just a mat you know at some point you're going to take a

huge hit at some point you're going to take a massive frontal and you had nothing to tell you that it was it was going to happen and you know these days now they just you don't see it happening they're they're they're very it's an exciting development i'm sure the technology is

[00:25:23] **Marcus King:** better and yeah the feels better so you you're reacting to it a lot more yeah

[00:25:28] **Gavin McClurg:** you can feel it you can feel what's happening with the air which is which is great i mean that's you know that's why two-liners are so exciting and i

[00:25:36] **Marcus King:** think the other thing about the sports class comps is they feel very supportive everybody is in there to help each other get the best out of it even the people are pushing to win but you know they're willing to pass information around all the time yeah and

[00:25:51] **Gavin McClurg:** that's special found it a

[00:25:53] **Marcus King:** really supportive environment a mentoring belt built in in a

[00:25:56] **Gavin McClurg:** sense yeah yeah that that's fantastic

[00:25:59] **Marcus King:** people blossoming in that environment yeah

[00:26:04] **Gavin McClurg:** yeah one of the things i've been really noticing in our scene in the u.s comp scene lately is that uh you know you can people are coming up through the ranks and and becoming very accomplished comp pilots way faster than and you know it used to be that you know 10 years before you'd fly an end or a CCC wing or you know a comp wing back in the day and it would it would just it would take longer uh to to get there it would take longer to learn how to do it and i think that's one of the things i've been really interested in is that how to perform with the best in the world. And, you know, with the, with the wings these days, and like you said, with the mentoring, you know, Nate made a comment, Nate scales, my neighbor, who's been in the game as long as you have.

[00:26:54] And he said, you know, you, you know, he was down in Valle and he was blown away by the scene now because it used to be competitive. You know, they used to throw beer bottles out the, at the, out of the window at each other's heads. And, you know, if you were on a firebird and, or, you know, there was that team versus the other team and, and it was, it was really competitive and it's obviously still competitive at the, at the world cup and, and people want to win, but it's, there's a lot of mentoring going on. There's a lot of, you know, people are really helping each other out and it's good to see. Yeah. As you said,

[00:27:30] **Marcus King:** pilots are accelerating through the process quite very quickly now. Very quickly. It's almost scary. It's just, wow. But it's. It's. But becoming good pilots as well. Exactly. Yeah. It's not like a shortcut.

[00:27:43] **Gavin McClurg:** I'm sure a lot of that's just the trust in the glider as well. You know, you just, you have this machine that's very different than what you guys were, were dealing with where, you know, you're just the whole object is to keep the thing open. You know, now it's, we don't have to worry about that nearly as much. Not really. We can press. That's

[00:28:00] **Marcus King:** what, like I said, with the reviews, it's, there aren't really bad gliders anymore. There aren't, it's just gliders have different flavors. They have different feel. And for me, the review is to try and express that so people can choose the wings that suit their style of flying. People, you know, people have a flavor. Yeah.

[00:28:20] **Gavin McClurg:** And. Before we get to your, your accident, and I want to spend most of the time of the show on that, because it's, it's, you know, you've had a pretty interesting few months, of course. And thankfully, I think we're heading towards a half. Happy ending, which is great. But before we get to that, you know, you have to put out a number of shows on the X-Ops. He's kind of, you know, a walk and fly down memory lane. And I'm done. I was all with athletes, but you and, and add, and Hugh over the years have been very involved with the Red Bull X-Ops. And I thought it'd be really fun to pause here for a second and get your take on. It could just be a singular story, you know, some crazy memory that you have.

[00:29:07] I mean, I don't know if you've heard from it, but you know, we're still a ways out from, from 25, but it's a, it's a subject that everybody knows who listens to the show knows I love so much, but it'd be interesting to get your take from the other side. Cause it was, it was quite different for me, obviously this time being on your side of the fence, seeing it from the journalism side of the fence. And it was, it was pretty wild watching those guys and girls. Amazing.

[00:29:33] **Marcus King:** And it's just every year, every time we get. They get faster and faster and you think, oh, they might not get around this year, but they do.

[00:29:41] **Gavin McClurg:** Yeah. Right.

[00:29:43] **Marcus King:** Yeah. It's, and it's been interesting how it's changed. I mean, I remember it must've been, yeah, it was the first time and Dav DeGaulle was in it and we were, we were in the Ozan office for trying to support him and Nicky, his then partner who was, you know, supporting him. And we were just like, none of the. Technology was really there. We didn't have all the weather forecasting. They do know. And it was just a case of ringing up, you know, the contacts of the company. Who's the distributor distributor in that area. Ring them up, get the information. But I remember Nicky going, I don't know where Dav is. He went over this hill and I haven't got a clue where he's gone now because it's hardly any tracking.

[00:30:29] It was really hard and just the technology wasn't there, but now you can follow them. You can watch them firmly in 3d. Yeah. On your screen. And it's yeah. That's sort of, it's really changed and we're getting a lot more access to what happens as watches as viewers, because every team has their own media people now. Yeah. So they're busy recording everything, putting it on their own social and it's so much more open and people say, I do hear a lot of people going, oh, it's more, more and more dangerous. It's getting more and more dangerous. It's. But I think actually what's happening now is. Yeah. It's a lot of people are seeing more of it. If you, I mean, I remember hearing Dab stories at the time and it was just as wild.

[00:31:14] Yeah. Yeah. Flying through storms, avoiding storms, getting tumbled. I mean, he told me about getting tumbled coming down through the valley and his reserve popped out. He might grab it, put it in his pocket and flew on. Of course, as you do. But nobody really knew about it at the time, but now that would be all over social media. Right. So I think. When people are going, I think the race is getting sketchier and sketchier. It's not, it's the same race. It's just, we can see it a lot more now.

[00:31:44] **Gavin McClurg:** Wow. That's an interesting, yeah. And it's interesting. I'm sure. You get to see

[00:31:47] **Marcus King:** every moment.

[00:31:49] **Gavin McClurg:** Yeah. It's, it's. Especially

[00:31:51] **Marcus King:** now you were there flying alongside it and that gives another element to it.

[00:31:56] **Gavin McClurg:** Yeah. And I've, you know, I've really upped my kit since then, you know, this time I just showed up and they went here, use this and it wasn't, it wasn't that it was bad. It just wasn't quite right. And it was. It was, it made it really hard to take off. And, you know, I had my own little X-Alps adventures because of the, because of the filming equipment. So I've, I've, I've now got really good gear and we had, you know, we had this live platform that Red Bull gave zoom, I think 48 hours before the prologue. So, I mean, we, we really didn't figure it out until the race was over. You know, we kind of had it figured out when I was dialing down over Neith Ellie over Ellie, you know, in a spiral dive, going to the raft. Yeah. I mean, that was. I mean, finally it works, you know, literally at the end of the race. So I think that's going to be really exciting.

[00:32:41] We might be able to tap into Starlink next time. And I think that'll be. The possibilities. Possibilities. Bigger and bigger,

[00:32:49] **Marcus King:** aren't they?

[00:32:50] **Gavin McClurg:** Yes, exactly. You know, there's just so many stories embedded in that race that never even come out. You know, there's just things that happen to every team, every race that are, you know, that would, that are, they're a book in themselves. I'm sure. Yeah. Everybody's got their own little tales. What's

[00:33:10] **Marcus King:** the, what's the,

[00:33:10] **Gavin McClurg:** when you think of the X ops, what's, what's the craziest thing you saw either personally or story you heard, you know, of all the years, that's a tough one. I'm putting you on the spot here, but is it, are there any that just, I remember one of my fondest and kind of head check memories I have is after the 2015 race, you know, we made it to Monaco that year is the only time I made it. And. Yeah. Had, you know, I had the, the van booked for the wrong return. I couldn't even go to the party. We drove all Bruce and I drove all night after we got to Monaco and we were just hammered and just so tired. And we got to the zoom office and Fuschel and Ed was there and, you know, big ad.

[00:33:55] And he, he gave me this look in this. Then he gave me this hug. That was just, I'm glad you're alive. You know, 2015 was a really windy year. And there were a lot of accidents that year and a lot of withdrawals, but, you know, he just kind of knew, he knew what I'd gone through and he gave me this look that was just, oh, cherish it forever. But it was, it was a real look of concern. And I was, you know, and I, I often read that in you guys, cause when you're embedded and you're hearing the stories and you're reporting on it and you're, and you're seeing the weather, uh, it's a little spooky. We

[00:34:30] **Marcus King:** get to know all the athletes there. Yeah. Yeah. Yeah. This, the, the brilliant thing about our sport is you can talk to anybody in the sport. Yeah. And everybody's approachable and it's, they're like your friends within about five minutes because we all share this thing in common. And so when we wander around at the start and we talk to people, we become friends with them there. We have a vested interest in them and we worry about them when we watch the show. What's the race going on? We're going ahead from our offices. We, we're worried about these people cause they're our friends. Yeah. Yeah. It's yeah. And I think that's something really special about our sport is that we, we get to mix with the best in the sport.

[00:35:20] It's like walk, you know, meeting people that are in the NBA or football, premier league footballers and you just walk and talk with them.

[00:35:29] **Gavin McClurg:** Right. Yeah. You want to talk to Chrigel? Go talk to him. Yeah. He's happy to talk to you. Every,

[00:35:33] **Marcus King:** every top, every, everybody in the ex-Alps has always got time. I know they have to come and talk to us because we're the magazine, but I generally feel that they all have time.

[00:35:46] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. That is special. That's really neat. And it's

[00:35:48] **Marcus King:** something special about our sport as well. Maybe walk onto Gordon, Russ is there. He'll talk to you.

[00:35:54] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. Yeah. That is really special. All right, bud. So what happened? What, uh. Uh, [00:36:02] on that fateful day.

[00:36:05] **Marcus King:** So I think it was, it's a story of complacency. I think it's kind of the end. It was the end of season. Yeah. Season of lots of flying. It was good flying and enjoying myself. And it was just another morning doing a hike and fly. I've been doing lots of hike and fly on our local hill and nothing special. Just a normal day. Walked up lovely conditions early in the morning. So nothing really happening. Took off, flew around a bit, using some gentle lift, flew along the hill a bit along the ridge and then came back, decided to try and get up in the cliffs.

[00:36:51] And, uh, I think it's taken me a while to work out probably what happened. And it is. Yeah. A bit of conjecture because I don't actually have a full recollection of what happened. We all got blanked out at the time. We're snippets. I can remember snippets, but that's it. Interesting. And I remember working a little bit lift in this corner in the cliff. And I've I followed it back over the sort of edge of the cliff onto the sloping slope behind.

[00:37:27] And I turned to try and keep it. We didn't keep it much longer. this little bubble lift and I think I just spanned the wing at that point mainly and looking back at it I think I'd been flying a normal big ENC two-liner earlier in the week which has quite long brake travel was used to that had been flying wings with fairly long brake travel a lot of the

time and flown the little mountain wing quite so much

[00:37:57] and it's brakes are set very short so I think I just went to turn tightly and just overdid it not in itself a problem I recognize the problem like you know we've spun gliders lots in testing and stuff and it's something I always do with gliders when I first get them is you know search for the spin and just take it to the spin point and do 180 degree spin and fly out and I think you know I think I've done a lot of things in the past and I think I've done a lot of things in the past and I think I've done a lot of things in the past and I think I've done a lot of things in the glider start to spin so I released and I remember the glider going out in front so I went to catch it the next thing I'm on the ground so I think I just pendulum into the hill because I hadn't left enough space you didn't have enough margin there okay yeah so I sort of yeah have that snippet of it being in front and then I have a then I'm then

[00:38:51] **Gavin McClurg:** you're on the ground

[00:38:52] **Marcus King:** then I'm on the ground hmm

[00:38:56] and then I have to think about rescue so with complacency again I hadn't really said what I was doing

[00:39:05] my partner my wife and was not there nobody really knew I was actually flying

[00:39:12] **Gavin McClurg:** hmm yeah you're just going out for a little quick hike it's

[00:39:15] **Marcus King:** fine I'm just going for a hike I'll be landing at the fields it's fine but one luckily one thing I've always been careful about is keeping my phone in a place where I could always reach it and it's just something drilled been drilled into me so luckily I was able to get my phone and call for help and uh I was very lucky that the local school were on site so our local instructor Cedric Boussard was teaching students he got told there was something happening he then got involved in the

[00:40:05] !!!!!!! He sent up his TI, ran up the hill to me, along with one of the students who happened to be a nurse in the fire brigade. So they were running up the hill. One of his other students had a drone. So he sent the drone up to find my exact position and guide these two guys into me. And at the same time, the helicopter was being called and that was on its way. So, and luckily, another good thing here in France is we do have these rescue helicopters. And here it's very close. It's at Nice.

[00:40:50] So it's not very far away. It's 10 minutes flight time away. And I was very lucky that it was available. So it came straight to me and it was with me in 20 minutes, I think. Did

[00:41:03] **Gavin McClurg:** they have to lift you out or could

[00:41:04] **Marcus King:** you land? They did have to lift me out. I don't remember the lift because...

[00:41:10] I remember them arriving. They dropped the two paramedics and they came and checked me over. I said, I think I've broken my pelvis. And I had some other small wounds. But they then, yeah, obviously checked me over, decided I had what my injuries were. And they said, right, we're going to have to lift you out. And at that point, they gave me gas and air and I passed out. Because they couldn't... I didn't get a stretcher in because I was just in a harness anyway. So it would have been fairly excruciating. I would have thought it was a broken pelvis to be just harnessed out. Did you just have a little string bikini harness or a

[00:41:49] **Gavin McClurg:** proper... Did you have some protection?

[00:41:51] **Marcus King:** I had an airbag on the bottom of it. I had a reserve as well. And another good thing that I had was a proper EN certified flying helmet. Did that take a pretty good hit to your head? I took a chunk out of the helmet. The helmet? Wow. And it was... That was something... We had been flying in climbing helmets, like, probably earlier in the same year, me and my wife. And one of the readers had complained because they were on some videos going, oh, you should really be flying EN and EN certified helmets. And we kind of went, yeah, you're right. And at that point, I went, actually, we're not even saving any weight. Yeah, right. You're not. Go compare the specs. And Ed was going, I think...

[00:42:37] As a magazine, we should be seen to be doing the proper thing. And I'm so glad he said that because, yeah, I took a whack to a rock somewhere along the way and my helmet took the brunt of it.

[00:42:52] **Gavin McClurg:** I'm glad you brought that up. We actually made that a... You know, that's been a mandatory thing in the X-Alps, which for a long time I didn't really understand. I mean, climbing helmets got to be... Or ski helmets got to be just as good, but they're not. They're not made for the same thing. No. And by a long stretch. And so, like you said, you know, the sub-air helmet, I think Ozone's got one now, too, that are... They're just as light. Yeah. That's what

[00:43:18] **Marcus King:** I was using was the sub-air pilot.

[00:43:20] **Gavin McClurg:** Yeah. The pilot. Yeah. Which is great. I mean, that's what I've been using for years.

[00:43:25] So, broken pelvis. What else?

[00:43:29] **Marcus King:** A broken vertebrae up in the thorax.

[00:43:35] Which was... I believe from the sort of hitting over, bending over under the impact. Okay. So, your body gets thrown forward and that movement is enough to break a vertebrae. And I think it was a couple of cracked ribs and usual stuff. And so, yeah, I was taken to hospital and was left in a coma for a day. Kept in a coma for a day. Oh. And then... So, you were in... So, once I passed out... They induced

[00:44:11] **Gavin McClurg:** you in a coma?

[00:44:12] **Marcus King:** So, once I'd had the gas and air, I passed out and I didn't come around for a whole day. So, they kept me under for the next day. Next 24 hours. They did that on purpose? Yeah. Because they wanted to stabilize me.

[00:44:24] **Gavin McClurg:** Ah, okay. Oh, wow. Okay. So, there was risk then of spinal cord injury.

[00:44:31] **Marcus King:** Yeah. They weren't sure at that point. Yeah. I mean, I remember... It's obvious. It's obviously one of the first things you check when you're lying on the hill. You're going, oh, yeah, I can move my feet. That's all right. But as they said to my wife, that's no guarantee because when they move you, they're doing... They're keeping you alive. That's all they care about. Sure. Right. That's the first thing is they're keeping you alive.

[00:44:55] **Gavin McClurg:** Yeah. So,

[00:44:56] **Marcus King:** if they have... Obviously, they will try their best to keep your spine straight and stuff, but they can't guarantee it. And they... Yeah. And with... Obviously, with the pelvic injury, there was lots of grinding going on down there as well. So, yeah. I was kept in the Cobra and then they operated... They did the first operation on the pelvis just to stabilize it. Okay. With two pins. And then they brought me out of the Cobra and I woke up in ICU on the ventilator and... Oh, come on. Yeah. Feed tube and stuff. Welcome back to the world. Which is kind of... Yeah. Scary. Yeah.

[00:45:37] **Gavin McClurg:** That's very scary. I

[00:45:38] **Marcus King:** think more scary for people watching. Like my... I've got two teenage sons who obviously came to see me and the look on their face, I won't forget for a long time.

[00:45:48] **Gavin McClurg:** Yeah. They're thinking, is dad going to be in a wheelchair? Is he going to be... Yeah. Oh, man. Scary stuff. And the vertebrae,

[00:45:57] **Marcus King:** did that require surgery? Luckily, that didn't. No. I had scans and they decided it didn't need surgery. So, was that a...

[00:46:06] **Gavin McClurg:** Forgive my lack of body knowledge here, but is that the... Was it a disc or was it the vertebra? It was a compression of

[00:46:15] **Marcus King:** the vertebrae.

[00:46:16] **Gavin McClurg:** Okay. Okay.

[00:46:18] **Marcus King:** According... Yeah. So, you're a little bit shorter. So,

[00:46:20] **Gavin McClurg:** the scan says

[00:46:20] **Marcus King:** it's a 50 % squashing of that vertebrae, but without any bulging. So, that's a good thing. There was no bulging into the... Okay. Okay. The central canal.

[00:46:32] **Gavin McClurg:** What did they do for that? Did they go in and do MRI? MRIs and just make sure there's no little pieces that can cut stuff? Yeah. So, I had

[00:46:39] **Marcus King:** MRI scans to check that that was all right. And that's when they decided they didn't need to do surgery on that. Okay. But... How long

[00:46:47] **Gavin McClurg:** were you in hospital?

[00:46:49] **Marcus King:** Well, I was in... So, I was taken to Nice Hospital, which is the local emergency hospital for our area.

[00:46:59] And that's where I had my... So, I was there in ICU. They then did the first operation. And a couple of days later, I had the main operation, which was to put in two big screws and a plate across the front of the pelvis with lots of little screws. So, I look like a Meccano set now.

[00:47:19] And they...

[00:47:21] So, I was there for probably 10 days. And then here, we are lucky we've got these rehabilitation centers. So, I got moved to one that's in grass, which is just... Basically, you can see Gordon. I'm not going to get any insight from it.

[00:47:38] And there, they can do physio. Yeah, they have lots of physios. And it's... You've got all the stuff you need to make your recovery, to get you back on your feet. For me, the biggest thing was I had to wait for the bones to heal before they could do too much. So, I had two months of not being able to go above 45 degrees inclination. So, basically flat on my back. Partly because of the vertebrae and partly because of the pelvis.

[00:48:04] **Gavin McClurg:** Oh, God. That's a long time to lay around.

[00:48:07] **Marcus King:** That was the hard part mentally. Just the waiting. And also... What did you

[00:48:13] **Gavin McClurg:** experience there? What were some of the...

[00:48:20] Did you latch on to any... I don't know. Did you start meditating? Did you read like crazy? Did you watch Netflix? What were you doing to help get you through that?

[00:48:29] **Marcus King:** I... Yeah, did a lot of reading. Did watch quite a bit of Netflix. I mean, I got... I got... Lots of good advice from some quite, you know, well-known pilots. Was straight... Messaging me lots. And like Tom Dodola, who had quite a big accident, I think, said, just take every day one day at a time. And that's so... Such good... Such good advice. Because it's really easy to go, oh, it's six weeks is my goal. I get six weeks and I'll be all right. And then you get to six weeks and the surgeon goes, actually, you need another two weeks. Two weeks. And you just drop. I had that in that they said, you get different information from the surgeons along the way. And they say, so it'll be six weeks for repair.

[00:49:14] And then you can start walking. And then you get to six weeks, they go, no, you need a bit more because your bones haven't consolidated enough. And when you've set that goal and it's taken away from you, it's such a huge mental drop. Yeah. Yeah. I don't mind admitting there were tears at those moments. Absolutely. They were quite bleak moments. But, you know, all the advice I was giving, people giving and taking one day at a time, and that's really helped. And I just kind of focused on working for each day. And then you go, oh, several weeks have gone now. Yeah. There's only a couple more weeks.

[00:49:50] **Gavin McClurg:** That day's done. Yeah, right. But not try

[00:49:52] **Marcus King:** to think too far ahead. And just do, for me, it was, you know, I was motivated to do what I could with the exercises I could. And the great thing is, because I was in this rehabilitation center with the physios there, even when I could only lie down, they would take me up on my stretcher bed into the physio room and I would do exercises with my lower legs and with my arms to build the strength there, just to keep everything moving, but without putting force on it. So it meant that when I finally got the go-ahead to stand up, I could move a lot quicker, I think. And the acceleration, once you could stand up,

[00:50:40] it was like one, in a couple of weeks, I went from not walking to walking with a hoist holding me up, to then walking with a big walker frame, to then walking with a normal frame, to walking with crutches, to walking without the crutches, all in the space of two weeks. And it just felt, that just felt really incredible.

[00:51:02] **Gavin McClurg:** Kind of like being 11 months again. Yeah. It sounds like. It's like you just suddenly go from the ground to the sky. Whoa, I'm doing it. Yeah. And it's probably just as exciting as it was back then.

[00:51:16] **Marcus King:** But you do these things and you kind of, I remember thinking paragliding and climbing are really good training for some of these recovery things, because a lot of it's the fear of the unknown. When you first take weight on your hips again, you're like, is it going to? What's it going to be like? Is it going to hurt? Is it going to break? Is it going to fall over? And I think for us as paraglider pilots, and I've come from a climbing background a bit, you do get used to taking those steps into the unknown a bit. And I think mentally we're conditioned a bit to be able to do that. So I think that helps with our recovery. And I definitely was able to draw on some of that and be a bit more mentally strong.

[00:52:05] Because we have that.

[00:52:08] **Gavin McClurg:** Was there guilt involved with your family, with your wife, with your kids? I know that Ed made a big point of when I was preparing for this to talk to you, that you're a full-on family man. You take your family very seriously. You spend a lot of time with them. I recently had a guest on who also had an accident, a towing accident. Dad Spencer, a friend of mine out here, he had a towing accident in Minnesota. And he talked about that, just this overwhelm. You feel you're not contributing to the family. You're not helping out with dinner. You're a patient. You're a baby. You're getting taken care of. Especially, I think men are not very good at this.

[00:52:55] We're not very good at being convalescent.

[00:52:59] **Marcus King:** Yeah. And I think you had to kind of almost mentally turn, some of your wanting to take control. You had to turn it off and sit back and let people do stuff for you. Because otherwise you'll get frustrated. You'll spend, it was, yeah. So much of it is in your head. And you have to sometimes take a step back and go, no, I have to let these people take over because they know what they're doing. They are caring for me. And it is hard, as you say, especially for, probably for men that are control freaks. Or I think most, a lot of paraglider pilots are control freaks as well. Yeah. Quite strong personalities and egos, even the quieter ones.

[00:53:46] And it's why we do this sport. It's part of why we do the sport, I think. But yeah, for guilt. Yeah. You obviously feel bad for the family. I mean, I'm so lucky that I've had a wife that's just, she is a pilot as well. So she understands that side.

[00:54:07] She's been a solid rock through the whole thing. She's been there all the way and supported me. And we've obviously, we've discussed flying again together. And she understands that flying is such an important part of our lives. You know, it's almost, it feels weird that I wouldn't not fly again.

[00:54:30] **Gavin McClurg:** I was going to say, is there, is there, have there been any of those conversations? Is there, you know, in any of the teary moments, has there been any, I'm not going to do this again? I did.

[00:54:41] **Marcus King:** At one point earlier on, I was like, will I fly again? I don't know. I don't know if I'll fly. And I think, like you said, the guilt thing was very much in there. But you have conversations with the, with like conversations with my wife. I've had conversations with the boys as well, because they're old enough. They're teenagers. So we can have those sort of conversations. And.

[00:55:05] And that helps you realize that it's part of you. And it's for me, I'm not sure. Yeah. I'm sure not everybody would come to the same decision and that's everybody's, you know, their own person. But for me, it's such been such an important part of my life for 30 years. It, for me, it would feel weird if I couldn't come back. I mean, I'm not there yet. Are you flying now? No. Okay. Because I think. I. I, it doesn't feel like I'm ready yet. Physically. Physically. Yeah. Yeah. I'm sort of only walking 3k at the moment. Okay. Yeah. Still a bit of an effort. There's some bits of nerve damage in the feet.

[00:55:51] **Gavin McClurg:** When was the accident? Remind me the date. I remember I had sent

[00:55:53] **Marcus King:** me a text that day, but. It was September the 15th. So it's been quite a while. October, November,

[00:56:01] **Gavin McClurg:** December. So it's been three. Wait. September, October. Four months. What is the prognosis? Is it a hundred percent? Is it 80? Where, where did the doctors think you'll get?

[00:56:12] **Marcus King:** I've been told it should be a full recovery. Huh? Great. Although I might get some pain where the pelvis wasn't quite closed properly. Okay. So maybe not doing big, huge walks, but yeah, the prognosis is good.

[00:56:31] Is this your first, is this your first pound and paragliding? No, I, I did break a vertebrae very early on. Okay. Actually in the world cup in Switzerland, many years ago, like 25 years ago. But that was fair. Yeah. Relatively minor. And the fact that it was a compressed vertebrae, I wore a corset for a few months and that was it. Okay. Other time.

[00:57:04] It felt big, but yeah, compared with what's just happened, I realized it's not that big, but, but it did have, I know it had a, an effect on my flight and afterwards as all these things do. Like I became a lot more careful about landings after the accident.

[00:57:23] **Gavin McClurg:** Yeah. Do you, when you think about flying now, coming back to it or, you know, I'm sure you're kind of envisioned your first flight after this, you know, off some lovely peak in the, behind your house. Is it really, is it, is it scary to think about that? Is it, oh, I can't wait. How does that feel?

[00:57:44] A bit

[00:57:45] **Marcus King:** of both. I think. Yeah. I think. Yeah. I really love flying. I love the freedom of it. So I can't wait to be back in the air, but I, I know I'm pretty sure it will be scary that first time. Yeah. I'm a bit nervous about that and a bit nervous about how I will react. Hmm. Having had such a, Yeah.

[00:58:07] But then I'm also, I've had so many people messaging me about their instances and like telling me about their stories. You know, it gives you hope for your future and you go, if they've done that, I can do it. And that was one of the reasons I was really happy to talk to you about this because a lot of people, I didn't broadcast it much at the beginning because it was all a bit personal. It was a bit scary. It was a bit scary. Yeah. I didn't know where it was going.

[00:58:39] But as I've got better, I've put stuff on Instagram and stuff like walking out of hospital and things like that. And loads of people have then messaged me going, it's great to see that. It's really encouraging for me. I'm in the same situation. I've had an accident and it was the same for me. Like Tom was one person that got in touch and Violetta, her story with breaking her pelvis. Obviously. Yeah. Yeah. It was close to me. And Maude Perrin broke her pelvis last year. The acro pilot who's now back in the air and seeing these people, you know, overcome it and move on, especially people like Violetta, who's not only overcome it, but it's now in the world championships.

[00:59:24] It's competing at high levels on the podiums at high level comps. And it helps you move on and overcome it yourself. It's not. It's so unknown.

[00:59:37] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. I mean, and, and with, with Violetta, I need to get her on the show about that, but it, you know, it wasn't just one, you know, she, I think she's had six is by my count, pretty major incidents. Uh, not all of them physical, not all of them, you know, uh, ended up in the physical harm, but, uh, or trauma, but still traumatic, you know, it's traumatic going in. And, and, you know, she's really stuck with it. It's impressive.

[01:00:08] **Marcus King:** Yeah. And again, it's the beauty of our sport is we have access to all these pilots that will take their time to talk to you as well. I feel very blessed that I've had so many people sending me messages that every day in hospital, I was getting messages from around the world from pilots. Some that I knew really well, and some pilots I didn't know very well, just giving me encouragement, giving me. Yeah. You know, they're, they're blessed, you know, their wishes and it really helps. It really, really helps.

[01:00:40] **Gavin McClurg:** That's interesting to hear. I never know how to approach that. It's always, uh, you know, it's, is it too much? Is it too little? Is it, it's, it's great to hear that those were all received so well. It's nice to hear from

[01:00:53] **Marcus King:** everybody. Yeah. For me, it was really helpful.

[01:00:58] **Gavin McClurg:** Uh, just maybe

[01:01:00] **Marcus King:** feel part of the family again.

[01:01:02] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. Yeah. Yeah.

[01:01:05] **Marcus King:** To me, paragliding is just one big family and I feel very privileged to have found this sport that gives us that feeling.

[illegible]

[01:02:09] So I watched the one fly away from me and went and literally thought, wow, that's funny. And, you know, it's just perfectly deployed reserve that wasn't attached to me, but, you know, had I reacted faster, I did end up throwing my second one, but it took some amount of time. You know, it seemed to me to be forever. It was probably two seconds, but, you know, I was already very low when I threw the first one. So the second one I, I threw and I watched it roll out to the end and then I hit the ground. And so it didn't have a chance, didn't deploy, but it was along the same type of lines that, that, you know, it was the gear switch that, uh, you know, my mind just wasn't. And ever since then, you know, we always talk about, you need these cheap mistakes

[01:02:54] ever since then, you know, when I go from a hike and fly to my, my comp kit to my Acro kit, you know, it's this, I do it every flight now where it's, you know, my, my hand goes down to the, it, it, now I'm on a different bit of gear. Now this is where this reserve is because it's different. You know, we've done a lot of talks over the years and the magazine's been very good about covering this, that they should all be the same. But until that time, you know, we, we have to just re re remind our brains over and over and over and over, you know, where this stuff is. You, you didn't have time for a reserve. But it's, it sounds like the, the switching of the gear is, uh, that's gotten me as well. The break thing. Yeah. That's, that's also gotten me, you know, some of us fly a lot of different kit.

[01:03:39] Um, and you especially fly a ton of different kit.

[01:03:43] **Marcus King:** But, and it's not something I didn't know about because a friend, a friend of the magazine, a writer, somebody that writes for the magazine, Andy Pag had a big crash in the pool a few years ago where he'd been flying tandem all season, jumped on his, his solo wing, forgot the spring travel was much less span, hit the hill and broke his back. And that's, I've always remembered him telling us about that. And so it's not something I didn't know, but yeah, you don't think about it. You need to think about these things.

[01:04:16] **Gavin McClurg:** Got a lot of lessons here. The, the, given the span of your flying and, you know, you had the, the, the one accident in Switzerland, the World Cup, this one sounds like kind of complacency margin gear.

[01:04:34] How do you incorporate this? What are you thinking about in terms of just, uh, when you do get back in the sky? I mean, that sounds like that would be it. Those are all great lessons, you know, we need these, but I

[01:04:48] **Marcus King:** think, yeah. To make sure you're in the moment all the time and think about, yeah, every flight is a flight. Yeah. It's not just a little bit. It's not just a little fly down to go and land. Yeah. Once you're off the ground, the consequences are high if you make mistakes. So you have to treat every flight with respect.

[01:05:09] **Gavin McClurg:** I wonder how it's, uh, how has it impacted your wife's view of flying? Is she less excited about it? Same? Is it not flying

[01:05:22] **Marcus King:** at the moment anyway, because she did her ACL last year. Shoot. She's on a recovery from that, but she's due to start flying before me, I think. So she seems quite up for it. I would, I thought it might affect her as well, but I'm sure it has. You can't be around accidents and not be affected. Can you, especially when it's people that are close to you and, uh, but she's, you know, she's worked in the industry. She's. She gets to hear about, I mean, we get to hear about a lot of accidents and we, so it's not something we don't know about. I think if you're maybe if you're a weekend pilot, you can maybe ignore that side of it a bit more, but if you're in comps and around, yeah, right.

[01:06:14] For the magazine, we hear about probably every, lots of the accidents that happen.

[01:06:21] So it's not like something we can get away from knowing about. Hmm.

[01:06:27] **Gavin McClurg:** That's interesting. I was just actually talking last night with my wife, not about accidents and not about paragliding, but there's a Dave Chappelle bit in his latest, you know, comedy standup comedy series where he, he starts talking to a young person in the audience and says, you know, I, I really feel for you because, you know, back in my day, I remember being at school when the challenger blew up and it was a huge deal. The whole world. Yeah. And people were, you know, it's like, it's like Kennedy assassination, you know, where you were, you remember it, it's a big deal. And now with social media and every the news around the world, everybody knows everything. If you want to, you know, you, you have access to everything and you just become Gaza, Ukraine, bad stuff every day, all the time.

[01:07:21] And, and it's, it's hard to feel much emotion about really bad things. Cause it's, you just, you're inundated, you know, it just kind of, oh, bad, bad, bad, bad scroll, scroll, scroll, scroll.

[01:07:33] In, in our sport, unfortunately does have a lot of this. And I have noticed even in myself that, you know, some, some things are just, they just kind of brush aside another pound. And there are some like Nick Manans that really, you get desensitized. That's the word. And there are some like Nick Manans that just, I think really shake. The foundation of, you know, well, if he could get hurt, uh, I mean, and obviously he was taking enormous risks mostly, but not that day, you know, not the day that he went in, it sounded like a pretty reasonable day to go flying. Um, yeah, these, these, these do in a sense, not set you back, but they grab you. Don't they? I mean, they just, whoa. I mean, it's, it's that realization that if it can happen to him or her, it can happen to everybody.

[01:08:26] **Marcus King:** And I think it's interesting what you said about not taking risks. Cause I think that's one of the things that I've maybe struggled a little bit with is the fact that I thought this was a really safe thing I was doing. Right. Yeah. That the hike and fly thing, this particular style of hike and fly is something I did a lot and it was always something I felt was very safe because it was from a known site in a, you know, good weather always. And it's not, not like flying cross country through big peaks or. Yeah. Strong days when it's going off. Yeah. It felt like a safe thing to do. And then still I managed to hurt myself doing that.

[01:09:12] So that's.

[01:09:13] **Gavin McClurg:** Yeah. I mean, I get, I get, that's the, the, that was a more, uh, articulate way of saying what I was trying to say is that I, in some ways I don't like these accidents more. Yeah.

[01:09:24] **Marcus King:** It's they do make you think more. Really?

[01:09:26] **Gavin McClurg:** I mean, a really, really good pilot. Who's very experienced. Who's got a ton of years under his belt. And, you know, it wasn't, you weren't competing in the X-Alps when it's blowing 60 K an hour for a morning. Perfect. Perfect day. Uh, you know, I, I went in pretty hard and beer on a pretty perfect day, uh, where, you know, it was just what the hell just happened. And it was,

[01:09:51] **Marcus King:** that's complacency, isn't it? So absolutely.

[01:09:54] **Gavin McClurg:** Yeah. Yeah. Complacency. It's a chapter in the book. As you remember, you helped me write that book.

[01:10:02] That's it. That's an interesting thing. I mean, for sure. We, I spent a lot of time with Juergen, the safety director, the rebel X ops this year up at Tracy main, when we were, you know, we were waiting for Ellie to come through. And so we we'd seen a few athletes come through and we had a long chat about this, this very thing, you know, just the, the enormous risks that, that Chrigel is willing to put himself in the to win. We didn't consider much of it much much much much much much much much much much much

[01:10:54] much

[01:10:55] **Marcus King:** much much much much much much much much much much much much much much much much
much much much much much much much much much much much much much much much

[01:10:55] **Gavin McClurg:** much doing it because I could not take that kind of risk a day before the race or a day after the race, pretty much guaranteed. I'm going to pound it because you're, you're just, you're in it. And you're, you're, you're, you have this invincibility, which I know is not accurate, but it's, it's a, it's a mental, you are in it. You know, there's nothing else. There's no other distractions. There's no complacency. There's no, you're, you're on the, you're on the ball. You're paying attention.

[01:11:25] **Marcus King:** Yeah, I'm sure. I think, yeah, I mean, I've, I've not, I've done some hike and fly races and my experience of them was incredibly

[01:11:38] mental, mentally draining because your brain is just going all the time and you're on that heightened level while you're flying and finding takeoffs and preparing to take off. And

[01:11:53] but yes, you're taking risks, but because your brain's working that much harder, you,

[01:11:58] you're taking control of them, taking control of the situation. So you're less likely to have an accident, even though you're in a riskier, riskier environment. Yeah. Yeah. You don't operate like that normally, do you?

[01:12:13] **Gavin McClurg:** No. And it is interesting. I mean, to, to, in my experience, to fly well and to cover kilometers, you really want to be more on a flow state. You want to be very relaxed. It's kind of the opposite side of what we're talking about. You know, I mean, but then when you're in a flow state, of course you're, you are very, you're letting your system, which knows what it's doing, take over and, and you are incredibly reactive and on it and your speed is, you're, but it's, it is interesting, isn't it? Because you don't feel very, you feel very relaxed and almost, you know, when I perform the best, I'm almost asleep. I just, you know, kind of, so then when you look back, you go,

[01:12:57] **Marcus King:** actually I was on it. I can see, tell I was on it. Yeah. It was just happening sort of almost back in the subconscious. It is. Yeah.

[01:13:05] **Gavin McClurg:** Right. Slow thinking, passing.

[01:13:08] Marcus, thanks for sharing your story. I really appreciate it. It was probably hard to relive some of that stuff, but I think it's useful and it's a good reminder for all of us that, of what we're doing. Yeah. Aviation's, aviation's

dangerous.

[01:13:28] **Marcus King:** Yeah.

[01:13:30] You should bear that in mind when you take off. That's why we need complacency. Every flight's a flight.

[01:13:36] **Gavin McClurg:** Yeah. Okay, Marcus, we're going to sign off here, but anything else you want to say? I understand you guys have a nice little promo going on.

[01:13:44] **Marcus King:** Yeah. Just, we'd love people to come and subscribe to the magazine, be part of the family. It's a great, we just, we, we hope that it's a great source of information for pilots and it brings everybody together. And at the moment we've got a prize draw going. So if you subscribe by the end of the month, you could have the chance of winning a wing. So we've got, you could have the choice from Advance, Ozone, Gin or Saper. Whoa. You get to choose your wing? You can choose your wing up to ENC, up to and including ENC. So any wing up to and including ENC from those four brands.

[01:14:20] **Gavin McClurg:** And where do people go to do that? XCMAG

[01:14:22] **Marcus King:** .com? Forward slash what? Subscribe? XCMAG.com forward slash subscribe. There we go. And you can see the different options and you don't have to have the paper magazine. You can have the digital magazine if you're on the road all the time. So you can just subscribe to the digital magazine. All the subscribers are going to be in the prize draw. And that includes all the subscribers that supported us over the years that we're very grateful for. They'll all be in the draw again.

[01:14:51] **Gavin McClurg:** Fantastic. There you go, folks. Go to XCMAG.com forward slash subscribe and be in to win a wing of your choice. Marcus, thanks. I appreciate it. I'm excited for the healing you've had and the healing to come and excited to see you back in the air one of these days. And there's no rush as we've all learned. There's plenty of time to partake in this incredible activity. So good luck and yeah, fasting. Thank

[01:15:23] **Marcus King:** you. Great to speak to you.

[01:15:35] **Gavin McClurg:** Thank you.

[01:15:52] Thank you.!

[01:16:31] !

[01:17:23] !!!!!

[01:17:54] !!!!!!! We're done! We're done! We're done! We're done! We're done! We're done!

[01:18:08] We're done! We're done! We're done! We're done! We're done! We're done! We're done!

Français

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

Show notes

Marcus King vole pratiquement à plein temps depuis 1991. Il a passé de nombreuses années avec l'équipe initiale d'Ozone et fait partie de l'équipe de conception de Cross Country Magazine depuis une éternité. Tous ces tests de matériel et d'ailes que vous voyez dans le magazine (et une TONNE de photos !) sont le fruit du travail de Marcus. Dans cette discussion, Marcus partage son parcours en parapente, son travail dans l'industrie, l'essor des compétitions de classe sport, son implication dans le Red Bull X-Alps et sa passion pour le vol dans les Alpes françaises. Puis nous passons à une journée très malheureuse et totalement anodine en septembre, lorsque Marcus s'est violemment écrasé au sol. Marcus raconte son expérience de l'accident, l'opération de secours, les blessures qu'il a subies et, bien sûr, les réflexions a posteriori qui font toujours partie de l'analyse des erreurs commises.

Le post #212 The Most Important Flight with Marcus King est apparu pour la première fois sur CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Transcription par CastingWords

[00:00:31] Transcription par CastingWords

[00:01:02] Transcription par CastingWords

[00:01:30] Transcription par CastingWords

[00:02:00] Transcription par CastingWords

[00:02:40] Transcription par CastingWords

[00:03:06] Transcription par CastingWords

[00:03:32] Transcription par CastingWords

[00:04:00] Transcription par CastingWords

[00:04:32] Transcription par CastingWords

[00:05:01] **Marcus King:** Transcription par CastingWords

[00:05:30] Transcription par CastingWords lors d'une excursion d'escalade à Chamonix, on était passés par Chamonix et j'avais vu ces ailes décoller de la Breville mais je n'en savais rien du tout et c'était probablement un an ou deux avant que je voie cette annonce et que je me dise pourquoi pas ? Tous mes potes étaient partis faire de l'escalade en Écosse mais je devais rester disponible pour la boîte pour laquelle je travaillais, donc c'était un peu un projet en suspens et puis j'ai vu cette annonce et je me suis dit : ouais, pourquoi pas tenter le coup ? Et j'ai eu vraiment de la chance, j'ai eu quatre jours de météo magnifique, ce qui est assez rare en Breville, ouais, c'est ça, et tu sais, j'ai pu voler d'ici la fin, donc et le truc a mordu presque tout de suite, quoi ?

[00:06:12] **Gavin McClurg:** Est-ce que cette instruction ressemblait à ça en 91 ? Voilà, ce truc part, ouais.

[00:06:17] **Marcus King:** Je pense qu'on était sur des Airwave Magics et d'autres trucs du genre, donc l'angle de glisse d'une brique.

[00:06:28] et on était juste sur des collines en pente, donc tu pouvais carrément courir en bas de la colline, tu pouvais décoller un peu et descendre en vacillant avant de se poser à nouveau. Je veux dire, il n'y avait pas de bâtiment d'école ou quoi que ce soit comme ça. L'instructeur, Dave Solem, mon instructeur, est arrivé dans son Land Rover, on est retournés au parking, on a monté la colline et c'était tout. J'ai passé la journée sur la colline.

[00:06:50] **Gavin McClurg:** tu as fait ça ? Tu avais déjà un peu d'expérience ou tu as commencé directement avec PG ?

[00:06:55] **Marcus King:** on a commencé direct

[00:06:59] On vient de l'argile, j'ai fait un peu d'escalade, j'ai fait mes études dans le nord du Pays de Galles, qui est un peu le berceau, on est un peu le berceau de l'escalade à l'époque. On a en fait rencontré Bob Jew, on...

[00:07:15] On a on a on a on a on a on a on a

[00:07:21] **Gavin McClurg:** On on on on on on

[00:07:25] On on on on

[00:07:28] On était des pilotes, Roy Haggard, Tom Pagini, John Heine et ces gars-là. Et je vais bientôt aller en Californie pour leur parler. Mais ce documentaire sur les débuts du deltaplane est incroyable. Et les images qu'ils ont de ce dont tu parles, mais c'était au début des années 70, tu sais, quand ils se lançaient avec ces engins de dingue et, enfin, ils volaient 10 ou 15 secondes et étaient juste monumentalement excités, ils ne pouvaient pas attendre le suivant. C'est assez remarquable.

[00:08:05] **Marcus King:** Ouais. Je veux dire, quand j'ai commencé le parapente, j'ai passé mon brevet en Grande-Bretagne, je suis allé au club local, qui était le Haven hang gliding, parapente Haven hang gliding club, comme ça s'appelait à l'époque, je suppose. Et quand je suis arrivé, il y avait deux parapentes, trois parapentes. Et une salle remplie de pilotes de deltaplane. Donc le deltaplane était, tu sais, ce que tout le monde faisait à cette époque.

[00:08:31] **Gavin McClurg:** C'est ça. C'est ça. Bien sûr.

[00:08:34] On avance un peu. Et ensuite où...

[00:08:37] **Marcus King:** comment ça s'est passé ?

[00:08:39] Je les ai rencontrés en participant aux championnats britanniques et à d'autres compétitions. J'ai rencontré Mike Kavanagh quand ils ont créé Ozone. Je lui ai parlé d'un poste là-bas. Et au début des années 2000, j'ai fini par déménager en France avec lui. Enfin, pas avec lui, mais chez Ozone. Pour venir travailler pour Ozone en tant que responsable marketing, m'occuper du site web, des publicités, des manuels. Mais à l'époque, on n'était que cinq, cinq ou six personnes. On était dans un tout petit bureau et toutes les ailes arrivaient au bureau pour être ensuite distribuées. Donc ce n'était pas juste faire mon travail. C'était aussi emballer des cartons.

[00:09:24] Je partais sur le site avec David et Robbie, qui étaient les pilotes d'essai à l'époque, pour aider à tester un peu les plus grandes tailles. Donc, c'était un peu, on faisait un peu de tout. C'était vraiment une ambiance familiale très sympa. J'avais vraiment l'impression que l'entreprise était une famille et on travaillait tous ensemble et on s'amusait tous ensemble.

[00:09:47] C'est ce qui m'a amené en France. Et ensuite.

[00:09:52] J'avais fait.

[00:09:54] Quand j'étais en Grande-Bretagne avant ça, quand je faisais partie de la scène club, je m'occupais de la newsletter du club. Et quand je suis allé en France et que j'ai rencontré Bob Dury, qui est devenu ensuite le rédacteur de Cross Country, il m'a demandé de le rejoindre pour aider avec Cross Country. Du coup, j'ai fini par quitter Ozone pour rejoindre Cross Country et m'occuper de la conception et de la mise en page du magazine. Mais vous avez pu rester dans

[00:10:24] **Gavin McClurg:** la France pour faire ça.

[00:10:25] **Marcus King:** Ouais. Ouais. Donc Bob et moi, on habite dans le même village. On est tous les deux dans un village juste derrière Gordon, qui est un site de vol assez connu. C'est là que l'équipe de test d'Ozone fait des tests tout le temps et BGD est dans la même zone. Et je pense que SUP Air est aussi ici. Ça fait partie de l'équipe de test de SUP Air qui est ici. OK. Donc c'est une zone de vol bien connue.

[00:10:49] **Gavin McClurg:** Ouais. Je veux dire, il vole presque tous les jours. Et toi ? Tu...

[00:10:54] **Marcus King:** on peut le faire. Ouais. Ouais. C'est un peu plus, un peu plus difficile ces dernières années avec le changement climatique, ça modifie un peu les vents. Hmm. Carrément. Quand on s'est installés ici au début, on s'attendait à 300 jours par an. Oh, incroyable. D'après Bruce.

[00:11:09] **Gavin McClurg:** Ouais. Et toi, à l'époque, est-ce que tu testais aussi des ailes ou est-ce que tu étais plutôt marketing ? Parce que je sais que maintenant, tu fais beaucoup de tests sur des ailes.

[00:11:19] **Marcus King:** Pour Ozone, j'étais plus dans le marketing. Bon, on m'a demandé de tester, mais pas d'un point de vue sécurité. Donc je n'ai pas fait la ligne de test EN, mais j'ai testé les plus grandes tailles pour voir ce qu'elles donnaient. Voir si elles étaient en phase avec ce que les gars disaient pour les petites tailles. On s'est un peu impliqués là-dedans, mais pas du vrai test en vol, pas comme la ligne de test que font Russ et... Ouais. Honor et moi maintenant, qui est... Ouais. Les tests de sécurité et les... Quoi ?

[00:11:52] **Gavin McClurg:** Bien sûr. Bien sûr. Bien sûr. Et quel était, quel était ton propre parcours ou cheminement ? Euh, je pensais à Jim Mallinson quand je dis cheminement, il a dit que c'est l'un de ses mots préférés. Euh, mais quel était ton... je crois que tu as fait des World Cups pendant un certain temps. Euh, tu sais, où ta passion t'a-t-elle menée concernant l'aspect vol ? On dirait que c'est surtout le marketing pour ce qui est du travail, mais, euh, ouais, je sais que tu es un pilote très passionné. Tu passes beaucoup de temps dans les airs.

[00:12:21] **Marcus King:** Ouais. Alors, quand j'ai commencé à voler, il n'y avait pas encore si beaucoup de monde. Je me souviens de ma première année, j'ai fait environ 11 kilomètres sur un vol, je crois, et j'étais dans le top 10 du championnat britannique. J'étais dans le top 10. Donc, c'était très facile de se retrouver assez haut dans le classement. J'ai fini par faire les nationaux, les nationaux britanniques. Et puis, à partir de là, j'ai fait la Coupe du monde, pas avec un succès énorme. Hmm. Je me suis retrouvé face à un bassin plus large de très bons pilotes venus d'Europe et j'ai réalisé que je n'avais pas forcément le niveau technique requis, mais c'était amusant. C'était un processus d'apprentissage.

[00:13:07] Alors, ouais, j'ai continué à faire des compétitions au niveau national, je suppose. Je n'ai jamais eu un succès incroyable. Je ne pense pas être un pilote brillant. J'ai aimé ça et ça m'a énormément appris. C'était donc un super processus d'apprentissage pour le vol cross country. Ouais. Je pense que c'est surtout une passion. J'aime voler, voler à travers les montagnes. Alors ici, on a de la chance. On a de superbes itinéraires juste derrière chez nous. Ouais. On peut sortir par la porte arrière, décoller et aller vers le nord. Et ça vous mène vers de très belles montagnes.

[00:13:42] **Gavin McClurg:** Ouais. Les Maritimes sont l'un de mes endroits préférés sur Terre. C'est juste que, tu sais, je n'y suis resté que pour l'entraînement ou pour les courses, mais je dis toujours que je devrais y passer plus de temps. Elles sont juste magnifiques. Tu sais, c'est incroyable pour le bivouac. J'ai fait l'un de mes voyages préférés durant toutes ces années d'entraînement. Je crois que c'était pour la première en 2015, j'ai commencé à Chamonix au Brévent, j'ai grimpé jusqu'au Brévent avec mon kit de bivouac et j'ai juste volé vers les Maritimes jusqu'à, je ne sais pas, 30 ou 40 kilomètres du sommet, et tu sais, c'est juste incroyable. Tu es juste à la frontière entre la France et l'Italie.

[00:14:29] Et pourtant, on a l'impression d'être tout seul. C'est une région assez incroyable.

[00:14:34] **Marcus King:** Je veux dire, il y a beaucoup de

[00:14:36] **Gavin McClurg:** de terrain, énormément de terrain, de très grands espaces où les gens ne sont jamais allés. On ne s'en rend pas compte. C'est impressionnant.

[00:14:43] **Marcus King:** Ouais. Parce que c'est la chaîne principale qui mène à la mer. Alors, ouais. Et Tim Pantry a fait de super vidéos, il met en avant certaines possibilités, et le fait de voler à travers les pics aériens et tout ça. Et je me rappelle quand j'ai fait beaucoup de cross country avec Bob Drury pour la première fois, on a fait quelques vols à travers les pics aériens au début, probablement au début des années 2000. Et je pense qu'on était parmi les premiers à les survoler. Et je me rappelle Bob dire que c'était, c'était l'un des terrains les plus intenses qu'il ait... Et il a volé dans l'Himalaya et ailleurs. Donc ça

[00:15:23] **Gavin McClurg:** c'est vraiment ça. Euh, aidez-moi là-dessus. Euh, Ebron, le fort au-dessus du lac Ebron, euh,

[00:15:33] un site de vol vraiment célèbre près du château là-haut, le château. Ouais. C'était l'un de mes premiers... je faisais ces voyages. J'en ai fait quelques-uns avec Toby Cologne de chez Passion Paragliding, où il commençait à Annecy et finissait à Nice, ou commençait à Nice et finissait à Annecy. C'était un peu une version en van de la partie Maritime de l'X-Alps, mais on créait juste une manche en fonction de la journée et on allait aussi loin que possible. Ensuite, on y restait et on repartait de là le lendemain. C'était vraiment sympa. C'était une façon cool de découvrir cette partie du monde. Et, un jour, on a commencé à Saint-Vincent et on a volé jusqu'à Saint-André, et ça ne fait que, quoi

[00:16:12] **Marcus King:** c'est quoi ? Un

[00:16:12] **Gavin McClurg:** cent mille. Je pense que c'est

[00:16:13] **Marcus King:** 50 km jusqu'à San Andre. C'est seulement 50 km ? Ouais. C'est plutôt long. Je me souviens, tu nous as bernés. C'est au nord de San Vincent, au sommet des crêtes de Dormeuse, et il y a un grand fort tout en haut de la crête. Ouais. Et c'est l'un de nos points de virage qu'on utilise normalement si on fait des triangles à partir d'ici.

[00:16:31] **Gavin McClurg:** Ok. Ouais. Je me rappelle que c'était vraiment génial. Je veux dire, une partie du terrain entre là-bas, c'est juste de la roche grise et pointue et, tu sais, c'est vraiment un peu comme mon jardin, tu vois, c'est juste, wow, je suis où ? Tu sais, on ne dirait pas la France. C'est vraiment, vraiment magnifique.

[00:16:50] **Marcus King:** C'est vraiment magnifique. C'est vraiment magnifique. Des endroits avec de grosses roches.

[00:16:54] **Gavin McClurg:** Et les Britanniques, vous avez souvent l'un de vos événements nationaux là-bas à San Andre, non ? Je me souviens que Russ Ogden a dit que ses deux endroits préférés pour faire une compétition étaient Chelan ici dans Washington et San Andre. Et San Andre est un endroit assez remarquable pour voler des triangles.

[00:17:15] **Marcus King:** Ouais. Il y a énormément d'opportunités maintenant. Et je pense que le super truc avec San Andre, c'est qu'avant, les gens se contentaient de monter la crête de Dormews jusqu'à San Vincent pour revenir. Mais maintenant, les gens s'envolent vers les plaines et font de gros triangles par là, vers Cistern, puis reviennent vers le sommet de la Dormews. Je veux dire, Luke, Honorin et d'autres ont fait de gros vols depuis le Col de Blen en direction de Cistern et jusqu'à presque la grande vallée du Rhône.

[00:17:46] **Gavin McClurg:** Ouais. Et

[00:17:47] **Marcus King:** puis on revient en arrière et on descend pour créer 300 000 triangles. C'est très impressionnant. Ouais. Celui-là,

[00:17:53] **Gavin McClurg:** ce que Baptiste a fait l'année dernière, c'était ça, 350 ou quelque chose comme ça. C'est juste,

[00:17:57] **Marcus King:** .

[00:17:59] Même pour un pilote normal. Ouais. Il y a l'opportunité de faire 200 000 triangles autour. Ouais, bien sûr. Parce qu'on raccourcit juste certaines de ces jambes et on utilise toujours les principaux furraferes, mais on peut. C'est ça. Pour revenir et

[00:18:14] **Gavin McClurg:** trucs. Un endroit magnifique pour voler. On ne l'a pas traversé. On

[00:18:17] **Marcus King:** n'avons pas encore réussi à percer

[00:18:17] **Gavin McClurg:** ce code ici pour l'instant. On ne... le train ne correspond pas tout à fait pour nous de cette manière. On monte terriblement vite. On monte très haut, mais on n'a tout simplement pas encore trouvé comment le faire. On sait que c'est là, mais on n'a pas encore trouvé comment s'y prendre. Vous savez, vous avez ces départs précoces où vous pouvez voler à 50, 60 000 pieds sans faire de virage, même à 8 300, vous savez, vous posez juste le bout de votre aile sur le terrain et vous continuez. C'est assez spécial.

[00:18:43] D'accord. On passe au magazine. Ouais. Et vous, vous savez, vous êtes le gars qui fait beaucoup de rapports et de tests d'aile. J'imagine que c'est délicat du point de vue du magazine. Vous voulez être honnête, mais vous ne voulez pas non plus, vous savez, potentiellement ruiner une relation avec un fabricant. Comment ça se passe en coulisses ? Je

pense que beaucoup de gens sont curieux de savoir. Vous voulez publier un rapport qui soit précis, mais vous savez que les tests de matériel peuvent souvent être influencés. Comment ça marche ?

[00:19:23] **Marcus King:** Ouais. Je pense qu'on doit être très prudents sur ce qu'on dit des ailes. Je ne pense pas qu'on puisse être trop négatif parce qu'évidemment, les fabricants ne le prendront pas bien. Ce n'est pas seulement parce qu'ils nous paient, ils nous versent de l'argent pour nos efforts, mais on essaie d'être totalement honnêtes dans les tests.

[00:19:46] On en prend bien plus en compte !!!!

[00:20:16] !!! Pour les ailes de classe inférieure, vous n'avez pas cette information parce que tout est subjectif.

[00:20:23] À moins que vous ne voliez avec exactement la même sellette et même les mêmes vêtements, vous ne pouvez pas comparer les performances. Si vous parlez aux gars d'Ozone, ils passent beaucoup de temps à essayer de comparer deux ailes ensemble en plané, et c'est vraiment difficile. Ouais. Ouais, c'était intéressant. Les pilotes et la sellette, même les vêtements, même si vous avez une barbe, peuvent affecter le plané.

[00:20:47] **Gavin McClurg:** Ouais, c'est dingue. Juste en bas au Menarca en Valle, il y avait pas mal de pilotes qui volaient la GR-5, la version gen de la Submarine. C'est tellement intéressant parce qu'aucun d'entre nous ne sait vraiment à quel point elle est performante. Je volais la Drifter II, et je pense que j'étais le seul sur cette sellette. On s'est tous dit, ouais, mais on ne le saura pas avant un an, vraiment. Il faut mettre beaucoup de monde dessus, la faire voler partout et voir, tu sais, est-ce qu'elle a un avantage sur la Sub ? Est-ce que c'est un inconvénient ? Est-ce qu'on peut même le dire ? Tu peux faire tous les tests en soufflerie et tout le reste pour obtenir les chiffres, mais comme tu l'as dit, c'est assez difficile, non ? Vu d'où tu es, ça doit être presque impossible.

[00:21:34] C'est aussi

[00:21:34] **Marcus King:** à quel point cette performance est exploitable, n'est-ce pas ? C'est ça. Pour une aile, certainement. Évidemment, la sellette est légèrement différente.

[00:21:43] Et je pense que, oui. Encore une fois, le temps finit par vous donner cette information si c'est utilisé souvent en compétition. Donc je suppose qu'avec les compétitions de classe sport, on va obtenir cette information pour ce niveau d'aile aussi. Bien sûr. Alors qu'avant, on ne l'avait vraiment que pour les ailes de haut de gamme. Maintenant, on voit la véritable performance des ailes.

[00:22:03] **Gavin McClurg:** Le truc de la catégorie sport, je voulais faire un épisode spécifiquement dessus. C'est vraiment passionnant, non ? Je veux dire, l'une des choses que j'adore dans des sports comme le baseball, le basket ou le football, c'est qu'il n'y a pas vraiment d'équipement. Ça ne compte pas. Enfin, sauf pour les chaussures, d'accord. Je veux dire, peut-être qu'une paire d'Air Jordans est un peu mieux, mais tout repose vraiment sur l'athlète. Et ça a toujours été difficile quand on arrive dans des sports comme le ski ou le parapente, où l'équipement est un enjeu majeur. Vous savez, Michaela Schiffrin, elle expédie un conteneur de skis partout où elle va, et elle a un préparateur rien que pour elle.

[00:22:48] Il ne s'occupe que de ses skis. Et donc, vous savez, c'est un avantage commercialisable. Quand on dépend de l'équipement, et que notre sport repose vraiment sur l'équipement. Alors, vous savez, j'ai souvent pensé : ne serait-ce pas génial si on volait tous exactement la même chose ? Et là, on pourrait vraiment voir qui est le meilleur pilote, vous savez, on verrait qui est honoré et gagnerait quand même. Mais, mais probablement exactement, mais la classe sport est vraiment cool parce qu'elle permet une compétition qui n'est pas à l'extrémité la plus féroce du spectre, où on ne dépend pas totalement du matériel. C'est passionnant. Je suis vraiment content que cela se produise. C'est un

[00:23:33] **Marcus King:** une nouvelle façon très excitante pour les compétitions. Et j'ai fait quelques compétitions cette année, l'année dernière, pardon. Et c'était vraiment sympa d'y être. Ouais. Ouais. Ça m'a vraiment redonné envie de faire du vol en compétition parce que je n'avais pas besoin d'être sur la machine ultra performante, je pouvais être sur une machine relativement sûre, oui.

[00:23:53] **Gavin McClurg:** je sens

[00:23:54] **Marcus King:** on est à l'aise dessus et ils sont performants

[00:23:56] **Gavin McClurg:** On était juste là-bas, il y avait pas mal de monde sur l'Arctic et le Photon, et tu sais, les nouvelles deux lignes ENC. On ne les voit jamais prendre un coup, elles sont incroyablement robustes en l'air, mais elles gardent cette sensation de deux lignes qu'on adore tous ceux qui pilotent des deux lignes. Et le pilotage de deux lignes, qui est une grosse différence, ouais, c'est une grosse différence, on peut le sentir et on peut les pousser, c'est plutôt sympa.

[00:24:32] **Marcus King:** J'ai surtout piloté le Photon l'année dernière et j'ai vraiment aimé le piloter, notamment en Italie à Jambona. On peut faire de longues planées et on peut utiliser les élévateurs arrière tout le temps pour contrôler l'aile, et on se sent en sécurité parce qu'on a ce contrôle. Ouais, tu as ce niveau de contrôle supplémentaire que tu n'avais pas avant sur les deux-lignes. Alors ouais.

[00:24:57] **Gavin McClurg:** Je veux dire, je me souviens, ça remonte à longtemps mais, vous savez, quand je pilotais l'Arctic Two, vous savez, en XC à l'époque, c'était juste une voile, vous savez. À un moment donné, vous allez prendre un énorme coup, vous allez prendre une énorme frontale et vous n'aviez rien pour vous dire que ça allait arriver. Et vous savez, de nos jours, on ne voit plus ça arriver, ils sont très... c'est une évolution passionnante, j'en suis sûr, la technologie est...

[00:25:23] **Marcus King:** c'est mieux et oui, on le ressent mieux, donc vous y réagissez beaucoup plus, oui.

[00:25:28] **Gavin McClurg:** on peut le sentir, on peut sentir ce qui se passe avec l'air, ce qui est super. Je veux dire, c'est pour ça que les deux lignes sont si excitantes et que j'

[00:25:36] **Marcus King:** Je pense que l'autre chose avec les compétitions de classe sportives, c'est qu'on s'y sent très soutenu. Tout le monde est là pour s'aider à en tirer le meilleur, même si les gens poussent pour gagner, mais ils sont prêts à partager des infos tout le temps, ouais, et

[00:25:51] **Gavin McClurg:** C'est spécial, je l'ai trouvé...

[00:25:53] **Marcus King:** un environnement vraiment solidaire, un système de mentorat intégré dans un

[00:25:56] **Gavin McClurg:** C'est ça, oui, c'est génial.

[00:25:59] **Marcus King:** les gens s'épanouissent dans cet environnement, ouais

[00:26:04] **Gavin McClurg:** Ouais, une des choses que j'ai vraiment remarquées dans notre scène de compétition aux États-Unis ces derniers temps, c'est que les gens montent dans les échelons et deviennent des pilotes de compétition très accomplis bien plus vite qu'avant. Tu sais, avant, il fallait dix ans avant de piloter une aile End ou une aile CCC, ou une aile de compétition à l'époque, et ça prenait plus de temps pour y arriver, plus de temps pour apprendre à le faire. Et je pense que c'est l'une des choses qui m'intéresse vraiment : comment performer avec les meilleurs au monde. Et avec les ailes de nos jours, et comme tu l'as dit, avec le mentorat, tu sais, Nate a fait un commentaire, Nate Scales, mon voisin, qui est dans le milieu depuis aussi longtemps que toi.

[00:26:54] Et il a dit qu'il était descendu à Valle et qu'il était bluffé par la scène actuelle parce qu'avant, c'était hyper compétitif. Tu sais, ils se lançaient des bouteilles de bière par la fenêtre sur la tête. Et si tu étais sur un Firebird, ou s'il y avait cette équipe contre l'autre, c'était vraiment compétitif, et c'est évidemment encore le cas à la Coupe du monde, les gens veulent gagner, mais il y a énormément de mentorat. Il y a beaucoup de gens qui s'entraident vraiment et c'est bon à voir. Ouais, comme tu l'as dit,

[00:27:30] **Marcus King:** les pilotes progressent très rapidement maintenant. Très rapidement. C'est presque effrayant. C'est juste, wow. Mais c'est... Mais devenir de bons pilotes aussi. Exactement. Ouais. Ce n'est pas un raccourci.

[00:27:43] **Gavin McClurg:** Je suis sûr qu'une grande partie de cela vient aussi de la confiance envers l'aile. Vous savez, vous avez cette machine qui est très différente de ce avec quoi vous étiez habitués, où, vous savez, tout l'objectif était de garder le truc ouvert. Maintenant, on n'a presque plus à s'en soucier. Pas vraiment. On peut appuyer. C'est

[00:28:00] **Marcus King:** Comme je l'ai dit, avec les avis, il n'y a plus vraiment de mauvaises ailes. Il n'y en a pas, c'est juste que les ailes ont des styles différents. Elles ont des sensations différentes. Et pour moi, l'avis sert à essayer

d'exprimer ça pour que les gens puissent choisir les ailes qui correspondent à leur style de pilotage. Les gens, vous savez, ils ont leurs préférences. Ouais.

[00:28:20] **Gavin McClurg:** Et avant d'aborder ton accident — et je veux consacrer la majeure partie de l'émission à ça, parce que tu as eu des mois assez mouvementés, bien sûr. Et heureusement, je pense qu'on se dirige vers une fin heureuse, à moitié, ce qui est super. Mais avant d'en arriver là, tu as dû participer à plusieurs éditions des X-Ops. C'est un peu comme une promenade dans le passé. J'étais avec des athlètes, mais toi, Add et Hugh avez été très impliqués avec les Red Bull X-Ops au fil des années. Et je me suis dit que ce serait vraiment sympa de marquer une pause ici un instant pour avoir ton avis. Ça pourrait être une histoire en particulier, tu sais, un souvenir de dingue que tu as.

[00:29:07] Je ne sais pas si vous en avez entendu parler, mais on est encore loin de 2025, mais c'est un sujet que tout le monde sait que j'adore, tous ceux qui écoutent l'émission, mais ce serait intéressant d'avoir votre point de vue de l'autre côté. Parce que c'était assez différent pour moi, évidemment cette fois-ci en étant de votre côté de la barrière, en le voyant du côté du journalisme. Et c'était assez dingue de regarder ces mecs et ces filles. Incroyable.

[00:29:33] **Marcus King:** Et c'est chaque année, à chaque fois qu'on les voit, ils deviennent de plus en plus rapides et on se dit : « Oh, ils ne vont peut-être pas y arriver cette année », mais ils y arrivent.

[00:29:41] **Gavin McClurg:** Ouais. C'est ça.

[00:29:43] **Marcus King:** Ouais. Et c'est intéressant de voir comment ça a changé. Je me rappelle, ça devait être, ouais, la première fois et Dav DeGaulle était dedans et on était, on était au bureau d'Ozan pour essayer de soutenir lui et Nicky, sa partenaire à l'époque qui, tu sais, le soutenait. Et on était juste genre, aucune des technologies n'était vraiment là. On n'avait pas toutes les prévisions météo. Ils le savent. Et c'était juste une question d'appeler, tu sais, les contacts de la boîte. Qui est le distributeur dans cette zone ? Appelez-les, obtenez les informations. Mais je me rappelle Nicky dire : « Je ne sais pas où est Dav. Il est passé de l'autre côté de cette colline et je n'ai aucune idée d'où il est passé maintenant » parce qu'il n'y avait quasiment aucun tracking.

[00:30:29] C'était vraiment difficile et la technologie n'était pas là, mais maintenant on peut les suivre. On peut les regarder en 3D. Ouais. Sur votre écran. Et c'est, ça a vraiment changé et on a beaucoup plus accès à ce qui se passe en tant que spectateurs, parce que chaque équipe a maintenant ses propres responsables média. Ouais. Alors ils sont occupés à tout enregistrer, à le mettre sur leurs propres réseaux sociaux et c'est tellement plus ouvert. Et les gens disent, j'entends beaucoup de gens dire, oh, c'est de plus en plus dangereux. Ça devient de plus en plus dangereux. C'est... Mais je pense qu'en réalité, ce qui se passe maintenant, c'est que beaucoup de gens en voient plus. Si vous, je veux dire, je me souviens avoir entendu les histoires de Dav à l'époque et c'était tout aussi dingue.

[00:31:14] Ouais. Ouais. Voler à travers des tempêtes, les éviter, se faire secouer. Je veux dire, il m'a parlé de s'être fait secouer en descendant dans la vallée et son parachute de secours s'est déclenché. Il a peut-être saisi, l'a mis dans sa poche et a continué à voler. Évidemment, comme on le fait. Mais personne ne le savait vraiment à l'époque, alors qu'aujourd'hui, ça serait partout sur les réseaux sociaux. C'est ça. Donc je pense que quand les gens disent que la course devient de plus en plus risquée, ce n'est pas le cas, c'est la même course. C'est juste qu'on peut beaucoup mieux la voir maintenant.

[00:31:44] **Gavin McClurg:** Wow. C'est intéressant, ouais. Et c'est intéressant. J'en suis sûr. On peut voir

[00:31:47] **Marcus King:** chaque instant.

[00:31:49] **Gavin McClurg:** Ouais. C'est, c'est... Surtout

[00:31:51] **Marcus King:** maintenant, tu étais là, tu volais juste à côté, et ça ajoute une autre dimension.

[00:31:56] **Gavin McClurg:** Ouais. Et j'ai, tu sais, j'ai vraiment amélioré mon matos depuis, tu sais, cette fois je suis arrivé et ils m'ont dit : « prends ça », et ce n'était pas que c'était mauvais. C'était juste pas tout à fait ça. Et ça, ça rendait le décollage vraiment difficile. Et, tu sais, j'ai eu mes petites aventures X-Alps à cause du, à cause du matériel de tournage. Du coup, j'ai maintenant du super matos et on avait, tu sais, on avait cette plateforme en direct que Red Bull a donnée à Zoom, je crois 48 heures avant le prologue. Donc, je veux dire, on n'a vraiment pas compris comment ça

marchait avant la fin de la course. Tu sais, on a un peu compris quand j'étais en train de régler le truc au-dessus de Neith Ellie, au-dessus d'Ellie, tu sais, en spirale, pour aller vers le radeau. Ouais. Je veux dire, c'était... Enfin, ça a fini par marcher, tu sais, littéralement à la fin de la course. Donc je pense que ça va être vraiment passionnant.

[00:32:41] On pourra peut-être utiliser Starlink la prochaine fois. Et je pense que ça va ouvrir... les possibilités. Des possibilités de plus en plus grandes,

[00:32:49] **Marcus King:** n'est-ce pas ?

[00:32:50] **Gavin McClurg:** Oui, exactement. Tu sais, il y a tellement d'histoires cachées dans cette course qui ne sortent jamais. Il y a des choses qui arrivent à chaque équipe, à chaque course, qui sont, tu sais, qui sont, elles sont un livre en soi. J'en suis sûr. Ouais. Tout le monde a ses petites histoires. C'est quoi

[00:33:10] **Marcus King:** le, c'est quoi le,

[00:33:10] **Gavin McClurg:** quand vous pensez aux opérations X, c'est quoi, c'est quoi le truc le plus dingue que vous ayez vu personnellement ou l'histoire que vous ayez entendue, vous savez, sur toutes ces années ? C'est une question difficile. Je vous mets sur le carreau là, mais est-ce qu'il y en a qui... Je me souviens d'un de mes souvenirs les plus marquants et un peu décalés, c'est après la course de 2015, vous savez, on est arrivés à Monaco cette année-là, c'est la seule fois où j'y suis allé. Et, ouais. J'avais, vous savez, j'avais réservé le van pour le mauvais retour. Je n'ai même pas pu aller à la fête. On a roulé tout le trajet et j'ai conduit toute la nuit après être arrivés à Monaco et on était juste complètement ivres et épuisés. On est arrivés au bureau de Zoom et Fuschel et Ed étaient là, et, vous savez, le grand ad.

[00:33:55] Et il m'a lancé ce regard, puis il m'a pris dans ses bras. C'était juste un « je suis content que tu sois en vie ». Vous savez, 2015 a été une année vraiment venteuse. Il y a eu beaucoup d'accidents cette année-là et beaucoup de retraits, mais, vous savez, il savait, il savait ce que j'avais traversé et il m'a lancé ce regard qui disait juste : « oh, chéris ça pour toujours ». Mais c'était un vrai regard d'inquiétude. Et moi, je le lis souvent chez vous, parce que quand vous êtes sur le terrain, que vous entendez les histoires, que vous en faites le compte rendu et que vous voyez la météo, c'est un peu flippant. On...

[00:34:30] **Marcus King:** on apprend à connaître tous les athlètes là-bas. Ouais. Ouais. Ouais. Ce qui est génial dans notre sport, c'est qu'on peut parler à n'importe qui. Ouais. Et tout le monde est abordable, ils deviennent comme des amis en cinq minutes parce qu'on partage tous cette chose en commun. Alors, quand on se promène au début et qu'on parle aux gens, on devient leurs amis sur place. On a un intérêt direct pour eux et on s'inquiète pour eux quand on regarde le show. Quelle est la course en cours ? On suit ça depuis nos bureaux. On s'inquiète pour ces gens parce que ce sont nos amis. Ouais. Ouais. C'est... Ouais. Et je pense que c'est quelque chose de vraiment spécial dans notre sport, c'est qu'on peut se mélanger avec les meilleurs.

[00:35:20] C'est comme si tu pouvais aller voir des gens de la NBA ou du football, des joueurs de Premier League, et juste aller leur parler.

[00:35:29] **Gavin McClurg:** C'est ça. Ouais. Tu veux parler à Chrigel ? Va lui parler. Ouais. Il sera ravi de te parler. Tout le monde,

[00:35:33] **Marcus King:** chaque dirigeant, tout le monde dans les X-Alps a toujours du temps. Je sais qu'ils doivent venir nous parler parce que nous sommes le magazine, mais j'ai généralement l'impression qu'ils ont tous du temps.

[00:35:46] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. C'est spécial. C'est vraiment cool. Et c'est

[00:35:48] **Marcus King:** il y a aussi quelque chose de spécial dans notre sport. Peut-être qu'en entrant sur le terrain, Gordon est là. Il vous parlera.

[00:35:54] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. Ouais. C'est vraiment spécial. Allez, mon pote. Alors, qu'est-ce qui s'est passé ? Quoi, euh... Euh,

[00:36:02] ce jour maudit.

[00:36:05] **Marcus King:** Alors je pense que c'est une histoire de complaisance. Je pense que c'est genre la fin. C'était la fin de la saison. Ouais. Une saison avec beaucoup de vols. C'était du bon vol et je m'amusaient bien. Et c'était juste une matinée de plus à faire de la marche et vol. J'en avais fait beaucoup sur notre col local et rien de spécial. Juste une journée normale. Je suis monté, les conditions étaient super tôt le matin. Donc rien de particulier. J'ai décollé, j'ai tourné un peu, en utilisant un peu de portance, j'ai suivi la colline un peu le long de la crête et puis je suis revenu, j'ai décidé d'essayer de monter dans les falaises.

[00:36:51] Et, je pense que ça m'a pris un certain temps pour comprendre ce qui s'est passé, probablement. Et c'est... ouais, c'est un peu de la conjecture parce que je n'ai pas vraiment un souvenir complet de ce qui s'est passé. On a tous eu un trou de mémoire sur le moment. Ce sont des bribes. Je peux me souvenir de bribes, mais c'est tout. C'est intéressant. Et je me souviens avoir travaillé un peu de portance dans ce coin de la falaise. Et je l'ai suivie vers le bord de la falaise, sur la pente derrière.

[00:37:27] Et j'ai tourné pour essayer de la garder. On ne l'a pas gardée bien longtemps. Cette petite bulle de portance et je pense que j'ai surtout fait piquer l'aile à ce moment-là et, avec le recul, je pense que j'avais piloté une grosse deux lignes ENC normale plus tôt dans la semaine, qui a une course de freins assez longue, j'étais habitué à ça. J'avais souvent piloté des ailes avec une course de freins assez longue et j'avais pas mal piloté la petite aile de montagne.

[00:37:57] et ses freins sont très courts, donc je pense que j'ai voulu tourner serré et que j'ai juste trop forcé. Ce n'est pas un problème en soi, je reconnais le problème, comme vous savez, on a fait tourner beaucoup d'ailes en test et tout, et c'est quelque chose que je fais toujours avec les ailes quand je les reçois pour la première fois, c'est vous savez, chercher le décrochage et juste aller jusqu'au point de décrochage et faire un virage à 180 degrés et en sortir. Et je pense, vous savez, j'ai fait beaucoup de choses par le passé, et je pense que j'ai fait beaucoup de choses par le passé, et je pense que j'ai fait beaucoup de choses par le passé, et je pense que j'ai fait beaucoup de choses quand l'aile a commencé à décrocher, alors j'ai lâché et je me souviens que l'aile partait devant, alors je suis allé pour la rattraper, et la chose suivante, je suis au sol. Je pense que j'ai juste fait un effet pendule vers la colline parce que je n'avais pas laissé assez d'espace, vous n'aviez pas assez de marge là, d'accord ? Ouais, donc j'ai genre, ouais, ce petit moment où elle part devant et puis j'ai, alors je suis, alors je suis...

[00:38:51] **Gavin McClurg:** tu es au sol

[00:38:52] **Marcus King:** ensuite je suis sur le terrain, hmm

[00:38:56] et là, je dois penser au sauvetage, donc encore une fois par complaisance, je n'avais pas vraiment dit ce que je faisais.

[00:39:05] mon partenaire, ma femme, n'étaient pas là, personne ne savait vraiment que j'étais en train de voler en fait

[00:39:12] **Gavin McClurg:** Hmm, ouais, tu vas juste faire une petite rando rapide, c'est...

[00:39:15] **Marcus King:** C'est bon, je vais juste faire une petite randonnée, je vais atterrir dans les champs, tout va bien. Mais heureusement, une chose dont j'ai toujours fait attention, c'est de garder mon téléphone à portée de main, c'est une habitude qui m'a été inculquée. Heureusement, j'ai pu attraper mon téléphone et appeler à l'aide. Et j'ai eu beaucoup de chance que l'école locale soit sur place, donc notre instructeur local Cedric Boussard enseignait à des élèves. On lui a dit qu'il se passait quelque chose, il s'est alors impliqué dans...

[00:40:05] !!!!!!! Il a envoyé son TI, a couru jusqu'à moi avec l'un de ses élèves qui se trouvait être infirmière dans les pompiers. Ils montaient la colline en courant. Un autre de ses élèves avait un drone. Il a donc envoyé le drone pour trouver ma position exacte et guider ces deux gars jusqu'à moi. Et en même temps, l'hélicoptère a été appelé et il était en route. Et heureusement, une autre bonne chose ici en France, c'est que nous avons ces hélicoptères de secours. Et ici, c'est très proche. C'est à Nice.

[00:40:50] Ce n'est pas très loin. C'est à 10 minutes de vol. Et j'ai eu beaucoup de chance qu'il soit disponible. Il est venu directement vers moi et il était avec moi en 20 minutes, je pense. Est-ce que

[00:41:03] **Gavin McClurg:** ils ont dû vous sortir ou bien

[00:41:04] **Marcus King:** un harnais de parachute ? Ils ont dû me sortir à la force. Je ne me souviens pas du moment où ils m'ont soulevé parce que...

[00:41:10] Je me souviens de leur arrivée. Ils ont déposé les deux secouristes et ils sont venus m'examiner. J'ai dit : « Je pense que je me suis cassé le bassin. » Et j'avais quelques autres petites blessures. Mais ils m'ont ensuite, oui, évidemment examiné, ont déterminé la nature de mes blessures. Et ils ont dit : « Bon, on va devoir vous sortir. » Et à ce moment-là, ils m'ont administré du gaz et de l'oxygène et je me suis évanoui. Parce qu'ils ne pouvaient pas... je n'ai pas pu avoir de civière parce que j'étais de toute façon juste dans une sellette. Ça aurait été assez atroce. J'aurais pensé que c'était un bassin cassé pour être juste sorti avec une sellette. Tu avais juste une petite sellette de bikini ou une...

[00:41:49] **Gavin McClurg:** ...un vrai... Est-ce que tu avais une protection ?

[00:41:51] **Marcus King:** J'avais un airbag en dessous. J'avais aussi un parachute de secours. Et une autre bonne chose, c'est que j'avais un vrai casque de vol certifié EN. Ça a pris un sacré coup sur ta tête ? J'ai enlevé un morceau du casque. Le casque ? Waouh. Et c'était... C'était quelque chose... On avait volé avec des casques d'escalade, genre, probablement plus tôt la même année, ma femme et moi. Et l'un des lecteurs s'en était plaint parce qu'il y avait des vidéos où il disait : « Oh, vous devriez vraiment voler avec des casques certifiés EN ». Et on a un peu dit : « Ouais, tu as raison ». Et à ce moment-là, j'ai dit : « En fait, on ne gagne même pas en poids ». Ouais, c'est vrai. Tu n'en gagnes pas. Va comparer les caractéristiques. Et Ed disait : « Je pense... »

[00:42:37] En tant que magazine, on doit montrer qu'on fait les choses correctement. Et je suis vraiment content qu'il ait dit ça parce que, ouais, j'ai pris un coup contre un rocher quelque part en chemin et mon casque a encaissé le pire du choc.

[00:42:52] **Gavin McClurg:** Je suis content que tu en parles. On a en fait fait de ça un... Tu sais, c'est devenu obligatoire dans le X-Alps, ce que je n'ai pas vraiment compris pendant longtemps. Je veux dire, les casques d'escalade doivent être... Ou les casques de ski doivent être tout aussi bons, mais ils ne le sont pas. Ils ne sont pas faits pour la même chose. Non. Et de loin. Alors, comme tu l'as dit, le casque sub-air, je pense qu'Ozone en a un maintenant aussi, qui sont... Ils sont tout aussi légers. Ouais. C'est ce que

[00:43:18] **Marcus King:** J'utilisais le sub-air pilot.

[00:43:20] **Gavin McClurg:** Ouais. Le pilote. Ouais. Ce qui est top. Je veux dire, c'est ce que j'utilise depuis des années.

[00:43:25] Donc, bassin fracturé. Quoi d'autre ?

[00:43:29] **Marcus King:** Une vertèbre cassée en haut du thorax.

[00:43:35] Ce qui était... je crois que c'était dû au fait de se projeter en avant, de se plier sous l'impact. D'accord. Donc, votre corps est projeté vers l'avant et ce mouvement suffit à briser une vertèbre. Et je pense qu'il y avait aussi quelques côtes fêlées et le reste habituel. Donc, ouais, j'ai été emmené à l'hôpital et je suis resté dans le coma pendant une journée. Gardé dans le coma pendant une journée. Oh. Et ensuite... Donc, vous étiez dans... Donc, une fois que j'ai perdu connaissance... Ils ont induit

[00:44:11] **Gavin McClurg:** vous étiez dans le coma ?

[00:44:12] **Marcus King:** Alors, une fois qu'ils m'ont administré le gaz et l'air, je me suis évanoui et je ne suis pas revenu à moi pendant une journée entière. Ils m'ont maintenu sous anesthésie pendant les 24 heures suivantes. Ils ont fait ça exprès ? Ouais. Parce qu'ils voulaient me stabiliser.

[00:44:24] **Gavin McClurg:** Ah, d'accord. Oh, wow. Ok. Donc, il y avait donc un risque de lésion de la moelle épinière.

[00:44:31] **Marcus King:** Ouais. Ils n'étaient pas sûrs à ce moment-là. Ouais. Je veux dire, je me souviens... C'est évident. C'est évidemment l'une des premières choses qu'on vérifie quand on est allongé sur la colline. On se dit : « Oh, oui, je peux bouger les pieds. Tout va bien. » Mais comme ils l'ont dit à ma femme, ça ne garantit rien parce que quand ils te déplacent, ils font... Ils essaient de te maintenir en vie. C'est tout ce qui les importe. Bien sûr. C'est ça. La première chose, c'est qu'ils te maintiennent en vie.

[00:44:55] **Gavin McClurg:** Ouais. Alors,

[00:44:56] **Marcus King:** s'ils ont... Évidemment, ils vont faire de leur mieux pour garder votre colonne bien droite et tout ça, mais ils ne peuvent pas le garantir. Et ils... Ouais. Et avec... Évidemment, avec la blessure au bassin, il y a eu beaucoup de frottements là-dessous aussi. Alors, ouais. Je suis resté dans le Cobra et ensuite ils ont opéré... Ils ont fait la première opération sur le bassin juste pour le stabiliser. OK. Avec deux broches. Et ensuite ils m'ont sorti du Cobra et je me suis réveillé en réanimation sous respirateur et... Oh, allez. Ouais. Une sonde d'alimentation et tout ça. Bienvenue dans le monde des vivants. Ce qui est un peu... Ouais. Effrayant. Ouais.

[00:45:37] **Gavin McClurg:** C'est très impressionnant. Je

[00:45:38] **Marcus King:** C'est encore plus flippant pour les gens qui regardent. Genre, j'ai deux fils ados qui sont venus me voir, et je n'oublierai jamais l'expression sur leur visage.

[00:45:48] **Gavin McClurg:** Ouais. Ils se demandent si papa va finir en fauteuil roulant. S'il va être... Ouais. Oh là là. C'est flippant. Et les vertèbres,

[00:45:57] **Marcus King:** est-ce que ça a nécessité une opération ? Heureusement, non. Non. J'ai passé des examens et ils ont décidé que la chirurgie n'était pas nécessaire. Donc, était-ce un...

[00:46:06] **Gavin McClurg:** Pardonnez mon manque de connaissances anatomiques, mais est-ce que c'était... C'était un disque ou la vertèbre ? C'était une compression de

[00:46:15] **Marcus King:** des vertèbres.

[00:46:16] **Gavin McClurg:** D'accord. D'accord.

[00:46:18] **Marcus King:** D'après... Ouais. Donc, tu es un peu plus petite. Alors,

[00:46:20] **Gavin McClurg:** le scanner indique

[00:46:20] **Marcus King:** c'est une compression de 50 % de cette vertèbre, mais sans aucun bombement. Donc, c'est une bonne chose. Il n'y avait pas de bombement dans le... D'accord. D'accord. Le canal central.

[00:46:32] **Gavin McClurg:** Qu'est-ce qu'ils ont fait pour ça ? Ils ont fait des IRM pour s'assurer qu'il n'y a pas de petits morceaux qui peuvent couper des trucs ? Ouais. Alors, j'ai eu

[00:46:39] **Marcus King:** Des IRM pour vérifier que tout allait bien. Et c'est là qu'ils ont décidé qu'il n'était pas nécessaire de faire une opération pour ça. D'accord. Mais... Combien de temps

[00:46:47] **Gavin McClurg:** Tu étais à l'hôpital ?

[00:46:49] **Marcus King:** Eh bien, j'étais à... Donc, on m'a emmené à Nice Hospital, qui est l'hôpital d'urgence local de notre région.

[00:46:59] Et c'est là que j'ai été... Donc, j'étais en réanimation. Ils ont ensuite fait la première opération. Et quelques jours plus tard, j'ai eu l'opération principale, qui consistait à mettre deux grosses vis et une plaque sur le devant du bassin avec plein de petites vis. On dirait un jeu de Meccano maintenant.

[00:47:19] Et ils...

[00:47:21] Alors, j'y suis resté environ 10 jours. Et ici, on a de la chance d'avoir ces centres de rééducation. On m'a donc transféré dans un centre en plein air, ce qui est... En gros, on peut voir Gordon. Je ne vais pas vous donner d'infos dessus.

[00:47:38] Et là-bas, ils peuvent faire de la kiné. Ouais, ils ont plein de kinés. Et c'est... Tu as tout ce qu'il faut pour ta convalescence, pour te remettre sur pied. Pour moi, le plus gros problème, c'était que je devais attendre que les os cicatrisent avant qu'ils puissent faire grand-chose. Du coup, j'ai passé deux mois sans pouvoir dépasser 45 degrés d'inclinaison. Donc, en gros, allongé sur le dos. En partie à cause des vertèbres, et en partie à cause du bassin.

[00:48:04] **Gavin McClurg:** Oh mon Dieu. C'est long comme période à rester allongé.

[00:48:07] **Marcus King:** C'était la partie difficile mentalement. Juste l'attente. Et aussi... Qu'est-ce que vous avez

[00:48:13] **Gavin McClurg:** ...expériences que vous avez vécues ? Quelles étaient certaines des...

[00:48:20] Tu t'es accroché à quoi... je ne sais pas. Tu as commencé à méditer ? Tu as lu comme un dingue ? Tu as regardé Netflix ? Qu'est-ce que tu faisais pour t'aider à tenir le coup ?

[00:48:29] **Marcus King:** J'ai... ouais, j'ai beaucoup lu. J'ai regardé pas mal de Netflix aussi. Je veux dire, j'ai... j'ai reçu... beaucoup de bons conseils de la part de pilotes assez, vous savez, connus. Ils m'envoyaient... ils m'envoyaient beaucoup de messages. Et genre Tom Dodola, qui a eu un accident assez grave, je crois, a dit de juste prendre chaque jour un jour à la fois. Et c'est tellement... C'est un si bon... un si bon conseil. Parce qu'il est vraiment facile de se dire : oh, mon objectif c'est six semaines. Je tiens six semaines et ça ira. Et puis tu arrives à six semaines et le chirurgien dit : en fait, il vous faut encore deux semaines. Deux semaines. Et là, tu décroches. J'ai eu ça, ils m'ont dit qu'on reçoit des informations différentes de la part des chirurgiens en cours de route. Et ils disent : donc ça fera six semaines pour la réparation.

[00:49:14] Et là, tu peux commencer à marcher. Et quand tu arrives à six semaines, ils te disent : non, il faut encore un peu plus parce que tes os ne sont pas assez consolidés. Et quand tu t'es fixé cet objectif et qu'on te le retire, c'est une énorme chute psychologique. Ouais. Ouais. Je n'ai pas de mal à avouer qu'il y a eu des larmes à ces moments-là. Absolument. C'étaient des moments assez sombres. Mais, vous savez, tous les conseils que je recevais, que les gens me donnaient, sur le fait de prendre les choses un jour à la fois, ça m'a vraiment aidé. Je me suis juste concentré sur le travail quotidien. Et puis tu te dis : oh, plusieurs semaines se sont écoulées maintenant. Ouais. Il n'en reste plus que quelques-unes.

[00:49:50] **Gavin McClurg:** Cette journée est finie. Ouais, c'est ça. Mais ne pas essayer de

[00:49:52] **Marcus King:** ne pas trop anticiper. Et pour moi, c'était, vous savez, j'étais motivé à faire ce que je pouvais avec les exercices que je pouvais faire. Et le super truc, c'est que comme j'étais dans ce centre de rééducation avec les kinés, même quand je ne pouvais que rester allongé, ils me prenaient sur mon lit de stretcher pour m'emmener en salle de kiné et je faisais des exercices avec mes jambes et mes bras pour prendre de la force, juste pour garder tout en mouvement, mais sans mettre de pression dessus. Ça voulait dire que quand j'ai enfin eu le feu vert pour me mettre debout, j'ai pu bouger beaucoup plus vite, je pense. Et l'accélération, une fois qu'on pouvait se tenir debout,

[00:50:40] en une sorte de... en quelques semaines, je suis passé de ne pas marcher du tout à marcher avec un lève-personne pour me soutenir, puis à marcher avec un grand déambulateur, puis avec un déambulateur normal, puis avec des béquilles, pour finir par marcher sans béquilles, tout ça en l'espace de deux semaines. Et c'était juste... c'était vraiment incroyable.

[00:51:02] **Gavin McClurg:** C'est un peu comme redevenir un bébé de 11 mois. Ouais. On dirait que... c'est comme si tu passais soudainement du sol au ciel. Waouh, je le fais. Ouais. Et c'est probablement tout aussi excitant que c'était à l'époque.

[00:51:16] **Marcus King:** Mais on fait ces choses et on finit par... je me souviens avoir pensé que le parapente et l'escalade sont de très bons entraînements pour certains aspects de la rééducation, parce qu'une grande partie, c'est la peur de l'inconnu. Quand on supporte à nouveau du poids sur ses hanches pour la première fois, on se demande : est-ce que ça va ? Ça va être comment ? Est-ce que ça va faire mal ? Est-ce que ça va casser ? Est-ce que ça va basculer ? Et je pense que pour nous, en tant que pilotes de parapente, et comme j'ai un peu d'expérience en escalade, on finit par s'habituer à faire ces pas vers l'inconnu. Je pense que mentalement, on est un peu conditionnés pour être capables de faire ça. Donc je pense que ça aide pour notre récupération. Et j'ai certainement pu m'appuyer là-dessus pour être un peu plus fort mentalement.

[00:52:05] Parce que c'est ce qu'on ressent.

[00:52:08] **Gavin McClurg:** Est-ce qu'il y a eu de la culpabilité envers votre famille, votre femme, vos enfants ? Je sais qu'Ed a bien insisté, quand je préparais cet entretien, sur le fait que vous êtes un vrai homme de famille. Vous prenez votre famille très au sérieux. Vous passez beaucoup de temps avec eux. J'ai récemment reçu un invité qui a aussi eu un

accident, un accident de remorquage. Dad Spencer, un ami à moi ici, a eu un accident de remorquage dans le Minnesota. Et il a parlé de ça, de ce sentiment de submersion. Vous avez l'impression de ne pas contribuer à la vie de famille. Vous n'aidez pas pour le dîner. Vous êtes un patient. Vous êtes un bébé. On s'occupe de vous. Surtout, je pense que les hommes ne sont pas très doués pour ça.

[00:52:55] On n'est pas très doués pour la convalescence.

[00:52:59] **Marcus King:** Ouais. Et je pense qu'il a fallu que tu tournes presque mentalement une partie de ton envie de tout contrôler. Il a fallu que tu l'éteignes et que tu restes en retrait pour laisser les gens faire des choses pour toi. Parce que sinon, tu vas finir par être frustré. Tu vas passer, c'était, ouais, tellement de temps à y penser. Et il faut parfois prendre du recul et se dire : non, je dois laisser ces gens prendre le relais parce qu'ils savent ce qu'ils font. Ils s'occupent de moi. Et c'est dur, comme tu dis, surtout pour, probablement pour les hommes qui sont des maniaques du contrôle. Ou je pense que la plupart, beaucoup de pilotes de parapente sont aussi des maniaques du contrôle. Ouais. Des personnalités et des egos assez forts, même les plus discrets.

[00:53:46] Et c'est pour ça qu'on pratique ce sport. Je pense que c'est l'une des raisons pour lesquelles on le fait. Mais oui, à cause de la culpabilité. Évidemment, on se sent mal pour la famille. Je veux dire, j'ai tellement de chance d'avoir une femme qui est aussi pilote. Elle comprend donc cet aspect-là.

[00:54:07] Elle a été un véritable pilier tout au long de cette épreuve. Elle a été là du début à la fin et m'a soutenu. Et on a évidemment discuté de la possibilité de reprendre le vol ensemble. Elle comprend que le pilotage est une partie tellement importante de nos vies. Vous savez, c'est presque... ça me semblerait bizarre de ne plus jamais voler.

[00:54:30] **Gavin McClurg:** Je voulais demander, est-ce qu'il y a eu, est-ce qu'il y a eu ce genre de conversations ? Est-ce qu'il y a eu, vous savez, dans les moments d'émotion, des « je ne referai plus jamais ça » ? J'ai dit.

[00:54:41] **Marcus King:** À un moment donné plus tôt, je me demandais : est-ce que je vais encore voler ? Je ne sais pas. Je ne sais pas si je vais voler. Et je pense, comme tu l'as dit, la culpabilité jouait beaucoup. Mais on a des discussions, avec ma femme par exemple. J'en ai eu avec les garçons aussi, parce qu'ils sont assez grands. Ce sont des adolescents. On peut donc avoir ce genre de discussions. Et.

[00:55:05] Et ça aide à réaliser que ça fait partie de toi. Pour moi, je ne sais pas. Ouais, je suis sûr que tout le monde ne prendrait pas la même décision, chacun est sa propre personne. Mais pour moi, ça a été une partie si importante de ma vie pendant 30 ans. Pour moi, ça serait bizarre si je ne pouvais pas revenir. Enfin, j'en suis pas encore là. Tu voles maintenant ? Non. D'accord. Parce que je pense... je ne sens pas que je suis prêt encore. Physiquement. Physiquement. Ouais. Ouais. Pour l'instant, je fais à peine 3 km de marche. D'accord. Ouais. C'est encore un peu physique. Il y a quelques lésions nerveuses aux pieds.

[00:55:51] **Gavin McClurg:** C'était quand l'accident ? Rappelle-moi la date. Je me souviens avoir envoyé

[00:55:53] **Marcus King:** je vous ai envoyé un SMS ce jour-là, mais... c'était le 15 septembre. Ça fait donc un bon moment. Octobre, novembre,

[00:56:01] **Gavin McClurg:** Décembre. Ça fait donc trois. Attends. Septembre, octobre. Quatre mois. C'est quoi le pronostic ? C'est cent pour cent ? C'est 80 % ? À quel niveau les médecins pensent-ils que tu vas arriver ?

[00:56:12] **Marcus King:** On m'a dit que la récupération devrait être totale. Hein ? Super. Même si je pourrais avoir des douleurs là où le bassin n'a pas été tout à fait bien refermé. OK. Donc peut-être pas faire de très longues marches, mais ouais, le pronostic est bon.

[00:56:31] C'est ta première fois en parapente ? Non, je me suis cassé une vertèbre très tôt. D'accord. En fait, c'était lors de la Coupe du monde en Suisse, il y a beaucoup d'années, genre 25 ans. Mais c'était correct. Ouais. Relativement mineur. Et comme c'était une vertèbre comprimée, j'ai porté un corset pendant quelques mois et c'était tout. D'accord. Une autre fois.

[00:57:04] C'était impressionnant, mais oui, par rapport à ce qui vient de se passer, je me suis rendu compte que ce n'était pas si grave, mais ça a quand même eu un effet sur mon vol et après, comme toutes ces choses-là. Je suis devenu

beaucoup plus prudent pour les atterrissages après l'accident.

[00:57:23] **Gavin McClurg:** Ouais. Quand tu penses à voler maintenant, à y retourner ou, tu sais, je suis sûr que tu as déjà imaginé ton premier vol après ça, tu sais, au-dessus d'un joli sommet derrière chez toi. Est-ce que c'est vraiment, est-ce que c'est flippant d'y penser ? Est-ce que c'est genre, « j'ai trop hâte » ? Comment tu te sens par rapport à ça ?

[00:57:44] Un peu.

[00:57:45] **Marcus King:** des deux. Je pense. Ouais. Je pense. Ouais. J'adore vraiment voler. J'adore cette sensation de liberté. Alors j'ai hâte de remettre les pieds en l'air, mais je sais, je suis presque sûr que ça va faire peur la première fois. Ouais. Je suis un peu nerveux par rapport à ça et un peu nerveux sur la façon dont je vais réagir. Hmm. Après avoir vécu un tel... Ouais.

[00:58:07] Mais j'ai aussi reçu tellement de messages de personnes me racontant leurs propres expériences et leurs histoires. Ça donne de l'espoir pour l'avenir, on se dit : s'ils l'ont fait, je peux le faire. Et c'était l'une des raisons pour lesquelles j'étais vraiment content de vous en parler, parce qu'au début, je n'en ai pas beaucoup parlé publiquement car c'était assez personnel. C'était un peu effrayant. C'était un peu effrayant, oui. Je ne savais pas où ça allait mener.

[00:58:39] Mais à mesure que j'allais mieux, j'ai posté des trucs sur Instagram, comme le moment où je suis sortie de l'hôpital et des choses comme ça. Et plein de gens m'ont ensuite envoyé des messages en disant : « C'est super de voir ça. C'est vraiment encourageant pour moi. Je suis dans la même situation. J'ai eu un accident et c'était pareil pour moi. » Tom était l'une des personnes qui m'a contactée, et Violetta, avec son histoire de fracture du bassin. Évidemment. Ouais. Ouais. C'était proche de moi. Et Maude Perrin s'est fracturé le bassin l'année dernière. La pilote d'acro qui est maintenant de retour dans les airs, et voir ces gens, tu sais, surmonter ça et passer à autre chose, surtout des gens comme Violetta, qui a non seulement surmonté ça, mais qui est maintenant aux championnats du monde.

[00:59:24] C'est faire de la compétition à haut niveau, sur les podiums de grandes compétitions. Et ça t'aide à passer à autre chose et à surmonter ça toi-même. Ce n'est pas... C'est tellement imprévisible.

[00:59:37] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. Je veux dire, avec Violetta, il faut que je l'invite dans l'émission pour en parler, mais ce n'était pas juste un seul incident, je pense qu'elle en a eu six d'après mes calculs, des incidents assez majeurs. Pas tous étaient physiques, ils n'ont pas tous fini par des blessures physiques ou des traumatismes, mais c'est quand même traumatisant, tu sais, c'est traumatisant d'y aller. Et elle s'accroche vraiment. C'est impressionnant.

[01:00:08] **Marcus King:** Ouais. Et encore une fois, la beauté de notre sport, c'est qu'on a accès à tous ces pilotes qui prennent le temps de vous parler. Je me sens vraiment privilégié parce que j'ai reçu tellement de messages ; chaque jour à l'hôpital, je recevais des messages du monde entier de la part de pilotes. Certains que je connaissais très bien, et d'autres que je ne connaissais pas très bien, juste pour m'encourager, pour me donner... Ouais. Vous savez, ils sont... ils sont généreux, vous savez, leurs vœux et ça aide vraiment. Ça aide vraiment, vraiment beaucoup.

[01:00:40] **Gavin McClurg:** C'est intéressant à entendre. Je ne sais jamais comment m'y prendre pour ça. C'est toujours, euh, vous savez, est-ce que c'est trop ? Est-ce que c'est trop peu ? C'est, c'est génial d'apprendre que tout cela a été si bien reçu. C'est agréable d'avoir des nouvelles de

[01:00:53] **Marcus King:** tout le monde. Ouais. Pour moi, ça a vraiment été utile.

[01:00:58] **Gavin McClurg:** Euh, juste peut-être

[01:01:00] **Marcus King:** se sentir à nouveau membre de la famille.

[01:01:02] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. Ouais. Ouais.

[01:01:05] **Marcus King:** Pour moi, le parapente est une seule et grande famille, et je me sens très privilégié d'avoir trouvé ce sport qui nous procure ce sentiment.

[01:01:13] **Gavin McClurg:** J'ai eu une sorte de complaisance similaire qui s'est terminée mieux en termes de, vous savez, manque de traumatisme. Mais le mien, c'était un parachute de secours qu'on lançait sans qu'il soit attaché. Euh, j'en ai déjà parlé dans l'émission avant, mais c'était en changeant d'équipement tard le soir, en rentrant d'une compétition.

On n'y a pas beaucoup réfléchi, vous savez, le kit acro, ça ne m'est pas flashé immédiatement dans l'esprit que j'avais un deuxième parachute de secours.

[01:02:09] Alors, j'ai vu celui s'éloigner de moi et je me suis littéralement dit : « Waouh, c'est marrant ». Et, vous savez, c'était un parachute de secours parfaitement déployé qui n'était pas attaché à moi, mais, vous savez, si j'avais réagi plus vite, j'ai fini par lancer mon deuxième, mais ça a pris un certain temps. Pour moi, ça a semblé durer une éternité. C'était probablement deux secondes, mais, vous savez, j'étais déjà très bas quand j'ai lancé le premier. Alors le deuxième, je l'ai lancé et je l'ai regardé rouler jusqu'au bout et puis j'ai touché le sol. Du coup, il n'a pas eu la chance de se déployer, mais c'était avec le même type de lignes que, vous savez, c'était le changement d'équipement qui, euh, vous savez, mon esprit n'était tout simplement pas prêt. Et depuis lors, vous savez, on parle toujours du fait qu'il faut faire ces erreurs bon marché.

[01:02:54] depuis ce temps, quand je passe d'une marche et vol à mon équipement de compétition ou à mon équipement acro, je le fais à chaque vol maintenant : ma main descend vers le... maintenant je suis sur un autre équipement. C'est là que ce parachute de secours est différent. On en a beaucoup parlé au fil des années et le magazine a très bien couvert le sujet, disant qu'ils devraient tous être identiques. Mais jusqu'à ce jour, on doit juste rappeler à nos cerveaux encore et encore où se trouvent ces trucs. Vous n'avez pas eu le temps pour un parachute de secours. Mais on dirait que le changement d'équipement, ça m'est aussi arrivé. Le truc du frein. Ouais. Ça m'est aussi arrivé, certains d'entre nous utilisent beaucoup d'équipements différents.

[01:03:39] Et surtout, quand vous pilotez énormément de matériel différent.

[01:03:43] **Marcus King:** Mais, et ce n'est pas quelque chose que j'ignorais parce qu'un ami, un ami du magazine, un rédacteur, quelqu'un qui écrit pour le magazine, Andy Pag a eu un gros crash dans le pool il y a quelques années alors qu'il avait fait du tandem toute la saison, il a sauté sur son aile solo, a oublié que la course du ressort était beaucoup plus courte, a frappé la colline et s'est cassé le dos. Et je me suis toujours souvenu qu'il nous en avait parlé. Donc ce n'est pas quelque chose que je ne savais pas, mais ouais, on n'y pense pas. Il faut penser à ces choses-là.

[01:04:16] **Gavin McClurg:** On en tire beaucoup de leçons. Compte tenu de votre expérience en vol et, vous savez, avec cet accident en Suisse, à la Coupe du Monde, celui-ci ressemble plutôt à un manque de vigilance par excès de confiance.

[01:04:34] Comment est-ce que tu intègres ça ? À quoi tu penses quand tu remontes dans le ciel ? Je veux dire, ça a l'air d'être ça. Ce sont toutes d'excellentes leçons, on en a besoin, mais je...

[01:04:48] **Marcus King:** tu dois y penser, ouais. Pour être sûr d'être présent à chaque instant et te dire que, ouais, chaque vol est un vol. Ouais. Ce n'est pas juste un petit trajet pour aller atterrir quelque part. Ouais. Une fois que tu es en l'air, les conséquences sont lourdes si tu fais des erreurs. Donc, tu dois traiter chaque vol avec respect.

[01:05:09] **Gavin McClurg:** Je me demande comment ça a, comment ça a impacté la vision du vol de ta femme ? Est-ce qu'elle est moins enthousiaste ? C'est pareil ? Est-ce que ce n'est plus le vol ?

[01:05:22] **Marcus King:** pour le moment en tout cas, parce qu'elle s'est fait reconstruire les ligaments croisés l'année dernière. Mince. Elle est en convalescence, mais elle devrait commencer à voler avant moi, je crois. Du coup, elle a l'air bien motivée. Je me disais que ça pourrait l'affecter aussi, et je suis sûr que c'est le cas. On ne peut pas être exposé aux accidents sans être touché. Surtout quand ça concerne des gens proches de vous, mais elle, vous savez, elle a travaillé dans le secteur. Elle entend parler de... enfin, on entend parler de beaucoup d'accidents, donc ce n'est pas quelque chose qu'on ignore. Je pense que si vous êtes un pilote de week-end, vous pouvez peut-être mettre ça un peu de côté, mais si vous êtes en compétition et que vous êtes dans le milieu, ouais, c'est clair.

[01:06:14] Pour le magazine, on entend parler de presque tous les accidents qui se produisent.

[01:06:21] Donc ce n'est pas quelque chose dont on peut se défaire en ne sachant pas. Hmm.

[01:06:27] **Gavin McClurg:** C'est intéressant. J'en parlais justement avec ma femme hier soir, pas des accidents et pas du parapente, mais il y a un passage de Dave Chappelle dans sa dernière série de stand-up où il commence à s'adresser à

un jeune dans le public et il dit, tu sais, je compatis vraiment parce que, tu sais, à mon époque, je me souviens avoir été à l'école quand la Challenger a explosé et c'était un événement énorme. Le monde entier. Ouais. Et les gens étaient, tu sais, c'est comme l'assassinat de Kennedy, tu vois, là où tu étais, tu t'en souviens, c'était un truc énorme. Et maintenant avec les réseaux sociaux et toutes les infos du monde entier, tout le monde sait tout. Si tu veux, tu as accès à tout et tu te retrouves juste avec Gaza, l'Ukraine, des trucs pourris tous les jours, tout le temps.

[01:07:21] Et c'est dur de ressentir beaucoup d'émotions face à des choses vraiment graves. Parce qu'on est juste inondé, vous voyez, c'est juste genre, oh, c'est mal, mal, mal, mal, on scrolle, scrolle, scrolle, scrolle.

[01:07:33] Dans notre sport, malheureusement, il y a beaucoup de ça. Et j'ai remarqué, même chez moi, que certaines choses sont juste... elles passent un peu à côté de l'autre. Et il y a des événements comme Nick Manans où on devient vraiment désensibilisé. C'est le mot. Et il y a des événements comme Nick Manans qui secouent vraiment les fondations de... enfin, s'il a pu se blesser, je veux dire, et évidemment il prenait des risques énormes la plupart du temps, mais pas ce jour-là, vous savez, pas le jour où il est parti, ça avait l'air d'être une journée assez raisonnable pour aller voler. Euh, ouais, ces événements, dans un sens, ne vous font pas régresser, mais ils vous happent, non ? Je veux dire, ils font juste "wow". Je veux dire, c'est cette prise de conscience que si ça peut arriver à lui ou à elle, ça peut arriver à tout le monde.

[01:08:26] **Marcus King:** Et je trouve ça intéressant ce que tu as dit sur le fait de ne pas prendre de risques. Parce que je pense que c'est l'une des choses avec lesquelles j'ai peut-être un peu eu du mal, c'est le fait que je pensais que ce que je faisais était vraiment sûr. C'est ça. Ouais. Que le truc de marche et vol, ce style particulier de marche et vol, c'est quelque chose que je faisais beaucoup et j'ai toujours eu le sentiment que c'était très sûr parce que c'était à partir d'un site connu, avec, tu sais, toujours une bonne météo. Et ce n'est pas, pas comme faire du cross country à travers de hauts sommets ou... Ouais. Des jours forts quand ça se déchaîne. Ouais. J'avais l'impression que c'était une chose sûre à faire. Et pourtant, j'ai quand même réussi à me blesser en faisant ça.

[01:09:12] Alors, c'est ça.

[01:09:13] **Gavin McClurg:** Ouais. Je veux dire, je comprends, c'est une façon plus articulée de dire ce que j'essayais d'exprimer, c'est que, d'une certaine manière, je n'aime pas trop ces accidents. Ouais.

[01:09:24] **Marcus King:** Ils te font vraiment plus réfléchir. C'est vrai ?

[01:09:26] **Gavin McClurg:** Je veux dire, un pilote vraiment, vraiment bon. Très expérimenté. Qui a des années d'expérience derrière lui. Et, vous savez, ce n'était pas, vous ne participiez pas à l'X-Alps quand il y a des rafales de 60 km/h le matin. Une journée parfaite. Parfaite. Euh, vous savez, j'ai foncé assez fort et j'ai pris une aile sur une journée plutôt parfaite, euh, où, vous savez, c'était juste "mais qu'est-ce qui vient de se passer ?". Et c'était,

[01:09:51] **Marcus King:** c'est de la complaisance, non ? Donc, absolument.

[01:09:54] **Gavin McClurg:** Ouais. Ouais. La complaisance. C'est un chapitre du livre. Comme tu te rappelles, tu m'as aidé à l'écrire.

[01:10:02] C'est ça. C'est un point intéressant. Je veux dire, bien sûr. J'ai passé beaucoup de temps avec Juergen, le directeur de la sécurité, les opérations rebelles X cette année à Tracy main, quand on attendait, vous savez, quand on attendait qu'Ellie passe. Et on avait vu quelques athlètes passer et on a eu une longue discussion sur ce point précis, vous savez, juste les risques énormes que Chrigel accepte de prendre pour gagner. On n'en a pas beaucoup considéré.

[01:10:54] pas beaucoup.

[01:10:55] **Marcus King:** beaucoup beaucoup beaucoup beaucoup beaucoup beaucoup beaucoup beaucoup beaucoup
beaucoup beaucoup beaucoup beaucoup beaucoup beaucoup beaucoup beaucoup beaucoup beaucoup beaucoup
beaucoup beaucoup beaucoup beaucoup beaucoup beaucoup

[01:10:55] **Gavin McClurg:** ...plus, je ne pouvais pas prendre ce genre de risque la veille ou le lendemain de la course, c'est pratiquement garanti. Je vais me donner à fond parce que tu es, tu es juste dedans. Et tu as, tu as, tu as ce sentiment d'invincibilité, qui je sais n'est pas exact, mais c'est, c'est mental, tu es dedans. Tu sais, il n'y a rien d'autre. Aucune autre distraction. Aucune complaisance. Tu es, tu es sur le coup. Tu es attentif.

[01:11:25] **Marcus King:** Ouais, j'en suis sûr. Je pense que, oui, enfin, j'ai fait quelques courses de marche et vol et mon expérience était incroyablement

[01:11:38] mentalement épuisant parce que votre cerveau tourne à plein régime en permanence et vous êtes dans un état d'hyper-vigilance pendant que vous volez, que vous cherchez des décollages et que vous vous préparez à décoller. Et

[01:11:53] mais oui, vous prenez des risques, mais comme votre cerveau travaille beaucoup plus dur, vous,

[01:11:58] tu prends le contrôle, tu maîtrises la situation. Du coup, tu as moins de risques d'avoir un accident, même si tu es dans un environnement plus périlleux. Ouais. Ouais. Tu n'opères pas comme ça d'habitude, si ?

[01:12:13] **Gavin McClurg:** Non. Et c'est intéressant. Je veux dire, d'après mon expérience, pour bien piloter et parcourir des kilomètres, on veut vraiment être davantage dans un état de flow. On veut être très détendu. C'est un peu l'opposé de ce dont on parle. Vous voyez, je veux dire, mais quand on est dans un état de flow, bien sûr, on laisse son système, qui sait ce qu'il fait, prendre le relais et on est incroyablement réactif et réactif, et votre vitesse est... mais c'est intéressant, n'est-ce pas ? Parce qu'on ne se sent pas très... on se sent très détendu et presque, vous savez, quand je donne le meilleur de moi-même, je suis presque endormi. Je suis juste, vous savez, un peu... alors quand on regarde en arrière, on se dit,

[01:12:57] **Marcus King:** en fait, j'étais dessus. Je peux voir, je vois que j'étais dessus. Ouais. Ça se passait presque au niveau du subconscient. C'est ça. Ouais.

[01:13:05] **Gavin McClurg:** C'est ça. La réflexion lente, ça passe.

[01:13:08] Marcus, merci d'avoir partagé ton histoire. Je l'apprécie vraiment. Ça a dû être difficile de revivre certaines de ces choses, mais je pense que c'est utile et c'est un bon rappel pour nous tous de ce que nous faisons. Ouais. L'aviation, l'aviation est dangereuse.

[01:13:28] **Marcus King:** Ouais.

[01:13:30] Il faut en tenir compte au moment du décollage. C'est pour ça qu'on ne doit pas être complaisants. Chaque vol est un vol.

[01:13:36] **Gavin McClurg:** Ouais. Bon, Marcus, on va s'arrêter là, mais tu as autre chose à dire ? Je crois que vous avez une petite promo en cours.

[01:13:44] **Marcus King:** Ouais. Écoutez, on aimerait vraiment que les gens s'abonnent au magazine et fassent partie de la famille. C'est super, on espère juste que ce soit une excellente source d'information pour les pilotes et que ça rassemble tout le monde. Et en ce moment, on a un tirage au sort. Donc si vous vous abonnez avant la fin du mois, vous pourriez avoir la chance de gagner une aile. On a donc le choix entre Advance, Ozone, Gin ou Saper. Waouh. Vous pouvez choisir votre aile ? Vous pouvez choisir votre aile jusqu'à ENC, jusqu'à et y compris ENC. Donc n'importe quelle aile jusqu'à et y compris ENC parmi ces quatre marques.

[01:14:20] **Gavin McClurg:** Et où les gens doivent aller pour faire ça ? XCMAG

[01:14:22] **Marcus King:** .com ? Slash quoi ? S'abonner ? XCMAG.com slash subscribe. Voilà. Et vous pouvez voir les différentes options, vous n'êtes pas obligés de prendre le magazine papier. Vous pouvez prendre le magazine numérique si vous êtes tout le temps sur la route. Vous pouvez donc simplement vous abonner au magazine numérique. Tous les abonnés participeront au tirage au sort. Et cela inclut tous les abonnés qui nous ont soutenus au fil des années, ce dont nous sommes très reconnaissants. Ils participeront tous au tirage à nouveau.

[01:14:51] **Gavin McClurg:** Fantastique. Voilà, les amis. Allez sur XCMAG.com/subscribe pour tenter de gagner l'aile de votre choix. Marcus, merci. Je vous remercie. Je suis ravi pour le rétablissement que vous avez eu et celui à venir, et j'ai hâte de vous revoir dans les airs un de ces jours. Et il n'y a pas d'urgence, comme nous l'avons tous appris. On a tout le temps de participer à cette activité incroyable. Alors bonne chance et oui, je vous tiens au courant. Merci.

[01:15:23] **Marcus King:** Merci à vous. C'était un plaisir de discuter avec vous.

[01:15:35] **Gavin McClurg:** Merci.

[01:15:52] Merci !

[01:16:31] !

[01:17:23] !!!!!

[01:17:54] !!!!!!! On a fini ! On a fini ! On a fini ! On a fini ! On a fini ! On a fini !

[01:18:08] C'est fini ! C'est fini ! C'est fini ! C'est fini ! C'est fini ! C'est fini ! C'est fini !

Deutsch

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

Show notes

Marcus King fliegt seit 1991 praktisch Vollzeit. Er verbrachte viele Jahre im frühen Ozone-Team und ist seit Ewigkeiten im Design-Team von Cross Country Magazine tätig. Alle diese Ausrüstungs- und Flügeltests, die Sie im Magazin sehen (und eine TONNE der Fotos!), sind Marcus zu verdanken. In diesem Chat teilt Marcus seinen Hintergrund im Paragliding, seine Arbeit in der Branche, den Aufstieg der Sportsclass-Wettbewerbe, sein Engagement bei den Red Bull X-Alps und seine Leidenschaft für das Fliegen in den französischen Alpen. Und dann wechseln wir zu einem sehr unglücklichen, völlig harmlosen Tag im September, an dem Marcus hart auf den Boden ging. Marcus teilt seine Erfahrungen vom Unfall, der Rettungsaktion und den Verletzungen, die er erlitt, und natürlich die 20-20-Rückblicke, die immer Teil der Forensik beim Machen von Fehlern sind.

Der Beitrag #212 The Most Important Flight with Marcus King erschien zuerst auf CLOUDBASE MAYHEM.

Transcript

[00:00:12] **Gavin McClurg:** Transkription von CastingWords

[00:00:31] Transcription by CastingWords

[00:01:02] Transcription by CastingWords

[00:01:30] Transcription by CastingWords

[00:02:00] Transcription by CastingWords

[00:02:40] Transcription by CastingWords

[00:03:06] Transcription by CastingWords

[00:03:32] Transcription by CastingWords

[00:04:00] Transcription by CastingWords

[00:04:32] Transcription by CastingWords

[00:05:01] **Marcus King:** Transcription by CastingWords

[00:05:30] Bei einer Klettertour in Chamonix waren wir durch Chamonix gefahren und ich hatte diese Gleitschirme vom Breville kommen sehen, wusste aber nichts darüber. Das war wahrscheinlich ein Jahr oder zwei bevor ich diese Anzeige sah und dachte: Warum nicht? Alle meine Kumpels waren in Schottland klettern gewesen, aber ich musste für die Firma, für die ich arbeitete, erreichbar sein, also war das irgendwie eine offene Baustelle. Dann sah ich diese Anzeige und dachte: Ja, warum nicht mal ausprobieren? Und ich hatte echt Glück, ich hatte vier Tage mit wunderschönem Wetter, was im Breville ziemlich selten ist, genau. Und weißt du, am Ende konnte ich fliegen. Und der Bissen hat mich fast sofort erwischt. Was?

[00:06:12] **Gavin McClurg:** Sah diese Anweisung damals 1991 so aus? Hier, schau dir das an.

[00:06:17] **Marcus King:** Ich glaube, wir waren auf Airwave Magics und so etwas in der Art, also der Gleitwinkel von einem Backstein.

[00:06:28] und wir waren auf schrägen Hügeln, also konntest du quasi den Hügel runterlaufen, bist vielleicht ein bisschen vom Boden abgehoben, wackelst ein Stück runter und landest dann wieder. Ich meine, da gab es kein Schulgebäude oder so etwas in der Art. Der Instruktor Dave Solem, mein Instruktor, kam mit seinem Land Rover an, wir waren zurück auf dem Parkplatz, sind den Hügel hochgefahren und das war's. Ich habe den Tag auf dem Hügel verbracht.

[00:06:50] **Gavin McClurg:** Hast du vorher schon Erfahrung gesammelt oder fängst du direkt mit PG an?

[00:06:55] **Marcus King:** ich habe direkt angefangen

[00:06:59] Wir kommen aus dem Klettern. Ich war ein bisschen klettern, ich bin an die Universität in Nordwales gegangen, was sozusagen die Heimat des Kletterns ist. Wir sind sozusagen die Heimat des Kletterns zu dieser Zeit. Wir haben uns tatsächlich mit Bob Jew getroffen.

[00:07:15] Wir wir wir wir wir wir wir wir wir

[00:07:21] **Gavin McClurg:** Wir Wir Wir Wir Wir Wir

[00:07:25] Wir wir wir wir

[00:07:28] Wir Piloten, Roy Haggard und Tom Pagini und John Heine und diese Leute. Und ich werde bald nach Kalifornien fliegen, um mit ihnen zu sprechen. Aber diese Dokumentation über die Anfänge des Hanggleitens ist der Wahnsinn. Und das Filmmaterial, das sie von genau dem haben, worüber du sprichst – aber das war in den frühen siebziger Jahren, als sie mit diesen verrückten Konstrukten einfach losgehauen sind und, weißt du, sie fliegen 10 oder 15 Sekunden und sind dann total aus dem Häuschen und können es kaum erwarten, das nächste Mal zu gehen. Und das ist ziemlich bemerkenswert.

[00:08:05] **Marcus King:** Ja. Ich meine, als ich mit dem Gleitschirmfliegen anfang, habe ich meine Lizenz in Großbritannien gemacht und bin zum örtlichen Club gegangen, dem Haven Hang Gliding Paragliding Club, wie er damals hieß, glaube ich. Und als ich ankam, waren da zwei Gleitschirme, drei Gleitschirme da. Und ein Raum voller Hangglider-Piloten. Also war Hanggliden damals die Sache, die jeder gemacht hat.

[00:08:31] **Gavin McClurg:** Stimmt. Stimmt. Klar.

[00:08:34] Spulen wir ein Stück vor. Dann wo

[00:08:37] **Marcus King:** Wie ist das gelaufen?

[00:08:39] Ich habe ihn sozusagen bei den British Nationals und anderen Wettkämpfen kennengelernt. Ich habe Mike Kavanagh getroffen, als sie Ozone gegründet haben. Ich habe ihn auf eine Stelle dort angesprochen. Und Anfang der 2000er bin ich dann schließlich mit ihm nach Frankreich gezogen. Also, nicht mit ihm persönlich. Zu Ozone. Um für Ozone als Marketingverantwortlicher zu arbeiten, die Website zu machen, Anzeigen zu erstellen, Handbücher zu schreiben. Aber damals waren wir nur zu fünft, fünf oder sechs Leute. Wir saßen in einem sehr kleinen Büro und alle Gleitschirme kamen ins Büro, um dann verteilt zu werden. Es war also nicht nur meine Arbeit. Es war auch das Packen von Kartons.

[00:09:24] Ich war mit David und Robbie auf dem Hang unterwegs, die damals die Testpiloten waren, und habe ein bisschen bei den größeren Größen geholfen. Man hat also quasi alles ein bisschen gemacht. Es war eine richtig schöne, familiäre Atmosphäre. Ich hatte das Gefühl, dass die Firma wie eine richtige Familie war, und wir haben alle zusammengearbeitet und zusammen gespielt.

[00:09:47] Das war der Grund, warum ich nach Frankreich kam. Und dann.

[00:09:52] Ich hatte gemacht.

[00:09:54] Als ich früher in Großbritannien Teil der Club-Szene war, habe ich den Newsletter für den Club gemacht. Als ich dann in Frankreich war und Bob Dury traf, der später der Herausgeber von Cross Country wurde, bat er mich, ihm bei Cross Country zu helfen. Also bin ich schließlich von Ozone zu Cross Country gewechselt und habe das Design und das Layout des Magazins übernommen. Aber du konntest in

[00:10:24] **Gavin McClurg:** Frankreich, um das zu machen.

[00:10:25] **Marcus King:** Ja. Ja. Also Bob und ich haben beide im selben Dorf gewohnt. Wir wohnen beide in einem Dorf direkt hinter Gordon, was eine ziemlich bekannte Flugstätte ist. Dort testet das Ozone Testteam ständig und BGD ist in derselben Gegend. Und ich glaube, SUP Air ist auch hier. Es gehört alles zum SUP Air Testteam hier. Okay. Es ist

also ein bekanntes Fluggebiet.

[00:10:49] **Gavin McClurg:** Ja. Ich meine, er fliegt praktisch jeden Tag. Nicht du? Du

[00:10:54] **Marcus King:** schon möglich. Ja. Ja. Es ist in den letzten Jahren wegen des Klimawandels ein bisschen anspruchsvoller geworden, die Winde haben sich etwas verändert. Hmm. Definitiv. Als wir erst hierhergezogen sind, hätte man 300 Tage im Jahr erwartet. Oh, Wahnsinn. Laut Bruce.

[00:11:09] **Gavin McClurg:** Ja. Und du, hast du damals auch Gleitschirme getestet oder warst du eher im Marketing? Denn ich weiß, dass du jetzt viel Testarbeit mit Gleitschirmen machst.

[00:11:19] **Marcus King:** Äh, ich war bei Ozone eher im Marketing. Okay. Ich wurde zwar gebeten zu testen, aber nicht aus Sicherheitsgründen. Also habe ich nicht die EN-Testlinie gemacht, aber ich habe die größten Größen getestet, um zu sehen, wie sie sich anfühlen. Um zu sehen, ob sie mit dem übereinstimmen, was die Jungs über die kleineren Größen sagten. Also waren wir da ein bisschen involviert, aber nicht im Sinne von echtem Testfliegen, nicht wie die Art von Testlinie, die Russ und ja, Honor und die jetzt machen, was ja die Sicherheitsprüfungen und die... Was?

[00:11:52] **Gavin McClurg:** Klar, klar, klar. Und wie war dein eigener Weg oder deine Reise? Ich dachte gerade an Jim Mallinson, wenn ich „Reise“ sage, meinte er, das sei eines seiner am wenigsten beliebten Wörter. Aber was war dein... ich verstehe, dass du eine Zeit lang beim World Cup geflogen bist. Wo hat dich deine Leidenschaft im Bereich des Fliegens eigentlich hingeführt? Es klingt so, als wäre es beruflich hauptsächlich das Marketing gewesen, aber ja, ich weiß, dass du ein sehr begeisterter Pilot bist. Du verbringst viel Zeit in der Luft.

[00:12:21] **Marcus King:** Ja. Als ich angefangen habe zu fliegen, waren wir noch nicht so viele. Ich erinnere mich, dass ich im ersten Jahr bei einem Flug etwa 11 Kilometer geschafft habe und in den Top 10 der britischen Liga landete. Ich war in den Top 10 der britischen Liga. Da war es sehr einfach, eine ziemlich hohe Platzierung zu erreichen. Also habe ich mich für die Nationals entschieden, die britischen Nationals. Und von dort aus habe ich am World Cup teilgenommen, wenn auch nicht allzu erfolgreich. Ich fand mich in diesem größeren Pool sehr guter Piloten aus Europa wieder und merkte, dass mir das nötige Können fehlte, aber es hat Spaß gemacht. Es war ein Lernprozess.

[00:13:07] Also, ja, ich habe wohl weiterhin an nationalen Wettbewerben teilgenommen. Ich hatte nie einen unglaublichen Erfolg. Ich bin kein brillanter Pilot, glaube ich. Aber ich habe es genossen und es hat mir enorm viel beigebracht. Es war also ein toller Lernprozess für das cross country Fliegen. Ja, ich denke, das ist wahrscheinlich eher eine Leidenschaft. Ich mag das Fliegen, das Fliegen durch die Berge. Hier sind wir zum Glück begünstigt. Wir haben einige tolle Routen direkt vor der Haustür. Ja, man kann aus der Hintertür rausgehen, abheben und nach Norden fliegen. Und das führt einen zu einigen sehr schönen Bergen.

[00:13:42] **Gavin McClurg:** Ja. Die Maritimes gehören zu meinen Lieblingsorten auf der Welt. Ich war da nur für das Training oder die Rennen unterwegs, aber ich sage immer, ich sollte mehr Zeit dort verbringen. Sie sind einfach herrlich. Sie sind unglaublich für Biwak-Flüge. Eine meiner Lieblingstouren aus all den Trainingsjahren war, ich glaube, für das erste Rennen 2015: Ich bin in Chamonix am Brévent gestartet, bin den Brévent hochgewandert, hatte mein Biwak-Equipment dabei und bin dann einfach die Maritimes runtergefliegen und bin bis zu, ich weiß nicht, 30, 40 Kilometern in die Mitte gekommen. Es ist einfach unglaublich. Man ist direkt an der Grenze zwischen Frankreich und Italien.

[00:14:29] Und trotzdem hat man das Gefühl, man hat alles für sich allein. Es ist eine ziemlich beeindruckende Gegend.

[00:14:34] **Marcus King:** Ich meine, da ist viel

[00:14:36] **Gavin McClurg:** von Gelände, viel Gelände, viel riesiges Gelände, und die Leute waren noch nie dort. Man merkt es gar nicht. Das ist echt gewaltig.

[00:14:43] **Marcus King:** Ja. Weil es die Hauptkette zum Meer hin ist. Also ja. Und Tim Pantry hat einige tolle Videos gemacht, die einige der Möglichkeiten hervorheben, und das Fliegen durch die Air Crowns und so weiter. Und ich erinnere mich, als ich zum ersten Mal viel cross country mit Bob Drury geflogen bin, haben wir früh in der Zeit, wahrscheinlich Anfang der 2000er, einige Flüge durch die Air Crowns gemacht. Und ich glaube, wir waren einige der

ersten Leute, die durch sie geflogen sind. Und ich erinnere mich, wie Bob sagte, es sei eines der intensivsten Terrains, in denen er je war. Und er ist in den Himalayas und anderen Orten geflogen. Also ist es

[00:15:23] **Gavin McClurg:** wirklich ist. Äh, hilf mir mal da kurz. Um, Ebron, die, die Festung über dem Ebronsee, äh,

[00:15:33] ein wirklich berühmter Flugplatz bei der Burg dort oben, der Burg. Ja. Einer meiner ersten, ich habe diese Touren früher gemacht. Ich habe ein paar Touren mit Toby Cologne von Passion Paragliding gemacht, bei denen er in Annecy gestartet und in Nizza geendet hat oder in Nizza gestartet und in Annecy. Es war also so eine Art Van-Version des Maritimen Teils der X-Alps, aber man hat einfach, man hat einfach je nach Tag einen Task erstellt und ist so weit wie möglich geflogen. Und dann sind wir dort geblieben und haben am nächsten Tag von dort aus weitergemacht. Das war echt klasse. Es war eine coole Art, diesen Teil der Welt kennenzulernen. Und, äh, wir, wir haben eines Tages, äh, in St. Vincent gestartet und bis nach San Andre geflogen, und das sind nur, was

[00:16:12] **Marcus King:** ist das? Ein

[00:16:12] **Gavin McClurg:** hunderttausend. Ich glaube, es ist

[00:16:13] **Marcus King:** 50 K bis San Andre. Sind es nur 50 K? Ja. Das ist schon ziemlich viel. Ich erinnere mich, wie du uns getäuscht hast. Es ist nördlich von San Vincent auf den Graten von Dormeuse und da oben auf dem Grat steht eine große Festung. Jep. Und das ist einer der Wendepunkte, die wir normalerweise nutzen, wenn wir von hier aus Dreiecke fahren.

[00:16:31] **Gavin McClurg:** Okay. Ja. Ich erinnere mich noch, wie genial das war. Ich meine, ein Teil des Geländes dazwischen besteht nur aus grauem Fels und ist total spitz, und wisst ihr, das ist irgendwie wie mein Hinterhof, wisst ihr, man denkt sich nur: Wow, wo bin ich hier? Das sieht nicht nach Frankreich aus. Es ist wirklich, wirklich prachtvoll.

[00:16:50] **Marcus King:** Es ist wirklich atemberaubend. Es ist wirklich atemberaubend. Diese riesigen Felsformationen.

[00:16:54] **Gavin McClurg:** Und die Briten haben, oft findet da eines Ihrer nationalen Events in San Andre statt, oder? Ich erinnere mich, dass Russ Ogden sagte, dass seine zwei Lieblingsorte für Wettflüge Chelan hier in Washington und San Andre waren. Und San Andre ist ein ziemlich bemerkenswerter Ort, um Triangles zu fliegen.

[00:17:15] **Marcus King:** Ja. Es gibt jetzt viele Möglichkeiten. Und ich finde, das Tolle an San Andre ist, dass die Leute früher einfach den Dormews Ridge bis zurück nach San Vincent geflogen sind. Aber jetzt fliegen die Leute in die Ebene und ziehen große Dreiecke in diese Richtung, raus nach Cistern und dann zurück über den Gipfel des Dormews. Ich meine, Luke und Honorin und andere haben einige große Flüge vom Col de Blen Richtung Cistern und fast bis zum großen Rhonetal gemacht.

[00:17:46] **Gavin McClurg:** Ja. Und

[00:17:47] **Marcus King:** dann zurück und dann runter, um 300.000 Dreiecke zu erzeugen. Das ist sehr beeindruckend. Ja. Das da,

[00:17:53] **Gavin McClurg:** was das, was Baptiste letztes Jahr gemacht hat, das waren diese 350 oder so. Es ist einfach,

[00:17:57] **Marcus King:** .

[00:17:59] Selbst für den normalen Piloten. Ja. Da gibt es die Möglichkeit, 200K-Dreiecke drumherum zu fliegen. Ja, klar. Weil man einfach einige dieser Strecken verkürzt und trotzdem die Haupt-Furraferes nutzt, aber man kann es. Richtig. Um wieder zurückzukommen und

[00:18:14] **Gavin McClurg:** Dinge. Ein großartiger Ort zum Fliegen. Wir haben das noch nicht überquert. Wir

[00:18:17] **Marcus King:** noch nicht geknackt

[00:18:17] **Gavin McClurg:** diesen Code hier noch. Wir, wir, die Bahn passt für uns in dieser Hinsicht nicht ganz. Wir steigen verdammt schnell auf. Wir kommen verdammt hoch, aber wir haben einfach noch nicht herausgefunden, wie es geht. Wir wissen, dass es da ist, aber wir haben noch nicht gekriegt, wie man es macht. Ihr wisst schon, ihr habt diese

frühen Starts, bei denen ihr 50, 60 K fliegen könnt, ohne eine Kurve zu machen, sogar bei 830, ihr lasst einfach eure Schirmspitze auf dem Gelände aufsetzen und macht weiter. Das ist ziemlich besonders.

[00:18:43] Okay. Wechseln wir zum Magazin. Ja. Und du bist der Typ, der viele Schirm-Berichte und Schirm-Tests macht. Ich kann mir vorstellen, dass das aus Sicht des Magazins knifflig ist. Man will ehrlich sein, aber man möchte auch nicht potenziell die Beziehung zu einem Hersteller ruinieren. Wie läuft das im Hintergrund ab? Ich denke, viele Leute sind da neugierig. Man will einen Bericht veröffentlichen, der korrekt ist, aber ihr wisst ja, dass Ausrüstungsbewertungen oft beeinflusst werden können. Wie funktioniert das?

[00:19:23] **Marcus King:** Ja. Ich denke, wir müssen sehr vorsichtig sein, was wir über Schirme sagen, also ich glaube nicht, dass man übermäßig negativ sein kann, weil die Hersteller das offensichtlich nicht gerne sehen würden. Es liegt nicht nur daran, dass ja, sie bezahlen uns für die Arbeit, aber wir versuchen, bei den Testberichten absolut ehrlich zu sein.

[00:19:46] Wir berücksichtigen viel mehr!!!!

[00:20:16] !!! Bei den Schirmen der unteren Klasse bekommt man diese Informationen nicht, weil alles subjektiv ist.

[00:20:23] Solange man nicht exakt dasselbe Gurtzeug und sogar die gleiche Kleidung trägt, kann man die Leistung nicht vergleichen. Wenn man mit den Leuten von Ozone spricht, verbringen die viel Zeit damit, zu versuchen, zwei Schirme beim Gleiten miteinander zu vergleichen, und das ist wirklich schwer. Ja. Ja, es war interessant. Die Piloten und das Gurtzeug, sogar die Kleidung, sogar wenn man einen Bart hat, kann das den Gleitflug beeinflussen.

[00:20:47] **Gavin McClurg:** Ja, das ist verrückt. Direkt unten in Menarca in Valle waren ziemlich viele Piloten mit dem GR-5 unterwegs, der Gen-Version der Submarine. Es ist so interessant, weil keiner von uns wirklich weiß, wie gut das Ding ist. Ich bin mit dem Drifter II geflogen und ich glaube, ich war der Einzige mit diesem Gurtzeug. Wir dachten alle so: Ja, aber wir werden es wirklich erst in einem Jahr wissen. Man muss viele Leute damit auf die Luft setzen, es herumfliegen lassen und sehen, ob es einen Vorteil bei der Sub hat. Ist es ein Nachteil? Können wir das überhaupt sagen? Man kann all die Windkanaltests und alles andere machen und die Zahlen bekommen, aber wie du gesagt hast, ist das ziemlich schwer, oder? Von deinem Standpunkt aus muss es fast unmöglich sein.

[00:21:34] Es ist auch

[00:21:34] **Marcus King:** wie nutzbar diese Leistung ist, oder? Richtig. Für einen Gleitschirm definitiv. Offensichtlich ist das Gurtzeug etwas anders.

[00:21:43] Und ich denke, ja. Wieder einmal gibt einem die Zeit die Information, wenn es viel in Wettbewerben genutzt wird. Ich schätze, mit den Sportklasse-Wettbewerben werden wir diese Information jetzt auch für diese Klasse von Gleitschirm bekommen. Sicher. Während wir früher das wirklich nur für die High-End-Gleitschirme hatten. Jetzt sehen wir die wahre Leistung von Gleitschirmen.

[00:22:03] **Gavin McClurg:** Die Sportklasse – ich wollte schon lange mal eine Show speziell dazu machen. Es ist wirklich spannend, oder? Ich meine, eines der Dinge, die ich an Sportarten wie Baseball, Basketball und Football liebe, ist, dass es da nicht wirklich um die Ausrüstung geht. Das spielt keine Rolle. Also, außer bei den Schuhen, okay. Ich meine, vielleicht ist ein Paar Air Jordans ein bisschen besser, aber es kommt wirklich auf den Athleten an. Und das ist eines der... es ist schwierig, wenn man in Sportarten wie Skifahren und Gleitschirmfliegen kommt, wo die Ausrüstung eine riesige Rolle spielt. Ihr kennt ja Michaela Schiffrin, die schickt überallhin einen Container voller Ski mit und hat einen Tuner nur für sich.

[00:22:48] Er macht nur ihre Ski. Und das ist, wisst ihr, ein vermarktbaren Vorteil. Wenn man auf Ausrüstung angewiesen ist – und unser Sport ist wirklich auf Ausrüstung angewiesen. Also habe ich oft gedacht, wäre es nicht toll, wenn wir alle genau das gleiche fliegen würden? Dann könnten wir wirklich sehen, wer der beste Pilot ist, und dann würden wir sehen, wer diese Ehre noch immer gewinnt. Aber das ist wahrscheinlich genau der Punkt, aber die Sportklasse ist wirklich cool, weil sie Wettbewerbe an einem weniger extremen Ende des Spektrums ermöglicht, wo man nicht total von der Ausrüstung abhängig ist. Es ist spannend. Ich bin wirklich froh, dass das passiert. Es ist ein...

[00:23:33] **Marcus King:** eine sehr spannende neue Art für die Wettbewerbe. Und ich habe ein paar der Wettbewerbe dieses Jahr – nein, letztes Jahr – mitgemacht. Und es war wirklich schön, dabei zu sein. Ja. Ja. Es hat mich wirklich wieder begeistert, zu fliegen, weil ich nicht auf der schnellen Maschine sein musste, sondern auf einer ziemlich, ja, relativ sicheren Maschine sein konnte. Ja.

[00:23:53] **Gavin McClurg:** ich habe das Gefühl

[00:23:54] **Marcus King:** man fühlt sich darauf wohl und sie fliegen gut

[00:23:56] **Gavin McClurg:** Wir waren dort unten und es waren ziemlich viele Leute mit dem Arctic und dem Photon und ihr wisst schon, mit den neuen ENC Zweileiner. Man sieht sie nie mal einen Schlag abbekommen, sie sind in der Luft unglaublich robust. Aber sie haben dieses Zweileiner-Gefühl, das wir alle lieben, die auch Zweileiner-Kontrolle fliegen. Und diese Zweileiner-Kontrolle, was ein großer Unterschied ist, ja, das kann man spüren, und man kann sie pushen, was ziemlich cool ist.

[00:24:32] **Marcus King:** Ich habe letztes Jahr hauptsächlich die Photon geflogen und es wirklich genossen, sie so in Italien bei Jambona zu fliegen. Wir können diese langen Gleitflüge machen und man kann die hinteren Tragegurte ständig benutzen, um den Schirm zu steuern, und man fühlt sich sicher, weil man diese Kontrolle hat. Ja, du hast dieses zusätzliche Level an Kontrolle, das du vorher auf den Seasen nicht hattest.

[00:24:57] **Gavin McClurg:** Ich meine, ich erinnere mich – das ist schon lange her, aber – weißt du, als ich damals die Arctic Two geflogen bin, war das eben ein Glücksspiel. Irgendwann wirst du einen riesigen Schlag abbekommen, irgendwann hast du eine massive Frontal, und du hattest nichts, was dir gesagt hätte, dass das passieren wird. Und heutzutage sieht man das einfach nicht mehr passieren. Das ist eine sehr spannende Entwicklung, ich bin sicher, die Technologie ist...

[00:25:23] **Marcus King:** besser und ja, es fühlt sich besser an, also reagierst du viel mehr darauf.

[00:25:28] **Gavin McClurg:** Man kann es spüren, man kann fühlen, was mit der Luft passiert, was großartig ist. Ich meine, das ist ja der Grund, warum Zweileiner so spannend sind, und ich

[00:25:36] **Marcus King:** Ich denke, das andere an den Sports-Class-Wettbewerben ist, dass sie sich sehr unterstützend anfühlen. Alle sind da, um sich gegenseitig das Beste daraus herauszuholen, selbst wenn die Leute versuchen zu gewinnen, aber sie sind bereit, ständig Informationen auszutauschen, ja, und

[00:25:51] **Gavin McClurg:** das ist etwas Besonderes, ich fand das eine

[00:25:53] **Marcus King:** wirklich unterstützende Umgebung, ein Mentoring-Programm, das fest integriert ist in ein

[00:25:56] **Gavin McClurg:** Verstehe, ja, ja, das ist fantastisch.

[00:25:59] **Marcus King:** Leute, die da in dieser Umgebung aufblühen.

[00:26:04] **Gavin McClurg:** Ja, eine Sache, die mir in unserer US-Comp-Szene in letzter Zeit wirklich aufgefallen ist, ist, dass die Leute durch die Ränge aufsteigen und viel schneller zu sehr erfolgreichen Comp-Piloten werden als früher. Früher hat es zum Beispiel zehn Jahre gedauert, bis man einen End- oder CCC-Schirm oder einen Comp-Schirm aus der damaligen Zeit geflogen ist, und es hat einfach länger gedauert, um dorthin zu gelangen, um zu lernen, wie man das macht. Und ich denke, eines der Dinge, die mich wirklich interessieren, ist, wie man mit den Besten der Welt mithalten kann. Und mit den Schirmen heutzutage und, wie du gesagt hast, mit dem Mentoring – Nate hat dazu etwas gesagt, Nate Scales, mein Nachbar, der schon so lange dabei ist wie du.

[00:26:54] Und er sagte, er war unten in Valle und war total beeindruckt von der Szene heute, weil es früher kompetitiver war. Weißt du, die haben sich früher Bierflaschen aus dem Fenster auf die Köpfe geworfen. Und wenn du auf einer Firebird warst, oder, weißt du, da war dieses Team gegen das andere Team, und es war wirklich kompetitiv, und offensichtlich ist es beim World Cup immer noch kompetitiv und die Leute wollen gewinnen, aber es findet viel Mentoring statt. Es gibt viele Leute, die sich wirklich gegenseitig helfen, und es ist gut zu sehen. Ja. Wie du gesagt hast,

[00:27:30] **Marcus King:** Piloten beschleunigen den Prozess jetzt ziemlich schnell. Sehr schnell. Es ist fast schon beängstigend. Es ist einfach nur wow. Aber es ist... Aber man wird auch zu guten Piloten. Genau. Ja. Das ist kein Abkürzung.

[00:27:43] **Gavin McClurg:** Ich bin mir sicher, dass ein Großteil davon auch auf das Vertrauen in den Gleitschirm zurückzuführen ist. Wisst ihr, man hat diese Maschine, die ganz anders ist als das, womit ihr früher zu tun hattet, wo es quasi nur darum ging, das Ding offen zu halten. Wisst ihr, jetzt müssen wir uns darüber fast nicht mehr sorgen. Nicht wirklich. Wir können drücken. Das ist

[00:28:00] **Marcus King:** Wie ich schon sagte, gibt es bei den Testberichten keine wirklich schlechten Gleitschirme mehr. Es ist einfach so, dass Gleitschirme unterschiedliche Nuancen haben. Sie fühlen sich anders an. Und für mich geht es beim Testbericht darum, das auszudrücken, damit die Leute die Schirme wählen können, die zu ihrem Flugstil passen. Die Leute haben eben unterschiedliche Vorlieben. Ja.

[00:28:20] **Gavin McClurg:** Und bevor wir zu deinem Unfall kommen – und ich möchte den Großteil der Show darauf verwenden, weil du natürlich ziemlich interessante Monate hinter dir hast. Und zum Glück steuern wir auf ein halbwegs glückliches Ende zu, was super ist. Aber bevor wir dorthin kommen, musst du eine Reihe von Shows bei den X-Ops abliefern. Das ist quasi ein kleiner Rückblick in die Vergangenheit. Und ich bin fertig. Ich war mit Athleten zusammen, aber du und Add und Hugh seid über die Jahre sehr stark in die Red Bull X-Ops involviert gewesen. Und ich dachte, es wäre echt lustig, hier kurz innezuhalten und deine Meinung dazu einzuholen. Es könnte auch nur eine einzelne Geschichte sein, weißt du, irgendeine verrückte Erinnerung, die du hast.

[00:29:07] Ich weiß nicht, ob du das schon gehört hast, aber wir haben noch eine Weile bis 2025, aber es ist ein Thema, das jeder, der die Show hört, weiß, dass ich so sehr liebe. Aber es wäre interessant, deine Sichtweise von der anderen Seite zu hören. Denn für mich war es ganz anders, offensichtlich diesmal auf deiner Seite des Zauns zu stehen und es aus der journalistischen Perspektive zu sehen. Und es war ziemlich wild, diese Typen und Mädels zu beobachten. Wahnsinnig.

[00:29:33] **Marcus King:** Und es ist jedes Jahr, jedes Mal, wenn wir sie sehen. Sie werden immer schneller und man denkt sich, oh, die schaffen das dieses Jahr vielleicht nicht, aber sie tun es.

[00:29:41] **Gavin McClurg:** Ja. Richtig.

[00:29:43] **Marcus King:** Ja. Und es ist interessant, wie sich das verändert hat. Ich erinnere mich, es muss das erste Mal gewesen sein, da war Dav DeGaulle dabei und wir waren im Ozan-Büro, um ihn und Nicky, seine damalige Partnerin, die ihn unterstützt hat, zu unterstützen. Und wir waren so: Die Technologie war noch nicht wirklich da. Wir hatten nicht die ganze Wettervorhersage, die sie heute haben. Es war einfach so, dass man die Kontakte der Firma anrufen musste. Wer ist der Distributor in dieser Gegend? Die anrufen, die Informationen abrufen. Aber ich erinnere mich, wie Nicky sagte: Ich weiß nicht, wo Dav ist. Er ist über diesen Hügel gegangen und ich habe keine Ahnung, wo er jetzt ist, weil es kaum eine Ortung gab.

[00:30:29] Es war wirklich hart und die Technik war einfach noch nicht da, aber jetzt kann man ihnen folgen. Man kann sie ganz klar in 3D sehen. Ja. Auf deinem Bildschirm. Und es hat sich wirklich verändert und wir haben als Zuschauer viel mehr Einblick in das, was passiert, weil jedes Team jetzt seine eigenen Medienvertreter hat. Ja. Die sind damit beschäftigt, alles aufzunehmen und es in ihren eigenen sozialen Medien zu posten, und es ist so viel offener. Und die Leute sagen – ich höre viele Leute sagen – oh, es wird immer gefährlicher. Es wird immer gefährlicher. Aber ich denke, was jetzt eigentlich passiert, ist, dass ja viele Leute mehr davon sehen. Ich erinnere mich, wie ich damals Geschichten von Dav gehört habe, und das war genauso wild.

[00:31:14] Ja. Ja. Durch Stürme fliegen, Stürmen ausweichen, herumgewirbelt werden. Ich meine, er hat mir erzählt, wie er beim Abstieg durch das Tal herumgewirbelt wurde und sein Rettungsschirm aufgesprungen ist. Er hat ihn vielleicht gegriffen, in die Tasche gesteckt und weitergeflogen. Natürlich, wie man es eben macht. Aber damals wusste das eigentlich niemand, aber heute würde das überall in den sozialen Medien stehen. Richtig. Also ich denke, wenn Leute sagen, das Rennen wird immer skurriler. Das ist es nicht, es ist dasselbe Rennen. Es ist nur so, dass wir es jetzt viel mehr sehen können.

[00:31:44] **Gavin McClurg:** Wow. Das ist interessant, ja. Und es ist interessant. Ich bin sicher, man kann sehen

[00:31:47] **Marcus King:** jeden Moment.

[00:31:49] **Gavin McClurg:** Ja. Es ist, es ist. Besonders

[00:31:51] **Marcus King:** Du warst also dabei und bist daneben geflogen, und das gibt der Sache noch eine ganz andere Komponente.

[00:31:56] **Gavin McClurg:** Ja. Und ich habe, weißt du, mein Equipment seitdem echt aufgerüstet. Dieses Mal bin ich einfach hingegangen und die sagten: „Hier, nimm das“, und es war nicht, dass es schlecht war. Es war nur nicht ganz richtig. Und es war, es hat den Start echt schwer gemacht. Und, weißt du, ich hatte meine eigenen kleinen X-Alps-Abenteuer wegen der Filmgeräte. Also habe ich jetzt wirklich gutes Gear und wir hatten, weißt du, diese Live-Plattform, die Red Bull uns gegeben hat, ich glaube 48 Stunden vor dem Prolog. Ich meine, wir haben es wirklich erst herausgefunden, als das Rennen vorbei war. Weißt du, wir hatten es irgendwie im Griff, als ich über Neith Ellie über Ellie, weißt du, in einer Spirale zum Raft runtergegangen. Ja. Ich meine, das war... ich meine, endlich hat es funktioniert, weißt du, buchstäblich am Ende des Rennens. Also denke ich, das wird richtig spannend.

[00:32:41] Vielleicht können wir beim nächsten Mal auf Starlink zurückgreifen. Und ich denke, das wird... die Möglichkeiten. Die Möglichkeiten werden immer größer.

[00:32:49] **Marcus King:** nicht wahr?

[00:32:50] **Gavin McClurg:** Ja, genau. Weißt du, in diesem Rennen stecken einfach so viele Geschichten, die nie ans Licht kommen. Es gibt einfach Dinge, die jedem Team, jedem Rennen passieren, die – du weißt schon – die sind, die sind eine Geschichte für sich. Sicher. Ja. Jeder hat seine eigenen kleinen Geschichten. Was ist

[00:33:10] **Marcus King:** das, was ist das,

[00:33:10] **Gavin McClurg:** Wenn du an die X-Ops denkst, was war das Verrückteste, das du entweder persönlich gesehen oder als Geschichte gehört hast? Weißt du, über all die Jahre hinweg – das ist eine schwere Frage. Ich stelle dich hier gerade unter Druck, aber gibt es welche, die einfach... Ich erinnere mich an eine meiner schönsten und irgendwie auch schockierenden Erinnerungen nach dem Rennen 2015. Weißt du, wir haben es dieses Jahr nach Monaco geschafft, das ist das einzige Mal, dass ich es geschafft habe. Und ja. Ich hatte den Van für den falschen Rückweg gebucht. Ich konnte nicht mal zur Party gehen. Wir sind die ganze Zeit gefahren, und ich habe die ganze Nacht gefahren, nachdem wir in Monaco angekommen waren, und wir waren einfach völlig betrunken und so müde. Und wir kamen zum Zoom-Büro und Fuschel und Ed waren da und, weißt du, Big Ad.

[00:33:55] Und er, er hat mich so angesehen. Dann hat er mich umarmt. Das war so ein: Ich bin froh, dass du noch lebst. Weißt du, 2015 war ein echt windiges Jahr. Es gab viele Unfälle und viele Rücktritte in dem Jahr, aber, weißt du, er wusste einfach, was ich durchgemacht hatte, und er hat mich so angesehen, dass ich mir dachte: Oh, schätz das für immer. Aber es war, es war ein echter besorgter Blick. Und ich war, weißt du, und ich lese das oft bei euch, weil wenn ihr vor Ort seid und die Geschichten hört und darüber berichtet und das Wetter sieht, ist das ein bisschen unheimlich. Wir

[00:34:30] **Marcus King:** man lernt alle Athleten dort kennen. Ja. Ja. Ja. Das Brillante an unserem Sport ist, dass man mit jedem im Sport reden kann. Ja. Und jeder ist ansprechbar und sie sind innerhalb von fünf Minuten wie deine Freunde, weil wir alle etwas Gemeinsames haben. Wenn wir also am Anfang herumschlendern und mit Leuten reden, werden wir mit ihnen befreundet. Wir haben ein persönliches Interesse an ihnen und machen uns Sorgen, wenn wir die Show schauen. Wie läuft das Rennen? Wir verfolgen es von unseren Büros aus. Wir machen uns Sorgen um diese Leute, weil sie unsere Freunde sind. Ja. Ja. Das ist ja... Ich denke, das ist etwas wirklich Besonderes an unserem Sport, dass wir uns mit den Besten im Sport mischen.

[00:35:20] Es ist so, als würde man einfach auf Leute zugehen, die in der NBA oder im Fußball, in der Premier League, spielen, und man geht einfach hin und unterhält sich mit ihnen.

[00:35:29] **Gavin McClurg:** Genau. Ja. Du willst mit Chrigel reden? Dann geh zu ihm. Ja, er unterhält sich gerne mit dir. Jeder,

[00:35:33] **Marcus King:** jeder Top-Manager, jeder, jeder in den X-Alps hat immer Zeit. Ich weiß, sie müssen zu uns kommen, weil wir das Magazin sind, aber ich habe generell das Gefühl, dass sie alle Zeit haben.

[00:35:46] **Gavin McClurg:** Ja. Ja. Das ist besonders. Das ist echt cool. Und es ist

[00:35:48] **Marcus King:** da ist auch etwas Besonderes an unserem Sport. Vielleicht geh mal zu Gordon, Russ ist da. Er wird mit dir reden.

[00:35:54] **Gavin McClurg:** Ja. Ja. Ja. Das ist wirklich etwas Besonderes. Alles klar, Kumpel. Also, was ist passiert? Was, äh. Äh,

[00:36:02] an jenem verfluchten Tag.

[00:36:05] **Marcus King:** Ich denke, das ist eine Geschichte von Selbstgefälligkeit. Ich glaube, es war quasi das Ende. Es war Ende der Saison. Ja, eine Saison mit viel Fliegen. Es war gutes Fliegen und ich hatte Spaß. Und es war einfach ein weiterer Morgen für ein Hike-and-Fly. Ich habe viel Hike-and-Fly auf unserem lokalen Hügel gemacht, nichts Besonderes. Nur ein normaler Tag. Bin hochgewandert, tolle Bedingungen am frühen Morgen. Also passierte eigentlich nichts. Bin gestartet, ein bisschen herumgefliegen, habe etwas sanfte Thermik genutzt, bin ein Stück den Hügel entlang, entlang des Grates geflogen und dann zurückgekommen und mich entschieden, mal in die Klippen hochzugehen.

[00:36:51] Und, ich glaube, es hat mich eine Weile gedauert, herauszufinden, was wahrscheinlich passiert ist. Und es ist – ja, ein bisschen Spekulation, weil ich nicht wirklich eine vollständige Erinnerung an den Hergang habe. Wir haben uns in dem Moment komplett blockiert. Es sind nur Fragmente. Ich kann mir Fragmente merken, aber das ist alles. Interessant. Und ich erinnere mich, wie ich ein bisschen Auftrieb in dieser Ecke an der Klippe genutzt habe. Und ich bin damit zurück über die Kante der Klippe auf den abfallenden Hang dahinter geflogen.

[00:37:27] Und ich habe versucht, ihn zu halten. Wir haben ihn nicht viel länger gehalten. Diese kleine Thermikblase und ich denke, ich habe den Schirm an diesem Punkt hauptsächlich gespannt, und wenn ich zurückblicke, glaube ich, dass ich früher in der Woche einen normalen großen ENC Zweileiner geflogen habe, der eine ziemlich lange Bremswege hatte, und ich war daran gewöhnt. Ich hatte oft Schirme mit ziemlich langen Bremswegen geflogen und den kleinen Berg-Schirm ziemlich oft geflogen.

[00:37:57] und die Bremsen sind sehr kurz eingestellt, daher denke ich, ich wollte einfach zu eng kurven und habe es übertrieben. An sich kein Problem, ich erkenne das Problem, weißt du, wir haben in Tests und so viele Gleitschirme in den Strömungsabriss gebracht, und das ist etwas, das ich immer mit Gleitschirmen mache, wenn ich sie zum ersten Mal bekomme, ist, weißt du, nach dem Strömungsabriss zu suchen und ihn bis zum Strömungsabrisspunkt zu bringen und einen 180-Grad-Strömungsabriss zu machen und dann wieder herauszufliegen. Und ich denke, weißt du, ich habe in der Vergangenheit vieles gemacht, und ich denke, ich habe in der Vergangenheit vieles gemacht, und ich denke, ich habe in der Vergangenheit vieles gemacht, und ich denke, ich habe in der Vergangenheit vieles gemacht, als der Gleitschirm anfang zu trudeln, habe ich abgegeben und ich erinnere mich, wie der Gleitschirm nach vorne ausbrach, also wollte ich ihn fangen, und im nächsten Moment bin ich auf dem Boden. Ich denke, ich bin einfach in den Hang geschwungen, weil ich nicht genug Platz gelassen hatte, du hattest dort nicht genug Spielraum, okay? Ja, also habe ich quasi diesen Moment, dass er nach vorne ausbrach, und dann bin ich dann...

[00:38:51] **Gavin McClurg:** du bist am Boden

[00:38:52] **Marcus King:** dann bin ich vor Ort, hm.

[00:38:56] und dann muss ich an die Rettung denken, also wegen der Selbstgefälligkeit wieder, ich hatte eigentlich nicht wirklich gesagt, was ich gerade mache.

[00:39:05] meine Partnerin, meine Frau, war nicht da, niemand wusste wirklich, dass ich eigentlich flog

[00:39:12] **Gavin McClurg:** Hmm ja, du gehst nur kurz eine kleine Wanderung machen, es ist...

[00:39:15] **Marcus King:** Alles gut, ich gehe nur kurz wandern, ich werde auf den Feldern landen, ist kein Problem. Aber eine Sache, auf die ich immer geachtet habe, ist es, mein Handy an einem Ort zu lassen, an den ich immer

herankomme. Das ist mir einfach tief eingeprägt worden. Zum Glück konnte ich also an mein Handy gehen und um Hilfe rufen, und ich hatte großes Glück, dass die örtliche Schule vor Ort war. Unser lokaler Instruktor Cedric Boussard unterrichtete gerade Schüler, ihm wurde gesagt, dass etwas passiert, und er hat sich dann in die...

[00:40:05] !!!!! Er hat sein TI hochgeschickt, ist den Hügel zu mir hochgerannt, zusammen mit einem seiner Schüler, der zufällig Krankenschwester bei der Feuerwehr war. Also sind die beiden den Hügel hochgerannt. Einer seiner anderen Schüler hatte eine Drohne. Er hat die Drohne hochgeschickt, um meine genaue Position zu finden und diese zwei Typen zu mir zu lotsen. Und gleichzeitig wurde der Hubschrauber gerufen und der war auf dem Weg. Und zum Glück gibt es hier in Frankreich noch etwas Gutes: Wir haben diese Rettungshubschrauber. Und hier ist er sehr nah. Er ist in Nizza.

[00:40:50] Es ist also nicht sehr weit weg. Es sind 10 Minuten Flugzeit. Und ich hatte großes Glück, dass es verfügbar war. Es kam direkt zu mir und war in etwa 20 Minuten bei mir. Hatte

[00:41:03] **Gavin McClurg:** sie müssen dich rausheben oder könnten

[00:41:04] **Marcus King:** aus dem Flugzeug? Sie mussten mich tatsächlich herausheben. Ich erinnere mich nicht an das Herausheben, weil...

[00:41:10] Ich erinnere mich, wie sie ankamen. Sie ließen die zwei Sanitäter aussteigen, und die kamen und haben mich untersucht. Ich sagte, ich glaube, ich habe mir das Becken gebrochen. Und ich hatte noch ein paar andere kleine Wunden. Aber die haben mich dann, ja, offensichtlich untersucht, haben festgestellt, was meine Verletzungen waren. Und sie sagten: Okay, wir müssen Sie rausheben. Und in dem Moment haben sie mir Gas und Sauerstoff gegeben und ich bin ohnmächtig geworden. Weil sie nicht... ich habe keine Trage bekommen, weil ich sowieso nur im Gurtzeug war. Das wäre ziemlich qualvoll gewesen. Ich hätte gedacht, bei einem gebrochenen Becken wird man nicht einfach im Gurtzeug rausgeholt. Hattest du nur so ein kleines String-Bikini-Gurtzeug oder ein

[00:41:49] **Gavin McClurg:** ordentlich... Hattest du irgendeinen Schutz?

[00:41:51] **Marcus King:** Ich hatte einen Airbag unten dran. Ich hatte auch einen Rettungsschirm. Und noch eine gute Sache war, dass ich einen ordentlichen EN-zertifizierten Fliegerhelm hatte. Hat das ziemlich hart gegen deinen Kopf getroffen? Ich habe ein Stück aus dem Helm abgeschlagen. Der Helm? Wow. Und das war... das war schon was... Wir waren wahrscheinlich früher im selben Jahr mit Kletterhelmen geflogen, meine Frau und ich. Und einer der Leser hatte sich beschwert, weil sie in einigen Videos sagten: „Oh, ihr solltet wirklich EN- und EN-zertifizierte Helme tragen.“ Und wir waren so: „Ja, du hast recht.“ Und an dem Punkt sagte ich: „Eigentlich sparen wir ja nicht mal Gewicht.“ Ja, genau. Das tust du nicht. Vergleiche die Specs mal. Und Ed meinte, ich glaube...

[00:42:37] Als Magazin sollten wir zeigen, dass wir das Richtige tun. Und ich bin so froh, dass er das gesagt hat, denn ja, ich bin irgendwo auf dem Weg gegen einen Felsen gekracht und mein Helm hat den Haupttreffer abgefedert.

[00:42:52] **Gavin McClurg:** Ich bin froh, dass du das angesprochen hast. Wir haben das tatsächlich zu einem... Weißt du, das war lange Zeit eine Pflicht in den X-Alps, was ich lange Zeit nicht wirklich verstanden habe. Ich meine, Kletterhelme müssen... oder Skihelme müssen genauso gut sein, aber das sind sie nicht. Sie sind nicht für denselben Zweck gemacht. Nein. Und das mit großem Abstand. Und wie du schon sagtest, weißt du, der Sub-Air-Helm, ich glaube, Ozone hat jetzt auch einen, die sind... die sind genauso leicht. Ja. Das ist das, was

[00:43:18] **Marcus King:** Ich habe den Sub-Air Pilot benutzt.

[00:43:20] **Gavin McClurg:** Ja. Der Pilot. Ja. Was super ist. Ich meine, das benutze ich schon seit Jahren.

[00:43:25] Also ein gebrochenes Becken. Was noch?

[00:43:29] **Marcus King:** Eine gebrochene Wirbel eines Brustwirbels.

[00:43:35] Was... ich glaube, durch das Überkippen, das Überbeugen unter der Wucht des Aufpralls. Okay. Also, dein Körper wird nach vorne geschleudert und diese Bewegung reicht aus, um eine Wirbelbein zu brechen. Und ich glaube, es waren auch ein paar gebrochene Rippen und der übliche Kram. Und also, ja, ich wurde ins Krankenhaus gebracht und

war einen Tag lang im Koma. Einen Tag lang im Koma. Oh. Und dann... Also, du warst in... Also, als ich ohnmächtig wurde... Haben sie eine Komatagezufuhr ausgelöst

[00:44:11] **Gavin McClurg:** Warst du im Koma?

[00:44:12] **Marcus King:** Nachdem ich das Gas und den Sauerstoff bekommen hatte, bin ich ohnmächtig geworden und war einen ganzen Tag lang nicht wieder ansprechbar. Also haben sie mich die nächsten 24 Stunden unter Narkose gehalten. Haben sie das absichtlich gemacht? Ja. Weil sie mich stabilisieren wollten.

[00:44:24] **Gavin McClurg:** Ah, okay. Oh, wow. Okay. Also bestand also das Risiko einer Rückenmarksverletzung.

[00:44:31] **Marcus King:** Ja. In dem Moment waren sie sich nicht sicher. Ja. Ich meine, ich erinnere mich... Es ist offensichtlich. Es ist offensichtlich eine der ersten Sachen, die man prüft, wenn man auf dem Hügel liegt. Man denkt sich so: Oh ja, ich kann meine Füße bewegen. Alles bestens. Aber wie sie meiner Frau sagten, ist das keine Garantie, weil wenn sie dich bewegen, dann... Sie halten dich am Leben. Das ist alles, worum es ihnen geht. Sicher. Richtig. Das Erste ist, dass sie dich am Leben erhalten.

[00:44:55] **Gavin McClurg:** Ja. Also,

[00:44:56] **Marcus King:** wenn die... Klar, sie werden ihr Bestes geben, eure Wirbelsäule gerade zu halten und so weiter, aber sie können das nicht garantieren. Und sie... Ja. Und bei... Bei der Beckenverletzung gab es da unten auch viel Reibung. Also, ja. Ich wurde in der Cobra gehalten und dann haben sie operiert... Sie haben die erste Operation am Becken durchgeführt, nur um es zu stabilisieren. Okay. Mit zwei Pins. Und dann haben sie mich aus der Cobra geholt und ich bin auf der Intensivstation am Beatmungsgerät aufgewacht und... Oh, komm schon. Ja. Ernährungssonde und so Zeug. Willkommen zurück in der Welt. Was irgendwie... Ja. Beängstigend ist. Ja.

[00:45:37] **Gavin McClurg:** Das ist sehr beängstigend. Ich

[00:45:38] **Marcus King:** für die Zuschauer ist das noch gruseliger. Ich... ich habe zwei Teenager-Söhne, die natürlich zu mir gekommen sind, und den Blick in ihren Gesichtern werde ich noch lange nicht vergessen.

[00:45:48] **Gavin McClurg:** Ja. Die denken sich: Wird Papa im Rollstuhl sitzen? Wird er... Ja. Oh Mann. Das ist gruselig. Und die Wirbel,

[00:45:57] **Marcus King:** war das operativ notwendig? Zum Glück nicht. Nein. Ich hatte Scans und sie haben entschieden, dass keine OP nötig ist. Also, war das ein...

[00:46:06] **Gavin McClurg:** Verzeihen Sie meine mangelnden Anatomiekenntnisse, aber war das der... War es die Bandscheibe oder die Wirbel? Es war eine Kompression von

[00:46:15] **Marcus King:** der Wirbelkörper.

[00:46:16] **Gavin McClurg:** Alles klar. Alles klar.

[00:46:18] **Marcus King:** Laut... Ja. Also, du bist ein bisschen kleiner. Also,

[00:46:20] **Gavin McClurg:** der Scan sagt

[00:46:20] **Marcus King:** Es ist eine 50%ige Quetschung dieses Wirbelkörpers, aber ohne jegliche Vorwölbung. Das ist also gut. Es gab keine Vorwölbung in den... Okay. Okay. Den Spinalkanal.

[00:46:32] **Gavin McClurg:** Was haben sie dagegen gemacht? Haben sie MRTs gemacht, um sicherzugehen, dass keine kleinen Fragmente herumfliegen, die etwas durchschlagen könnten? Ja. Also, ich hatte

[00:46:39] **Marcus King:** MRT-Scans, um zu prüfen, ob alles in Ordnung war. Und da haben sie entschieden, dass sie nicht operieren müssen. Okay. Aber... Wie lange

[00:46:47] **Gavin McClurg:** warst du im Krankenhaus?

[00:46:49] **Marcus King:** Nun, ich war im... Also, ich wurde ins Nice Hospital gebracht, das das örtliche Notfallkrankenhaus für unsere Gegend ist.

[00:46:59] Und da wurde ich... Also, ich war da auf der Intensivstation. Dann haben sie die erste Operation durchgeführt. Und ein paar Tage später hatte ich die Hauptoperation, bei der zwei große Schrauben und eine Platte über die Vorderseite des Beckens mit vielen kleinen Schrauben eingesetzt wurden. Jetzt sehe ich aus wie ein Meccano-Bausatz.

[00:47:19] Und sie...

[00:47:21] Ich war dort wahrscheinlich 10 Tage. Und hier haben wir zum Glück diese Rehabilitationszentren. Ich wurde in eines verlegt, das in Grass liegt, was einfach... Man kann Gordon sehen. Ich werde daraus keine Erkenntnisse ziehen.

[00:47:38] Und dort können sie Physio machen. Ja, die haben viele Physiotherapeuten. Und es ist... man hat alles, was man braucht, um zu genesen, um wieder auf die Beine zu kommen. Für mich war das Wichtigste, dass ich warten musste, bis die Knochen verheilt sind, bevor sie zu viel machen konnten. Ich konnte also zwei Monate lang nicht über eine Neigung von 45 Grad gehen. Also im Grunde flach auf dem Rücken liegen. Teilweise wegen der Wirbel und teilweise wegen des Beckens.

[00:48:04] **Gavin McClurg:** Oh Gott. Das ist eine lange Zeit, in der man nur rumliegen muss.

[00:48:07] **Marcus King:** Das war der harte Teil psychisch. Einfach das Warten. Und auch... Was hast du

[00:48:13] **Gavin McClurg:** Erfahrungen, die du gemacht hast? Was waren einige der...

[00:48:20] Hast du dich an etwas festgehalten... ich weiß nicht. Hast du angefangen zu meditieren? Hast du wie verrückt gelesen? Hast du Netflix geschaut? Was hast du gemacht, um das durchzustehen?

[00:48:29] **Marcus King:** Ich... ja, ich habe viel gelesen. Und ziemlich viel Netflix geschaut. Ich habe... ich habe... viele gute Ratschläge von einigen ziemlich, wissen Sie, bekannten Piloten bekommen. Die haben mir... haben mir ständig geschrieben. Und so jemand wie Tom Dodola, der wohl einen ziemlich schweren Unfall hatte, sagte, man soll einfach jeden Tag für sich nehmen. Und das ist so... so ein guter... so ein guter Rat. Weil es wirklich leicht ist zu denken: Oh, mein Ziel sind sechs Wochen. Wenn ich die sechs Wochen schaffe, geht's mir wieder gut. Und dann bist du bei den sechs Wochen und der Chirurg sagt: Eigentlich brauchst du noch zwei Wochen. Zwei Wochen. Und man bricht einfach zusammen. Ich hatte das auch, dass man im Laufe der Zeit unterschiedliche Informationen von den Chirurgen bekommt. Und die sagen dann: Also werden es sechs Wochen für die Reparatur.

[00:49:14] Und dann kannst du anfangen zu laufen. Und dann kommst du nach sechs Wochen und sie sagen: Nein, du brauchst noch ein bisschen mehr, weil deine Knochen noch nicht genug verheilt sind. Und wenn man sich dieses Ziel gesetzt hat und es einem dann weggenommen wird, ist das ein riesiger mentaler Rückschlag. Ja. Ja, ich habe kein Problem damit zuzugeben, dass es in diesen Momenten Tränen gab. Absolut. Das waren ziemlich düstere Momente. Aber, wisst ihr, all der Rat, den ich bekommen habe – die Leute sagten, man soll jeden Tag für sich nehmen – und das hat wirklich geholfen. Ich habe mich einfach darauf konzentriert, jeden Tag zu meistern. Und dann denkst du: Oh, jetzt sind schon mehrere Wochen vergangen. Ja. Es sind nur noch ein paar Wochen.

[00:49:50] **Gavin McClurg:** Der Tag ist geschafft. Ja, genau. Aber nicht versuchen,

[00:49:52] **Marcus King:** zu weit voranzuplanen. Und ich habe einfach gemacht, was ich konnte, bei den Übungen, die mir möglich waren. Und das Tolle war, weil ich in diesem Reha-Zentrum mit den Physiotherapeuten war: Selbst als ich nur liegen konnte, haben sie mich auf meiner Liege in den Behandlungsraum gebracht, und ich habe Übungen mit den Unterschenkeln und den Armen gemacht, um dort Kraft aufzubauen, nur um alles in Bewegung zu halten, aber ohne Druck auszuüben. Das bedeutete, dass ich mich, als ich endlich die Erlaubnis zum Aufstehen bekam, denke ich, viel schneller bewegen konnte. Und die Beschleunigung, sobald man aufstehen konnte,

[00:50:40] Es war so, dass ich innerhalb von zwei Wochen von „nicht laufen können“ zu „mit einem Hebegurt laufen“ ging, dann zu „mit einem großen Gehwagen“, dann zu „mit einem normalen Gehwagen“, zu „mit Krücken“ und schließlich zu „ohne Krücken“ – das alles innerhalb von zwei Wochen. Und das fühlte sich einfach, das fühlte sich

wirklich unglaublich an.

[00:51:02] **Gavin McClurg:** Sozusagen wieder wie mit 11 Monaten. Ja. Es klingt so, als würde man plötzlich vom Boden in den Himmel gelangen. Wow, ich schaffe das. Ja. Und es ist wahrscheinlich genauso aufregend wie damals.

[00:51:16] **Marcus King:** Aber man macht diese Dinge und ich erinnere mich, dass ich dachte, Gleitschirmfliegen und Klettern seien wirklich gutes Training für manche dieser Genesungsprozesse, weil vieles davon die Angst vor dem Unbekannten ist. Wenn man zum ersten Mal wieder Gewicht auf die Hüften nimmt, denkt man sich: Wird es? Wie wird es sein? Wird es wehtun? Wird es brechen? Wird es umkippen? Und ich denke, für uns als Gleitschirmpiloten – und ich komme ein bisschen aus dem Klettern – gewöhnt man sich daran, diese Schritte ins Unbekannte zu machen. Und ich denke, wir sind mental ein bisschen darauf konditioniert, das zu können. Also glaube ich, dass das bei unserer Genesung hilft. Und ich konnte definitiv ein bisschen davon nutzen und mental etwas stärker sein.

[00:52:05] Weil wir das haben.

[00:52:08] **Gavin McClurg:** Gab es da Schuldgefühle gegenüber deiner Familie, deiner Frau, deinen Kindern? Ich weiß, dass Ed mir bei den Vorbereitungen darauf sehr oft gesagt hat, dass du ein richtiger Familienmensch bist. Du nimmst deine Familie sehr ernst. Du verbringst viel Zeit mit ihnen. Ich hatte vor Kurzem einen Gast, der ebenfalls einen Unfall hatte, einen Abschleppunfall. Dad Spencer, ein Freund von mir hier, hatte einen Abschleppunfall in Minnesota. Und er hat darüber gesprochen, von dieser totalen Überwältigung. Man hat das Gefühl, man trägt nichts mehr zur Familie bei. Man hilft nicht beim Abendessen. Man ist ein Patient. Man ist ein Baby. Man wird versorgt. Besonders Männer sind meiner Meinung nach nicht sehr gut darin.

[00:52:55] Wir sind nicht besonders gut darin, sich zu erholen.

[00:52:59] **Marcus King:** Ja. Und ich denke, man musste diesen Teil von sich, der die Kontrolle übernehmen will, fast schon mental abschalten. Man musste es ausschalten und sich zurücklehnen und die Leute machen lassen, was sie für einen tun. Sonst wird man frustriert. Man verbringt, es war, ja. So vieles davon spielt sich im Kopf ab. Und man muss manchmal einen Schritt zurücktreten und sagen: Nein, ich muss diese Leute übernehmen lassen, weil sie wissen, was sie tun. Sie kümmern sich um mich. Und es ist hart, wie du sagst, besonders für, wahrscheinlich für Männer, die Kontrollfreaks sind. Oder ich denke, die meisten, viele Gleitschirmpiloten sind auch Kontrollfreaks. Ja. Ziemlich starke Persönlichkeiten und Egos, selbst die ruhigeren.

[00:53:46] Und genau deshalb machen wir diesen Sport. Ich denke, das ist einer der Gründe, warum wir ihn machen. Aber ja, wegen der Schuldgefühle. Ja. Man fühlt sich offensichtlich schlecht für die Familie. Ich meine, ich bin so froh, dass ich eine Frau habe, die selbst Pilotin ist. Sie versteht diese Seite also.

[00:54:07] Sie war in der ganzen Zeit ein Fels in der Brandung. Sie war die ganze Zeit dabei und hat mich unterstützt. Und wir haben natürlich darüber gesprochen, ob wir wieder zusammen fliegen. Und sie versteht, dass das Fliegen ein so wichtiger Teil unseres Lebens ist. Weißt du, es fühlt sich fast schon komisch an, wenn ich nicht wieder fliegen würde.

[00:54:30] **Gavin McClurg:** Ich wollte fragen, ob es, ob es solche Gespräche gab? Gab es in irgendwelchen Momenten, in denen Tränen flossen, irgendwas wie: Ich werde das nicht noch einmal tun? Ich habe es getan.

[00:54:41] **Marcus King:** An einem Punkt vorhin dachte ich mir so: Werde ich wieder fliegen? Ich weiß nicht. Ich weiß nicht, ob ich fliegen werde. Und ich denke, wie du schon sagtest, das Schuldgefühl war da sehr präsent. Aber man führt Gespräche, mit meiner Frau zum Beispiel. Ich habe auch Gespräche mit den Jungs geführt, weil sie alt genug sind. Sie sind Teenager. Also können wir solche Gespräche führen. Und.

[00:55:05] Und das hilft dir zu begreifen, dass es ein Teil von dir ist. Und für mich, ich bin mir nicht sicher. Ja, ich bin mir sicher, dass nicht jeder zur gleichen Entscheidung kommen würde, und das ist für jeden seine eigene Sache. Aber für mich war es über 30 Jahre lang ein so wichtiger Teil meines Lebens. Für mich würde es sich komisch anfühlen, wenn ich nicht zurückkehren könnte. Ich meine, ich bin noch nicht so weit. Fliegst du jetzt? Nein. Okay. Weil ich denke, ich... ich fühle mich noch nicht bereit. Körperlich. Körperlich. Ja. Ja, ich gehe momentan gerade nur 3 Kilometer. Okay. Ja. Das ist immer noch ein bisschen anstrengend. Es gibt da einige Nervenschäden in den Füßen.

[00:55:51] **Gavin McClurg:** Wann war der Unfall? Erinner mich mal an das Datum. Ich weiß noch, dass ich geschickt hatte...

[00:55:53] **Marcus King:** ich an dem Tag eine Nachricht geschickt, aber. Es war der 15. September. Es ist also schon ganz schön lange her. Oktober, November,

[00:56:01] **Gavin McClurg:** Dezember. Also, es sind drei. Moment. September, Oktober. Vier Monate. Wie ist die Prognose? Sind es hundert Prozent? Oder 80? Was, was haben die Ärzte für dich vorhergesagt?

[00:56:12] **Marcus King:** Mir wurde gesagt, dass ich vollständig genesen sollte. Hä? Toll. Obwohl ich vielleicht an der Stelle Schmerzen haben könnte, wo das Becken nicht ganz richtig geschlossen wurde. Okay. Also vielleicht keine riesigen, langen Wanderungen, aber ja, die Prognose ist gut.

[00:56:31] Ist das dein erstes Mal beim Gleitschirmfliegen? Nein, ich habe mir schon sehr früh eine Wirbelerletzung zugezogen. Okay. Eigentlich bei der Weltmeisterschaft in der Schweiz, vor vielen Jahren, so vor 25 Jahren. Aber das war okay. Ja. Relativ geringfügig. Und da es ein zusammengedrückter Wirbel war, habe ich ein paar Monate ein Korsett getragen und das war's. Okay. Ein anderes Mal.

[00:57:04] Es fühlte sich groß an, aber ja, im Vergleich zu dem, was gerade passiert ist, habe ich gemerkt, dass es nicht so schlimm war, aber es hatte, ich weiß, es hatte eine Auswirkung auf meinen Flug und danach, so wie all diese Dinge das tun. Ich wurde zum Beispiel nach dem Unfall viel vorsichtiger bei den Landungen.

[00:57:23] **Gavin McClurg:** Ja. Wenn du jetzt an das Fliegen denkst, wenn du dazu zurückkehrst oder – ich bin sicher, du hast dir schon vorgestellt, wie dein erster Flug nach diesem Vorfall aussieht, weißt du, von irgendeinem schönen Gipfel hinter deinem Haus. Ist es wirklich, ist es beängstigend, darüber nachzudenken? Oder ist es eher: Oh, ich kann es kaum erwarten. Wie fühlt sich das an?

[00:57:44] Ein bisschen.

[00:57:45] **Marcus King:** von beidem. Ich denke schon. Ja. Ich denke schon. Ja. Ich liebe das Fliegen wirklich sehr. Ich liebe die Freiheit dabei. Also kann ich es kaum erwarten, wieder in der Luft zu sein, aber ich, ich bin mir ziemlich sicher, dass es das erste Mal beängstigend sein wird. Ja. Ich bin da ein bisschen nervös und auch ein bisschen nervös darüber, wie ich reagieren werde. Hmm. Nachdem ich so ein, Ja.

[00:58:07] Aber ich habe auch so viele Leute bekommen, die mir von ihren Erfahrungen geschrieben und mir ihre Geschichten erzählt haben. Weißt du, das gibt einem Hoffnung für die Zukunft und man denkt sich: Wenn die das geschafft haben, kann ich das auch. Und das war einer der Gründe, warum ich mich so gefreut habe, mit dir darüber zu sprechen, denn viele Leute – ich habe es am Anfang nicht viel geteilt, weil es alles etwas Persönliches war. Es war ein bisschen beängstigend. Es war ein bisschen beängstigend. Ja. Ich wusste nicht, wohin das alles führen würde.

[00:58:39] Aber als es mir besser ging, habe ich Sachen auf Instagram gepostet, zum Beispiel wie ich aus dem Krankenhaus entlassen wurde und so weiter. Und viele Leute haben mir dann geschrieben und gesagt, dass es toll sei, das zu sehen. Dass es mich wirklich ermutigt. Ich bin in der gleichen Situation. Ich hatte einen Unfall und bei mir war es genauso. Tom war eine Person, die sich gemeldet hat, und Violetta, ihre Geschichte mit dem gebrochenen Becken. Offensichtlich. Ja. Ja, das lag mir nahe. Und Maude Perrin hat sich letztes Jahr das Becken gebrochen. Die acro Pilotin, die jetzt wieder in der Luft ist, und diese Leute zu sehen, wie sie es überwunden haben und weitermachen, besonders Leute wie Violetta, die es nicht nur überwunden hat, sondern die jetzt bei den Weltmeisterschaften ist.

[00:59:24] Es geht darum, auf hohem Niveau bei großen Wettkämpfen auf dem Podium zu stehen. Und es hilft dir, selbst weiterzumachen und es zu überwinden. Es ist nicht... es ist so ungewiss.

[00:59:37] **Gavin McClurg:** Ja. Ja. Ich meine, bei Violetta muss ich sie noch mal dazu in die Show holen, aber es war nicht nur eines, weißt du, ich glaube, sie hatte nach meiner Zählung sechs ziemlich schwere Vorfälle. Nicht alle waren körperlich, nicht alle haben zu körperlichen Verletzungen geführt, aber sie waren trotzdem traumatisch, du weißt, es ist traumatisch, das zu erleben. Und sie steckt wirklich durch. Das ist beeindruckend.

[01:00:08] **Marcus King:** Ja. Und nochmal, das Schöne an unserem Sport ist, dass wir Zugang zu all diesen Piloten haben, die sich die Zeit nehmen, mit einem zu reden. Ich fühle mich sehr gesegnet, dass mir jeden Tag im Krankenhaus so viele Nachrichten geschickt wurden – aus der ganzen Welt von Piloten. Einige, die ich sehr gut kannte, und andere, die ich nicht so gut kannte, die mir einfach Mut zugerufen haben, mir Kraft gegeben haben. Ja. Weißt du, sie sind gesegnet, ihre Wünsche, und das hilft wirklich, wirklich sehr viel.

[01:00:40] **Gavin McClurg:** Das ist interessant zu hören. Ich weiß nie, wie ich da am besten vorgehen soll. Es ist immer die Frage, ob es zu viel ist, ob es zu wenig ist. Es ist toll zu hören, dass das alles so gut ankam. Es ist schön, von ihnen zu hören.

[01:00:53] **Marcus King:** alle. Ja. Für mich war das wirklich hilfreich.

[01:00:58] **Gavin McClurg:** na ja, vielleicht

[01:01:00] **Marcus King:** wieder Teil der Familie sein.

[01:01:02] **Gavin McClurg:** Ja. Ja. Ja. Ja.

[01:01:05] **Marcus King:** Für mich ist das Gleitschirmfliegen einfach eine große Familie, und ich fühle mich sehr privilegiert, diesen Sport gefunden zu haben, der uns dieses Gefühl gibt.

[01:01:13] **Gavin McClurg:** Ich hatte eine ähnliche Art von Selbstgefälligkeit, die in Bezug auf das Fehlen von Traumata besser ausging. Aber bei mir war es ein Rettungsschirm, der nicht befestigt war. Ich habe darüber in der Show schon mal gesprochen, aber es war beim Umrüsten spät in der Nacht, auf dem Rückweg von einem Wettkampf. Wir haben nicht viel darüber nachgedacht, ihr acro Kit, es ist mir nicht sofort eingefallen, dass ich einen zweiten Rettungsschirm hatte.

[01:02:09] Ich habe also den einen wegfliegen sehen und dachte mir buchstäblich: Wow, das ist lustig. Und es war ein perfekt ausgefahrener Rettungsschirm, der nicht an mich befestigt war, aber hätte ich schneller reagiert, hätte ich schließlich meinen zweiten ausgeworfen, aber das hat eine gewisse Zeit gedauert. Für mich schien es eine Ewigkeit zu sein. Wahrscheinlich waren es zwei Sekunden, aber ich war schon sehr tief, als ich den ersten ausgeworfen habe. Den zweiten habe ich also ausgeworfen und zugeesehen, wie er bis zum Ende weggerollt ist, und dann bin ich auf den Boden gekracht. Er hatte also keine Chance, sich zu öffnen, aber es war die gleiche Art von Leinen, und es war der Wechsel des Equipments, bei dem mein Gehirn einfach nicht mitgekommen ist. Und seitdem reden wir immer darüber, dass man diese billigen Fehler braucht.

[01:02:54] seitdem, weißt du, wenn ich von Hike-and-Fly auf mein Comp-Kit oder mein Acro-Kit wechsele, mache ich das jetzt bei jedem Flug, wo meine Hand nach unten geht und ich merke: Jetzt bin ich bei einem anderen Teil Ausrüstung. Jetzt ist dieser Rettungsschirm hier anders. Weißt du, wir haben über die Jahre viele Vorträge gehalten und das Magazin war sehr gut darin, das zu thematisieren, dass sie alle gleich sein sollten. Aber bis dahin müssen wir unseren Gehirnen immer und immer wieder einprägen, wo das Zeug ist. Du hattest keine Zeit für einen Rettungsschirm. Aber es klingt so, als hätte mich das Wechseln der Ausrüstung auch erwischt. Die Sache mit der Bremse. Ja. Das hat mich auch erwischt, weißt du, einige von uns fliegen viel verschiedene Ausrüstung.

[01:03:39] Und vor allem, wenn du eine Menge unterschiedliches Material fliegst.

[01:03:43] **Marcus King:** Aber das ist nichts, wovon ich nichts gewusst hätte, denn ein Freund der Zeitschrift, ein Autor, jemand, der für die Zeitschrift schreibt, Andy Pag hatte vor ein paar Jahren einen schweren Absturz im Pool, nachdem er die ganze Saison Tandem geflogen war, auf seinen Solo-Schirm gesprungen war, vergessen hatte, dass der Federweg viel kürzer war, gegen den Hügel gefahren war und sich das Rücken gebrochen hatte. Und ich habe mich immer daran erinnert, wie er uns davon erzählt hat. Es ist also nichts, das mir unbekannt war, aber ja, man denkt nicht darüber nach. Man muss über diese Dinge nachdenken.

[01:04:16] **Gavin McClurg:** Hier gibt es viele Lehren daraus. Angesichts deiner Flugerfahrung und, du weißt schon, dieses eine Unglück in der Schweiz beim World Cup – das hier klingt eher nach einer Art Selbstgefälligkeit oder mangelnder Vorsicht.

[01:04:34] Wie baust du das ein? Woran denkst du eigentlich, wenn du wieder in die Luft gehst? Ich meine, das klingt so, als wäre das der Kern. Das sind alles großartige Lektionen, wir brauchen die, aber ich...

[01:04:48] **Marcus King:** denk darüber nach, ja. Dass du immer im Moment bist und dir bewusst machst, ja, jeder Flug ist ein Flug. Ja. Es ist nicht nur ein kleines bisschen. Es ist nicht nur ein kurzer Flug runter, um zu landen. Ja. Sobald du vom Boden abhebst, sind die Konsequenzen hoch, wenn du Fehler machst. Also musst du jeden Flug mit Respekt behandeln.

[01:05:09] **Gavin McClurg:** Ich frage mich, wie das, äh, wie hat das die Sichtweise deiner Frau auf das Fliegen beeinflusst? Ist sie weniger begeistert davon? Oder gleich? Ist es nicht das Fliegen?

[01:05:22] **Marcus King:** Im Moment jedenfalls, weil sie letztes Jahr ihren Kreuzbandriss hatte. Mist. Sie erholt sich noch davon, aber ich glaube, sie soll vor mir anfangen zu fliegen. Also scheint sie ziemlich motiviert zu sein. Ich dachte, es könnte sie auch beeinflussen, aber ich bin sicher, dass es das tut. Man kann nicht ständig von Unfällen umgeben sein und nicht davon betroffen sein. Kann man, besonders wenn es Leute sind, die einem nahestehen und, äh, aber sie hat, wissen Sie, sie hat in der Branche gearbeitet. Sie hört davon, ich meine, wir hören von vielen Unfällen und wir, also ist es nichts, von dem wir nichts wissen. Ich denke, wenn man vielleicht ein Wochenendpilot ist, kann man diesen Aspekt vielleicht etwas mehr ignorieren, aber wenn man in Wettbewerben und so unterwegs ist, ja, genau.

[01:06:14] Für das Magazin hören wir wahrscheinlich von fast allen, von vielen der Unfälle, die passieren.

[01:06:21] Es ist also nicht so, dass wir uns davor drücken können, davon zu erfahren. Hmm.

[01:06:27] **Gavin McClurg:** Das ist interessant. Ich habe gestern Abend tatsächlich mit meiner Frau darüber gesprochen, nicht über Unfälle und nicht über Gleitschirmfliegen, aber es gibt da einen Dave Chappelle-Part in seiner neuesten Comedy-Serie, wo er anfängt, mit einer jungen Person im Publikum zu reden und sagt, weißt du, ich habe wirklich Mitleid mit dir, weil ich mich an die Zeit zurückerinnere, als ich noch in der Schule war und die Challenger explodiert ist – das war eine riesige Sache. Die ganze Welt. Ja. Und die Leute waren, weißt du, es war wie bei der Kennedy-Attentat-Sache, wo du warst, du erinnerst dich daran, es war eine große Sache. Und jetzt mit Social Media und den Nachrichten aus der ganzen Welt weiß jeder alles. Wenn du willst, hast du Zugriff auf alles und du wirst einfach mit Gaza, der Ukraine, schlimmen Sachen jeden Tag, ständig konfrontiert.

[01:07:21] Und es ist schwer, bei wirklich schlimmen Dingen noch viel Emotion zu empfinden. Weil man einfach überflutet wird, weißt du, man scrollt einfach nur weiter durch das ganze Schreckliche.

[01:07:33] In unserem Sport gibt es das leider oft. Und ich habe sogar bei mir selbst bemerkt, dass manche Dinge einfach beiseite geschoben werden. Es gibt solche Momente wie bei Nick Manans, da wird man richtig desensibilisiert. Das ist das Wort. Und es gibt solche Momente wie bei Nick Manans, die wirklich das Fundament erschüttern – also, wenn er sich verletzen kann, äh, ich meine, offensichtlich hat er meistens enorme Risiken eingegangen, aber nicht an dem Tag, weißt du, nicht an dem Tag, an dem er losgezogen ist, das klang nach einem ziemlich vernünftigen Tag zum Fliegen. Äh, ja, diese Dinge bringen einen in gewisser Weise nicht zurück, aber sie packen einen, oder? Ich meine, die sind einfach, wow. Ich meine, es ist diese Erkenntnis, dass wenn es ihm oder ihr passieren kann, es jedem passieren kann.

[01:08:26] **Marcus King:** Und ich finde es interessant, was du über das Nicht-Risikieren gesagt hast. Denn ich denke, das ist eine Sache, mit der ich vielleicht ein wenig zu kämpfen hatte – die Tatsache, dass ich dachte, das wäre eine wirklich sichere Sache, die ich da mache. Richtig. Ja. Dass das Hike-and-Fly, diese spezielle Art von Hike-and-Fly, etwas war, das ich oft gemacht habe und das sich für mich immer sehr sicher angefühlt hat, weil es von einem bekannten Standort bei, du weißt schon, immer gutem Wetter war. Und es war nicht so, als würde man cross country über große Gipfel fliegen oder. Ja. An starken Tagen, wenn es richtig abgeht. Ja. Es fühlte sich an wie eine sichere Sache. Und trotzdem habe ich es geschafft, mir dabei zu verletzen.

[01:09:12] Also das ist...

[01:09:13] **Gavin McClurg:** Ja. Ich meine, ich verstehe, das war eine... eine artikuliertere Art zu sagen, was ich eigentlich meinte: Dass ich diese Unfälle in gewisser Weise nicht mag. Ja.

[01:13:30] Das solltet ihr im Hinterkopf behalten, wenn ihr abhebt. Deshalb brauchen wir Wachsamkeit. Jeder Flug ist ein Flug.

[01:13:36] **Gavin McClurg:** Ja. Okay, Marcus, wir machen hier jetzt Schluss, aber möchtest du noch etwas sagen? Ich weiß, ihr habt da gerade eine nette kleine Aktion laufen.

[01:13:44] **Marcus King:** Ja. Wir würden uns freuen, wenn die Leute das Magazin abonnieren und Teil der Familie werden. Es ist toll, und wir hoffen, dass es eine großartige Informationsquelle für Piloten ist und alle zusammenbringt. Und im Moment haben wir eine Verlosung laufen. Wenn ihr bis Ende des Monats abonniert, habt ihr die Chance, einen Schirm zu gewinnen. Ihr könnt also zwischen Advance, Ozone, Gin oder Saper wählen. Wow. Ihr dürft euren Schirm aussuchen? Ihr könnt euren Schirm bis zu ENC wählen, bis einschließlich ENC. Also jeden Schirm bis einschließlich ENC von diesen vier Marken.

[01:14:20] **Gavin McClurg:** Und wo gehen die Leute dafür hin? XCMAG

[01:14:22] **Marcus King:** .com? Vorwärtsschrägstrich was? Subscribe? XCMAG.com vorwärtsschrägstrich subscribe. Da haben wir's. Und ihr könnt die verschiedenen Optionen sehen und ihr müsst nicht das gedruckte Magazin haben. Ihr könnt das digitale Magazin nehmen, wenn ihr ständig unterwegs seid. Also könnt ihr einfach das digitale Magazin abonnieren. Alle Abonnenten nehmen an der Verlosung teil. Und dazu gehören auch alle Abonnenten, die uns über die Jahre unterstützt haben, wofür wir sehr dankbar sind. Sie werden alle wieder an der Verlosung teilnehmen.

[01:14:51] **Gavin McClurg:** Fantastisch. So, Leute, geht auf XCMAG.com/subscribe und macht mit, um einen Schirm eurer Wahl zu gewinnen. Marcus, danke. Ich schätze es sehr. Ich freue mich für die Heilung, die du hattest, und die, die noch kommt, und bin gespannt, dich eines Tages wieder in der Luft zu sehen. Und es gibt keinen Zeitdruck, wie wir alle gelernt haben. Es gibt genug Zeit, um an dieser unglaublichen Aktivität teilzunehmen. Also viel Glück und ja, viel Erfolg. Danke.

[01:15:23] **Marcus King:** Danke. Schön, mit dir zu sprechen.

[01:15:35] **Gavin McClurg:** Danke.

[01:15:52] Danke.!

[01:16:31] !

[01:17:23] !!!!!

[01:17:54] !!!!!!! Wir sind fertig! Wir sind fertig! Wir sind fertig! Wir sind fertig! Wir sind fertig! Wir sind fertig!

[01:18:08] Wir sind fertig! Wir sind fertig! Wir sind fertig! Wir sind fertig! Wir sind fertig! Wir sind fertig! Wir sind fertig!